



Ford Focus ST productiemodel maakt debuut in Frankfurt; ST Clipper zorgt voor Europese verrassing

- De eerste performancewagen van Ford voor de hele wereldmarkt, de nieuwe vijfdeurs Focus ST, maakt in productierijpe vorm zijn publieke opwachting in Frankfurt en krijgt het verrassende gezelschap van een ST break voor de Europese markt.
- De Focus ST vijfdeurs wordt wereldwijd in 2012 gelanceerd en op meer dan 40 markten verkocht
- De prestaties worden verzekerd door een krachtige 2,0-liter grote Ford EcoBoost-motor die een indrukwekkende 250 pk en 360 Nm aan koppel produceert
- De zuinige nieuwe 4-cilinder levert de Focus ST een tot 20 procent lagere CO₂-uitstoot en dito verbruik op in vergelijking met de Europese Focus ST van de vorige generatie
- De Focus ST ontstond uit het Sport Technologies-DNA en is een combinatie van sterke prestaties, sublieme rijndynamiek, een oogverblindende stijl en de verfijning die nodig is voor het gebruik van alledag

FRANKFURT, Duitsland, 12 september 2011 – Eindelijk heeft de productieversie van de sensationele nieuwe Focus ST vijfdeurs zijn sluiert afgeworpen; hij koos het salon van Frankfurt om zichzelf bloot te geven aan autoliefhebbers van over de hele wereld.

Europese klanten kunnen overigens ook kiezen voor een stijlvolle breakversie van de Focus ST die samen met de vijfdeurs in 2012 in de showroom staat.

De Focus ST is de eerste wereldwijde performancewagen van Ford, die verderbouwt op het erfgoed van de vorige Focus ST-modellen in Europa en het laat evolueren om liefhebbers over de hele wereld te kunnen laten genieten van de sensationele prestaties, ongeëvenaarde rijndynamiek, verslavende sound en gespierde ontwerp dat achter de ST-outfit schuilt.

De geheel nieuwe designkenmerken en technologie van de nieuwe Focus ST staan borg voor krachtigere en vooral zuinigere prestaties, terwijl ook het rijgedrag op een hoger niveau wordt getild. Bestuurders die het raffinement willen voor dagelijks gebruik maar tegelijk ook onmiddellijk massa's rijplezier ter beschikking willen hebben, zijn bij de Focus ST vanzelfsprekend aan het juiste adres: de passie, het enthousiasme en de expertise die het team van Ford Global Performance Vehicles in de Focus ST geïnvesteerd hebben, is merkbaar vanaf de eerste meters.

"De nieuwe Focus ST is voor Ford een echt opwindende wagen", zei Jost Capito, directeur van Global Performance Vehicles. "Het is de eerste performancewagen die verderbouwt op de stilistische en technologische troeven van een van onze nieuwe wereldwagens. Het is een

wagen die gebouwd werd voor liefhebbers van een actieve rijstijl overal ter wereld en ze zullen niet teleurgesteld worden.”

Het wereldwijde DNA van de Ford ST

Onder de huid van de nieuwe Focus ST schuilt een zorgvuldig gekoesterd DNA voor de ST-reeks, dat ontwikkeld werd in het kader van de sensationele wereldwijde performancewagenstrategie van Ford. De Global Performance Vehicles-groep – dat uit Ford Team RS in Europa en het Special Vehicles Team (SVT) in de VS bestaat, en input krijgt van Ford-experten in Australazië en de Afrikaanse regio – ontwikkelde een strategie die de weg uitstippelt voor alle toekomstige wereldwijde performancewagens van Ford.

“De Focus ST is niet door toeval ontstaan”, zei Capito. “We hebben eerst onze wereldwijde performancestrategie bepaald, samen met Noord-Amerika, Europa en Azië. Het kern-DNA dat betrekking heeft op de stuurinrichting, de rijdynamica, de klankkwaliteit en de vermogensverbeteringen voor alle ST-modellen werd nauwkeurig vastgelegd, zodat onze ingenieurs dat wereldwijde DNA kunnen aanwenden om de nieuwe Focus ST creëren.”

Net als alle toekomstige ST-modellen komt het DNA van de nieuwe Focus ST fysiek tot uiting in de agressieve voor- en achterbumper, de toevoeging van de achterspoiler en zijschorten plus een unieke koetswerkkleur.

Zowel de vijfdeurs als de break biedt de zinnenprikkelende Focus ST de rijeigenschappen die alle Ford ‘Sports Technologies’-modellen doen uitblinken. Het chassis, de motor, de klank en het comfort van de wagen zijn harmonieus afgesteld om een werkelijk sportieve rijervaring en tegelijk een mate van verfijning te bieden die zeldzaam is in deze voertuigcategorie. Deze eigenschappen vormen de genetische code voor toekomstige ontwikkelingen die de ST-badge dragen.

De eerste wereldwijde performancewagen van Ford

De One Ford-aanpak bestaat erin over geografische grenzen heen samen te werken en lag aan de basis van de succesvolle wereldwijde lancering van de Fiesta en de nieuwe Focus. Deze aanpak maakt het ook mogelijk om meteen ook performanceversies te ontwikkelen voor de wereldmarkt.

“De nieuwe Focus vormt een geweldige basis om een ST-model af te leiden”, zei Matthias Tonn, hoofdingenieur voor de Focus ST. “Hij heeft een solide kooistructuur en nauwkeurig weggedrag standaard, zoals klanten van over de hele wereld ondertussen hebben kunnen vaststellen. Hij neemt geen genoegen met compromissen, op geen enkel vlak en nergens ter wereld, en de Focus ST bouwt verder op deze kracht om onze wereldwijde performanceklanten te geven wat ze willen: de wagen waar ze naar gevraagd hebben”.

Volgens Capito en Tonn hebben performanceklanten over de hele wereld dezelfde wensen, ongeacht het type weg of de weersomstandigheden waaronder ze rijden. Dit is de conclusie die de Global Performance Vehicles-groep van Ford trok en die richting geeft aan de wereldwijde performancewagenstrategie van het merk.

De vijfdeurs Focus ST is bestemd voor meer dan 40 markten op zes continenten en biedt de wereld betaalbare prestaties voor dagelijks rijplezier. Enkel minieme wijzigingen volstaan om

aan de regionale wetgeving te kunnen voldoen. Dat betekent dat een bestuurder die achter het stuur kruipt van de nieuwe Focus ST vijfdeurs, overal dezelfde power, pittigheid en verfijning zal ervaren, waar ter wereld hij ook woont.

Voor Europa, waar breakvarianten bijzonder populair zijn op talrijke markten, kon Ford niet weerstaan aan de verleiding om een stijlvolle ST break als nichemodel te ontwikkelen.

“We weten dat heel wat Europese klanten het laadvermogen van een break wensen en zich tegelijk de rijnsensaties en prestaties die een sportieve vijfdeurs kan bieden, niet willen ontzeggen,” zei Tonn. “Met een dergelijke stijlvolle break in het nieuwe Focus-gamma hadden we de ideale basis om een uniek nichemodel te creëren voor deze klanten, dat net zo opwindend zal rijden als de vijfdeurs.”

Krachtiger en zuiniger

Voor alle markten ter wereld wordt de Focus ST voortaan aangedreven door de 2,0-liter Ford EcoBoost-motor die een compromisloze mix biedt van prestaties en rendement. De lichtgewicht, volledig aluminium Ford EcoBoost-motoren bieden het vermogen van een grotere motor en het verbruik van een kleinere dankzij drie technologieën.

Directe injectie onder hoge druk, turbo met lage inertie en dubbele, onafhankelijke variabele kleptiming (Ti-VCT) dragen alle drie bij tot een optimale verbranding die de benzinemotoren van Ford tot nieuwe hoogtes op het vlak van prestaties en rendement stuwt.

De Global Performance Vehicles-groep van Ford heeft deze technologie aangewend om 250 pk te halen uit de krachtige ST-variant van de 2,0-liter Ford EcoBoost-motor.

De hertekende in- en uitlaatsystemen met unieke motorafstellingskarakteristiek bieden de ideale dosis kracht en levendigheid.

De motor heeft een maximumvermogen van 250 pk en biedt een koppel van maximaal 360 Nm, verspreid over een vlakke curve. De krachtige koppelontplooiing, een typisch kenmerk voor Ford EcoBoost-motoren, blijft behouden ondanks de indrukwekkende piekcijfers.

In vergelijking met de 2.5-liter 5-cilindermotor die in de vorige generatie van de Focus ST zat, biedt de nieuwe 4-cilinder meer vermogen, terwijl zijn kleinere motorinhoud en innovatieve technologie hem zuiniger maken.

De EcoBoost 2.0 in de Focus ST zal volgens de verwachtingen borg staan voor een meer dan 20 procent lagere CO₂-uitstoot en verbruik in vergelijking met de vorige generatie van het Europese model, wanneer de verbruiksgegevens gecertificeerd zullen zijn.

“Dit is de eerste keer dat we een Ford EcoBoost 4-cilinder gebruiken in een high performance-model en de resultaten zijn fenomenaal”, aldus Capito. “Bestuurders hebben heel wat power en koppel ter beschikking over het hele toerentalgebied. De kenmerken van deze auto stellen hen echter in staat om bij een normaal gebruik minder brandstof te verbruiken dan voorheen, een essentieel onderdeel van het DNA van de ST.”

De 2,0-liter wordt gekoppeld aan een handgeschakelde 6-versnellingsbak met aangepaste tandwielen om bij elke schakelovergang een maximum aan punch te genereren. De Global

Performance Vehicles-groep heeft bijzondere aandacht besteed aan details om ervoor te zorgen dat de zesde versnelling perfect zou passen bij de Focus ST: hij biedt optimale prestaties en is tegelijk lang genoeg om het brandstofverbruik op langere trajecten te drukken.

Sensationele sound

De vorige generatie Focus ST werd geroemd voor zijn bijzonder sportieve 5-cilindersound. De Ford klankingenieurs hebben er dan ook alles aan gedaan om de nieuwe 4-cilinder Ford EcoBoost-motor in de nieuwe Focus ST net zo sensationeel en oorstrelend te laten klinken. Een belangrijk onderdeel in dit proces is gericht op het herwerken van de befaamde sound symposer, die voor het eerst werd toegepast bij de vorige Focus ST en daarna zijn weg vond naar de vorige generatie van de Europese Focus RS en RS500.

“De mensen waren gek op de klank van de vorige Focus ST”, zei Capito. “De vorm en akoestiek van een 5-cilindermotor zijn helemaal anders dan die van een 4-cilinder, maar je kunt het vergelijken met Beethoven en Mozart: beiden hebben prachtige, maar erg verschillende muziek gecreëerd. Om maar te zeggen dat we er rotsvast van overtuigd zijn dat het timbre van de nieuwe Focus ST evenveel enthousiasme zal losweken bij de liefhebbers.”

Het is niet alleen het motortimbre van de nieuwe Focus ST dat geweldig klinkt. Het uitlaatsysteem, met zijn unieke centrale uitlaatpijpen, werd afgesteld om de bestuurder een perfect evenwichtige auditieve ervaring te bieden. Enthousiaste bestuurders worden getraakteerd op een orkest van sportieve klanken die hun rijavontuur op een hoger niveau tillen, maar als ze het wat rustiger aan willen doen, dan genieten ze rust en verfijning dankzij de gedempte uitlaaten motorklanken bij lagere toerentallen.

Ongeziene rijdynamiek

Onvoorstelbare rijdynamiek: dat is in een notendop waar de Focus ST voor staat. De combinatie van innovatie en technologie heeft tot de creatie van een chassis geleid dat de verwachtingen van zelfs de meest veeleisende bestuurder inlost, terwijl ook minder ervaren rijders op hun wenken worden bediend.

In de bestuurderspost zullen klanten meteen onder de indruk zijn van het nieuw ontwikkelde Ford Sport Steering System. Dit tandheugelsysteem met variabele overbrenging werd ontworpen om de levendigheid van de Focus ST op bochtige wegen te verhogen en tegelijk een uitstekende stabiliteit bij hoge snelheid te garanderen.

Het unieke systeem maakt het stuur minder gevoelig op een rechte lijn, maar verhoogt de gevoeligheid in de bochten. Bestuurders kunnen hun handen stevig op het stuur houden in scherpe haarspeldbochten en dus een maximale controle over de wagen bewaren. Het biedt ook voordelen bij lage snelheden, bijvoorbeeld bij het parkeren. De bestuurder moet minder kracht uitoefenen op het stuur om de wagen in de parkeerplek te manoeuvreren.

De elektronische stuurbevestiging (Electronic Power Assisted Steering - EPAS) van de Focus ST werd uitgebreid met het Torque Steer Compensation (TSC)-systeem.

De agressievere afstelling van dit koppelreacties indijkende TSC stelt Focus ST-bestuurders in staat om met plankgas te accelereren en toch voldoende grip te hebben op een oneffen wegdek of ongelijke gripomstandigheden. Het TSC-systeem merkt koppelreacties op dat in dergelijke

situaties kan optreden en communiceert met de software van de stuurbevestiging, die de reacties neutraliseert zodat de bestuurder er nauwelijks iets van ondervindt.

Er werden ook bijkomende verbeteringen aangebracht aan het elektronische stabiliteitssysteem (ESP) van de Focus ST met het oog op nog meer rijplezier. Bestuurders kunnen kiezen uit drie ESP-modi. Die kunnen geselecteerd worden naargelang van de weers- en wegomstandigheden of de behoefte van de bestuurder aan ondersteuning van bijkomende rijhulpsystemen.

In eerste instantie functioneert het ESP op quasi dezelfde manier als het innovatieve systeem dat in de standaard-Focus teruggevonden kan worden, al werd het voor de ST afgesteld om niet te ingrijpend tussenbeide te komen. Deze standaardmodus ondersteunt de bestuurder op elk type wegdek, of het nu droog, nat of besneeuwd is, en biedt hem het vertrouwen om veilig te rijden, ongeacht het weer.

De bestuurder kan ook voor de tweede modus kiezen, die gereduceerde of 'wide slip'-mode heet en waarmee de tractiecontrole wordt uitgeschakeld. De tractie wordt helemaal toevertrouwd aan de bestuurder, terwijl het ESP enkel ingrijpt wanneer het absoluut noodzakelijk is.

Natuurlijk kan het ESP ook helemaal uitgeschakeld worden, zodat de Focus ST zijn zuiverste vorm aanneemt en de bestuurder de volledige controle over het sublieme chassis geeft wanneer de omstandigheden zich daartoe lenen, bijvoorbeeld op een racecircuit. Enkel de secundaire kenmerken zoals het Enhanced Dynamic Cornering Control (EDCC) blijven actief, zodat de bestuurder ten volle kan genieten van het potentieel van de Focus ST.

Enhanced Torque Vectoring Control

Het Enhanced Torque Vectoring Control is een essentieel hulpmiddel in de bochten voor de bestuurder van de Focus ST. Het betreft een geüpgradede versie van het systeem dat op de standaard-Focus gemonteerd wordt. Het standaardsysteem gebruikt koppelvectortechnieken; in een bocht wordt het binnenwiel afgeremd door remkoppel, zodat het onderstuurkarakter ingedijkt wordt en er meer tractie gecreëerd wordt, zoals dat ook bij een klassiek sperdifferentieel gebeurt.

Het systeem van de Focus ST gaat assertiever te werk en voegt de Cornering Under Steer Control (CUSC)-functie toe, die koppel aanwendt om gierkoppel te genereren op basis van het onderstuurkarakter vóór het ESP, zowel met als zonder gas. Samen zorgen ze ervoor dat het Enhanced Torque Vectoring Control een belangrijke bijdrage levert tot het rijplezier van de voorwielaangedreven Focus ST, die elke bocht met een verbluffend vertrouwen aansnijdt.

Sportophanging

De geavanceerde rijhulpsystemen werken harmonieus samen met de oordeelkundig afgestelde ophanging van de nieuwe Focus ST. De performante schokdempers en veren verlagen het chassis van de ST met 10 mm voor een agressievere houding en een lager zwaartepunt, dat bijdraagt tot het nauwkeurige bochtgedrag.

De achterophanging werd voorzien van enkele nieuwe onderdelen die specifiek voor de Focus ST werden ontwikkeld. De belangrijkste hiervan zijn performantere ophangingsgewrichten en

een gloednieuw antirolstangontwerp, beide gecreëerd om bestuurders een duidelijke feedback en controle te bieden.

De achterophanging van de vijfdeurs Focus ST verschilt licht van die van de breakversie. De break wordt gekenmerkt door schuine schokdempers - net als bij het standaardmodel - om een maximaal laadvolume te kunnen behouden.

Beide Focus ST-koetswerkvarianten bieden niettemin dezelfde rijkaracteristieken die bestuurders zal aanzetten om slingerwegen op te zoeken.

Markante aluminium velgen

De markante Y-spaakvelgen van de vorige generatie Focus ST werden licht hertekend. De 18"-velgen uit aluminium gaan getooid met de typische Focus ST-stijl, maar kregen een subtiel gewijzigd, up-to-date uiterlijk.

ST-klanten kunnen ook kiezen voor een bijkomend 'Performance Pack' dat zwarte velgen en raceremzadels in een opvallende rode kleur omvat.

De aluminium velgen rusten op prestatiegerichte 235/40R18 Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2-banden die aan grondig testwerk op diverse wegdektypes en onder alle mogelijke omstandigheden onderworpen werden, de beruchte Nordschleife van de Nürburgring inclusief.

"Op elke markt wordt de Focus ST uitgerust met dezelfde banden", zei Tonn. "Ze zijn ontworpen om het maximale potentieel van de wagen te kunnen benutten op elk type wegdek. Ze zijn resoluut prestatiegericht en halen het beste uit het chassis en de rijkhulpsystemen van de wagen."

Stoer en gespierd vanbuiten

De nieuwe Focus ST is wereldwijd verkrijgbaar met het vijfdeurskoetswerk, terwijl de Europese markt ook recht heeft op de net onthulde breakversie. Beide modellen bouwen verder op het opvallende kinetic design van de standaard-Focus, maar ogen gespierder en laten geen twijfel bestaan over de prestaties die eigen zijn aan een Ford ST-model.

Een vluchtige blik volstaat om te begrijpen dat de Focus ST op performance gericht is. De nieuwe opvallende lakkleur, Tangerine Scream, weerspiegelt het opwindende en energetische karakter van de Focus ST, maar ook de andere tinten - Performance Blue, Race Red en White - leveren de wagen een krachtige uitstraling op. Dit wordt beklemtoond door de stoere en gespierde styling van de Focus ST.

"De veranderingen die we hebben moeten doorvoeren om de aerodynamica en voertuigprestaties te optimaliseren, hebben de nieuwe Focus ST getransformeerd in een nog sportievere en markante wagen", licht Martin Smith toe, executive design director van Ford of Europe. "Spectaculaire nieuwe designkenmerken voor- en achteraan geven de ST een dynamischer en zelfzekerder karakter, dat er geen doekjes om windt dat dit een sportieve Focus is."

Van het opvallende trapeziumvormige radiatorrooster uit één stuk over de sculpturale zijschorten tot de dynamische achterbumper met prominente diffuserachtige openingen aan de

onderzijde: de Focus ST pakt uit met een agressievere uitstraling en een grotere aerodynamische stabiliteit dan de basismodellen.

De kenners zullen opmerken dat de Focus ST uitgerust is met een bijzonder efficiënte dakspoiler, die geoptimaliseerd werd om meer stabiliteit te bieden bij hoge snelheid en tegelijk minder wrijving te veroorzaken. Hun oog zal ook vallen op de unieke centrale uitlaat met prachtig sierstuk dat geïnspireerd werd door het exclusieve honingraatmotief van de voorbumper.

Overall ter wereld zal het sportieve design van de Focus ST andere bestuurders meteen duidelijk maken dat er sublieme prestaties schuilgaan onder het indrukwekkende metaal.

Stijlvol en sportief interieur

De nieuwe Focus ST zal zo verslavend plezierig rijden dat klanten zo veel mogelijk tijd achter het stuur zullen willen doorbrengen. Met die idee in het achterhoofd hebben de ontwerpers van Ford er alles aan gedaan om ervoor te zorgen dat het interieur van de Focus ST een fantastische plaats is om te vertoeven, waar de bestuurder een nauw contact staat met de wagen.

Aan de basis is het interieur van de Focus al ontworpen met een "cockpitgevoel" als uitgangspunt, dat bij elke Focus-rijder een sportieve indruk wekt. Bij de ST-variant wordt dat sportieve gevoel op een nog hoger niveau getild doordat alles wat de bestuurder aanraakt, constant bevestigt dat dit een ST is.

De details gaan van speciaal ontworpen pedalen over een specifiek stuur en pookknop tot de unieke Recarozetels. De donkere dakhemel en bekleding op de stijlen, die integraal deel uitmaken van het design-DNA van de ST, versterken het performancegevoel.

Voor de zetels heeft Ford nauw samengewerkt met Recaro om de ST-klanten een hoogstaand comfort en prima steun te bieden. De zetels houden de bestuurder niet alleen stevig op zijn plaats tijdens een bevlogen rit, maar bieden ook luxueuze kenmerken zoals een kantelbaar kussen en een lengteverstelling, een unieke optie in deze voertuigcategorie. De rijkhouding werd ook verlaagd om de bestuurder een betere ergonomie te geven en de perfecte plek te creëren om het potentieel van de ST maximaal te benutten.

De passagiers op de achterbank werden echter niet over het hoofd gezien. Er werd een volledig nieuwe achterbank voor de ST ontwikkeld die vormgegeven werd aan de hand van speciaal schuim. Ze zorgt ervoor dat de personen op de achterbank zich net zo veilig voelen als de voorste inzittenden en onderstreept dat de Focus ST niet enkel sportieve ambities heeft, maar ook begaan is met het praktische aspect.

De nieuwe Focus ST wordt in Europa aangeboden met drie verschillende afwerkingsniveaus: ST1, ST2 en ST3. Met deze aanpak zijn de Britse eigenaars van de vorige Focus ST al vertrouwd.

De exacte inhoud van de versies verschilt van markt tot markt, maar de ST1 is telkens de standaardversie, die gekenmerkt wordt door Recarozetels, keyless start, deurdrempels met ST-logo en een standaard-ST-achterbank met centrale armsteun.

De Focus ST2 breidt deze uitrusting uit met gedeeltelijk lederen Recarozetels en een elektronische airco met twee temperatuurszones (EATC). Voor de markten met rechts stuur omvat de uitrusting van de ST2 ook specifieke vloermatten, automatische koplampen, een automatisch dimmende binnenspiegel en een regensensor, zaken die standaard zijn op de ST1-modellen met links stuur.

De ST3 is de topversie en pakt uit met exclusieve lederen Recarozetels met verwarming, achtvoudige verstelling en uittrekbaar zitkussen, plus de nieuw ontwikkelde Recaroachterbank. ST3-klanten kunnen verder rekenen op bi-xenonkoplampen die de weg helder doen oplichten in de donkere nacht.

Nieuwe Focus ST break

De nieuwe Focus ST break is een demonstratie van hoe breed het performance-DNA van een ST-model kan uitwaaiëren en vormt een uniek aanbod in dit Europese nichesegment.

“De Focus ST break valt met niets te vergelijken”, aldus Capito. "Hij behoudt alle praktische kenmerken van de Focus break en voegt hier de unieke ST-prestaties, rijdynamica en verfijning van de vijfdeurs aan toe. We zijn er zeker van dat de ST break een groot succes wordt.”

###

About Ford Motor Company

Ford Motor Company, a global automotive industry leader based in Dearborn, Mich., manufactures or distributes automobiles across six continents. With about 166,000 employees and about 70 plants worldwide, the company's automotive brands include Ford and Lincoln. The company provides financial services through Ford Motor Credit Company. For more information regarding Ford's products, please visit www.fordmotorcompany.com.

***Ford of Europe** is responsible for producing, selling and servicing Ford brand vehicles in 51 individual markets and employs approximately 66,000 employees. In addition to Ford Motor Credit Company, Ford of Europe operations include Ford Customer Service Division and 22 manufacturing facilities, including joint ventures. The first Ford cars were shipped to Europe in 1903 – the same year Ford Motor Company was founded. European production started in 1911.*

Ford in Belgium & Luxemburg

*Ford Belgium distributes Ford vehicles in Belgium & Luxemburg.
Ford Genk is the lead plant for production of all large cars (Mondeo, S-MAX, Galaxy) for Ford in Europe.
Ford Lommel Proving Ground is the lead testing facility for validation of all Ford models in Europe.*

Contact(s): Jo Declercq
+32 (2) 482 21 03
Jdecler2@ford.com

Arnaud Henckaerts
+32 (2) 482 21 05
Ahenckae@ford.com