

Specialus koncerno „Ford“ padalinys „Ford Performance“ mėgsta laužyti standartus. Šįkart „Ford Performance“ perbraižė „karštųjų hečbekų“ rinką, kurioje dėl besitęsiančių galios varžybų darosi per karšta net adrenaliną mėgstantiems vairuotojams. „Ford“ nusprendė tiesiog susikurti daugiau erdvės – nuo šiol karštasis hečbekas gali būti ir karštasis universalas, o po variklio dangčiu gali plakti dyzelinė širdis. Visa tai siūlo ką tik pristatytas naujos kartos „Ford Focus ST“, ar, greičiau, „Focus ST“ šeimynėlė.

Įprastas ketvirtosios kartos „Ford Focus“ klasėje ir šiaip jau išsiskiria savo itin tikslu ir azartišku valdymu, todėl nenuostabu, kad C2 architektūros platformą praturtinus sportine pakaba su reguliuojamais amortizatoriais, galingais stabdžiais ir atitinkamais varikliais, gauname naujos kokybės mišinį, tinkamą naudoti tiek kelyje, tiek sportinėje trasoje.

Žanro klasika – „Focus ST“ hečbekas – komplektuojamas su „EcoBoost“ šeimos 2,3 litro darbinio tūrio varikliu, generuojančiu 280 AG. Arba, galima rinktis dyzelinį „EcoBlue“ šeimos 2 litrų darbinio tūrio variklį, generuojantį 190 AG. Pastarasis bus komplektuojamas su 6 laipsnių mechanine pavarų dėže, o benzininė versija – ir su automatine septynių laipsnių dėže.

Benzininė versija iki 100 km/h įsibėgėja vos per 5,7 sekundės, turbininiame variklyje pritaikyta „Ford GT“ ir „Ford F-150 Raptor“ išbandyta turbinoos vėlavimo (turbo lag) neutralizavimo sistema, leidžianti išlaikyti stabilią trauką plačiame sūkių diapazone. ST su šiuo varikliu 100 km kelio suvartoja nuo 7,9 litro degalų.

Tuo tarpu dyzelinė ST versija skirta ramesniems vairuotojams. Jėgainė leidžia automobiliui iki 100 km/h įsibėgėti per 7,6 sekundės, o degalų suvartojimo apatinė riba siekia vos 4,8 l 100 kilometrų kelio.

Priekiniais ratais varomo „Focus“ pakaba retai sulaukia priekaištų, tačiau „Ford“ inžinieriai nusprendė, kad mechaninio išbaigtumo nepakanka – naujasis ST pirmą kartą bus komplektuojamas su elektronikos valdomu riboto praslydimo diferencialu eLSD ir pakabos monitoringo bei adaptavimo technologija „Continuously Controlled Damping“ (CCD), kuri kas 2 milisekundes apdoroja informaciją, gautą iš svarbiausių pakabos taškų ir atitinkamai keičia amortizatorių charakteristikas.

eLSD sumontuota sankabų sistema leidžia paskirstyti trauką taip, kad esant atitinkamoms važiavimo sąlygoms, iki 100 proc. traukos gali būti perduodama ratui, turinčiam geriausią sukibimą su kelio danga. Diferencialas labai efektyviai neutralizuoja mažo pasukamumo

problemą įvažiuojant ir išvažiuojant iš posūkių.

„Išmaniosios technologijos pavertė ST savotišku daktaru Džekiliu ir Haidu – tas pats automobilis, ką tik ramiai vežęs šeimą užmiesčio keliu, akimirksniu virsta žvėrimi lenktynių trasoje. Užtenka mygtuko paspaudimo. Mes panaudojome patirtį, sukauptą supersportinėje kupė GT ir ikona tapusiame „Focus RS“, todėl naujojo ST lankstumas ir universalumas yra unikalus savo klasėje“, – sakė „Ford Performance“ Europos padalinio vadovas Leo Roeksas.

Naujasis ST taip pat paveržė karūną iš „Fiesta ST“, kuri iki šiol buvo laikoma vairo stiprintuvo greitoveikos rekordininke, o visai vairo pasukimo amplitudei užtenka vos dviejų vairo rato apsisukimų.

Mėgstantiems parengtus sprendimus „Ford ST“ siūlo 4 skirtingus važiavimo režimus – slidžiam keliui, įprastą, sportinį ir lenktynių trasos (užsisakiusiems „Performance Pack“ komplektaciją). Kiekvienam iš šių režimų pritaikytas skirtingas diferencialo, pakabos monitoringo sistemos, vairo stiprintuvo, stabdžių, traukos valdymo, automatinės pavarų dėžės valdymo, ESC reguliavimo rinkinys, optimizuotas atitinkamoms važiavimo sąlygoms.

Kaip jau įprasta, ST išorė smarkiai nesiskirs nuo standartinio „Ford Focus“, išskyrus paskiras sportiškumą pabrėžiančias detales ir ryškesnių spalvų paletę. Ko gero, ryškiausias skirtumas – originalaus dizaino 18 arba 19 colių skersmens ratlankiai, apauti „Michelin Sport Pilot“ padangomis. Tiesa, salone tokių detalių bus daugiau – pradedant sportiniais „Recaro“ krėslais ir baigiant „Ford GT“ primenančiu virtualiu prietaisų skydeliu bei sidabro siūlais siuvinėtais apmušalais.

ST neapsiėjo ir be elektroninių saugumo bei vairavimo asistentų, kurių sąrašas jau perkopė dviženklį skaičių. Užtenka paminėti adaptyvią greičio palaikymo sistemą su ženklų ir ašinės linijos atpažinimo moduliais, išmaniają priekinių žibintų sistemą, kliūčių išvengimo ir smūgio prevencijos sistemą „Evasive Steering Assist“. ST taip pat turi SYNC 3 balsu valdomą komunikacijos sistemą su įdiegtu „FordPass Connect“ moduliu, leidžiančiu automobilyje sukurti WiFi ryšio bazę, prie kurios gali jungtis iki 10 bevielių įrenginių.

Naujasis ST bus gaminamas Zarluiso gamykloje Vokietijoje ir rinkoje pasirodys rudenį. Lietuvoje „Inchcape“ salonuose „Focus ST“ taip pat laukiama jau šį rudenį.





















