



Nowy zelektryfikowany Focus EcoBoost Hybrid – o 17% oszczędniejszy, bardziej komfortowy i skomunikowany z siecią.

- Ford wprowadza układ napędowy EcoBoost Hybrid dla Focusa; 48-woltowa miękka hybryda oraz system dezaktywacji cylindra poprawiają oszczędność paliwa oraz osiągi.
- Cyfrowy wyświetlacz konfigurowalny na tablicy zegarów o przekątnej 12,3 cala, a także dostępny pod koniec roku system wczesnego informowania o niebezpieczeństwie na drodze podniosą komfort i zmniejszą napięcie kierowcy w czasie jazdy.
- Nowa wersja Focus Connected, uzupełniająca gamę różnorodnych wersji – sportowego Focusa ST-Line, stylowego Focusa Titanium, inspirowanego segmentem SUV-ów Focusa Active i luksusowego Focusa Vignale.

WARSZAWA, 24 czerwca 2020 roku – Ford wprowadził na europejski rynek udoskonalonego Focusa z oszczędnym, zelektryfikowanym układem napędowym EcoBoost Hybrid.

Zaawansowana, 48-woltowa instalacja miękkiej hybrydy, pracująca w układzie z 1,0-litrową jednostką EcoBoost, dostarcza 155 KM mocy maksymalnej przy emisji 93 g/km CO₂ (NEDC).

Oznacza to poprawę oszczędności paliwa o 17% w stosunku do porównywalnego zespołu napędowego – 150-konnego, 1,5-litrowego silnika benzynowego EcoBoost z sześciobiegową manualną skrzynią biegów (NEDC).¹

Nowy zelektryfikowany układ napędowy to nie wszystkie zmiany. Udoskonalony Focus oferuje również wyższy komfort, m.in. nowy cyfrowy wyświetlacz konfigurowalny na tablicy zegarów o przekątnej 12,3 cala, a także nowe funkcje łączności, dzięki którym korzystanie z samochodu posiadającego w standardzie FordPass Connect stanie się dla właścicieli źródłem większej satysfakcji. Wśród nich znajdzie się system wczesnego informowania o niebezpieczeństwie na drodze, dostępny pod koniec roku.²

Nowa wersja wyposażenia Focus Connected zapewnia w standardzie wyposażenie doskonale wpisujące się w potrzeby kierowców biznesowych i prywatnych, w tym indukcyjną ładowarkę dla smartfonów i nawigację dla aktywowanego głosem systemu SYNC 3 z 8-calowym ekranem dotykowym³.

Focus nadal będzie oferowany w wersji pięciodrzwiowego hatchbacka, kombi, a na wybranych rynkach z nadwoziem czterodrzwiowym, w szerokiej gamie odmian – między innymi w stylowej wersji Focus Titanium, jako crossover Focus Active inspirowany stylem segmentu SUV, a także sportowy Focus ST-Line i ekskluzywny Focus Vignale. Hybrydowe zespoły napędowe EcoBoost są dostępne w całej gamie wersji i nadwozi.

– Nasze zelektryfikowane układy napędowe zostały zaprojektowane nie tylko z myślą o oszczędności i niższym zużyciu paliwa, ale także mają podnosić satysfakcję z jazdy naszymi

pojazdami – powiedział Roelant de Waard, wiceprezes ds. marketingu, sprzedaży i usług w Ford of Europe. – Focus EcoBoost Hybrid łączy w udany sposób napęd elektryczny i benzynowy, zapewniając oszczędność i wysokie osiągi, które jeszcze kilka lat temu wydawałyby się fantazją.

Focus dołącza do osobowej Pumi, Kugi i Fiesty, a także do pojazdów dostawczych Forda Transita i Transita Custom, w których zastosowaliśmy już układy miękkiej hybrydy zmniejszające zużycie paliwa. Ford zobowiązał się do zaoferowania zelektryfikowanej wersji każdego pojazdu osobowego, który wprowadza w Europie, dzięki czemu do końca przyszłego roku zwiększy europejską gamę zelektryfikowanych pojazdów do 18 modeli, z których każdy otrzyma jedną z następujących wersji układu napędowego: miękką hybrydę, pełną hybrydę, hybrydę z ładowaniem zewnętrznym lub napęd całkowicie elektryczny z zasilaniem akumulatorowym.

Oszczędność EcoBoost Hybrid

Hybrydowy układ napędowy 1,0-litra EcoBoost Hybrid o mocy 155 KM zapewnia ponad dwukrotnie większą sprawność niż 2,0-litrowy silnik benzynowy o mocy 145 KM, montowany w Focusie zaledwie 10 lat temu, przy czym zużycie paliwa spadło aż o 45 procent. (NEDC).

W modelu Focus EcoBoost Hybrid, dostępnym również w wersji o mocy 125 KM, standardowy alternator z silnika EcoBoost o pojemności 1,0-litra został zastąpiony zintegrowanym rozrusznikiem/generatorem (BISG), napędzanym paskiem, który umożliwia magazynowanie energii odzyskiwanej podczas wytracania prędkości, a następnie układ wykorzystuje ją do ładowania zestawu chłodzonych powietrzem akumulatorów litowo-jonowych o napięciu znamionowym 48 V.

Umieszczenie 48-woltowego akumulatora pod przednimi fotelami Focusa pozwoliło zintegrować układ napędowy miękkiej hybrydy bez utraty przestrzeni ładunkowej lub pasażerskiej.

BISG działa również jako silnik elektryczny, płynnie współpracujący z trzycylindrową jednostką spalinową o niskich stratach tarcia wewnętrznego, wykorzystując zmagazynowaną energię do wzmocnienia momentu obrotowego podczas normalnej jazdy i przyspieszania, a także do zasilania osprzętu elektrycznego pojazdu.

Inteligentny, samoregulujący się system miękkiej hybrydy nieustannie monitoruje sposób eksploatacji pojazdu, aby określić, kiedy i jak intensywnie ładować akumulator. Pozwala to uzyskać wymierne korzyści i wykorzystywać przechowywaną w akumulatorze energię zgodnie z jednym z dwóch planów działania:

- Substytucja momentu obrotowego z wykorzystaniem silnika elektrycznego BISG, przez co system dostarcza do 24 Nm momentu obrotowego, zmniejszając obciążenie silnika benzynowego i przyczyniając się do emisji CO₂ od 93 g/km w cyklu NEDC (115 g/km WLTP) i zużycia paliwa od 4,1 l/100 km w cyklu NEDC (od 5,1 l/100 km WLTP),
- Uzupełnienie momentu obrotowego z wykorzystaniem silnika elektrycznego BISG w celu zwiększenia całkowitego, dostępnego w układzie momentu obrotowego o 20 Nm powyżej poziomu osiąganego przez sam silnik benzynowy przy pełnym obciążeniu i dostarczenie o 50 procent wyższego momentu obrotowego w dolnym zakresie obrotów. Efektem jest podniesienie dynamiki.

Więcej informacji prasowych, powiązanych materiałów oraz zdjęć i filmów w wysokiej rozdzielczości można znaleźć na stronie internetowej www.fordmedia.eu lub www.media.ford.com.

Śledź nas na: [www.twitter.com/FordEu](https://twitter.com/FordEu) lub www.youtube.com/fordofeurope

BISG umożliwił również inżynierom Forda obniżenie współczynnika kompresji w silniku 1,0–EcoBoost i zastosowanie większej turbosprężarki, na którą zdecydowali się, aby ograniczyć skutki wolniejszej reakcji na wciśnięcie pedału przyspieszenia. Było to możliwe dzięki wykorzystaniu dodatkowego momentu obrotowego, zwiększającego też prędkość obrotową silnika i turbosprężarki.

Silniejszy silnik BISG w Focusie EcoBoost Hybrid umożliwia wykorzystanie systemu Auto Start-Stop w częstszych sytuacjach, co zapewnia dodatkowe oszczędności paliwa. BISG jest w stanie ponownie uruchomić silnik w czasie 350 milisekund, funkcja Stop-in-Gear może wyłączyć silnik również podczas jazdy wybiegiem do zatrzymania, nawet wtedy, gdy pojazd jest na biegu z wciśniętym pedałem sprzęgła i pozwala na aktywowanie silnika zgodnie z jednym z trzech wybranych wcześniej ustawień: 15 km/h, 20 km/h, lub 25 km/h.

Ponadto w układach napędowych Focusa EcoBoost Hybrid zastosowano system dezaktywacji cylindra, który w dalszym ciągu współpracuje z silnikami benzynowymi 1,0-litra i 1,5-litra EcoBoost.

Zwiększający oszczędność system dezaktywacji cylindra może automatycznie wyłączyć z pracy jeden z cylindrów silnika, gdy pełna pojemność skokowa nie jest potrzebna, na przykład podczas jazdy wybiegiem lub jazdy z niewielkim zapotrzebowaniem na moc. Jeden z cylindrów może zostać dezaktywowany lub ponownie włączony do pracy w czasie 14 milisekund, bez żadnych kompromisów pod względem osiągnięć, czy jakości pracy silnika.

Klienci mogą nadal wybierać pomiędzy dwoma silnikami wysokoprężnymi: 1,5-litrowym silnikiem EcoBlue i 2,0-litrowym EcoBlue, współpracującymi z zaawansowaną ośmiobiegową przekładnią automatyczną lub sześciobiegową manualną skrzynią biegów.

W stałym kontakcie ze światem

Nowe systemy, w tym cyfrowy wyświetlacz konfigurowalny na tablicy zegarów o przekątnej 12,3 cala, a także system wczesnego informowania o niebezpieczeństwie na drodze (LHI), który pojawi się pod koniec tego roku, sprawiają, że udoskonalony Focus jest łatwiejszy w prowadzeniu niż kiedykolwiek wcześniej.

W pełni konfigurowalny, 24-bitowy cyfrowy wyświetlacz na tablicy zegarów wyświetla szczegółowe, bardziej intuicyjne obrazy i ikony w pełnym spektrum kolorów, dzięki czemu stają się jaśniejsze, mniej męczące dla oczu i łatwiejsze do odczytania. Zestaw wskaźników pozwala również kierowcy na określenie priorytetów ważności wyświetlanych informacji zgodnie z własnymi preferencjami.

Cyfrowy wyświetlacz konfigurowalny na tablicy zegarów o przekątnej 12,3-cala, dostępny w Focusie EcoBoost Hybrid wyróżnia się odmienną, przejrzystą grafiką, informującą kierowcę o stanie zużycia energii elektrycznej. Kierowcy mogą analizować, ile energii elektrycznej zostało wygenerowane przez instalację miękkiej hybrydy i śledzić jej przekazywanie do akumulatora lub wykorzystanie przez układ napędowy, w celu obniżenia zużycia paliwa lub podniesienia osiągnięć.

Górnym krawędziom ekranu, wykonanym przy użyciu technologii swobodnego formowania, opracowanej pierwotnie do produkcji soczewek optycznych, nadano w ten sposób formę, która

Więcej informacji prasowych, powiązanych materiałów oraz zdjęć i filmów w wysokiej rozdzielczości można znaleźć na stronie internetowej www.fordmedia.eu lub www.media.ford.com.

Śledź nas na: [www.twitter.com/FordEu](https://twitter.com/FordEu) lub www.youtube.com/fordofeurope

płynnie wkomponowała cały moduł w deskę rozdzielczą. Panel zawiera obwody wbudowane w wyświetlacz, co umożliwiło projektantom nadanie mu kształtów wykraczających poza tradycyjną prostokątną formę.

Modem FordPass Connect pozwoli kierowcom Focusa korzystać po raz pierwszy z dostępnego Systemu wczesnego informowania o niebezpieczeństwie. System może informować o niebezpieczeństwie na drodze, nawet wówczas, gdy zagrożenie to znajduje się za zakrętem lub przed pojazdami poprzedzającymi i kierowca nie jest go w stanie jeszcze dostrzec.

Komunikaty o lokalnych zagrożeniach wysyłane są niezależnie od informacji z układu nawigacji satelitarnej i udostępniane są przez lokalne władze oraz przez pojazdy skomunikowane z chmurą danych.

Dzięki temu kierowca informowany jest o takich utrudnieniach, jak roboty drogowe, awaryjne zatrzymanie innego pojazdu, obecność zwierząt, pieszych, czy innych przeszkód na jezdni, a nawet o niebezpiecznych warunkach jazdy. Często kierowca otrzymuje te komunikaty ostrzegawcze zanim jeszcze znajdą się one w jego polu widzenia.

– Tym, co wyróżnia system wczesnego informowania o niebezpieczeństwie na drodze, jest to, że skomunikowane samochody są elementami „Internetu rzeczy”. – System nie jest zależny od aplikacji innych firm - powiedział Joerg Beyer, główny dyrektor działu konstrukcyjnego w Ford of Europe. – To znaczący krok naprzód. Ostrzeżenia są szczegółowe, trafne i dostosowane do Waszej sytuacji, przez co usprawniają Waszą podróż.

FordPass Connect umożliwi klientom zdalną kontrolę wybranych funkcji pojazdu z dowolnego miejsca za pomocą urządzenia mobilnego i aplikacji FordPass. Oprócz pomagania kierowcom w planowaniu szybszych, mniej stresujących podróży dzięki aktualizacjom ruchu w czasie rzeczywistym dla systemu nawigacji, oferuje zdalne: blokowanie i odblokowanie drzwi, zdalny rozruch⁴ dla modeli Focus z ośmiostopniową automatyczną skrzynią biegów, można też odczytać lokalizację i status pojazdu, sprawdzać poziom paliwa, stan alarmu, ciśnienia w oponach, przebiegu do wymiany oleju i innych parametrów.

Preferencje klientów. Innowacyjne systemy

Zróżnicowane pod względem charakteru wersje Focusa, nadal wpisują się w indywidualne preferencje klientów.

Nowa wersja Focus Connected jest oferowana z zaawansowanym zestawem standardowych systemów wspomagających kierowcę, zaprojektowanych w celu zapewnienia prowadzącemu samochód pewności siebie za kierownicą i pomagania w utrzymaniu koncentracji podczas jazdy. Na liście dodatków jest też ładowarka indukcyjna do smartfonu, SYNC 3 z nawigacją, adaptacyjny tempomat,⁵ przednie i tylne czujniki parkowania oraz kamera cofania.

Focus ST-Line i Focus Active są teraz oferowane z dodatkowym wyposażeniem w standardzie: dwustrefową, automatyczną, elektroniczną klimatyzacją, samościemniającym się lusterkiem wstecznym, wycieraczkami z czujnikiem deszczu i systemem dostępu bezkluczykowego. Dodatki stylistyczne obejmują standardowy większy spojler dachowy w wersji Focus ST-Line oraz standardową czarną podsufitkę dla Focusa Active X.

Zaawansowane systemy wspomagające kierowcę, dostępne jako opcjonalne, obejmują adaptacyjny tempomat z funkcją Stop & Go, rozpoznawanie znaków ograniczenia prędkości i system utrzymania pojazdu na środku pasa ruchu,⁵ pomagający w gładkim pokonywaniu zakrętów oraz system wspomagający parkowanie, który zapewnia w pełni zautomatyzowane manewry w tym wybór biegu, przyspieszanie i hamowanie przy parkowaniu, dostępne za naciśnięciem jednego przycisku.⁵ System aktywnego wspomagania hamowania jest standardem – pomaga kierowcom uniknąć wypadków lub złagodzić skutki kolizji z pojazdami, pieszymi i rowerzystami.⁵

###

Focus	Maks. moc (KM)	CO₂ od (g/km wg NEDC)	Zużycie paliwa od (l/100 km NEDC)	CO₂ od (g/km WLTP)	Zużycie paliwa od (l/100 km WLTP)
1,0-litra EcoBoost 6-biegowa skrzynia manualna	100	97	4,3	120	5,3
1,0-litra EcoBoost 6-biegowa skrzynia manualna	125	96	4,2	124	5,5
1,0-litra EcoBoost 8-biegowa skrzynia automatyczna	125	116	5,1	133	5,9
1,0-litra EcoBoost Hybrid 6-biegowa skrzynia manualna	125	94	4,1	115	5,1
1,0-litra EcoBoost Hybrid 6-biegowa skrzynia manualna	155	93	4,1	115	5,1
1,5-litra EcoBoost 8-biegowa skrzynia automatyczna	150	125	5,4	142	6,3
1,5-litra EcoBoost 8-biegowa skrzynia automatyczna	182	125	5,5	142	6,3
1,5-litra EcoBlue 6-biegowa skrzynia manualna	95	92	3,4	119	4,5
1,5-litra EcoBlue	120	92	3,5	118	4,5

Więcej informacji prasowych, powiązanych materiałów oraz zdjęć i filmów w wysokiej rozdzielczości można znaleźć na stronie internetowej www.fordmedia.eu lub www.media.ford.com.
Śledź nas na: [www.twitter.com/FordEu](https://twitter.com/FordEu) lub www.youtube.com/fordofeurope

6-biegowa skrzynia manualna					
1,5-litra EcoBlue 8-biegowa skrzynia automatyczna	120	101	3,9	124	4,8
2,0-litra EcoBlue 6-biegowa skrzynia manualna	150	108	4,1	124	4,7
2,0-litra EcoBlue 8-biegowa skrzynia automatyczna	150	110	4,2	128	4,9

¹Deklarowane zużycie paliwa/zużycie energii, emisja CO₂ i zasięg napędu elektrycznego mierzone są zgodnie z wymaganiami i specyfikacjami technicznymi regulaminów europejskich (WE) 715/2007 i (WE) 2017/1151 w aktualnym brzmieniu. Pojazdy dopuszczone do ruchu jako lekkie pojazdy dostawcze, które uzyskały homologację zgodną ze procedurą WLTP (Światową Zharmonizowaną Procedurą Testowania Pojazdów Lekkich), będą opatrzone informacjami na temat zużycia paliwa/energii i emisji CO₂ według obu cykli: NEDC (Nowego Europejskiego Cyklu Jazdy) i WLTP. WLTP w pełni zastąpi NEDC najpóźniej do końca 2020 roku. Przyjęta obecnie procedura testowa pozwala na porównanie wyników uzyskanych przez różne typy pojazdów oraz różnych producentów. W okresie przejściowym odchodzenia od pomiarów w cyklu NEDC, zużycie paliwa i emisja CO₂ są podawane zarówno w cyklu NEDC, jak i WLTP. Należy pamiętać, że nieuchronnie wystąpią różnice wyników otrzymanych według starej i nowej procedury testowej, zarówno co do zużycia paliwa, jak emisji CO₂, ponieważ niektóre elementy testu uległy zmianie. Na przykład ten sam samochód może mieć inne zużycie paliwa i emisję CO₂ mierzone według NEDC oraz WLTP.

²Systemy mogą wymagać aktywacji

³Nie prowadź samochodu, gdy jesteś zdekoncentrowany. W miarę możliwości korzystaj z systemów sterowania głosem; bez nich nie korzystaj z urządzeń mobilnych podczas jazdy. Niektóre systemy mogą nie być dostępne, kiedy pojazd znajduje się w ruchu. Nie wszystkie systemy są kompatybilne ze wszystkimi telefonami

⁴Tam, gdzie jest to dozwolone przez prawo.

⁵Systemy asytenckie wspomagające kierowcę są uzupełnieniem jego uwagi, ale nie zastępują oceny sytuacji i konieczności kontrolowania pojazdu przez kierowcę.

O Ford Motor Company

Ford Motor Company z centralą w Dearborn w stanie Michigan w USA jest globalną marką oferującą samochody i usługi mobilne. Firma zatrudnia około 188 tys. pracowników w zakładach na całym świecie, zajmując się projektowaniem, produkcją, marketingiem, finansowaniem i serwisowaniem całej gamy samochodów osobowych, użytkowych oraz SUV-ów marki Ford i luksusowej marki Lincoln. Rozszerzając swoją działalność, Ford umacnia pozycję lidera w dziedzinie elektryfikacji pojazdów, inwestuje w rozwój mobilności, systemy autonomicznej jazdy oraz usługi dla pojazdów skomunikowanych. Firma świadczy usługi finansowe za pośrednictwem Ford Motor Credit Company. Więcej informacji na temat Forda, produktów firmy oraz oddziału Ford Motor Credit Company na stronie www.corporate.ford.com.

Więcej informacji prasowych, powiązanych materiałów oraz zdjęć i filmów w wysokiej rozdzielczości można znaleźć na stronie internetowej www.fordmedia.eu lub www.media.ford.com.

Śledź nas na: [www.twitter.com/FordEu](https://twitter.com/FordEu) lub www.youtube.com/fordofeurope

Ford of Europe wytwarza, sprzedaje i serwisuje pojazdy marki Ford na 50 indywidualnych rynkach, zatrudniając około 45 tys. pracowników we własnych oddziałach i łącznie około 59 tys. osób, po uwzględnieniu spółek typu joint venture oraz działalności nieskonsolidowanej. Oprócz spółki Ford Motor Credit Company, usługi firmy Ford of Europe obejmują dział Ford Customer Service Division oraz 19 oddziałów produkcyjnych (12 spółek całkowicie zależnych lub skonsolidowanych typu joint venture oraz 7 nieskonsolidowanych typu joint venture). Pierwsze samochody marki Ford dotarły do Europy w 1903 roku – w tym samym roku powstała firma Ford Motor Company. Produkcja w Europie ruszyła w roku 1911.

###

Kontakt: Mariusz Jasiński
Ford Polska Sp. z o.o.
(22) 6086815
mjasinsk@ford.com