



FORD AUF DER IAA IN FRANKFURT 2009

Inhalt	
ELEGANT UND VIELSEITIG – DER NEUE FORD C-MAX TRITT ALS MODELLFAMILIE INS RAMPENLICHT	Seite 2
WELTPREMIERE FÜR HOCHEFFIZIENTE VIERZYLINDER-BENZINMOTOREN MIT ECOBOOST-TECHNOLOGIE	Seite 10
FORD FOCUS BEV-PROTOTYP: VOLLWERTIGER KOMPAKTWAGEN MIT MODERNEM ELEKTROANTRIEB	Seite 15
NOCHMALS SPARSAMERER NEUER FORD FOCUS ECONETIC DURCHBRICHT DIE 100-G/KM-CO₂-SCHALLMAUER	Seite 18
FORD BIETET MIT DEN MODELLEN KA UND FIESTA DIE RICHTIGEN AUTOMOBILE IN SCHWIERIGEN ZEITEN	Seite 25
FORD WEITET ANGEBOT AN EURO-5-KOMPATIBLEN MOTORISIERUNGEN AUF GANZE MODELLPALETTE AUS	Seite 30
WERKSTEAM VON FORD BESTÄTIGT SEIN ENGAGEMENT IN DER RALLYE-WELTMEISTERSCHAFT FÜR 2010 UND 2011	Seite 32
FORD INDIVIDUAL-PROGRAMM ERFÜLLT KUNDENWÜNSCHE NACH HOCHWERTIGEN AUSSTATTUNGEN	Seite 35

„Das Jahr 2009 hat die gesamte europäische Automobilindustrie vor schwere Aufgaben gestellt. Oftmals bieten große Herausforderungen aber auch faszinierende Chancen. Ford Europa ist es gelungen, seinen Marktanteil weiter zu verbessern und seine Position als zweitstärkste Marke in Europa auszubauen. Dieser Erfolg basiert insbesondere auf begeisternden neuen Modellen wie dem Ford Fiesta, Ford Ka und Ford Focus RS, mit denen wir die Wünsche und Erwartungen unserer Kunden erfüllt haben.

Hier auf der IAA in Frankfurt zeigen wir, wie Ford Europa auf seiner starken Produktpalette weiter aufbaut – mit der Präsentation der neu konzipierten Ford C-MAX-Baureihe, unseren neuen EcoBoost-Vierzylinder-Benzinern mit hochmoderner Direkteinspritzung und Turboaufladung sowie dem aktuellen Stand der Entwicklung, was unsere batteriegetriebenen Elektrofahrzeuge betrifft.“

**John Fleming, Chairman & CEO Ford Europa
September 2009**

ELEGANT UND VIELSEITIG – DER NEUE FORD C-MAX TRITT ALS MODELLFAMILIE INS RAMPENLICHT

- **Die komplett neu entwickelte zweite Generation des erfolgreichen Kompaktvans von Ford debütiert in zwei attraktiven Karosserievarianten**
- **Neue C-MAX-Baureihe ist der erste Ableger der für den globalen Markt entwickelten, völlig neu konzipierten C-Segment-Fahrzeugarchitektur von Ford**
- **Unverwechselbares Design beweist, dass auch ein kompaktes „Multi Activity Vehicle“ (MAV) elegant und dynamisch auftreten kann**
- **Neues Mitglied in der C-MAX-Familie: Der 7-sitzige Grand C-MAX zeichnet sich durch seitliche Schiebetüren und hochmoderne Sitzfunktionen aus**
- **5-sitziger C-MAX verbindet ein schlankes, sportlicheres Design mit dem bewährt-souveränen Raumangebot und allen Praxisvorteilen dieser Baureihe**
- **Variantenreiches Motorenangebot umfasst auch besonders effiziente, CO₂-optimierte Benziner mit hochmoderner EcoBoost-Technologie**
- **Neu für Ford in Europa: Innovative Komfort- und Sicherheits-Ausstattungen wie Einparkhilfe, „Toter-Winkel“-Überwachungssystem und elektrisch auf- und zuschwingende Heckklappe**
- **Ford C-MAX und Grand C-MAX stehen auf europäischen Kernmärkten ab Ende 2010 zur Verfügung**
- **Der Ford Grand C-MAX wird ab 2011 auch in Nordamerika angeboten**

WIEN, September 2009 – Die von Grund auf neu entwickelte Ford C-MAX-Baureihe feiert auf der diesjährigen Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt ihre Weltpremiere. Der hochmoderne Kompaktvan basiert als erstes Modell von Ford auf der neuen C-Segment-Grundarchitektur und überzeugt mit einem selbstbewussten Auftritt, der die nächste Evolution der kraftvoll-dynamischen „Ford kinetic Design“-Formensprache darstellt. Zugleich tritt der C-MAX erstmals als Modellfamilie mit zwei verschiedenen Karosserievarianten an: Er kommt Ende 2010 in Europa wie gehabt in 5-sitziger Ausführung sowie – neu – auch als Ford Grand C-MAX mit verlängertem Radstand und sieben Sitzen auf den Markt.

Die neue Ford C-MAX-Baureihe überzeugt mit einem großzügigen Raumangebot. Im Grand C-MAX sorgen seitliche Schiebetüren links und rechts sowie innovative Sitzkonstruktionen dafür, dass sich das vorhandene Raumangebot besonders gut nutzen lässt und durch eine geradezu beispielhafte Flexibilität besticht. Hinzu kommt bei beiden Karosserievarianten eine Vielzahl an fortschrittlichen Technologien, die im Segment der Multi-Activity-Vehicles (MAV) ein bisher nicht erreichtes Niveau an Komfort und Sicherheit ermöglichen. Das Angebot umweltgerechter Antriebe beinhaltet bereits hochmoderne EcoBoost-Motoren. Die neu entwickelten Benzin-Direkteinspritzer mit Turboaufladung kombinieren geringen Verbrauch und niedrige Kohlendioxid-Emissionen mit einer bemerkenswert kraftvollen Leistungsentfaltung.

Beide Karosserievarianten des neuen Ford C-MAX werden erstmalig auf der IAA als seriennahe Studien enthüllt. Zugleich bestätigt das Unternehmen, dass der Grand C-MAX ab 2011 auch in Nordamerika verkauft werden soll. Damit zählt er neben dem Ford Fiesta, dem kompakten Transporter Transit Connect und der kommenden Generation des Ford Focus zu den in Europa entwickelten Baureihen, die gemäß der „One Ford“-Strategie für den Sprung über den „Großen Teich“ vorgesehen sind.

„Die enorme Beliebtheit des Modellduos Ford S-MAX und Galaxy hat uns dazu bewogen, mit der neuen und erweiterten C-MAX-Baureihe auch unseren Kunden im kompakteren MAV-Segment eine entsprechende Produktvielfalt anzubieten“, erläutert John Fleming, Chairman & CEO Ford Europa. „Mit dem besonders

geräumigen Grand C-MAX betreten wir Neuland. In Kombination mit dem sportlichen 5-Sitzer sind wir in dieser Klasse fortan mit gleich zwei Familienvans vertreten, die in punkto Dynamik und Leistungsfähigkeit neue Maßstäbe setzen. Aus Sicht von Ford kommt diesen beiden Modellen noch aus einem anderen Grund besondere Bedeutung zu: Es sind die ersten Fahrzeuge, die auf der neu entwickelten C-Segment-Architektur basieren – die in Zukunft, in unterschiedlichen Karosserievarianten, die Grundlage für weltweit bis zu zwei Millionen Automobile jährlich bilden wird.“

Überblick: Der neue Ford C-MAX

Design: Ebenso ausdrucksstarke wie dynamische Formen

Mit der neuen C-MAX-Baureihe stellt Ford unter Beweis, dass ein kompakter Familienvan trotz seines außergewöhnlichen Platzangebots und bemerkenswerter Funktionalität auch elegant und begehrenswert sein kann. Beide neuen Modelle profitieren von einer kraftvollen Formgebung für das Exterieur und Interieur, die die jüngste Weiterentwicklung der für Ford so charakteristischen „kinetic Design“-Philosophie widerspiegelt – und Gestaltungsthemen fortentwickelt, die bereits zu den immensen Erfolgen der jüngsten Neuvorstellungen Ford Fiesta, Kuga und Mondeo beitrugen.

„Wie wir es auf dem Genfer Automobil Salon mit der Studie iosis MAX bereits angedeutet haben, tragen die beiden Ford C-MAX Varianten ein emotionaleres, dynamischeres Design in das MAV-Segment“, so Martin Smith, Executive Design Director Ford Europa. „Dabei sind zwei unverwechselbare Fahrzeuge entstanden, die den Kunden über ihre praktischen und vielseitigen Vorteile hinaus auch durch ihren Auftritt und ihre Fahrdynamik überzeugen.“

Zu den markanten Details des „Ford kinetic Designs“, die beide Versionen des neuen Ford C-MAX prägen, zählen beispielsweise die dynamisch ansteigende Gürtellinie der Seitenansicht und kraftvoll skulpturierte Flächen. Auch stark ausgeformte Radläufe und athletisch modellierte Schultern – die von einer weiteren Linie unterschritten werden – sowie der typische Aufwärtsbogen der Fenster-Unterkante kurz vor der C-Säule gehören hierzu. Die Frontpartie wird von dem unteren trapezförmigen Kühlergrill gekennzeichnet, der alle modernen Modelle von Ford charakterisiert. Bei den

IAA-Ausstellungsstücken sind diese in „Piano-Schwarz“ speziell lackiert. Hinzu kommt die aufsehenerregende Gestaltung der Hauptscheinwerfer, die der neue C-MAX von der Studie iosis MAX übernimmt.

Ford C-MAX und Grand C-MAX – zwei eigenständige Charaktere

So unterschiedlich die Anforderungen sind, die Ford C-MAX und der längere Grand C-MAX erfüllen, so eigenständig präsentieren sich auch die Charaktere beider Modelle. Auf der einen Seite: der kürzere 5-Sitzer, wie gehabt konzipiert mit vier Schwenktüren und konventioneller Heckklappe. Er setzt sich mit einem betont sportlichen Auftritt von der Masse seiner Mitbewerber im Segment der kompakten Familienvans ab. Ohne traditionelle C-MAX-Stärken wie das Platzangebot oder die Praktikabilität zu beeinträchtigen, spiegelt sich dies zum Beispiel in der coupéhaft nach hinten abfallenden Dachpartie wider. Zugleich folgt die Grafik der Seitenfenster den markanten Formen des Ford Fiesta und Kuga – inklusive des markanten Aufwärtsschwungs der Unterkante im Bereich der C-Säule. Der attraktive Heckbereich mit dem dynamischen Zuschnitt der Kofferraumklappe erinnert an den Ford S-MAX.

Auf der anderen Seite: der neue Grand C-MAX mit seitlichen Schiebetüren links und rechts. Bereits optisch unterstreicht der 7-Sitzer seine ebenfalls sportlichen Fahreigenschaften und rückt zugleich die funktionalen Vorteile seines größeren Platzangebots in den Vordergrund. So erlaubt es der verlängerte Radstand, das Dach weiter nach hinten zu strecken. Schlanker ausgeführte Dachstreben verbessern das Raumgefühl und die Rundumsicht für die Passagiere. Seine Schiebetüren fügen sich nahtlos in das Design-Konzept ein, indem zum Beispiel die Führung fast unsichtbar vom Unterschnitt der Schulterlinie aufgenommen wird. Die spezielle Gestaltung der Heckklappe ermöglicht eine besonders niedrige Ladekante. Die formvollendete Schnittstelle zwischen Rückleuchten und Heckscheibe ähnelt der Lösung am Ford Galaxy, dem großen Familienvan der Marke.

Elegant und modern gestalteter Innenraum

Wie bereits für die Karosserie, so hat Ford auch bei der Gestaltung des Interieurs die Grundlagen der „kinetic Design“-Philosophie angewendet – und auf diese Weise sichergestellt, dass der dynamische und moderne Stil des Exterieurs auch im Innenraum zur

Geltung kommt. Inspiriert von der Studie iosis MAX concept, stellen die muskulösen und expressiven Linienführungen sowie die markanten Oberflächen eine Evolution jener Formen dar, die auch die jüngste Generation des Fiesta kennzeichnen.

Die an einen sehnigen Flügel erinnernde obere Hälfte des Armaturenbretts zählt dabei zu den Schlüsselmerkmalen. Sie reicht links und rechts bis in die Seiten des Innenraums, während aus ihr mit sanftem Schwung die Mittelkonsole entspringt. Das Cockpit mit seiner erhabenen Sitzposition und dem hoch in den Armaturenräger integrierten Schalthebel ist in beiden Karosserievarianten des neuen Ford C-MAX identisch. Die zentrale Bedieneinheit orientiert sich an dem viel gelobten Layout des neuen Ford Fiesta und übernimmt größtenteils auch dessen Ergonomie. Bei den gehobenen Ausstattungsvarianten hingegen kommt die jüngste Generation der Sony Audiosysteme zum Einsatz, versehen mit einer Oberfläche in hochglänzendem Schwarz. Des Weiteren zeichnet sich das Interieur durch zahlreiche sorgfältig konzipierte Ablagemöglichkeiten aus, angefangen von großzügig dimensionierten Türfächern und dem üppigen Handschuhfach bis hin zu Getränkehaltern und zusätzlichen kleinen Stauräumen in der Mittelkonsole.

Grand C-MAX: Intelligenter Sitzkomfort für bis zu sieben Insassen

Innerhalb seiner kompakten Karosserieabmessungen kombiniert der neue Ford Grand C-MAX ein souveränes Platzangebot für bis zu sieben Passagiere mit ebenso innovativen wie intelligenten Ausstattungsdetails, die den Aufenthalt an Bord maßgeblich komfortabler gestalten. Hierzu zählen etwa die beiden seitlichen Schiebetüren, die insbesondere in engen Parklücken das Ein- und Aussteigen deutlich vereinfachen. Speziell Eltern, die ihren Nachwuchs in Kindersitzen anschnallen müssen, lernen diesen Vorteil schnell schätzen. Anderes Beispiel: die fortschrittliche Konstruktion der drei Einzelsitze in der zweiten Reihe. Hier entwickelten die Ingenieure von Ford einen ausgesprochen pfiffigen Klappmechanismus, mit dem der mittlere Sitz schnell und unkompliziert unter einem der beiden äußeren Stühle zusammengefaltet werden kann. Auf diese Weise entsteht schnell und einfach ein gut nutzbarer Durchgang zur dritten Sitzreihe, ohne dass dafür einer der beiden äußeren Plätze in der Mittelreihe umgebaut werden muss – auch dies ist genau dann besonders praktisch, wenn dort Kindersitze installiert sind. Zugleich ermöglicht dieses moderne Feature die für sechs Mitfahrer besonders komfortable 2+2+2-Bestuhlung mit der ständigen Option auf einen siebten Platz.

Generell gilt dabei für den Grand C-MAX: Alle Einzelsitze der zweiten und dritten Reihe lassen sich unabhängig voneinander so im Fahrzeugboden versenken, dass ein ebener Ladeboden entsteht. Der hierfür konzipierte Mechanismus überzeugt durch seine bemerkenswert einfache Funktion und kann mit einer Hand bedient werden.

Der für fünf Personen zugelassene Ford C-MAX mit konventionellem Radstand übernimmt das beliebte Rücksitz-Arrangement des aktuellen Modells mit drei umklappbaren Einzelstühlen in 40-20-40-Konfiguration. Optional wird auch das Sitzsystem „Komfort“ wieder zur Verfügung stehen. Dessen Besonderheit ist, dass der mittlere der drei Rücksitze weggeklappt werden kann. Dies schafft Raum für das Verschieben der äußeren beiden Sitzgelegenheiten, die anschließend diagonal nach hinten gerückt werden können und so zwei Passagieren im Fond eine nochmals größere Knie- und Schulterfreiheit und somit einen außergewöhnlich großen Reisekomfort gewähren.

Hochmoderne Motoren-Technologie für weniger Verbrauch und saubere Abgase

Mit der neuen C-MAX-Baureihe führt Ford im MAV-Segment auch zahlreiche Technik-Innovationen ein, die neue Maßstäbe in punkto Komfort, Sicherheit und Umweltverträglichkeit setzen. Dies betrifft insbesondere das Motorenangebot. So kommt zusätzlich zu den im Detail verbesserten Versionen der viel gepriesenen Duratorq TDCi-Turbodiesel mit moderner Common-Rail-Direkteinspritzung erstmals auch der von Grund auf neue EcoBoost-Benziner zum Einsatz. Dieser 1,6 Liter große Vierzylinder ist eine europäische Entwicklung, wird im walisischen Werk Bridgend gefertigt und hält ab 2010 sukzessive in viele Modellreihen von Ford Einzug.

Der Begriff EcoBoost steht dabei für Verbrauchs- und Abgasreduzierungen von bis zu 20 Prozent. Ein erstaunliches Ergebnis, das Ford durch die Verknüpfung wegweisender Technologien bei gleichzeitig reduziertem Hubraum erreicht – Stichwort „Downsizing“. Dies bedeutet im Detail, dass die Kombination aus fortschrittlicher Benzin-Direkteinspritzung, Turboaufladung jüngster Generation und variabler Nockenwellensteuerung einen nochmals effizienteren Verbrennungsprozess garantiert. Zugleich überzeugt das ebenso leichte wie kompakt bauende Hightech-Aggregat mit einem überaus kraftvollen Drehmomentverlauf bei niedrigen Drehzahlen. Damit präsentiert sich die EcoBoost-Technologie von Ford als deutlich kostenattraktivere Alternative zu

vergleichbaren Hybrid- oder Dieselangetboten, ohne den Kunden Zugeständnisse bei den Fahrleistungen abzuverlangen.

Parallel dazu steht auch für den neuen C-MAX die modernste Version des hocheffizienten PowerShift-Direktschaltgetriebes mit Doppelkupplungs-Technologie zur Wahl, das über sechs Vorwärtsgänge verfügt und sich bereits beim aktuellen Modell stetig wachsender Nachfrage erfreut.

Ebenso attraktive wie moderne Ausstattungsdetails

Zu den praktischen Neuentwicklungen, die Ford in Europa mit dem C-MAX erstmals vorstellt, zählen auch interessante Komfort- und Sicherheits-Optionen – darunter zum Beispiel eine Einparkhilfe, die den neuen Kompaktvan nahezu selbsttätig in längs zur Straße liegende Parkbuchten manövriert. Hinzu kommt ein „Toter-Winkel“-Überwachungssystem, Anschnall-Warnleuchten für zweite und dritte Sitzreihe, fernbedienbare Kindersicherungen für die Türen sowie eine elektrisch auf- und zuschwingende Heckklappe.

Weitere Details zur neuen Ford C-MAX-Modellfamilie inklusive aller technischen Neuheiten veröffentlicht Ford rechtzeitig vor der für 2010 vorgesehenen Markteinführung.

Neue Ford C-Segment-Fahrzeugarchitektur für den Weltmarkt

Mit dem hochmodernen C-MAX und Grand C-MAX präsentiert Ford die ersten Ableger einer völlig neu entwickelten und für das globale C-Segment konzipierten Fahrzeugarchitektur. Sie bildet die Grundlage für einen variantenreichen Reigen attraktiver Modellneuheiten, die ab Ende 2010 sukzessive auf den Markt kommen und letztendlich in ein Produktionsvolumen von bis zu zwei Millionen Einheiten jährlich münden soll – darunter auch die nächste Generation des Bestellers Ford Focus.

Diese neue Produktfamilie – ein Ergebnis des beispiellosen, Ländergrenzen und Kontinente überschreitenden „Global Development Programme“ von Ford – wird von einer beeindruckenden Vielzahl fortschrittlicher Technologien und Optionen gekennzeichnet. Sie dienen als Garant dafür, dass die neuen Modelle zum Beispiel mit nochmals höherer Sicherheit und weiter verbessertem Komfort langfristig die anspruchsvollen Erwartungen der Kunden zufriedenstellen werden.

„Ford hat alle Ressourcen gebündelt und für das C-Segment eine hochmoderne neue Fahrzeugarchitektur entwickelt, die weltweit mit faszinierenden Varianten und fortschrittlichsten Technologien überzeugen wird“, so Gunnar Herrmann, Vehicle Line Director Global C-Car von Ford. „Wir können es kaum noch erwarten, anlässlich der Markteinführungen weitere Details zu enthüllen.“

#

WELTPREMIERE FÜR HOCHEFFIZIENTE VIERZYLINDER-BENZINMOTOREN MIT ECOBOOST-TECHNOLOGIE

- **Ford stellt auf der IAA in Frankfurt die nächste Generation besonders sparsamer und abgasarmer Benziner mit EcoBoost-Technologie vor**
- **Um bis zu 20 Prozent weniger Verbrauch und CO₂-Emissionen im Vergleich zu konventionellen Benzinmotoren**
- **Downsizing: EcoBoost-Technologie von Ford kombiniert das Leistungsangebot großer Aggregate mit der Effizienz hubraumkleinerer Motoren**
- **EcoBoost-Kernelemente: Benzin-Direkteinspritzung, Turboaufladung und variable Steuerung der Ein- und Auslassventile**
- **Europa-Debüt mit 1,6 und 2,0 Liter Hubraum; dritte Variante mit nochmals geringerem Hubraum folgt wenig später**

WIEN, September 2009 – Ford Europa schickt ab 2010 eine völlig neu konzipierte Generation besonders sparsamer und abgasarmer Vierzylinder-Benziner an den Start. Die wegweisenden, in Europa entwickelten EcoBoost-Motoren kombinieren hochmoderne Direkteinspritzungstechnologie mit fortschrittlicher Turboaufladung und einer variablen Steuerung der Nockenwellen zu einem besonders effizienten Gesamtpaket. Das Ergebnis kommt der Umwelt ebenso zugute wie dem Portemonnaie der Kunden: In Relation zu vergleichbaren konventionellen Benzinern sinken Verbrauch und CO₂-Emissionen um bis zu 20 Prozent. Damit erfüllen die EcoBoost-Motoren die strengen Euro-5-Abgasnormen ebenso wie die kalifornischen PZEV-Grenzwerte (Partial Zero Emission Vehicle).

„Mit der neuen EcoBoost-Motorenfamilie erreichen wir ab dem kommenden Jahr einen weiteren Meilenstein auf dem globalen Weg der Ford Motor Company zu einer nachhaltigen Mobilität“, streicht John Fleming, Chairman & CEO Ford Europa, die besondere Bedeutung dieser Produktneuheit heraus. „Mit diesen attraktiven Benzinern bieten wir unseren Kunden eine ebenso sparsame wie kostengünstige Alternative zu Diesel- oder Hybrid-Lösungen, die zugleich mit jenem spontanen Ansprechverhalten und breit nutzbaren Drehzahlband überzeugt, das so viele Fahrer schätzen.“

Los geht es ab 2010 mit zwei Varianten der neuen EcoBoost-Vierzylinder: einem 1,6-Liter-Motor – der in der ebenfalls neuen Ford C-MAX-Baureihe sein Debüt feiern wird (siehe separaten Presstext) – sowie einer zwei Liter großen Version, die in den größeren Modellreihen von Ford zum Einsatz kommt. Etwas später ergänzt diese fortschrittliche Antriebstechnologie mit nochmals reduziertem Hubraum auch das Klein- und Kompaktwagen-Angebot des Unternehmens.

Mit ihren besonders umweltgerechten Vorteilen bleiben die EcoBoost-Vierzylinder übrigens nicht dem europäischen Markt vorbehalten: Ihre Einführung in Nordamerika ist ebenfalls noch für das kommende Jahr vorgesehen. In Australien treiben sie ab 2011 mit dem Ford Falcon erstmals auch ein heckgetriebenes Fahrzeug an.

„Während der kleinere Motor das Segment bis 130 PS abdeckt, wird der 1,6-Liter je nach Version zwischen 150 und 180 PS entwickeln. Die 2,0 Liter große Maschine kommt für Leistungen von 200 PS und mehr in Frage“, erläutert John Fleming. „Mit anderen Worten: Wir können die hocheffiziente und CO₂-arme EcoBoost-Technologie schon bald in allen unseren wichtigen Modellreihen anbieten.“

Drei moderne Technologien, ein Ziel: Die Senkung von Verbrauch und Emissionen

Die bemerkenswerten Verbrauchs- und Emissionsvorteile der neuen Ford EcoBoost-Motoren sind das Resultat eines besonders effizienten Verbrennungsprozesses in den Zylindern. Er profitiert im Wesentlichen von drei fortschrittlichen Technologien: der Hochdruck-Benzindirekteinspritzung, fortschrittlicher Turboaufladung sowie variabler Steuerung der Ein- und Auslassventile – moderne Features, die bereits einzeln für sich und erst recht miteinander verknüpft klare Vorteile bieten. Der Kunden kommt in den Genuss eines Motors, der die Sparsamkeit und die Durchzugskraft eines Diesels mit der Laufruhe und der Spritzigkeit eines konventionellen Benziners kombiniert.

Dies bedeutet im Detail:

- Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen jeweils um bis zu 20 Prozent reduziert,
- kraftvoller Durchzug bei niedrigen Drehzahlen und sportives Ansprechen des Motors über das gesamte Drehzahlband,
- Fahrleistungen eines größeren Motors in Verbindung mit dem leichteren Gewicht, den kompakteren Abmessungen und geringeren Reibungsverlusten eines hubraumreduzierten Aggregats.

Benzin-Direkteinspritzung steigert die Effizienz des Verbrennungsprozesses

Zu den wesentlichen Elementen der EcoBoost-Technologie zählt die Benzin-Direkteinspritzung. Sie zerstäubt den Kraftstoff mit Drücken von bis zu 200 bar und über hochfeine Einspritzdüsen, deren Öffnungen mit 0,02 Millimeter gerade mal einem Fünftel der Dicke eines menschlichen Haars entsprechen, in die Brennräume. Der Vorteil gegenüber konventionellen Einspritzsystemen ist, dass im Zylinder eine kühlere Benzin/Luft-Gemischwolke mit höherer Dichte entsteht, die einen energiereicheren, effizienteren und damit auch saubereren Verbrennungsprozess ermöglicht. Selbst Mehrfacheinspritzungen pro Arbeitstakt, wie Ford sie bei seinen Duratorq TDCi-Motoren mit Common-Rail-Direkteinspritzung einsetzt, sind möglich. Auch dies sorgt für niedrigeren Verbrauch und geringere Abgase.

Schnelle Gaswechsel dank variabler Nockenwellensteuerung

Ihren kraftvollen Durchzug bei niedrigen Drehzahlen verdanken die EcoBoost-Vierventiler von Ford unter anderem der variablen Steuerung der beiden obenliegenden Nockenwellen. Dies optimiert bei allen Motorgeschwindigkeiten den Gaswechsel in den Zylindern und verbessert speziell im Teillastbereich die Energie-Effizienz. Zugleich erlaubt diese Technologie auch einen sogenannten „Spüleffekt“ (Scavenging), der gerade im Drehzahlkeller den Gasdurchsatz im Brennraum beschleunigt und damit die Drehmomentkurve stärkt.

Kleine Turbolader mit spontanem Ansprechverhalten

Für den satten, einem modernen Common-Rail-Diesel ebenbürtigen Antritt zeichnet auch die hochentwickelte Turboaufladung verantwortlich – ein weiteres Schlüsselmerkmal der EcoBoost-Technologie. Sie setzt auf einen vergleichsweise kleinen Lader, der mehr als

200.000 Touren erreicht, praktisch ohne Verzögerung anspricht und schon bei einer Motordrehzahl von 1.500/min volle Leistung zur Verfügung stellt. Zugleich überzeugen die geschmeidig laufenden Vierzylinder auch jenseits der 5.000er-Drehzahlmarke noch mit spontanen und kraftvollen Reaktionen auf Gaspedalbefehle – eine Besonderheit, die insbesondere auf der präzisen Feinabstimmung des Laders basiert.

Downsizing-Effekt reduziert Verbrauch und Abgasemissionen

Generell gilt die Faustregel: Turbos steigern das maximale Drehmoment um gut 50 Prozent. In Bezug auf die EcoBoost-Technologie von Ford bedeutet dies, dass bei unverändertem Leistungsangebot die Aufladung den Einsatz kleinerer Hubräume ermöglicht und damit den Weg für kompaktere und leichtere Motoren ebnet – die sich wiederum durch geringere Reibungs- und Pumpverluste auszeichnen, also eine höhere Effizienz aufweisen. Hinzu kommt, dass kleinere Maschinen schneller ihre optimale Betriebstemperatur erreichen. Auch dies hilft, den Kraftstoffverbrauch und die Abgasemissionen unter realen Verkehrsbedingungen im Stadt-, Überland- und Autobahnbetrieb markant zu senken.

Fortschrittliche Konstruktionen stellen die Basis

Grundsätzlich basieren die neuen, gewichtsoptimierten 1,6- und 2,0-Liter-EcoBoost-Motoren von Ford auf der jüngsten Vierzylinder-Generation des Hauses. Vierventil-Zylinderkopf und -block bestehen dabei aus Aluminium, alle beweglichen Teile wurden im Hinblick auf minimale Reibungsverluste optimiert – etwa durch eine weiter verbesserte Motorschmierung und hochmoderne Beschichtungen.

EcoBoost-Motoren werden in England, Spanien, Köln und Rumänien gefertigt

Die Produktion der ersten, für den Einsatz in europäischen Modellen von Ford vorgesehenen EcoBoost-Varianten verteilt sich auf verschiedene Standorte: Der 1,6-Liter-Motor wird im britischen Werk Bridgend gebaut, die 2,0 Liter große Version im spanischen Valencia. Der dritte Ableger mit nochmals kleinerem Hubraum schließlich entsteht sowohl im Motorenwerk Köln als auch in der neuen Fertigungsanlage im rumänischen Craiova. Insgesamt will Ford in den kommenden drei Jahren weltweit rund 1,3 Millionen Fahrzeuge, davon 750.000 in den USA, mit EcoBoost-Technologie absetzen.

Ford hat vor Kurzem die Produktion von EcoBoost Motoren in Nordamerika gestartet. Der 3,5-Liter V-6 EcoBoost Motor bietet ähnliche Leistungen wie V-8 Motoren von Mitbewerbern, zeichnet sich jedoch durch einen geringeren Benzinverbrauch aus. Er wird im neuen Ford Taurus SHO (370 PS) und ab 2010 im Ford Flex, Lincoln MKS und MKT (360 PS und 475 Nm Drehmoment) angeboten. Dies ist der erste Motor mit Benzin-Direkteinspritzung und doppelter Turboaufladung, der in Nordamerika produziert wird.

###

FORD FOCUS BEV-PROTOTYP: VOLLWERTIGER KOMPAKTWAGEN MIT MODERNEM ELEKTROANTRIEB

- **Batteriegetriebener Elektro-Pkw auf Ford Focus-Basis debütiert auf der IAA**
- **Erster europäischer Elektro-Pkw mit Batterie-Antrieb von Ford startet 2010 in einen Feldversuch**
- **Ford Focus BEV-Prototypen nehmen an britischem Forschungsprojekt für Fahrzeuge mit ultraniedrigen CO₂-Emissionen teil**
- **Weitere Feldversuch-Projekte in Europa denkbar**

WIEN, September 2009 – Ford stellt auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt das erste Modell einer ganzen Flotte von Ford Focus-Prototypen mit batteriegestütztem Elektroantrieb vor. Die 15 eigens entwickelten Versuchsfahrzeuge nehmen ab Frühjahr 2010 an einem groß angelegten Praxistest für Automobile mit ultraniedrigem CO₂-Ausstoß (Ultra-Low Carbon Vehicles) der britischen Regierung teil. Dabei sollen sie unter Beweis stellen, dass sie sich prinzipiell für die Aufnahme in das zukünftige europäische Modellprogramm von Ford eignen.

Die 15 Battery Electric Vehicles (BEV) gehen dabei in die Hände eines Konsortiums, das sich aus dem Energie-Unternehmen „Scottish and Southern Energy“ (SSE), der Strathclyde University und Ford zusammensetzt. Pilotiert werden sie von Mitarbeitern der SSE sowie ausgesuchten Referenzfahrern im Großraum Hillingdon, dem westlichsten Stadtbezirk von London. Dort entsteht auch eine entsprechende Infrastruktur zum Aufladen der Batterien.

Die Entwicklung der BEV-Flotte wurde mit öffentlichen Geldern des britischen Technology Strategy Board (TSB) unterstützt. Der TSB fördert innovative Industrieprojekte, die das nationale Verkehrswesen verbessern und gleichzeitig CO₂-Emissionen reduzieren.

„Der Elektroantrieb zählt zu den wichtigen Schritten auf dem Weg von Ford zu einer effizienteren und nachhaltigeren, gleichwohl aber auch alltagstauglichen und für unsere Kunden bezahlbaren Mobilität“, erläutert John Fleming, Chairman & CEO Ford Europa. „Wir freuen uns darauf, gemeinsam mit den einzelnen Projektpartnern die Entwicklung realistischer Lösungen und eines robusten Marktes für Elektrofahrzeuge in Europa voranzutreiben.“

Ford Focus BEV-Prototypen mit einer Reichweite von 120 Kilometern

Der BEV-Prototyp basiert auf dem aktuellen europäischen Ford Focus. Sein vollelektrischer Antrieb stammt vom strategischen Partner Magna International und baut auf jener Technologie auf, die derzeit auch für die neue globale C-Segment-Fahrzeugarchitektur entwickelt wird und 2011 in Nordamerika debütieren wird.

Aufgabe der 15 Automobile umfassenden Ford Focus BEV-Testflotte ist es, die Eignung dieses batteriegestützten Elektroantriebs für europäische Straßen- und Verkehrsbedingungen zu überprüfen. Ihre speziellen Vorteile: „Zero Emission Vehicles“ emittieren keinerlei Abgase, halten also speziell im innerstädtischen Verkehr die Luft rein. Zugleich bieten sie genügend Platz für bis zu fünf Erwachsene, einen praktischen Kofferraum und viele weitere Attribute, mit denen auch die konventionellen Ford Focus-Modelle in ihrer Klasse Maßstäbe setzen.

Dabei überrascht der Ford Focus BEV mit einer bemerkenswert hohen Alltagstauglichkeit. So stellt der in die serienmäßige Karosserie integrierte Lithium-Ionen-Akku modernster Generation ein Energievolumen von 23 Kilowattstunden zur Verfügung – genug, um dem 100 kW/136 PS starken Magnet-Motor eine Reichweite von gut 120 Kilometern und eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 136 km/h zu ermöglichen. Angeschlossen an eine herkömmliche 220-Volt-Steckdose, ist der Aufladezyklus in sechs bis acht Stunden abgeschlossen.

Weitere Besonderheit der Prototypen: Sie profitieren von fortschrittlichen Features, die Ford in Nordamerika bereits erfolgreich in seinen Hybridmodellen einsetzt. Hierzu zählt beispielsweise die elektrisch geregelte Klimakontrolle inklusive des Hochspannungs-Klimakompressors aus dem jüngst auf dem US-Markt eingeführten Ford Fusion Hybrid.

Die erfolgreiche Kooperation hinter dem britischen Praxistest zeigt das Potenzial für weitere Feldversuche mit Elektro-Prototypen in anderen europäischen Ländern auf.

„Für die Entwicklung des Elektroantriebs setzt Ford auf effiziente Weise die globalen Forschungs-Ressourcen des Unternehmens und die Innovationskraft seiner Mitarbeiter ein“, betont John Fleming. „Mit den Ford Focus BEV-Prototypen gehen wir einen wichtigen Schritt in Richtung nachhaltiger, für den Verbraucher alltagsgerechter und erschwinglicher Mobilitätslösungen.“

Technische Daten:

Ford Focus BEV-Prototyp	
Batterie-Technologie	Lithium-Ionen-Tri-Metall
Batterie-Kapazität	23 kWh
Ladezeit	6 bis 8 Stunden bei 230-Volt-Anschluss
Elektroantrieb	Permanent-Magnetmotor
Leistung	100 kW/136 PS
Max. Drehmoment	320 Nm
Höchstgeschwindigkeit	136 km/h
Reichweite	120 km

###

NOCHMALS SPARSAMERER NEUER FORD FOCUS ECONETIC DURCHBRICHT DIE 100-g/KM-CO₂-MAUER

- **Debüt Anfang 2010: Zweite Generation des 5-türigen Ford Focus ECONetic mit optionalem Start-Stop-System**
- **Durchschnittlicher Dieserverbrauch von lediglich 3,8 Litern/100 km**
- **CO₂-Emissionen unterbieten die 100 g/km Schallmauer**
- **Erstes europäisches Modell von Ford mit den verbrauchsreduzierenden Eco-Technologien Start-Stop-System, Energie-Rückgewinnung durch die Lichtmaschine und Eco-Mode**
- **Zusätzliche Ford Focus ECONetic-Versionen ohne Start-Stop-System erreichen als 5-Türer und Traveller jeweils 104 g/km CO₂**
- **Neue Ford Focus ECONetic-Modellfamilie ebenfalls ab Anfang 2010 erhältlich**

WIEN, September 2009 – Ford zündet auf der IAA in Frankfurt die nächste Stufe seiner besonders umweltgerechten ECONetic-Strategie: den Ford Focus ECONetic zweiter Generation. Das neue Modell, das Anfang 2010 in ausgesuchten europäischen Ländern wie Österreich auf den Markt kommen wird, zeichnet sich dank einer Vielzahl besonders cleverer Kraftstoffspar-Maßnahmen durch einen weiter reduzierten Verbrauch und nochmals geringere CO₂-Emissionen aus. In Zahlen ausgedrückt: Der in vielen Details überarbeitete und optional mit neuem Start-Stop-System ausgestattete 5-Türer begnügt sich mit lediglich 3,8 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Dies entspricht einem Kohlendioxid-Ausstoß von nur noch 99 g/km. Damit setzt der Treibstoff-effizienteste Ford Focus aller Zeiten ein weiteres Glanzlicht in der ECONetic-Flotte von Ford, die den Kunden auch in den Baureihen Fiesta, Mondeo und Transit eine ebenso kraftstoffeffiziente wie kostengünstige Mobilitäts-Alternative anbietet.

Intelligente Spritspar-Technologien reduzieren auch die CO₂-Emissionen

Auch der modifizierte Ford Focus ECONetic – der in Verbindung mit dem Start-Stop-System exklusiv als 5-türige Limousine zur Verfügung stehen wird – setzt auf den bewährten, 80 kW (109 PS) starken 1,6-Liter-Duratorq TDCi-Turbodiesel mit serienmäßigem Diesel-Partikelfilter (DPF). Der hochmoderne Common-Rail-Vierzylinder

übernimmt dabei die Rolle des Wegbereiters für weitere Motorenkonzepte von Ford: Er profitiert als erster von zahlreichen Detailverbesserungen, die Reibungsverluste weiter minimieren und so für eine nochmals höhere Effizienz sorgen. Hierzu zählen zum Beispiel das „Smart Regenerative Charging“-System der Lichtmaschine (Energie-Rückgewinnung aus der Bremsenergie) oder auch die „Low Tension FEAD“-Technologie für die Keilriemenführung. Beim "Low Tension FEAD" handelt es sich um einen Keilriementrieb der Motor-Nebenaggregate mit geringerer Vorspannung, der dadurch den Kraftaufwand, der für den Antrieb der Nebenaggregate eingesetzt werden muss, senkt und dadurch verbrauchmindernd wirkt.

Hinzu kommt das bereits erwähnte, optional erhältliche Start-Stop-System – das Ford im Frühjahr auf dem Genfer Salon an Bord der Studie iosis MAX vorgestellt hat – sowie das im Bordcomputer integrierte neue „Eco-Mode“-Konzept. Hinter diesem innovativen Feature verbirgt sich ein zukunftsweisendes Informationssystem, das einen besonderen Anreiz für eine sparsame und umweltgerechte Fahrweise liefert. Dies schont die Umwelt und das Konto gleichermaßen.

„Der neue Ford Focus ECONetic überzeugt mit beeindruckend niedrigem Verbrauch“, bestätigt Dr. Thilo Seibert, bei Ford Europa verantwortlicher Manager für CO₂-Technologien. „Um diesen Fortschritt zu erreichen, haben wir das aktuelle Modell in vielen Details weiterentwickelt und mit innovativen Entwicklungen kombiniert, die schon in naher Zukunft ihren Weg auch in Großserien-Fahrzeuge von Ford finden werden. Dies unterstreicht die spezielle Vorreiterrolle, die dem neuen Ford Focus ECONetic zukommt.“

Ford Start-Stop-System

Der neue 5-türige Ford Focus ECONetic führt das moderne Start-Stop-System in das europäische Modellangebot von Ford ein. Kommt das Fahrzeug zum Beispiel vor einer roten Ampel zum Stehen, schaltet es den Motor beim Erreichen der Leerlaufdrehzahl automatisch ab – und in Sekundenbruchteilen wieder an, sobald die Fahrt fortgesetzt werden kann. Vorteil: eine durchschnittliche Reduzierung des Treibstoffkonsums und der Abgasemissionen von bis zu fünf Prozent. In dichtem Stadtverkehr oder auch im Autobahn-Stau kann die Verbrauchseinsparung sogar bis zu zehn Prozent erreichen.

Besonderheit des speziellen Start-Stop-Systems von Ford: Es wurde im Hinblick auf größtmöglichen Komfort und absolute Betriebssicherheit sehr sorgfältig abgestimmt. Dies betrifft einerseits den sanften, für den Fahrer fast unmerklich vonstatten gehenden Prozess des Ausschaltens und Wiederanlassens des Motors. Hierfür aktiviert die elektronische Steuereinheit automatisch ein integriertes Sensornetzwerk, das unverzüglich auf jedes Signal reagiert, das auf die Fortsetzung der Fahrt hinweist – wie zum Beispiel der Druck aufs Gaspedal oder das Betätigen des Kupplungspedal vor dem Einlegen des Ganges. In diesen Fällen springt der Motor innerhalb von nur circa 0,3 Sekunden wieder an, ruhig und auf eine für die Insassen kaum merkliche Art.

Zugleich passten die Ingenieure von Ford den Anlasser und sein Umfeld der gestiegenen Belastung an. Dies umfasst den Hochleistungs-Anlassermotor ebenso wie das robuster ausgelegte Antriebsritzel – das sich zugleich durch einen verbesserten Geräuschkomfort auszeichnet – und die leistungsstärkere Hauptbatterie, die der größeren Ladungs-/Entladungs-Frequenz auch langfristig standhält. Ihr Spannungshaushalt steht unter ständiger Kontrolle. Sollte er einen für das Wiederanlassen des Fahrzeugs kritischen Wert unterschreiten, wird das Start-Stop-System vorläufig ausgesetzt, um uneingeschränkte Funktionsfähigkeit jederzeit zu garantieren.

Smart Regenerative Charging/Energie-Rückgewinnungs-System der Lichtmaschine

Das „Smart Regenerative Charging“ getaufte Batterie-Management des neuen Ford Focus ECOnetic selbst zählt ebenfalls zu den effizienzsteigernden Technologien, die mit diesem Modell Einzug in die Produktpalette von Ford Europa halten. Smart Regenerative Charging aktiviert die Lichtmaschine als Stromquelle zum Wiederaufladen der Batterie vor allem dann, wenn das Fahrzeug ohnehin bremst oder verlangsamt – gewinnt also einen Teil der kinetischen Energie zurück, ohne den Treibstoffverbrauch zu belasten. Zu einem späteren Zeitpunkt, wenn der Motor unter Last läuft, kann der auf diese Weise praktisch zum Nulltarif erworbene Strom für die elektrischen Systeme oder auch das Start-Stop-System eingesetzt werden.

Low Tension FEAD/optimierte Keilriemenführung der Motor-Nebenaggregate

Das Minimieren von Reibungsverlusten zählt zu den Kernprinzipien des Ford ECONetic-Konzepts. Mit der neuen „Low Tension FEAD“-Technologie ist dem Hersteller jetzt in punkto Effizienzsteigerung ein weiterer Schritt gelungen. Dabei steht FEAD für „Front End Accessory Drive“ und bezieht sich auf den Keilriemen der Motor-Nebenaggregate. Neu ist, dass dieser Riemen dank speziell konstruierter Halterungen der Lichtmaschine und modifizierter Umlenkrollen fortan mit reduzierter Spannung betrieben werden kann – und damit leichtgängiger läuft als bislang. Der Vorteil ist, dass der Kraftaufwand, der für den Antrieb der Nebenaggregate eingesetzt werden muss, ebenso wie Verbrauch und Abgasemissionen sinkt. Typische Probleme wie erhöhter Verschleiß des Riemens und des Lichtmaschinen-Lagers oder lästige Geräusentwicklungen, die zuvor mit einem weniger straff gespannten Keilriemen einhergingen, haben die Ingenieure von Ford dabei zuverlässig ausgeschaltet.

Detailverbesserter Duratorq TDCi-Turbodiesel mit Common-Rail-Einspritzung

Gezielte Detailverbesserungen kommen auch dem Duratorq TDCi-Motor des neuen Ford Focus ECONetic zugute. Der 1,6 Liter große Vierzylinder mit moderner Hochdruck-Direkteinspritzung nach dem Common-Rail-System erhielt weiterentwickelte Einspritzdüsen und eine überarbeitete Einlassseite. Das Motormanagement wurde nochmals präziser programmiert. Zugunsten eines sauberen Verbrennungsprozesses in den Zylindern kann es fortan auch auf Informationen zurückgreifen, die ein neu in den Abgastrakt integrierter Sauerstoffsensoren ermittelt. Ein wartungsfreier Dieselpartikelfilter (DPF) zählte bei Ford Focus ECONetic-Modellen, die für den österreichischen Markt vorgesehen waren, schon bisher zur Serienausstattung.

Dank der längeren Übersetzung des dritten, vierten und fünften Gangs des serienmäßigen Durashift-5-Gang-Schaltgetriebes sinkt die Drehzahl des durchzugsstarken Duratorq TDCi-Turbodiesels ebenso wie das Geräuschniveau im Innenraum – eine Maßnahme, die dem Kraftstoffverbrauch ebenso dienlich ist wie dem Reisekomfort der 191 km/h schnellen Limousine.

Unterstützt verbrauchsarme Fahrweise: Innovativer „Ford Eco-Mode“

Für eine besonders verbrauchs- und abgasarme Fortbewegung bietet der neue Ford Focus ECONetic quasi die Steilvorlage – verwandeln muss jedoch die Fahrerin oder der Fahrer am Steuer. Denn am Ende entscheidet der Faktor Mensch darüber, ob das hochmoderne Modell sein Kraftstoffeinsparpotenzial auch vollends ausspielen kann. Dank des innovativen Informationssystems „Ford Eco-Mode“ fällt dies künftig so leicht wie nie zuvor.

„Wir bei Ford besitzen ein großes Know-how, wenn es um ökologische Fahrweise und die Senkung des Realverbrauchs geht“, betont Dr. Thilo Seibert. „In Form des neuen ‚Ford Eco-Mode‘-Systems, einer modernen Software-Applikation für den Armaturenräger, lassen wir den Fahrer an diesem praxisnahen Erfahrungsschatz teilhaben.“

„Eco-Mode“ analysiert genau die verschiedenen Parameter, mit denen der Fahrer Einfluss auf den Verbrauch seines Ford Focus ECONetic nimmt. Hierzu zählen beispielsweise das Schaltverhalten, die Gleichmäßigkeit der Fahrweise oder auch die auf Autobahnen und Landstraßen gewählte Geschwindigkeit bis hin zum Anteil des Kurzstreckenbetriebs mit kaltem Motor.

Basierend auf diesen Daten erstellt das Eco-Mode-Programm ein individuelles Fahrerprofil und bewertet die Energie-Effizienz der Fahrweise. Zugleich liefert die Software aber auch praktische und im Alltag sinnvolle Hinweise, wie die CO₂-Emissionen reduzierende Technologie des Ford Focus ECONetic bestmöglich genutzt und der Verbrauch weiter gesenkt werden kann.

„Der ‚Ford Eco-Mode‘ ist tatsächlich eine bemerkenswerte Hilfe für eine verbrauchsbewusste Fahrweise“, so Dr. Thilo Seibert. „Die positiven Rückmeldungen, die wir bereits bei ersten Feldtests erhielten, überraschten uns angenehm – unsere Kunden haben mit Vergnügen eine neue, besonders zeitgemäße Disziplin für sich entdeckt: Treibstoff sparen!“

Bewährte Grundlage: Großes Know-how von Ford in punkto ECONetic-Technologien

Die zweite Generation des Ford Focus ECONetic übernimmt viele der technischen Besonderheiten, die bereits seinen Vorgänger auszeichnen. Hierzu zählt beispielsweise die im Vergleich zum konventionellen Modell im Detail optimierte Aerodynamik mit ihrem

günstigen cW-Wert von 0,31. Er resultiert einerseits aus dem geschlossenen Außenbereich des unteren Kühlluftinlasses, profitiert andererseits aber auch von dem um zehn (Vorderachse) beziehungsweise acht Millimeter (Hinterachse) tiefergelegten Fahrwerk. Einen Beitrag zur deutlichen Verbrauchs- und Kohlendioxid-Reduzierung trägt aber auch die jüngste Generation der speziellen Michelin Energy Saver-Leichtlaufreifen in der Dimension 195/65 R 15 bei, die den Rollwiderstand minimieren.

Besonders leichtgängig läuft im Ford Focus ECONetic auch das Getriebe – nicht zuletzt der Verdienst eines speziellen Getriebeöls mit niedriger Viskosität von BP, dem Kraftstoff- und Schmiermittelpartner von Ford. Es bietet so klare Vorteile, dass Ford es inzwischen serienmäßig in allen Modellen aus dem C- und CD-Segment mit manueller Schaltung und Zweimassen-Schwungrad einsetzt.

Einen weiteren wichtigen Mosaikstein auf dem Weg zu hoher Effizienz und geringem Kraftstoffverbrauch bildet die elektrohydraulische Servolenkung EHPAS (Electro-Hydraulic Power Assisted Steering). Im Gegensatz zu konventionellen Lenkunterstützungen, die permanent Energie verzehren, tritt sie ausschließlich dann in Aktion, wenn ihr Einsatz tatsächlich nötig ist. Auch hier konnte Ford durch eine nochmals präzisere Abstimmung der Elektropumpe den Verbrauchsvorteil weiter verbessern.

Vielseitige Alternativen: Neue Ford Focus ECONetic-Modellfamilie

Der neue 5-türige Ford Focus ECONetic mit Start-Stop-System setzt in punkto Verbrauch (3,8 Liter nach EU-Norm) und Kohlendioxid-Emissionen (99 g/km) in seinem Segment Maßstäbe. Alternativ bietet Ford ebenfalls ab Frühjahr 2010 seine erfolgreiche Kompaktklassen-Baureihe aber auch in einer weiteren, etwas preisgünstigeren ECONetic-Version mit 1,6-Liter-Duratorq TDCi und Dieselpartikelfilter an. Sie ist 66 kW (90 PS) stark und steht als 5-Türer oder als Traveller zur Wahl. Beide Karosserievarianten kommen mit einer Ausnahme in den Genuss der jüngsten ECONetic-Technologie: Sie können nicht mit dem Start-Stop-System kombiniert werden. Dennoch überzeugen auch sie mit mustergültigen Umweltwerten, die sich in einem durchschnittlichen Dieselsonsum von nur 4,0 Litern/100 km und einem CO₂-Ausstoß von lediglich 104 g/km widerspiegeln.

„Seit Beginn der Ford ECONetic-Initiative war es unser erklärtes Ziel, unseren Kunden modernste Spritspar-Technologien zu einem erschwinglichen Preis anzubieten“, erläutert Dr. Thilo Seibert. „Zugleich wollten wir möglichst vielen dieser verbrauchsreduzierenden Maßnahmen den Weg in unsere Großserienmodelle ebnen. Mit ihrem umfassenden Angebot leistet die neue Ford Focus ECONetic-Familie genau dieses: Sie kombiniert große Vielfalt mit fortschrittlicher Technologie und exzellenten Kohlendioxid- und Verbrauchswerten. Wie auch immer sich unser Kunde innerhalb dieser Modellpalette entscheidet – die Umwelt profitiert von seiner Wahl in jedem Fall.“

Der neue Ford Focus ECONetic		
Version	Focus ECONetic mit Start-Stop-System (5-Türer)	Focus ECONetic (5-Türer oder Traveller)
Leistung	80 kW (109 PS)	66 kW (90 PS)
Max. Drehmoment	240 Nm	215 Nm
CO ₂ -Ausstoß	99 g/km	104 g/km
Verbrauchswerte*		
Innerorts	4,5 l/100 km	5,0 l/100 km
Außerorts	3,4 l/100 km	3,4 l/100 km
Kombiniert	3,8 l/100 km	4,0 l/100 km
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h	182 km/h
* Alle CO ₂ -Angaben nach EU-Norm 93/116/EC. Verbrauchsangaben nach EU-Norm 80/1268/EEC.		

Anmerkung: Alle Angaben entsprechen dem technischen Stand zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses. Im Rahmen der kontinuierlichen Weiterentwicklung seiner Produkte behält sich Ford das Recht vor, Details zu jeder Zeit und ohne weitere Information zu ändern.

###

FORD BIETET MIT DEN MODELLEN KA UND FIESTA DIE RICHTIGEN AUTOMOBILE IN SCHWIERIGEN ZEITEN

- **Der Fiesta hat Platz zwei in der europäischen Zulassungsstatistik erobert und ist bestverkaufter Ford in den 19 europäischen Kernmärkten**
- **Ford Individual-Programm bietet ebenso exklusive wie attraktive Ausstattungsoptionen für Ka und Fiesta**
- **Ford setzt ab 2011 neues World Rally Car auf Fiesta-Basis in der Rallye-Weltmeisterschaft ein**

WIEN, September 2009 – Den wirtschaftlich schwierigen Rahmenbedingungen zum Trotz hat Ford 2009 seinen Marktanteil in Europa kontinuierlich weiter ausgebaut. Diesen Erfolg verdankt die Marke insbesondere ihrem von Grund auf modernisierten Kleinwagen-Angebot. Sowohl der neue Ford Ka als auch der neue Fiesta feierten ein stürmisches Marktdebüt und stehen in der Gunst der Kunden wie auch in den Testberichten der Fachpresse ganz vorne. Dies unterstreichen auch die unzähligen Auszeichnungen durch Expertengremien und bei Leserwahlen, die unter anderem das hohe technologische Niveau der beiden Kompaktmodelle würdigen. Zugleich konnten Ford Ka und Fiesta von unterschiedlichen Umwelt- und Abwrackprogrammen in europäischen Schlüsselmärkten profitieren.

„Ford hat mit dem neuen Fiesta und dem neuen Ka die richtigen Angebote zur richtigen Zeit im Programm“, erläutert Ingvar Sviggum, Vizepräsident Marketing, Sales und Service Ford Europa. „Angesichts der angespannten ökonomischen Situation geben viele Autokäufer derzeit einem Modell aus einer kleineren Fahrzeugklasse den Vorzug. Hinzu kommt die positive Auswirkung der Abwrackprämie, die vielen Menschen erstmals die Möglichkeit geboten hat, einen Neuwagen zu erstehen – und für diese Zielgruppe sind der neue Ford Fiesta und der neue Ka die ideale Wahl.“

Mit ihrem attraktiven „kinetic Design“ und einer Fahrdynamik, die in diesem Segment seinesgleichen sucht, ragt die fortschrittliche Kleinwagen-Familie von Ford aus der Masse

der Mitbewerber heraus. Hinzu kommt eine Komfortqualität, die ebenso das Niveau deutlich größerer Fahrzeuge erreicht wie das umfangreiche Angebot an serienmäßigen und optionalen Ausstattungsdetails. Dies bestätigt den Kunden in seiner Gewissheit, einen besonders hohen Gegenwert für sein Geld zu erhalten – ein positiver Eindruck, der durch geringe Unterhalts- und Betriebskosten zusätzlich unterstrichen wird.

„Unsere hochmodernen Kleinwagen-Baureihen überzeugen durch klare Produktvorteile – angefangen beim niedrigen Verbrauch und den geringen Abgasemissionen über das variantenreiche Angebot an Diesel- und Benzinermotorisierungen bis hin zur vorbildlichen Sicherheit und der markentypisch agilen Fahrdynamik“, bestätigt Sviggum. „Diese Attribute kombiniert mit unserem engmaschigen europäischen Händlernetz und attraktiven Zusatzangeboten wie etwa dem Individual-Programm – das den Kunden vielfältige Möglichkeiten bietet, ihr Auto noch individueller dem eigenen Geschmack und der eigenen Persönlichkeit anzupassen – erklären den großen Erfolg des neuen Ford Ka und Fiesta.“

„Die nationalen Abwrackprogramme haben sich positiv auf die europäische Autoindustrie ausgewirkt und den schwachen Markt belebt“, so Ingvar Sviggum. „Umso wichtiger ist es, dass diese Förderungsmaßnahmen fortgesetzt oder ausgeweitet werden, bis sich die generelle Nachfrage nach Neufahrzeugen wieder erholt hat. Angesichts des aktuellen wirtschaftlichen Klimas haben wir mit Ka und Fiesta genau zum richtigen Zeitpunkt nicht nur einen, sondern gleich zwei besonders moderne und verbrauchsgünstige Kleinwagen neu vorgestellt.“

Interessante Zahlen und Fakten rund um den neuen Ford Fiesta

- **Rekordstart** - Der neue Fiesta verkauft sich schneller als alle übrigen Modelle von Ford zuvor. Neun Monate nach dem Produktionsanlauf rollte bereits das 250.000. Exemplar vom Band.
- **Nummer 2 von Ford in Europa** - Seit der Vorstellung der Fiesta-Baureihe 1976 hat Ford mehr als zwölf Millionen Exemplare dieser Kleinwagen-Ikone weltweit abgesetzt. Damit ist der Fiesta das zweiterfolgreichste Modell der europäischen Konzerntochter.

- **Tabellenstürmer** - In der aktuellen europäischen Zulassungsstatistik hat sich der Fiesta bereits bis auf den zweiten Rang vorgeschoben. Damit ist er auf den 19 Kernmärkten Europas das derzeit erfolgreichste Modell von Ford. Seit der Markteinführung im Herbst 2008 bis zum Ende des ersten Halbjahres 2009 fanden fast 300.000 Exemplare einen Käufer.
- **Individualität zählt** - 45 Prozent aller Fiesta-Kunden in Europa – also praktisch jeder Zweite – ordern ihren Kompakten in der Topausstattung Titanium. Zugleich erfreut sich das exklusive Individual-Programm von Ford auch in dieser Fahrzeugklasse großer Nachfrage. Es umfasst unter anderem hochwertige Lederausstattungen sowie attraktive Karosserie-Pakete und ist für dreitürige Fiesta Sport- und Titanium-Modelle erhältlich.
- **Erweiterte Motorenpalette mit Euro-5-Angebot und Flüssiggas-Variante** - Der Fiesta steht fortan auch mit einem 1,25 Liter großen Duratec-Benziner zur Verfügung, der die strenge Euro-5-Abgasnorm erfüllt. Damit hält dieses Modell bereits heute – also mehr als ein Jahr im Voraus – jene Grenzwerte ein, die erst ab dem 1. Januar 2011 für Neuwagen in Kraft treten.
- **Fiesta ECONetic** - Seit Oktober steht der besonders umweltfreundliche Fiesta ECONetic zur Verfügung – und stellt mit einem Durchschnittsverbrauch von lediglich 3,7 Liter/100 km (nach EU-Norm 80/1268/EWG) sowie CO₂-Emissionen von nur 98 g/km in seinem Segment neue Maßstäbe auf.
- **Seriensieger** - 22 Auszeichnungen hat die jüngste Generation des Ford Fiesta seit ihrem Debüt Ende 2008 bereits erhalten – darunter auch der besonders prestigeträchtige und international anerkannte „red dot design award“ für herausragendes Industriedesign, verliehen von dem in Essen ansässigen Design Zentrum Nordrhein-Westfalen.
- **Ford Mobiltelefon Navigation** - Kunden können den Ford Fiesta fortan auch mit der hochmodernen Ford Mobiltelefon Navigation bestellen. Diese ebenso fortschrittliche wie flexible und preiswerte Technologie ermöglicht die vollständige Integration von Navigations-Features handelsüblicher Handys in das Audiosystem des Fahrzeugs. Die Übertragung der optischen und akustischen Streckenempfehlung erfolgt dabei per Bluetooth®-Technologie. Ein im Fahrzeug installierter GPS-Empfänger garantiert höchste Empfangsqualität und – in Kombination mit ständig übermittelten Informationen zur gefahrenen Geschwindigkeit – die besondere Präzision der

Hinweise. Die optische Zielführung inklusive Richtungsanzeige per Pfeildarstellung und wichtige Zusatzinformationen wie Straßennamen, Distanz bis zum Zielort und Entfernung bis zum nächsten Navigationspunkt kann der Fahrer bequem auf dem zentralen 3,5-Zoll-Multifunktionsdisplay im Armaturenräger ablesen. Die Fahrzeug-Lautsprecher übertragen gleichzeitig die akustischen Hinweise. Die Ford Mobiltelefon Navigation kann zusätzlich zum optionalen Audiosystem „Sound & Connect“ geordert werden und funktioniert mit fast allen Handys beziehungsweise Smartphones, die über ein kompatibles Symbian S60 v3.x-Betriebssystem verfügen. Eine aktuelle Liste mit geeigneten Mobiltelefonen hält Ford auf der Website www.ford-mobile-connectivity.com bereit.

- **Der Fiesta erobert die Welt** - Außer im Stammwerk Köln-Niehl – von wo aus er auch nach Südafrika, Australien und Neuseeland exportiert wird – läuft der hochmoderne Kleinwagen von Ford seit Januar 2009 zusätzlich im spanischen Valencia vom Band. Hinzu kommen weitere Produktionsstätten für den globalen Markt: Im chinesischen Nanjing entstehen 5-Türer sowie die 4-türige Stufenheck-Limousine, die im Reich der Mitte auch ihr Debüt feierte. Bei Auto Alliance – einem Joint Venture zwischen Ford und Mazda in Thailand – startet die Fertigung des neuen Modells im kommenden Jahr. Das gleiche gilt für das mexikanische Werk Cuautitlán, wo Ford die für den nordamerikanischen Markt vorgesehenen Fiesta mit sportlicher Fließheck-Karosserie sowie als Stufenheck-Variante bauen wird. Die Markteinführung in den USA erfolgt 2010.
- **Der Fiesta im Motorsport** - Ford setzt auch in der Rallye-Weltmeisterschaft auf den Fiesta: Mit der für 2011 geplanten Einführung eines neuen technischen Reglements wird eine Super 2000-Wettbewerbsvariante des Ford Fiesta das aktuelle Ford Focus RS-World Rally Car ablösen. Bereits im Mai hat die Marke den neuen Fiesta R2 vorgestellt, das neue Basisgerät für die populäre Fiesta Sport Trophy und wie geschaffen für kostenbewusste Privatfahrer in nationalen Meisterschaften. Der R2 ersetzt den seriennahen, noch auf der Vorgänger-Generation basierenden Gruppe N-Fiesta ST.
Zugleich hat die wohl spektakulärste Rennversion des Fiesta ihr Debüt bereits mit Erfolg absolviert: Beim legendären „Pikes Peak“- Bergrennen in Colorado (USA) stürmte der zweifache Rallye-Weltmeister Marcus Grönholm mit einer über 800 PS starken Rallycross-Variante in 11:28,963 Minuten über die 19,99 Kilometer lange

und mit 156 Kurven gespickte Asphalt- und Schotterstrecke zum Gipfel. Damit errang der von Olsbergs Motor Sport Evolution vorbereitete Turbo-Allradler Platz zwei in der offenen Klasse und Rang fünf in der Gesamtwertung, während Grönholm als bester Neuling den Titel „Rookie of the Year“ gewann.

Interessante Zahlen und Fakten rund um den neuen Ford Ka

- **Verkaufserfolg** - Im Juni 2009 hat Ford 9.800 Ka in Europa verkauft, 4.100 Exemplare mehr als im gleichen Monat des Vorjahres. Damit stieg der Absatz seit der Modelleinführung im Frühjahr auf nunmehr 51.300 Einheiten an – das beste Ergebnis für diese Modellreihe seit 2003. Ebenfalls interessant ist, dass über 60 Prozent aller Ford Ka in der Topausstattung Titanium geordert werden.
- **Individual-Programm zieht** - Ford bietet die jüngste Generation des Ka erstmals auch in drei charakteristischen Individual-Designthemen an: „Tattoo“, „Grand Prix“ und „Digital“. Für das laufende Jahr ist die Produktion dieser Modelle allerdings schon ausverkauft.

Ford stellt auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt mehrere Ka- und Fiesta-Modelle aus, darunter auch die Individual-Versionen Ka „Grand Prix“ und „Digital“ sowie einen 3-türigen Fiesta in der charakteristischen Karosseriefarbe „Hot Magenta“ inklusive Individual-Innenraum-Styling und dem Euro-5-kompatiblen 1,25-Liter-Duratec-Benziner. Ebenfalls zu sehen ist der Ford Fiesta ECONetic mit Ford Mobiltelefon Navigation.

###

FORD WEITET ANGEBOT AN EURO-5-KOMPATIBLEN MOTORISIERUNGEN AUF GANZE MODELLPALETTE AUS

- Euro-5-Motoren verfügbar vom Kleinwagen bis zu den großen Topmodellen
- Insgesamt 14 Fahrzeug-/Motor-Kombinationen erfüllen strenge Abgasnorm
- Euro-5-Modellangebot seit September 2009 uneingeschränkt verfügbar

WIEN, September 2009 – Quer durch alle Baureihen erweitert Ford sein Angebot an modernen und sparsamen Motorisierungen um Antriebe, die bereits heute die strengen Euro-5-Abgasnormen erfüllen. Schon seit August stehen allein für die Modellfamilien Ford Fiesta, Ford Focus, Ford Focus Coupé Cabriolet und Ford C-MAX neun Diesel- und Benziner-Varianten zur Auswahl, die den Euro-5-Grenzwerten entsprechen, die für Neufahrzeuge erst zum 1. Jänner 2011 verbindlich in Kraft treten. Noch im November folgt eine Version des Ford Focus und Ende 2009 / Anfang 2010 kommen weitere Euro-5-kompatible Varianten von Ford Mondeo, Ford S-MAX und Ford Galaxy auf den Markt. Die einzelnen Modelle in der Übersicht:

Produktionsbeginn im August 2009:	Treibstoff	Hubraum (cm ²)	Leistung kW (PS)	CO₂ g/km
Ford Fiesta (3- und 5-Türer)				
1,25-Liter-Duratec	Benziner	1.242	44 (60)	127
1,25-Liter-Duratec	Benziner	1.242	60 (82)	133
Ford Focus (3-, 4-, 5-Türer, Traveller)				
1,6-Liter-Duratec	Benziner	1.596	74 (100)	159
2,0-Liter-Duratec	Benziner	1.999	107 (145)	169
1,6-Liter-Duratorq TDCi mit DPF*	Diesel	1.560	80 (109)	119
1,6-Liter-Duratorq TDCi mit DPF* (ab Nov.)	Diesel	1.560	66 (90)	119
Ford Focus Coupé-Cabriolet				
1,6-Liter-Duratec	Benziner	1.596	74 (100)	169
2,0-Liter-Duratec	Benziner	1.999	107 (145)	179
Ford C-MAX				
1,6-Liter-Duratec	Benziner	1.596	74 (100)	164
2,0-Liter-Duratec	Benziner	1.999	107 (145)	171

* gilt nicht für die Ausstattungsvariante ECONetic

Produktionsbeginn Ende 2009 / Anfang 2010:	Treibstoff	Hubraum (cm²)	Leistung kW (PS)	CO₂ g/km
Ford Mondeo (4-, 5-Türer, Traveller) 2,0-Liter-Duratec FFV	Benziner	1.999	107 (145)	184
Ford S-MAX 2,0-Liter-Duratec FFV	Benziner	1.999	107 (145)	189
Ford Galaxy 2,0-Liter-Duratec FFV	Benziner	1.999	107 (145)	189

Hinzu kommt, dass nicht nur die Pkw-Modellpalette von Ford besonders abgasarme Fahrzeuge aufweist, die bereits heute die Euro-5-Abgasnorm erfüllen. Auch im Nutzfahrzeug-Segment kann der neue, um einen Dieselpartikelfilter ergänzte Ford Transit ECONetic mit 2,2 Liter großem und 85 kW (115 PS) starkem Duratorq TDCi-Motor überzeugen, der sich durch ein Emissionsverhalten auszeichnet, das innerhalb der strengen Grenzwerte liegt. Zugleich beschränkt sich der CO₂-Ausstoß dieses großen Transporters auf lediglich 189 g/km – ein in diesem Segment bemerkenswert niedriger Wert.

„Mit dieser frühen Neuausrichtung des Motorenangebots für unsere Großserienmodelle bieten wir unseren Kunden Fahrzeuge an, die bereits heute die strengen und erst ab Jänner 2011 vorgeschriebenen Euro-5-Abgasgrenzwerte erfüllen“, so Graham Hoare, Executive Director Powertrain Development Ford Europa. „Damit können sie von steuerlichen Programmen profitieren, die den Erwerb von Euro-5-kompatiblen Automobilen fördern.“

###

WERKSTEAM VON FORD BESTÄTIGT SEIN ENGAGEMENT IN DER RALLYE-WM FÜR 2010 UND 2011

- **Ford Europa setzt sein erfolgreiches WM-Programm zwei weitere Jahre fort**
- **Partnerschaft mit dem Einsatzteam M-Sport wurde verlängert**
- **Unterstützen das Werksteam weiterhin: Sponsorpartner BP und Abu Dhabi**
- **Ford setzt auch künftig auf die die hochtalentierten Fahrerpaarungen Mikko Hirvonen/Jarmo Lehtinen und Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila**

WIEN, September 2009 – Ford Europa setzt sein erfolgreiches Engagement in der FIA Rallye-Weltmeisterschaft 2010 und 2011 fort. Gemeinsam mit dem langjährigen Einsatzteam M-Sport wird der Marken-Weltmeister von 2006 und 2007 auch in den beiden kommenden Saisons werksseitig in der Königsklasse des Rallye-Sports vertreten sein. Zugleich verlängerte das Unternehmen seine Verträge mit den beiden Fahrerpaarungen Mikko Hirvonen/Jarmo Lehtinen und Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila. Als Titelsponsor des Werksteams bleiben auch die Premiumpartner BP und Abu Dhabi an Bord.

Fest steht auch: 2010 geht das Team BP Ford Abu Dhabi erneut mit dem Rekorderbrechenden Ford Focus RS WRC an den Start, das auf Weltmeisterschaftsebene zuverlässigste Rallye-Fahrzeug aller Zeiten. Im Folgejahr erhält der Turbo-Allradler mit dem Ford Fiesta S2000 einen Nachfolger, der den Rahmenbedingungen des dann neuen technischen Reglements entspricht. Er basiert auf dem hochattraktiven Fiesta, der derzeit zu den bestverkauften Pkw in Europa gehört.

Ford kann auf eine lange und überaus erfolgreiche Historie in der Rallye-Weltmeisterschaft zurückblicken. Mit über 70 Laufsiegen und einer bislang nie dagewesenen Serie von Punkte-Ergebnissen in Folge, ist Ford eines der erfolgreichsten Teams in der Rallye Weltmeisterschaft.

„Dank der engen und vertrauensvollen Zusammenarbeit mit unserem Partner Malcolm Wilson und seinem Team M-Sport konnten wir unser Engagement in der Rallye-WM verlängern“, betonte John Fleming, Chairman & EO Ford Europa, im Rahmen der Rallye

Finnland das beiderseitige Interesse an der Fortsetzung der Zusammenarbeit. „Damit unterstreichen wir auch die herausragende Position, die Ford weltweit im Motorsport einnimmt. Die Rallye-Weltmeisterschaft zählt zu den größten Herausforderungen, der wir uns mit Wettbewerbsfahrzeugen stellen können, die auf unseren Serienprodukten basieren. Ich weiß, wie stolz die Mitarbeiter von Ford auf unsere Erfolge in der Rallye-WM und anderen Rennsportkategorien sind. Darum freue ich mich umso mehr, dass wir auch in den kommenden Jahren auf der ganzen Welt Modelle von Ford auf dem Siegerpodium erleben können.“

„Jeder bei Ford ist stolz auf unsere lange Motorsport-Historie und die zahlreichen Erfolge, die wir in der Rallye-Weltmeisterschaft errungen haben“, erläutert Ian Slater, Vizepräsident Kommunikation und Public Affairs Ford Europa. „Speziell die beiden 2006 und 2007 errungenen Markentitel stechen dabei deutlich hervor. Die Verlängerung unserer Zusammenarbeit mit Malcolm Wilson und M-Sport in der Rallye-WM beweist, dass wir hungrig sind auf weitere Erfolge. Die Königsklasse des Rallye-Sports ist für Ford von großer Bedeutung. Zugleich wissen wir aber auch um den Stellenwert, den Ford für diese Meisterschaft besitzt. Alle Beteiligten arbeiten intensiv an dem gemeinsamen Ziel, den internationalen Rallye-Sport für Hersteller, neue Medien und auch Zuschauer noch interessanter zu gestalten. Wir sind sicher, dass die Attraktivität der Rallye-WM dadurch weiter steigen und in den kommenden Jahren weitere Hersteller anziehen wird.“

„Unser Engagement in der Rallye-Weltmeisterschaft verfolgt ein klares Ziel: Wir wollen einer großen Öffentlichkeit die besonderen Vorteile und Merkmale unserer Serienmodelle anschaulich unter Beweis stellen“, so Gerard Quinn, Senior Manager Motorsport Ford Europa. „Die Rallye-WM mit ihrer hohen Konkurrenzdicke liefert uns hierfür die ideale Bühne, denn sie findet weltweit große Beachtung. Die Fortsetzung unseres Engagements ist dabei nicht nur für Ford von Vorteil, sondern auch für den Sport selbst. Die Rallye-Weltmeisterschaft befindet sich jetzt auf einem guten Weg. Speziell im Hinblick auf die Reduzierung der Einsatzkosten sind große Fortschritte gelungen. Zugleich bietet das jüngst verabschiedete technische Reglement jene langfristige Stabilität, die wir als Hersteller benötigen. Wir sind sicher, dass diese Maßnahmen diese Serie stärker machen und ein nochmals größeres Medieninteresse erzeugen werden, das in den kommenden zwei Jahren weitere Marken anlockt.“

„Ich bin zutiefst erfreut, dass wir unsere Partnerschaft mit Ford weiterführen können. Ich werte diese Botschaft als weiteren Beweis für das Vertrauen in M-Sport und die Bedeutung der Rallye-Weltmeisterschaft für Ford“, kommentiert Malcolm Wilson, Geschäftsführender Direktor M-Sport und Direktor des Teams BP Ford Abu Dhabi. „Wir haben alle Ingredienzien für langfristigen Erfolg in der Hand: ein junges und hochtalentiertes Fahreraufgebot – das mit zunehmender Erfahrung immer konkurrenzfähiger wird – sowie mit dem Ford Focus RS WRC ein Rallye-Fahrzeug, das seine Schnelligkeit, Stärke und Zuverlässigkeit längst unter Beweis gestellt hat. Zugleich bietet uns die Infrastruktur unseres Workshops in Dovenby Hall die perfekte Ausgangsbasis, um gemeinsam mit Ford aus dem neuen Fiesta S2000 ein Wettbewerbsgerät zu entwickeln, mit dem wir ab 2011 unsere Rivalen herausfordern können. Denn wir gehen in der Rallye-WM nicht aus Spaß an den Start, sondern wollen gewinnen – einzelne WM-Läufe ebenso wie Titel.“

Parallel zum Werkseinsatz von Ford in der Rallye-Weltmeisterschaft setzt Wilsons Team M-Sport in den kommenden beiden Jahren auch die Arbeit mit Kundenteams fort. Damit ist gesichert, dass die Marke mit dem blauen Oval auch 2010 und 2011 die dominierende Farbe in den Service-Parks der WM-Läufe bleibt.

###

FORD INDIVIDUAL-PROGRAMM ERFÜLLT KUNDEN- WÜNSCHE NACH HOCHWERTIGEN AUSSTATTUNGEN

- **Mehr als 45.000 Kunden haben sich bereits für ein Ford Individual-Modell entschieden**
- **Exklusive Ausstattungslinie von Ford in jedem Marktsegment erhältlich**
- **Premium-Materialien in Verbindung mit qualitativ hochwertiger Verarbeitung**
- **Attraktive Design-Angebote für das Exterieur und Interieur ergänzen die populären Top-Ausstattungslinien**
- **Ford präsentiert auf der IAA in Frankfurt das komplette Individual-Modellangebot**

WIEN, September 2009 – Seit dem Start des Individual-Angebots 2007 haben mehr als 45.000 Kunden von Ford ihren Neuwagen mit einem der attraktiven Design-Pakete weiter auf ihren persönlichen Geschmack abgestimmt. Vor allem unter der steigenden Käuferzahl der höherwertig ausgestatteten Modelle des Unternehmens erfreut sich das Individualisierungs-Programm großer Beliebtheit.

„Mehr und mehr Kunden entscheiden sich für die hochwertigeren Ausstattungslinien unserer aktuellen Modellpalette“, erklärt Bernhard Mattes, Vizepräsident Ford Customer Service Division Europa. „So bestellen zum Beispiel mehr als 40 Prozent der Fiesta-Käufer ihr Fahrzeug als Ghia oder Titanium, bei der Vorgängergeneration dieses Modells waren es nur drei Prozent. Dabei fällt auf, dass viele Kunden derzeit zwar zu einem kleineren Fahrzeug greifen, in punkto Design, Funktionen und Ausstattungsdetails möchten sie aber offensichtlich keine Kompromisse eingehen. An exakt diese Klientel richtet sich unser Ford Individual-Angebot.“

Seit 2007 fasst Ford in Europa eine breite Palette an unterschiedlichen Design- und Ausstattungsoptionen für das Interieur und Exterieur unter dem Label „Individual“ zusammen. Das Angebot ist mittlerweile für sieben Modellreihen erhältlich und beinhaltet hochwertige Lederausstattungen ebenso wie markant lackierte Karosserie-Applikationen und attraktive Leichtmetallräder mit außergewöhnlich bearbeiteten Oberflächen.

Sein Debüt feierte das Individual-Programm von Ford im Sportvan S-MAX, bevor es auf die Modellreihen Galaxy und Mondeo sowie kurz darauf auch auf die besonders erfolgreichen Kleinwagen-Baureihen Ka und Fiesta ausgeweitet wurde. Im März 2009 kam schließlich der Ford Focus und im August 2009 der Kuga hinzu.

Dabei schneidert ein kleines Spezial-Team innerhalb der Entwicklungsabteilung von Ford Europa die einzelnen Ford Individual-Angebotspakete maßgerecht auf die unterschiedlichen Charaktere der sieben Modellreihen zu. Unabhängig davon bietet auch die Ford Customer Service Division weiterhin ein umfangreiches Sonderausstattungs-Portfolio für alle Modelle von Ford an.

„Der Individualisierung ihres Fahrzeugs haben unsere Kunden schon immer eine große Bedeutung eingeräumt – vor allem wenn es darum ging, ihre funktionalen Ansprüche zu erfüllen“, so Mattes. „Heute aber geht es längst nicht mehr nur um Anhängerkupplungen, Spoiler und Gummifußmatten. Vielmehr hat sich in den vergangenen Jahren ein immer stärkerer Trend hin zu einer hochklassigeren Luxus-Personalisierung herauskristallisiert – und zwar nicht nur im Bereich der größeren Modellreihen, sondern quer durch unser gesamtes Fahrzeugangebot.“

Thematisch zielt das Ford Individual-Angebot auf verschiedene Geschmacksrichtungen und deckt eine weite Palette von Luxus bis Lifestyle ab. So sprechen die Design-Themen „Classic“ und „Modern Techno“ die luxuriöse Kategorie an, während Optionen aus dem Bereich „Style, Fun and Fashion“ eher Lifestyle-orientierte Kunden begeistern.

Ford Individual – für die Kundenwünsche nach besonders hochwertiger Ausstattung

Neben der bemerkenswert hohen Zahl von Fiesta-Kunden, die sich für eine der beiden Topausstattungen Ghia und Titanium entscheiden, griffen in jüngster Zeit auch rund ein Drittel aller Ford Focus-Käufer zu einer dieser besonders hochwertigen Ausstattungslinien. Beim Ford Mondeo lag die Orderrate inklusive der Titanium X-Version bei 55 Prozent, beim Sportvan S-MAX sogar bei über 60 Prozent.

Bislang wählten insgesamt rund 45.000 Kunden eine Option aus dem Ford Individual-Angebot. Bei den immer begehrteren Lederausstattungs-Paketen ist die Produktion auf dem

Weg zur maximalen Auslastung. Auch die Individual Styling-Pakete für die Karosserie sowie spezielle Leichtmetallräder und Multimedia-Systeme stoßen auf hohe Nachfrage. „Immer weniger Kunden lassen sich in die früher geltenden Kategorien Kleinwagen-, Kompakt-, Mittelklasse- und Oberklasse-Käufer einordnen“, so Laura Blossfeld-Smith aus dem Vehicle Personalization Team. „Neben der Erfüllung von Grundbedürfnissen wie dem Platzbedarf spielt heute beim Kaufentscheid mehr denn je der Charakter eines Fahrzeugs eine wesentliche Rolle.“

Für die Individualisierung der im belgischen Genk gefertigten Modelle Mondeo, S-MAX und Galaxy, des Fiesta (Werk Köln) sowie des Ford Focus und Kuga (Werk Saarlouis) wurden jeweils spezielle Modifikations-Zentren eingerichtet. Der Umbau dieser Fahrzeuge erfolgt durch speziell ausgebildete Arbeiterteams, deren Arbeit ebenfalls strengen Qualitätskontrollen unterliegt. Beim Ford Ka konnte der Einbau der Individual-Ausstattungen sogar in den regulären Produktionsprozess integriert werden.

###

Ansprechpartner bei redaktionellen Rückfragen:

Ford Austria: Mag. Stefan Skrabal Tel +43 (0)5 06581 - 300, email: sskrabal@ford.com