

**FORD NA MEZINÁRODNÍM AUTOSALONU  
VE FRANKFURTU NAD MOHANEM 2009**

<b>Obsah</b>	
<b>STYLOVÝ A VŠESTRANNÝ NOVÝ FORD C-MAX</b>	Str. 2
<b>NOVÉ HOSPODÁRNÉ ČTYŘVÁLCOVÉ MOTORY FORD ECOBOOST SE PŘEDSTAVUJÍ VE FRANKFURTU</b>	Str. 9
<b>PROTOTYP FORD FOCUS BEV – PLNOHODNOTNÝ OSOBNÍ VŮZ S ELEKTRICKÝM POHONEM</b>	Str. 15
<b>ÚSPORNÝ NOVÝ FORD FOCUS ECONETIC SE SYSTÉMEM AUTO-START-STOP MÁ SPOTŘEBU JEN 3,8 L/100 KM A EMISE CO<sub>2</sub> JEN 99 G/KM</b>	Str. 18
<b>MALÉ ZÁZRKY – KA A FIESTA SE TĚŠÍ SILNÉMU ZÁJMU ZÁKAZNÍKŮ I V TOMTO SLOŽITÉM OBDOBÍ</b>	Str. 25
<b>FORD ROZŠIŘUJE NABÍDKU VOZŮ SPLŇUJÍCÍCH EURO V</b>	Str. 30
<b>FORD VE SPOLUPRÁCI S M-SPORT POTVRZUJE ÚČAST VE WRC NA DALŠÍ DVĚ SEZONY</b>	Str. 32
<b>PROGRAM FORD INDIVIDUAL</b>	Str. 34

„Rok 2009 byl pro celý automobilový průmysl v Evropě rokem značných obtíží. Z obtíží nicméně mohou vzejít vzrušující nové příležitosti. Ford of Europe dokázal v průběhu letošního roku navýšit svůj tržní podíl a upevnit si pozici druhé nejprodávanější značky v Evropě. Toho se nám podařilo dosáhnout, protože jsme svým zákazníkům nabídli vzrušující nové produkty, po jakých opravdu toužili. Příkladem jsou nový Ford Fiesta a Ford Ka, ale také Ford Focus RS.

Zde ve Frankfurtu stavíme na základech silného produktového portfolia a představujeme zcela nový Ford C-MAX i nové čtyřválcové motory EcoBoost s přímým vstřikováním paliva a přeplňováním. Odhalíme také aktuální stav svých plánů pro vozidla poháněná elektrickými akumulátory.“

**John Fleming, prezident & generální ředitel, Ford of Europe  
září 2009**

## **STYLOVÝ A VŠESTRANNÝ NOVÝ FORD C-MAX**

- **Autosalon ve Frankfurtu nad Mohanem místem světové premiéry dvou vzrušujících nových modelů Ford C-MAX**
- **Nový C-MAX je první produkt vyvinutý na nové globální platformě Ford pro vozy segmentu C**
- **Výrazný nový design ukazuje, že i kompaktní velkoprostorové automobily mohou vypadat stylově a přitažlivě**
- **Sedmisedadlový Grand C-MAX přináší do modelové řady C-MAX ještě více prostoru a flexibility; pyšní se dvojicí posuvných bočních dveří a inovativním uspořádáním sedadel**
- **Pětisedadlový model spojuje dynamičtější, sportovnější vzhled s tradičními přednostmi modelu C-MAX – prostorností a všestranností**
- **V paletě pohonných jednotek se objevují nové hospodárné zážehové motory Ford EcoBoost s nízkými emisemi CO<sub>2</sub>**
- **Řada nových technických řešení včetně systému poloautomatického podélného parkování, monitorování mrtvých úhlů nebo elektrického otevírání víka zavazadlového prostoru**
- **Oba modely budou uvedeny na nejdůležitější evropské trhy koncem roku 2010**
- **V roce 2011 zamíří model Grand C-MAX také k zákazníkům v Severní Americe**

Ford na mezinárodním autosalonu v německém Frankfurtu nad Mohanem představuje ve světové premiéře dva nové modely Ford C-MAX. Vzrušují nový C-MAX vnáší do segmentu kompaktních víceúčelových vozidel (MAV) novou úroveň stylu a přitažlivosti. Jeho odvážný a dynamický nový vzhled byl utvářen respektovanou filozofií „kinetického designu“ Ford.

Vůbec poprvé si mohou zájemci o kompaktní vůz Ford třídy MAV vybírat ze dvou provedení. Kromě pětimístného modelu C-MAX je jim k dispozici rovněž nový

sedmimístný Grand C-MAX s dvojicí posuvných bočních dveří a vynalézavým uspořádáním sedadel.

Nová řada Ford C-MAX přináší do svého segmentu řadu nových technologií, zaměřených na cestovní pohodlí, bezpečnost posádky i rozvoj udržitelné osobní mobility. Příkladem jsou nové zážehové agregáty Ford EcoBoost s vysokým výkonem, mimořádně příznivou spotřebou paliva a nízkými emisemi CO<sub>2</sub>.

Nové vozy C-MAX jsou první modely značky Ford vyvinuté na základech zcela nové globální platformy pro vozidla nižší střední třídy. Ve Frankfurtu se představují v předseriovém provedení, na hlavní evropské trhy budou uvedeny koncem roku 2010.

Ford zároveň potvrdil, že ve druhé polovině roku 2011 začne prodávat model Grand C-MAX v Severní Americe. Grand-C-MAX se tak připojí k nové Fiestě, užitkovému vozu Transit Connect a Focusu nové generace jako jeden ze šesti v Evropě vyvinutých modelů Ford, jejichž prodej v Americe vychází ze strategie „One Ford“.

„V návaznosti na ohromnou popularitu dvojice S-MAX / Galaxy jsme se rozhodli nabídnout podobný výběr také zákazníkům v segmentu kompaktních vozů MAV,“ řekl John Fleming, prezident a generální ředitel Ford of Europe. „Prostorný sedmisedadlový Grand C-MAX je pro nás novinkou a v kombinaci se sportovnějším pětisedadlovým modelem nám umožňuje nabídnout výběr ze dvou dynamických a velmi schopných rodinných automobilů.

Nové modely C-MAX svým významem přesahují hranice segmentu MAV. Signalizují totiž blížící se příchod až dvou milionů vozů ročně, které budou postaveny na naší nové globální platformě pro segment C,“ dodal Fleming.

### **Nový C-MAX v předpremiéře**

#### ***Expresivní, dynamický design***

Nový Ford C-MAX je důkazem, že i kompaktní velkoprostorové vozy mohou být stylové a přitažlivé, aniž by ztratily cokoli ze své prostornosti a funkčnosti.

„Stejně jako koncepční automobil iosis MAX přináší dva nové modely C-MAX do svého segmentu emotivnější, dynamický design,“ vysvětluje Martin Smith, výkonný ředitel Ford of Europe pro design. „Věříme, že se nám podařilo vytvořit dva osobité automobily, které si zákazníci vyberou pro jejich vzhled a jízdní vlastnosti, a nejen kvůli tomu, že jsou praktické a všestranné.“

Dynamicky ztvárněný exteriér a interiér vycházejí z další evoluce „kinetického designu“ Ford a rozvíjejí témata představená na novinkách Ford z posledních let, jako jsou úspěšné modely Fiesta, Kuga nebo Mondeo.

K fascinujícím výrazovým prostředkům kinetického designu Ford, uplatněným i na nových modelech C-MAX, patří zejména dynamicky stoupající boční linie, plné, opticky „napjaté“ plochy, mohutné lemy blatníků, výrazná linie pontonu a charakteristické zakončení bočního prosklení v oblasti zadních sloupků.

Vpředu nechybí lichoběžníková maska chladiče, poznávací znamení všech nových modelů Ford of Europe. Na vozech vystavovaných ve Frankfurtu je vyvedena v hlubokém černém laku s vysokým leskem. Detailně propracované světlomety neskrývají přímou inspiraci konceptem iosis MAX.

### ***Dva rozdílné charaktery***

Modely C-MAX a Grand C-MAX byly záměrně navrženy tak, aby vzhled každého z nich věrně odrazil priority typického zákazníka.

Pětimístný C-MAX se odklání od obvyklých poměrů v této kategorii a bere na sebe podobu stylového osobního vozu se sportovními ambicemi. Jeho střecha se směrem dozadu výrazně svažuje, podobně jako u automobilů s karoserií kupé, nikoliv však na úkor prostornosti nebo praktické využitelnosti.

Siluenta bočních oken má podobný tvar jako v případě Fiesty či Kugy, s výrazným zalomením v oblasti zadního sloupku. Design víka zavazadlového prostoru je zase inspirován větším modelem S-MAX.

Vzhled sedmisedadlového Fordu Grand C-MAX naproti tomu více zdůrazňuje praktické stránky vozu, dává najevo jeho prostornost a všestrannost. Sedmimístný model s delším rozvorem náprav má vyšší stavbu karoserie a subtilnější sloupky, to vše v zájmu ještě vzdušnějšího interiéru a lepšího výhledu pro všechny cestující.

Boční posuvné dveře jsou znamenitě integrované do celkového designu. Jejich vodící drážku důmyslně skrývá šípovitý boční prolis, který opticky spojuje lem předního blatníku se sdruženou zadní svítilnou. Rozměrné víko zavazadlového prostoru s nízkou nakládací hranou a stylovým průsečíkem mezi svítilnami a zadním oknem dává vzpomenout na Galaxy, největší velkoprostorový model značky Ford.

### ***Stylový a modelní interiér***

Vnitřní prostor nové rodiny C-MAX se řídí stejnými principy kinetického designu, které utvářely jeho exteriér. Dynamické a moderní vzezření karoserie se tak odráží i v interiéru.

Hlavní designové náměty vycházejí z myšlenek uplatněných v nové Fiestě a později rozvinutých do nové podoby v koncepčním automobilu iosis MAX. Stěžejní roli zde sehrávají expresivní křivky a velmi důrazné grafické elementy.

Klíčovým prvkem pro vyznění celého interiéru je klenutá palubní deska, jejíž plocha silně připomíná napnuté křídlo. Ze střední části palubní desky směrem dolů se táhne dramatická linie „bůvolího rohu“, která tak vytváří plynulý přechod mezi vlastní palubní deskou a středovou konzolou.

Pracoviště řidiče, shodné pro obě varianty nového Fordu C-MAX, se vyznačuje vynikajícím výhledem z vysoko umístěného sedadla a ergonomicky umístěnou řadicí pákou.

Oblast středového panelu je opět inspirována obdivovaným řešením nové Fiesty. Ve standardním provedení má panel stejný ergonomický design, zatímco ve vyšších verzích výbavy je nahrazen novou generací audio systému Sony s černou povrchovou úpravou.

V celém interiéru lze nalézt důmyslné odkládací prostory, ať již to jsou velkoryse dimenzované kapsy ve dveřích, rozměrná schránka v palubní desce nebo držáky nápojů na konzole mezi sedadly.

### ***Geniálně řešené sedmimístné uspořádání***

I přes své kompaktní vnější rozměry nabízí nový sedmisedadlový model Grand C-MAX dostatek prostoru až sedmi cestujícím. Posuvné boční dveře po obou stranách vozu usnadňují nastupování v úzkých parkovacích místech a ocení je rovněž rodiče, když usazují svého potomka do dětské sedačky.

Aby maximálně využili potenciál sedmimístné konfigurace, vyvinuli inženýři společnosti Ford geniální mechanismus pro sklápění sedadel ve druhé řadě. Prostřední sedadlo lze nyní rychle a jednoduše složit pod jedno z vnějších sedadel a vytvořit tak průchozí „uličku“ pro přístup dozadu.

Cestující tedy mohou nastoupit, aniž by museli sklápět sedadla ve druhé řadě, což je mimořádně užitečné zejména tehdy, jsou-li na nich instalovány dětské sedačky. Majitelé vozu se mohou sami rozhodnout, zda podle momentální potřeby zvolí plné sedmimístné nebo komfortnější šestimístné uspořádání.

Všechna sedadla druhé a třetí řady jsou zkonstruována tak, aby je bylo možné naplocho sklopit do podlahy. Mechanismus sklápění lze přitom obsluhovat jednou rukou.

Pětimístný C-MAX zůstává u populárního řešení stávajícího modelu. Jeho zadní sedadla jsou dělená v poměru 40/20/40 a sklopná. Na přání dodávaný systém Comfort umožňuje posunout obě krajní sedadla diagonálně směrem dozadu a blíže ke středové ose vozidla, čímž cestující získají doslova luxusní prostor v příčném i podélném směru.

### ***Zodpovědný výkon***

Nová řada Ford C-MAX přináší do svého segmentu řadu nových technologií, zaměřených na cestovní pohodlí, bezpečnost posádky i rozvoj udržitelné osobní mobility.

Spolu se zdokonalenými verzemi obdivovaných vznětových agregátů Ford TDCi se tak v paletě pohonných jednotek pro nový C-MAX objevuje zcela nový zážehový čtyřválec EcoBoost 1,6 l, který bude vyrábět motorárna Bridgend v britském Walesu.

Nová globální rodina čtyřválcových motorů EcoBoost, vyvinutá evropskými specialisty společnosti Ford, bude od roku 2010 postupně zaváděna do prakticky celé modelové řady Ford. Díky kombinaci přímého vstřikování paliva a přeplňování turbodmychadlem dosahují motory EcoBoost až o 20 procent nižší spotřeby paliva než konvenční jednotky se srovnatelným výkonem.

Technologie Ford EcoBoost bude cenově dostupnější než odpovídající hybridní či vznětové agregáty, přitom však dokáže nabídnout výrazné snížení spotřeby paliva a emisí skleníkových plynů bez nežádoucího zhoršení jízdní dynamiky.

Spalovací proces agregátu EcoBoost je mnohem účinnější díky kombinaci přímého vstřikování benzínu, přeplňování turbodmychadlem a proměnného časování ventilů. Výsledkem je takový průběh točivého momentu, který zejména v nízkých a středních otáčkách odpovídá konvenčnímu motoru o větším zdvihovém objemu, ale při mnohem menší hmotnosti, velikosti a spotřebě paliva.

Nový C-MAX se bude moci pochlubit také šestistupňovou dvouspojkovou převodovkou PowerShift, která je u zájemců o stávající model stále populárnější.

### ***Nové technologie***

Spolu s novou generací modelu C-MAX vstoupí do portfolia evropského Fordu i řada moderních technologií, zaměřených na pohodlí, bezpečnost a všestrannost: poloautomatický systém podélného parkování, monitorování mrtvých úhlů, upozornění na nezapnuté bezpečnostní pásy vzadu nebo elektrické ovládání víka zavazadlového prostoru.

Podrobnější informace o těchto systémech a další technice nového Fordu C-MAX budou zveřejněny před uvedením vozu na trh v roce 2010.

### **Nová generace globálních vozů Ford**

C-MAX přichází jako první z nové generace globálních modelů segmentu C, jež budou uváděny na světové trhy v průběhu následujících let. Do stejné rodiny patří mimo jiné připravovaná nová generace bestselleru Ford Focus, která zamíří k prvním zákazníkům v závěru roku 2010.

Tato nová platforma je výsledkem bezprecedentního programu globálního vývoje. Každoročně na ní vzniknou až dva miliony automobilů, určených pro zákazníky v celém světě.

„Díky soustředění zdrojů na novou globální rodinu vozů (segmentu) C bude Ford moci nabídnout svým zákazníkům modely se vzrušujícím designem a nejmodernější automobilovou technikou,“ řekl Gunnar Herrmann, Global C Car Vehicle Line Director. „Nemůžeme se dočkat, až tyto vozy vyjedou a my budeme moci prozradit další podrobnosti!“

###

*Tiskové informace společnosti Ford a fotografie v tiskovém rozlišení naleznete rovněž na internetových stránkách <http://media.ford.com>*

Kontakt: Martin Linhart  
ředitel vnější komunikace  
FORD MOTOR COMPANY, s.r.o.  
+420 234 650 180  
[mlinhart@ford.com](mailto:mlinhart@ford.com)

## **NOVÉ HOSPODÁRNÉ ČTYŘVÁLCOVÉ MOTORY FORD ECOBOOST SE PŘEDSTAVUJÍ VE FRANKFURTU**

- **Ford EcoBoost je čtyřválcový motor nové generace, který se vyznačuje hospodárností a nízkými emisemi CO<sub>2</sub>**
- **Spotřeba paliva a emise CO<sub>2</sub> jsou ve srovnání s konvenčním zážehovým motorem až o 20 procent nižší**
- **Ford EcoBoost těží z výhod strategie zvané „downsizing“ – výkony velkoobjemového agregátu, ale při spotřebě odpovídající výrazně menšímu motoru**
- **Globální rodina motorů Ford EcoBoost se pyšní přímým vstřikováním paliva, přeplňováním pomocí turbodmychadla a proměnným časováním ventilů**
- **V Evropě bude technologie EcoBoost nejprve uvedena v podobě čtyřválců o objemu 1,6 a 2,0 l; později bude následovat také vyspělý motor s menším zdvihovým objemem**
- **První sériové vozy s motory EcoBoost vyrazí k zákazníkům během roku 2010**

Společnost Ford of Europe zveřejní na mezinárodním autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem nové informace o připravované rodině hospodárných zážehových motorů Ford EcoBoost, které zamíří do sériové výroby během roku 2010.

Tyto agregáty jsou v zájmu co nejlepší účinnosti spalovacího procesu opatřeny přímým vstřikováním paliva, přeplňováním pomocí turbodmychadla a proměnným časováním ventilů. Výsledkem je snížení spotřeby paliva a emisí CO<sub>2</sub> až o 20 procent v porovnání s konvenčními zážehovými motory o srovnatelném výkonu.

„Nová rodina zážehových čtyřválců Ford EcoBoost, připravovaná k uvedení na trh v roce 2010, je klíčovým prvkem v globální strategii Ford Motor Company,“ řekl prezident a generální ředitel Ford of Europe John Fleming.

„Věřím, že tyto motory nabídnou zákazníkům skutečně přitažlivou alternativu ke vznětovým či hybridním agregátům, protože dosahují velmi konkurenceschopné spotřeby paliva a celkových provozních nákladů a současně si zachovávají široký rozsah využitelných otáček a pohotovou odezvu, což jsou vlastnosti, díky kterým zůstávají zážehové motory první volbou mnoha řidičů,“ dodal Fleming.

První agregáty Ford EcoBoost se v evropských modelech značky Ford představí během roku 2010 a ponese označení SCTi (sequential charge turbo injection). Verze o objemu 1,6 l bude určena pro zcela nový Ford C-MAX, zatímco agregát o objemu 2,0 l bude pohánět modely z rodiny velkých vozů Ford.

Později bude následovat také další vyspělý agregát Ford EcoBoost, tentokrát s menším zdvihovým objemem, který zamíří pod kapoty vozů Ford nižší a nižší střední třídy.

Ford již nyní oznámil, že jednotka Ford EcoBoost 2,0 l má před sebou globální působnost. V roce 2010 bude uvedena v Severní Americe a v roce 2011 v Austrálii, kde se představí v modelu Ford Falcon s pohonem zadních kol.

„Motorizace 2,0 l se postará o aplikace ve sféře 200 koní a výše, motor 1,6 l pokryje oblast 150 až 180 koní a maloobjemová jednotka uspokojí poptávku v segmentu pod 130 koní; postupně tak budeme nabízet hospodárnou motorizaci Ford EcoBoost pro všechny klíčové modely na evropském trhu,“ prozradil Fleming.

### **Tři nejdůležitější součásti**

Odborníci na vývoj pohonných jednotek Ford EcoBoost dosáhli snížení spotřeby paliva a emisí skleníkových plynů cestou spojení tří vyspělých technických řešení: vysokotlakého přímého vstřikování paliva, přeplňování turbodmychadlem a dvojitého nezávislého časování ventilů.

Každá z těchto technologií přináší řadu výhod sama o sobě, ale jejich spojení přineslo výrazné zlepšení účinnosti spalovacího procesu v celém pracovním rozsahu motoru. Agregáty Ford EcoBoost tak přinášejí zákazníkům mnohé z předností vznětových motorů, přitom si však zachovávají charakter typický pro motory zážehové.

Nejvýznamnější přednosti motorů Ford EcoBoost jsou:

- optimalizace spalovacího procesu – spotřeba paliva a emise CO<sub>2</sub> poklesly až o 20 procent
- větší požitek z jízdy – silný točivý moment v nízkých otáčkách a pohotová odezva v celém rozsahu otáček
- menší zdvihový objem – výkonnostní parametry velkého motoru, ale při mnohem menších rozměrech, hmotnosti i spotřebě

Technika použitá v agregátech Ford EcoBoost staví na již existujících řešeních v oblasti konstrukce zážehových motorů, proto představuje cenově dostupnější cestu ke snížení uhlíkatých emisí než hybridní či vznětové jednotky.

### **Optimalizace spalovacího procesu**

Snížení spotřeby paliva a emisí CO<sub>2</sub>, kterého se podařilo u motorů Ford EcoBoost dosáhnout, je důsledkem optimálního prohoření palivové směsi.

Vysokotlaké přímé vstřikování dávkuje palivo do každého válce v malých, precizně odměřených množstvích pod tlakem až 200 barů. Typická velikost kapky je 0,02 mm, což je přibližně jedna pětina tloušťky lidského vlasu.

Ve srovnání s konvenčním vstřikováním vytváří přímé vstřikování chladnější a hustší směs, která lépe prohoří. Stejně jako u moderních vznětových agregátů lze použít několik vstřiků během jednoho pracovního cyklu motoru a dále tak snížit spotřebu paliva i emise CO<sub>2</sub>.

Proměnné časování sacích i výfukových ventilů umožňuje agregátům Ford EcoBoost efektivněji regulovat proudění plynů ve spalovacích komorách. Výsledné úspory se nejvíce projevují při částečném zatížení.

### **Větší požitek z jízdy**

Motory Ford EcoBoost dodávají silný točivý moment již při nízkých otáčkách, což je vlastnost, která získala přeplňovaným vznětovým agregátům takovou popularitu. Současně si však zachovávají kultivovanost chodu a bezprostřednost reakcí v celém rozsahu otáček, tedy vlastnosti typické pro zážehové jednotky.

Toho bylo dosaženo použitím vyspělé technologie přeplňování. Rotory turbodmychadla mají velmi malou setrvačnost a otáčejí se rychlostí až 200 000 ot./min. Velikost turbíny byla zvolena tak, aby motor odevzdával svůj maximální točivý moment již v 1500 ot./min. nebo ještě dříve. Řidič se proto nemusí obávat žádné prodlevy, když potřebuje v provozu rychle akcelarovat.

K lepšímu průběhu výkonu a točivého momentu přispívá rovněž chladicí efekt přímého vstřikování a „vyplachovací“ účinek proměnného časování ventilů, který urychluje průtok plynů motorem a zesiluje tak točivý moment v nízkých otáčkách.

Díky pečlivému naladění neztrácejí motory Ford EcoBoost svoji sílu a chuť k vytáčení ani v otáčkách přes 5000 ot./min. Rozsah využitelných otáček je tak mnohem širší než v případě typického turbodieselu.

### **Menší zdvihový objem**

Klíčovou předností technologie Ford EcoBoost je možnost dosáhnout výkonnostních parametrů velkého atmosféricky plněného motoru i při mnohem menším zdvihovém objemu válců.

Přeplňování turbodmychadlem obvykle přinese zvýšení točivého momentu o 50 procent, což konstruktérům dává dostatečný prostor zmenšit zdvihový objem a pořád dosáhnout vyššího výkonu, než by měl motor původní velikosti bez přeplňování.

K výhodám takzvaného „downsizingu“ patří menší třecí i čerpací ztráty a nižší hmotnost. To jsou faktory, které přispívají ke snížení spotřeby paliva nikoliv jen při laboratorních zkouškách, ale zejména ve skutečném světě, a to za nejrůznějších jízdních režimů, od rušného městského provozu po jízdu vysokou rychlostí na dálnici.

### **Vyspělá konstrukce motorů**

Agregáty Ford EcoBoost 1,6 a 2,0 l byly zkonstruovány s využitím nejmodernějších postupů. Pyšní se lehkou celohliníkovou stavbou a šestnáctiventilovým rozvodem DOHC s proměnným časováním sacích i výfukových ventilů. Jejich účinnost zvyšuje také optimalizovaná mazací soustava a speciální povrchová úprava mnoha třecích ploch.

Díky efektivitě spalovacího procesu splňují tyto agregáty požadavky nejpřísnějších emisních standardů včetně kalifornského PZEV nebo evropské normy Euro V.

### **Vyrobeno v Evropě**

Výroba dvou prvních agregátů Ford EcoBoost pro evropské modely značky Ford bude rozdělena mezi dvě motorárny. Produkci jednotky 2,0 l dostane na starost závod ve španělské Valencii, zatímco verzi 1,6 l bude vyrábět motorárna Bridgend ve Velké Británii.

Připravovaný menší motor Ford EcoBoost bude vznikat jak v německém Kolíně nad Rýnem, tak v rumunské Craiově.

### **Globální rodina**

Skupina motorů EcoBoost patří k základním stavebním kamenům střednědobých plánů Ford Motor Company, jejichž cílem je vyvíjet velkosériové, cenově dostupné a zákazníky žádané automobily s příznivou spotřebou paliva.

Společnost předpokládá, že již v roce 2012 bude celosvětově vyrábět 1,3 milionu agregátů EcoBoost – z toho 750 000 ve Spojených státech, kde se osobní automobily se vznětovými motory neprosadily v takové míře jako v Evropě. V roce 2013 by agregáty EcoBoost měly být dostupné pro 90 procent všech modelů značky Ford po celém světě.

Revoluce jménem EcoBoost již započala v Severní Americe, kde Ford zahájil výrobu svého prvního agregátu EcoBoost. Ten je zároveň prvním severoamerickým zážehovým motorem s přímým vstřikováním paliva a dvojitým přeplňováním.

Díky těmto technologiím nabízí agregát EcoBoost V6 3,5 l podobný výkon jako konkurenční motory V8, ale při výrazně menší spotřebě. V modelu Ford Taurus SHO je

šestiválec naladěný na výkon 272 kW, zatímco ve vozech Ford Flex modelového roku 2010, Lincoln MKS a Lincoln MKT odevzdává 265 kW a 475 Nm, dostupných v širokém rozsahu otáček.

###

*Tiskové informace společnosti Ford a fotografie v tiskovém rozlišení naleznete rovněž na internetových stránkách <http://media.ford.com>*

Kontakt: Martin Linhart  
ředitel vnější komunikace  
FORD MOTOR COMPANY, s.r.o.  
+420 234 650 180  
[mlinhart@ford.com](mailto:mlinhart@ford.com)

## **PROTOTYP FORD FOCUS BEV – PLNOHODNOTNÝ OSOBNÍ VŮZ S ELEKTRICKÝM POHONEM**

- **První elektřinou poháněný prototyp Ford v Evropě předznamenává zahájení kampaně na podporu elektrických automobilů**
- **Prototypy Focus BEV budou součástí britského výzkumného programu vozidel s mimořádně nízkými emisemi CO<sub>2</sub>**
- **Projekt je spolufinancován britskou vládou**

Evropský Ford si zvolil letošní ročník mezinárodního autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem za dějiště významné světové premiéry: představuje zde protyp vozu BEV (Battery Electric Vehicle), poháněného elektřinou z akumulátorů. Prototyp vznikl na základech modelu Ford Focus jako součást britské iniciativy na podporu vozidel s mimořádně nízkými emisemi uhlíkatých látek.

Cílem programu je ověřit možnosti této technologie pro možné budoucí nasazení v sériově vyráběných modelech Ford of Europe.

Konsorcium tvořené společnostmi Ford, energetickou korporací Scottish and Southern Energy a univerzitou ve Strathclyde začne v roce 2010 provozovat flotilu patnácti vozů Ford Focus BEV. V rámci programu vzniká rovněž dobíjecí infrastruktura v obvodu London Borough of Hillingdon.

Projekt flotily BEV je částečně financován vládní Radou pro technologickou strategii, která podporuje inovativní dopravní řešení směřující ke snížení emisí CO<sub>2</sub>.

„Elektrifikace je významný krok na cestě k hospodárnějším a zodpovědnějším řešením osobní mobility,“ řekl John Fleming, prezident a generální ředitel Ford of Europe. „Ford se již těší na spolupráci s partnery projektu, který povede k vytvoření trhu pro elektrická vozidla v Evropě.“

### **Prototypy vozidel Focus BEV**

Prototyp Focus BEV vychází ze současné generace evropského Fordu Focus. Jeho inovativní hnací ústrojí dodal strategický partner projektu, společnost Magna. Použitá technologie je založena na řešení, které je v současné době vyvíjeno pro novou generaci globálních modelů Ford segmentu C a které se v roce 2011 představí v Severní Americe.

Flotila patnácti prototypů Focus BEV pomůže vyhodnotit, do jaké míry je tato technologie vhodná pro evropskou silniční síť a provozní podmínky. Tyto vozy neprodukuji v místě svého provozování žádné emise, ale na rozdíl od již existujících elektrických vozidel nijak neomezují své uživatele v jejich dopravních potřebách. Stále nabízejí prostor pro pět cestujících, prakticky řešený zavazadlový prostor a další přednosti běžného Fordu Focus.

Prototyp vozu Ford Focus BEV je poháněn elektrickým trakčním motorem o výkonu 100 kW, napájeným z nejmodernějšího lithium-ion akumulátoru o kapacitě 23 kWh. Automobil vyvine nejvyšší rychlost 136 km/h a jeho akční rádius činí až 120 km. Dobíjení akumulátoru z běžné rozvodné sítě pod napětím 230 V trvá šest až osm hodin.

Některé technické celky vozu, jako je například elektrická klimatizační soustava, byly převzaty z osvědčené hybridní technologie Ford pro severoamerický trh. Vysokonapěťový kompresor klimatizace patří ke klíčovým technologickým prvkům nedávno představeného vozu Ford Fusion Hybrid modelového roku 2010.

Technické údaje:

<b>Prototyp Ford Focus BEV</b>	
Typ akumulátoru	Lithium Ion Tri-Metal
Kapacita akumulátoru	23 kWh
Doba nabíjení	6 až 8 hodin (ze sítě 230 V)
Elektromotor	S permanentními magnety
Nejvyšší výkon	100 kW
Nejvyšší točivý moment	320 Nm
Nejvyšší rychlost	136 km/h
Akční rádius	120 km

###

*Tiskové informace společnosti Ford a fotografie v tiskovém rozlišení naleznete rovněž na internetových stránkách <http://media.ford.com>*

Kontakt: Martin Linhart  
ředitel vnější komunikace  
FORD MOTOR COMPANY, s.r.o.  
+420 234 650 180  
[mlinhart@ford.com](mailto:mlinhart@ford.com)

## ÚSPORNÝ NOVÝ FORD FOCUS ECONETIC SE SYSTÉMEM AUTO-START-STOP MÁ SPOTŘEBU JEN 3,8 L/100 KM A EMISE CO<sub>2</sub> JEN 99 G/KM

- **Pětidveřový Focus ECONetic modelového roku 2010 se systémem Ford Auto-Start-Stop**
- **Kombinovaná spotřeba 3,8 l/100 km, emise CO<sub>2</sub> 99 g/km**
- **První sériový model Ford of Europe se systémy Ford Auto-Start-Stop, Smart Regenerative Charging, Ford Eco Mode a Low Tension FEAD**
- **I bez systému Ford Auto-Start-Stop produkuje Focus ECONetic jen 104 g/km**
- **Nová řada Focus ECONetic bude zákazníkům k dispozici od roku 2010**

Společnost Ford of Europe představuje na mezinárodním autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem další evoluci hospodárné řady Ford ECONetic v podobě nového modelu Focus ECONetic s mimořádně nízkou spotřebou paliva.

Vozy Ford Fiesta, Focus, Mondeo a Transit s přídomkem ECONetic se již stihly etablovat jako věrohodná alternativa pro zákazníky, kteří kladou důraz na hospodárny provoz a nízké emise skleníkových plynů. Nový model rozvíjí úspěšnou strategii ještě dál a kombinuje nová technická řešení s důvtipnými detaily. Výsledkem je zatím nejúspornější Focus ECONetic.

### **Technika, která šetří palivo**

Nový Focus ECONetic s pětidveřovou karoserií může být na přání vybaven systémem **Ford Auto-Start-Stop**, který byl v předpremiéře uveden na koncepčním automobilu Ford iosis MAX z jarního autosalonu v Ženevě. Každý Focus ECONetic pak disponuje systémy **Smart Regenerative Charging** a **Low Tension FEAD**. Tyto nové technologie se objevují v sériové produkci evropského Fordu vůbec poprvé, společně přispívají ke snížení spotřeby i emisí a dláždí cestu budoucím pohonným jednotkám z produkce Ford of Europe.

Zdrojem hnací síly i nadále zůstává osvědčený agregát **Duratorq TDCi 1,6 l** s filtrem pevných částic (cDPF). Cílová hodnota emisí CO<sub>2</sub> pro vůz se systémem Auto-Start-Stop

činí pouhých 99 g/km, což odpovídá kombinované spotřebě paliva jen 3,8 l/100 km. Cílová hodnota vozu Focus ECONetic ve standardním provedení je 104 g/km.\*

Nový Focus ECONetic je sériově vybaven také systémem **Ford Eco Mode**. Toto zcela nové informační rozhraní pomáhá řidiči k hospodárnějšímu stylu jízdy.

„Těchto působivých čísel jsme dosáhli rozšířením osvědčeného původního modelu Focus ECONetic o ještě více detailních vylepšení a zcela nové technologie,“ řekl Dr. Thilo Seibert, Manager CO<sub>2</sub> Technologies ve Ford of Europe. „Nový Focus ECONetic je obzvláště významný, neboť mnohé ze zde použitých technologií budou v blízké budoucnosti implementovány také do našich standardních modelových řad.“

### **Systém Ford Auto-Start-Stop**

Nový Focus ECONetic nabízí jako vůbec první model značky Ford v Evropě nový systém Ford Auto-Start-Stop pro automatickou regulaci běhu motoru po zastavení vozidla.

Jakmile vůz zastaví, například na semaforu, Ford Auto-Start-Stop samočinně zhasne motor a znovu ho uvede do chodu, jakmile dá řidič najevo úmysl pokračovat v jízdě. Nedochozí tak ke zbytečnému plýtvání pohonnými hmotami.

Tento systém může snížit spotřebu paliva a emise CO<sub>2</sub> v kombinovaném cyklu až o pět procent, zatímco v hustém městském provozu s častým zastavováním lze dosáhnout úspory dokonce desetiprocentní.

Při návrhu a konstrukci systému Ford Auto-Start-Stop stálo uživatelské pohodlí na prvním místě. Od začátku bylo jasné, že zhasínání i spuštění motoru musí být tiché, plynulé a nenápadné, že nesmí od řidiče vyžadovat žádnou změnu návyků.

Po zhasnutí motoru ho elektronická řídicí jednotka okamžitě připraví k opětovnému spuštění. Integrovaný systém senzorů potom sleduje, kdy řidič provede akci naznačující úmysl pokračovat v jízdě. To může být uvolnění pedálu brzdy nebo naopak sešlápnutí pedálu spojky.

Motor v takovém případě naskočí tiše a prakticky okamžitě: jeho spuštění trvá přibližně 0,3 s. Celý proces je téměř nepostřehnutelný a proběhne dříve, než řidič stačí zařadit první rychlostní stupeň.

Vzhledem ke zvýšení četnosti startů oproti konvenčnímu agregátu byl startér opatřen výkonným elektromotorem a zesíleným mechanismem zasouvacího pastorku, který vydává méně mechanického hluku.

Pro spolehlivou funkci systému je nutná také vyspělá technologie dobíjení akumulátoru a regulace napětí.

### **Smart Regenerative Charging (Inteligentní rekuperační dobíjení)**

Nový Focus ECONetic disponuje nejmodernějšími technologiemi pro udržování optimálního napětí v akumulátoru.

Systém Smart Regenerative Charging (inteligentní rekuperační dobíjení) zvýší výkon alternátoru při brzdění nebo setrvačné jízdě. Kinetická energie vozidla je tak přeměňována na energii elektrickou, aniž by docházelo ke spalování pohonných hmot. „Zdarma“ získaný elektrický proud směřuje do akumulátoru, kde je uchován pro pozdější potřebu. Ta může nastat nejen po samočinném zhasnutí motoru při zastavení, ale také za jízdy, při vyšších nárocích na odběr elektřiny.

Vyspělý systém regulace napětí neustále sleduje stav akumulátoru a komunikuje se systémem Ford Auto-Start-Stop, aby rekuperační dobíjení probíhalo co nejefektivněji. Zjistí-li systém Ford Auto-Start-Stop, že akumulátor není dostatečně nabitý, ponechá motor po zastavení v běhu.

### **Low Tension FEAD**

Nedílnou součástí strategie Ford ECONetic je systematické monitorování potenciálních zdrojů nežádoucího tření a hledání nových cest k jeho snížení. Nejnovějším příkladem je systém Low Tension FEAD (Front End Accessory Drive, pohon elektrického příslušenství).

Nová konstrukce držáku alternátoru a napínací kladky umožnila snížit napnutí klínového řemene a vyhnout se přitom obtížím jako hlučnost nebo zvýšené opotřebení samotného řemene i ložisek alternátoru.

Přínos těchto změn je zřejmý: méně napnutý řemen znamená menší tření, a menší tření vede ke snížení spotřeby pohonných hmot.

### **Zdokonalená technologie Duratorq TDCi**

Agregát Ford Duratorq TDCi 1,6 l byl opatřen novými vstřikovači paliva, přepracovaným sacím traktem a kyslíkovým senzorem ve výfukovém potrubí. K dalším změnám patří nová kalibrace řídicí jednotky motoru a standardní montáž filtru pevných částic (cDPF), který nevyžaduje žádná aditiva.

Úpravám bylo podrobena rovněž odstupňování pětistupňové přímo řazené převodovky Ford Durashift. Třetí, čtvrtý a pátý rychlostní stupeň jsou nyní „delší“, takže při dané rychlosti jízdy točí motor méně otáček.

### **Nový ukazatel Ford Eco Mode**

Nový Focus ECONetic věnuje pozornost také lidskému faktoru. Řidiči tohoto hospodárného vozu budou těžit z výhod nejen speciálního úsporného hardware, ale také inteligentního informačního software.

„Ve Fordu máme velké zkušenosti s technikou ‚eko-jízdy‘, jejímž cílem je dosáhnout co nejnižší spotřeby v běžném provozu,“ vysvětluje Dr. Seibert. „Nová aplikace Ford Eco Mode radí řidiči, jak jezdit úsporněji.“

Systém monitoruje všechny parametry relevantní ke spotřebě paliva, které lze ovlivnit změnou stylu jízdy. Patří sem strategie řazení rychlostních stupňů, plynulost jízdy nebo volba optimální rychlosti jízdy. Systém bere v úvahu rovněž podíl krátkých jízd se studeným motorem.

Program Ford Eco Mode na základě těchto informací vytvoří profil řidiče s bodovým ohodnocením jednotlivých parametrů a následně nabízí informace, které pomáhají řidiči vypěstovat si hospodárnější styl jízdy.

„Ford Eco Mode vám skutečně pomůže stát se eko-řidičem,“ poznamenal Dr. Seibert. „Žasli jsme nad pozitivní zpětnou vazbou, kterou jsme získali od zákazníků v předběžných testech. Říkali nám, že si aktivně užívají objevování nové a velmi moderní disciplíny: šetření paliva!“

### **Další aspekty modelu Focus ECONetic**

Uvedené nové technologie, představované spolu s druhou generací vozu Ford Focus ECONetic, doplňují a rozšiřují původní soubor úsporných opatření.

V zájmu lepší aerodynamiky je podvozek modelu ECONetic snížený o 10 mm vpředu a o 8 mm vzadu. Stejný cíl sleduje rovněž zaslepení okrajových částí spodní masky chladiče. Výsledkem je příznivý součinitel aerodynamického odporu (Cd) 0,31.

Vůz jezdí na nejnovější generaci pneumatik Michelin Energy Saver 195/65 R15 se sníženým valivým odporem.

Dalším opatřením sledujícím snížení třecích ztrát je použití převodového oleje s nízkou viskozitou, který pro Ford vyvinula společnost BP. Výhody tohoto maziva byly od počátku tak zřejmé, že se Ford rozhodl zavést ho jako standardní převodový olej pro všechny své osobní modely v segmentech nižší střední a střední třídy s manuální převodovkou a dvoumotovým setrvačником.

Na úspoře pohonných hmot se podílí rovněž elektrohydraulický posilovač řízení EHPAS, jehož elektrické čerpadlo bylo překalibrováno tak, aby neodebíralo energii v klidovém stavu. Tato na pohled drobná změna přinesla poměrně významné snížení spotřeby paliva.

Nový Ford Focus ECONetic se systémem Auto-Start-Stop bude na vybraných evropských trzích k dispozici od začátku roku 2010, prozatím výhradně v pětidveřovém provedení.

### **Dostupnější alternativa: Nový Focus EONetic s emisemi 104 g/km**

Spolu s novým modelem Focus EONetic uvádí Ford rovněž verzi bez integrovaného systému Ford Auto-Stop-Start, která v mnoha evropských zemích stále spadá do zvýhodněných daňových pásem a přitom nabízí širší výběr, neboť je k dispozici jak s pětidveřovou karoserií, tak v provedení kombi.

Také při volbě pohonné jednotky dostávají zájemci o tento vůz možnost výběru. Agregát Duratorq TDCi 1,6 l se sériově montovaným filtrem pevných částic (cDPF) bude k mání ve verzích o výkonu 66 a 80 kW. Tyto modely přitom těží ze všech výhod nejnovější generace technologie Ford EONetic s výjimkou systému start-stop.

I bez něj jsou cílové hodnoty spotřeby paliva a emisí CO<sub>2</sub> pozoruhodně nízké: 4,0 l/100 km a 104 g/km\*.

„Již od počátků řady Ford EONetic bylo naším jasným záměrem nabídnout zákazníkům cenově dostupné eko-technologie a zároveň připravit těmto technologiím cestu do našich standardních modelů,“ vysvětluje Dr. Seibert. „Ve své nejnovější konfiguraci má Focus EONetic všechno potřebné: všestrannost, nejmodernější techniku a – bez ohledu na konkrétní verzi – excelentní hodnoty emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby pohonných hmot. Konečná volba je na zákazníkovi, ale vždy to bude volba šetrná k přírodě.“

*\* Metodika měření spotřeby pohonných hmot se řídí evropskou směrnicí EU 80/1268/EEC. V jiných částech světa se spotřeba paliva zjišťuje jinými postupy, proto se hodnoty uváděné v jednotlivých regionech mohou navzájem lišit. Údaje se vztahují na model Focus s pětidveřovou karoserií.*

<b>Nový Ford Focus ECONetic</b>			
Verze	Focus ECONetic □ se systémem □ Ford Auto-Start-Stop (pětidveřový model)	Focus ECONetic (pětidveřový model nebo kombi)	Focus ECONetic (pětidveřový model nebo kombi)
Nejvyšší výkon □ (k /kW)	109 / 80	109 / 80	90 / 66
Nejvyšší točivý moment (Nm)	240	240	215
Emise CO <sub>2</sub> (g/km)	99	104	104
Spotřeba paliva* □ (l/100 km)			
Město	4,5	5,0	5,0
Mimo město	3,4	3,4	3,4
Kombinovaná	3,8	4,0	4,0
Nejvyšší rychlost (km/h)			
	191	191	182
* Uváděné hodnoty emisí CO <sub>2</sub> v g/km byly zjištěny v souladu s evropskou směrnicí 93/116/EC. Metodika měření spotřeby pohonných hmot se řídí evropskou směrnicí EU 80/1268/EEC. V jiných částech světa se spotřeba paliva zjišťuje jinými postupy, proto se hodnoty uváděné v jednotlivých regionech mohou navzájem lišit.			

Poznámka: Uvedené informace jsou předběžné a byly správné v době odevzdání tohoto dokumentu do výroby. Společnost Ford of Europe nicméně vyznává strategii neustálého zdokonalování svých produktů. Právo na změny bez předchozího upozornění vyhrazeno.

###

*Tiskové informace společnosti Ford a fotografie v tiskovém rozlišení naleznete rovněž na internetových stránkách <http://media.ford.com>*

Kontakt: Martin Linhart  
ředitel vnější komunikace  
FORD MOTOR COMPANY, s.r.o.  
+420 234 650 180  
[mlinhart@ford.com](mailto:mlinhart@ford.com)

## **MALÉ ZÁZRKY – KA A FIESTA SE TĚŠÍ SILNÉMU ZÁJMU ZÁKAZNÍKŮ I V TOMTO SLOŽITÉM OBDOBÍ**

- **Fiesta je druhý nejprodávanější osobní vůz v Evropě a nejprodávanější vůz značky Ford na 19 hlavních trzích Evropy**
- **Nabídka stylových prvků z programu Ford Individual pro Ka i Fiestu**
- **Nová Fiesta WRC ohlášena na rok 2011**

Navzdory nepřívětivému ekonomickému klimatu roku 2009 evropský Ford průběžně navyšuje svůj tržní podíl. Vděčí za to mimo jiné nadšenému přijetí svých malých modelů, nového Fordu Ka a Fiesty.

Pozitivní ohlasy médií, četná ocenění ze strany odborných sdružení, vítězství ve čtenářských anketách, vysoká technická vyspělost a také zavedení šrotovací prémie na hlavních evropských trzích, to vše přispělo k úspěchu obou novinek.

„Všechny důkazy nasvědčují tomu, že Ford představil správné nové modely ve správnou dobu, kdy se mnoho zákazníků rozhodlo zvolit kvůli vývoji ekonomiky menší automobil,“ řekl viceprezident Ford of Europe pro marketing, prodej a služby Ingvar Sviggum.

„Podpora ve formě tzv. šrotovného na mnoha evropských trzích navíc přiměla ke koupi i ty zákazníci, kteří by možná jinak o novém automobilu vůbec neuvažovali, a nové Ka i Fiesta se ukázaly jako ideální volba.

Jak Ka, tak Fiesta přinášejí techniku a výbavu obvyklou spíše u větších modelů, vynikající hospodárnost, širokou paletu pohonných jednotek a excelentní jízdní vlastnosti,“ dodal Sviggum. „Připojte k těmto faktorům rozsáhlou prodejní a servisní síť značky Ford v celé Evropě nebo iniciativy jako personalizační program Ford Individual, a je zřejmé, proč se Ka i Fiesta těší v letošním roce takovému úspěchu.“

### **Fakta o Fiestě**

- **Nový Ford Fiesta je nejprodávanější nositel tohoto jména v historii**

Za pouhých devět měsíců od zahájení výroby sjelo z montážních linek již 250 000 kusů.

- **Fiesta je druhý nejprodávanější model v historii evropského Fordu**

Od uvedení původního modelu v roce 1976 se po celém světě prodalo více než 12 milionů Fiest.

- **Celoevropský úspěch Fiesty**

Fiesta je v současnosti druhý nejprodávanější osobní vůz v Evropě a nejprodávanější model značky Ford na 19 nejvýznamnějších trzích. Od podzimu 2008, kdy byla uvedena na trh, do konce prvního pololetí 2009 nalezla Fiesta v Evropě na 300 000 zákazníků.

- **Nová Fiesta ECONetic Van**

Od srpna letošního roku se modelová řada rozrůstá o užitkové provedení Fiesta ECONetic Van. Nejehospodárnější Fiesta spotřebuje na stokilometrové trase pouze 3,7 l paliva v kombinovaném cyklu EC. Tomu odpovídají pozoruhodně nízké emise CO<sub>2</sub>: hodnota 98 g/km je nejnižší nejen v rámci celého produktového portfolia Ford of Europe, ale rovněž v celém segmentu.

*\* Metodika měření spotřeby pohonných hmot se řídí evropskou směrnicí EU 80/1268/EEC. V jiných částech světa se spotřeba paliva zjišťuje jinými postupy, proto se hodnoty uváděné v jednotlivých regionech mohou navzájem lišit.*

- **Fiesta se stává globálním hráčem**

Od ledna 2009 se Fiesta vyrábí nejen v německém Kolíně nad Rýnem, ale rovněž ve španělské Valencii. Vozy z kolínské továrny se vyvázejí do Jižní Afriky, Austrálie i na Nový Zéland.

V souladu se svými globálními záměry však Fiesta vzniká také v čínském Nanjingu, odkud vyjíždějí karosářské varianty hatchback (5dv.) a sedan. Čína je první zemí, kde je Fiesta k dispozici ve čtyřdveřovém provedení. V příštím roce se rozběhne produkce Fiesty ještě ve thajském závodě Auto Alliance, což je společný podnik firem Ford a Mazda.

Fiestu pro severoamerické trhy bude vyrábět továrna v mexickém Cuautitlānu. Prodej sportovně stylizovaného hatchbacku a sedanu bude v Severní Americe zahájen během roku 2010.

- **Fiesta v motoristickém sportu**

Od roku 2011 nahradí současnou generaci soutěžních vozidel specifikace WRC (World Rally Car) nová kategorie Super 2000. V té souvislosti nastoupí také nový soutěžní vůz Ford pro mistrovství světa, založený na modelu Ford Fiesta.

Již letos v květnu byl nicméně představen soutěžní vůz Ford Fiesta R2, zkonstruovaný jako nástupce úspěšné soutěžní Fiesty skupiny N a určený jak pro populární seriál závodů Fiesta Sport **Trophy**, tak pro regionální šampionáty v automobilových soutěžích.

Slavného závodu do vrchu „Pikes Peak“ v americkém Coloradu se letos zúčastnila Fiesta v rallycrossovém provedení, vyvinutá firmou Motor Sport Evolution. Dvojnásobný mistr světa Marcus Grönholm ji přivedl do cíle na druhém místě ve třídě „Unlimited“ a na pátém v celkovém pořadí. Čas 11 min 28,962 s na dvacetikilometrové trati se 156 zatáčkami vynesl Grönholmovi titul „nováček roku na Pikes Peak“.

- **22 ocenění pro Fiestu včetně prestižní ceny RED DOT za design**

Nejrůznější odborná ocenění nejsou pro Ford ničím novým, ale v posledních letech k nim přibývají také různé formy vyjádření uznání ze strany designérských organizací a sdružení řidičů. Fiesta nedávno v Německu získala prestižní cenu Red Dot v kategorii spotřebitelského designu. Red Dot patří k nejvýznamnějším světovým programům na podporu a propagaci designu.

- **Rozrůstající se nabídka motorizací – Duratec s Euro V a LPG**

Zážehový agregát Duratec 1,25 l splňuje jako první motorizace nové Fiesty připravovanou emisní normu Euro V, která bude pro nově zaregistrované osobní automobily povinná až od 1. ledna 2011. Příznivcům alternativních paliv je nyní k dispozici Fiesta přizpůsobená pro spalování propan-butanu (LPG). Vůz již mohou objednávat zákazníci v Německu, Itálii a Nizozemsku, kde existuje fungující infrastruktura.

- **Zcela nová mobilní navigace pro Fiestu**

Zákazníci, kteří objednávají svoji novou Fiestu v těchto dnech, mohou již v rámci výbavy na přání zvolit novou technologii mobilní navigace Ford. Toto řešení umožňuje řidičům

používat k navigaci „smartphone“, tedy mobilní telefon s operačním systémem Symbian řady 60. Systém vyvinutý pro Fiestu využívá k připojení telefonu bezdrátové rozhraní Bluetooth®. Navigační pokyny se potom ozývají přímo z reproduktorů vozu, zatímco vizuální instrukce jsou zobrazovány na displeji v horní části palubní desky. Při objednávání vozu stačí jednoduše zaškrtnout položku nazvanou „mobilní navigace“.

Informace o podporovaných typech mobilních telefonů lze nalézt na speciální internetové stránce [www.ford-mobile-connectivity.com](http://www.ford-mobile-connectivity.com).

## **Fakta o Ka**

- **Prodejní úspěchy Ka**

Jen v červnu 2009 Ford prodal 9800 vozů Ka, což ve srovnání se stejným měsícem loňského roku představuje nárůst o 4100 kusů. Od zahájení prodeje nové generace začátkem letošního roku oslovil tento model již 51 300 zákazníků. Takového výsledku přitom Ford Ka naposledy dosáhl v roce 2003.

Přibližně 60 procent všech zájemců o nový Ford Ka zvolí nejvyšší úroveň výbavy Titanium.

- **Personalizace Ka**

V rámci programu Individual dává nový Ford Ka zákazníkům na výběr ze tří stylových provedení – Tatio, Grand Prix a Digital. O úspěchu programu nejlépe svědčí skutečnost, že všechny modely Ka Individual pro letošní rok jsou již vyprodány.

- **Ka získává ceny a určuje trendy**

Zcela nový Ford Ka již získal řadu prestižních ocenění včetně Trend Award 2009. Cena vzešla ze čtenářského hlasování německého magazínu pro ženy *Joy* a mezi nominacemi ve stejné kategorii se objevily mimo jiné nápoje nebo umělecká díla.

Nadšení, které vzbudila televizní reklama na Ford Ka, vysílaná od ledna v mnoha evropských zemích, přiměla společnost Universal Records a Ford vydat skladbu složenou původně pro zmíněný spot jako hudební nahrávku. Poptávka po titulu s názvem „The Tease

featuring Megan Wyler“ je dalším důkazem nevšedního zájmu internetových uživatelů o vše, co souvisí s novým Fordem Ka.

Ford Ka a Fiesta se ukazují jako velmi přesvědčivá nabídka pro zájemce o menší vůz. Odkaz značky Ford v kombinaci s kinetickým designem dává zákazníkům do rukou atraktivní automobil s podmanivým jízdním projevem a velmi stylovým vzhledem. Při hospodárném provozu a nízkých emisích CO<sub>2</sub> nabízejí tyto vozy stejně vysoký standard jízdních vlastností jako větší modely Ford.

Bohatá standardní výbava spolu se širokou nabídkou technicky vyspělé výbavy na přání se odráží v mimořádné užitné hodnotě těchto vozů. Svou roli v oblíbenosti Ka a Fiesty sehrávají rovněž nízké pojistné sazby.

„Oceňujeme pozitivní dopad národních šrotovacích programů pro evropský automobilový průmysl, ale vzhledem k pokračující slabosti trhu je velmi důležité, aby byly tyto programy prodlouženy nebo dokonce rozšířeny, dokud nedojde k dostatečnému obnovení poptávky po nových vozidlech,“ prohlásil nedávno Ingvar Sviggum. „Vzhledem k současnému hospodářskému klimatu je dobře, že máme na trhu ne jeden, ale hned dva menší modely s nízkou spotřebou: novou Fiestu a nové Ka.“

Na autosalonu ve Frankfurtu nad Mohanem budou vozy Ford Fiesta a Ford Ka k vidění v mnoha různých provedeních. Ka se představí ve verzích Grand Prix a Digital z programu Individual, zatímco Fiesta nabídne model EConetic a vozy vybavené novou mobilní navigací. Třídveřová Fiesta v barvě Hot Magenta se pochlubí interiérem z programu Ford Individual a novým motorem Duratec 1,25 l, který nově splňuje normu Euro V.

###

*Tiskové informace společnosti Ford a fotografie v tiskovém rozlišení naleznete rovněž na internetových stránkách <http://media.ford.com>*

Kontakt: Martin Linhart  
ředitel vnější komunikace  
FORD MOTOR COMPANY, s.r.o.  
+420 234 650 180  
[mlinhart@ford.com](mailto:mlinhart@ford.com)

## FORD ROZŠIŘUJE NABÍDKU VOZŮ SPLŇUJÍCÍCH EURO V

- Pohonné jednotky vyhovující normě Euro V jsou nyní k dispozici pro většinu vozů Ford, od malých až po luxusní modely
- Normu Euro V bude splňovat celkem 14 motorizací
- Plná dostupnost od září 2009

Společnost Ford of Europe brzy rozšíří svoji nabídku pohonných jednotek o agregáty, které již dnes splňují parametry vyžadované připravovanou emisní normou Euro V.

Od srpna 2009 se to bude týkat celkem deseti motorizací v modelech Fiesta, Focus, Focus Coupé-Cabriolet a C-MAX s přímo řazenými převodovkami. V září pak budou následovat také Ford Mondeo, S-MAX a Galaxy.

Řada vozů Ford splňujících Euro 5:

<b>Od srpna 2009:</b>	<b>Palivo</b>	<b>Zdvihový objem</b>	<b>Výkon</b>	<b>Emise CO<sub>2</sub></b>
<b>Fiesta, 3-/5dv.</b>				
1,25 l Duratec	Benzín	1242 cm <sup>3</sup>	44 kW	127 g/km
1,25 l Duratec	Benzín	1242 cm <sup>3</sup>	60 kW	133 g/km
<b>Focus, 3-/4-/5dv., kombi</b>				
1,6 l Duratec	Benzín	1596 cm <sup>3</sup>	74 kW	159 g/km
2,0 l Duratec	Benzín	1999 cm <sup>3</sup>	107 kW	169 g/km
1,6 l Duratorq TDCi s cDPF*	Nafta	1560 cm <sup>3</sup>	66 kW	119 g/km
1,6 l Duratorq TDCi s cDPF*	Nafta	1560 cm <sup>3</sup>	80 kW	119 g/km
<b>Focus Coupé-Cabriolet</b>				
1,6 l Duratec	Benzín	1596 cm <sup>3</sup>	74 kW	169 g/km
2,0 l Duratec	Benzín	1999 cm <sup>3</sup>	107 kW	179 g/km
<b>C-MAX</b>				
1,6 l Duratec	Benzín	1596 cm <sup>3</sup>	74 kW	164 g/km
2,0 l Duratec	Benzín	1999 cm <sup>3</sup>	107 kW	171 g/km

\* neplatí pro verze ECONetic

<b>Od září 2009:</b>	<b>Palivo</b>	<b>Zdvihový objem</b>	<b>Výkon</b>	<b>Emise CO<sub>2</sub></b>
<b>Mondeo, 4-/5dv., kombi</b> 2,0 l Duratec	Benzín	1999 cm <sup>3</sup>	107 kW	184 g/km
<b>S-MAX</b> 2,0 l Duratec	Benzín	1999 cm <sup>3</sup>	107 kW	189 g/km
<b>Galaxy</b> 2,0 l Duratec	Benzín	1999 cm <sup>3</sup>	107 kW	189 g/km

Kromě osobních vozů Ford splňuje normu Euro 5 rovněž nový užitkový model Transit ECONetic s motorem Duratorq 2,2 l TDCi (85 kW, průměrné emise CO<sub>2</sub> 189 g/km) a na přání dodávaným filtrem pevných částic cDPF.

Striktní požadavky normy Euro V budou závazné pro všechny nově zaregistrované automobily od 1. ledna 2011.

Graham Hoare, výkonný ředitel vývoje pohonných jednotek ve Ford of Europe, řekl: „Včasná restrukturalizace naší palety pohonných jednotek otevírá zákazníkům možnost pořídit si vůz, který vyhovuje standardům povinným od roku 2011, s více než ročním předstihem, a zároveň jim dovoluje využít všech existujících i připravovaných daňových úlev pro vozidla s Euro V.“

###

*Tiskové informace společnosti Ford a fotografie v tiskovém rozlišení naleznete rovněž na internetových stránkách <http://media.ford.com>*

Kontakt: Martin Linhart  
ředitel vnější komunikace  
FORD MOTOR COMPANY, s.r.o.  
+420 234 650 180  
[mlinhart@ford.com](mailto:mlinhart@ford.com)

## **FORD VE SPOLUPRÁCI S M-SPORT POTVRZUJE ÚČAST VE WRC NA DALŠÍ DVĚ SEZONY**

- **Ford naváže na svoje úspěšné angažmá v MS také v letech 2010 a 2011**
- **Pokračuje i partnerství se společností M-Sport za podpory BP a Abu Dhabi**
- **Jezdecká sestava opět ve složení Mikko Hirvonen / Jarmo Lehtinen a Jari-Matti Latvala / Miikka Anttila**

Společnost Ford of Europe potvrdila svou účast v mistrovství světa automobilových soutěží FIA nejméně na další dvě sezóny. Ford spolu se svým dlouholetým partnerem, společností M-Sport, tak naváže na svoje úspěšné angažmá ve WRC i v letech 2010 a 2011.

I do příštího ročníku Ford nasadí rekordy ověřený soutěžní speciál Ford Focus RS WRC, který má na svém kontě mistrovské tituly z let 2006 a 2007. Od roku 2011 však tým přejde na zcela nový soutěžní vůz Fiesta S2000, postavený na základech jednoho z nejprodávanějších automobilů Evropy.

Jezdecká sestava ve složení Mikko Hirvonen / Jarmo Lehtinen a Jari-Matti Latvala / Miikka Anttila bude pokračovat beze změn, stejně jako hlavní partneři týmu, BP a Abu Dhabi.

Působení značky Ford v automobilových soutěžích na světové úrovni má dlouholetou tradici. S více než sedmdesáti prvními místy a rekordní nepřerušenu sérií bodovaných umístění patří Ford k nejúspěšnějším týmům v mistrovství světa.

Prezident a generální ředitel evropského Fordu John Fleming řekl: „Společně s Malcomem (Wilsonem) a společností M-Sport jsme úzce spolupracovali na tom, abychom se dostali až sem, a dnešní prohlášení je důležité, protože zdůrazňuje náš závazek společně udržovat prominentní postavení značky Ford v motoristickém sportu na celosvětové úrovni.

WRC je nejnáročnější forma soutěžení pro vozy vycházející ze sériových modelů a já věřím, že naše úspěchy v šampionátu dávají zaměstnancům Fordu důvod být pyšní na společnost, pro kterou pracují. Doufám, že budou sdílet moji hrdost, když budeme vídat vozy Ford na stupních vítězů i v nadcházejících letech,“ dodal.

Oznámení komentoval rovněž Gerard Quinn, Senior Manager, Motorsport, Ford of Europe: „Účast značky Ford ve WRC má za cíl prokázat vlastnosti našich běžných modelů a vyslat veřejnosti jednoznačný signál ze silně konkurenčního prostředí. WRC je vlastně celosvětová předváděcí místnost a naše pokračování v seriálu není přínosné pouze pro Ford, ale také pro toto sportovní odvětví jako celek.

Šampionát WRC zaznamenal v poslední době významné pokroky, zejména ve snižování nákladů na účast a potvrzením dlouhodobé platnosti nových technických pravidel, která dávají týmům záruku stability. Věříme, že díky těmto změnám se šampionát bude těšit ještě větší pozornosti médií po celém světě a přiměje i další výrobce automobilů, aby se vydali stejnou cestou,“ řekl.

Výkonný ředitel společnosti M-Sport a ředitel továrního týmu Malcolm Wilson prohlásil: „Jsem potěšen tím, že naše partnerství s Fordem pokračuje. Máme mladou a dynamickou jezdeckou sestavu, která neustále získává na zkušenostech a vyspělosti. Focus RS WRC prokázal svoji rychlost, sílu a spolehlivost a naše základna v Dovenby Hall má veškerou infrastrukturu potřebnou k tomu, abychom zde společně s Fordem vyvinuli Fiestu S2000 jako konkurenceschopný vůz pro sezónu 2011. Ve WRC nejsme pro legraci, ale proto, abychom usilovali o mistrovské tituly, a pro vítězství uděláme vše.

Očekáváme, že Ford si v letech 2010 a 2011 zachová významné zastoupení ve startovním poli WRC, a to prostřednictvím nejen oficiálního ‚továrního‘ týmu, ale také našich zákazníků,“ uzavřel Wilson.

###

*Tiskové informace společnosti Ford a fotografie v tiskovém rozlišení naleznete rovněž na internetových stránkách <http://media.ford.com>*

Kontakt: Martin Linhart  
ředitel vnější komunikace  
FORD MOTOR COMPANY, s.r.o.  
+420 234 650 180  
[mlinhart@ford.com](mailto:mlinhart@ford.com)

## **PROGRAM FORD INDIVIDUAL JE ODPOVĚDÍ NA ZÁJEM ZÁKAZNÍKŮ O VÝJIMEČNÉ AUTOMOBILY**

- **Některý z paketů Ford Individual si již zvolilo více než 45 000 zákazníků**
- **Tento program speciálních úprav je k dispozici v každém segmentu**
- **Kvalita luxusní třídy, vysoká úroveň dílenského zpracování**
- **Řada prvků vnějšího i vnitřního designu doplňuje nabídku vyšších úrovní výbavy pro vozy Ford**
- **Ford vystavuje ve Frankfurtu všechny modely zahrnuté v programu Individual**

Od spuštění programu Ford Individual v roce 2007 si z jeho nabídky vybralo již více než 45 000 zákazníků. Program se těší rostoucí oblibě zejména u těch zákazníků, kteří si pořízují vozy Ford ve vyšších úrovních výbavy.

„Stále více našich zákazníků volí modely ve vyšším stupni výbavy; tito lidé potom hledají další možnosti, jak ještě více přizpůsobit vůz svým představám,“ řekl Bernhard Mattes, viceprezident divize péče o zákazníky ve Ford of Europe. „Například více než 40 procent všech zájemců o model Fiesta sáhne po verzi Ghia či Titanium, zatímco dříve to byla pouhá tři procenta. To jasně ukazuje, že zákazníci sice dnes upřednostňují menší automobily, ale nehodlají slevit z požadavků na styl, funkčnost a výbavu. Ford Individual sem přesně zapadá.“

Evropský Ford nabízí stylové prvky z programu Ford Individual již od roku 2007, ať již se jedná o luxusní kožené čalounění, speciálně lakované součásti karoserie nebo jedinečné vzory kol z lehkých slitin. Program je k dispozici celkem pro sedm modelů z portfolia Ford of Europe.

Nejdříve přišla řada na model S-MAX, následovaly Galaxy a Mondeo. Od března 2009 však Ford Individual počítá také s modely Ka, Fiesta, Focus a Kuga.

Jednotlivé sady programu Ford Individual navrhuje malý, specializovaný tým v rámci skupiny Ford European Design. Divize péče o zákazníky pak přidává paletu funkčních a sportovních doplňků pro celé portfolio osobních vozů Ford.

„Možnost přizpůsobení vozu byla vždy pro naše zákazníky důležitým faktorem, zejména pokud měli speciální požadavky na funkčnost,“ říká Mattes. „Nehovoříme zde jen o tažných zařízeních, spoilerrech nebo podlahových rohožích. Viděli jsme všeobecnou tendenci k růstu poptávky po opravdu luxusní personalizaci – nejen v případě větších a dražších vozů, ale napříč celou modelovou řadou.“

Jednotlivá témata programu Ford Individual cílí na různé skupiny: luxus a životní styl. První kategorie se dále dělí na „klasické“ a „moderní techno“ vzory, zatímco do oblasti životního stylu spadá vzhled, zábava a móda.

### **Ford Individual vychází vstříc poptávce po jedinečném stylu**

Nejen zákazníci modelu Fiesta dávají ve velkém měřítku přednost vysokým stupňům výbavy. Až třetina všech zájemců o Focus objedná provedení Ghia nebo Titanium. V případě Mondea zvolí některou z vrcholných verzí (včetně Titanium X) dokonce 55 procent lidí a u S-MAXu je to více než 60 procent!

Některý z paketů Ford Individual tak ke dnešnímu dni zvolilo přibližně 45 000 zákazníků. Vzhledem k rostoucímu zájmu o interiérové pakety s koženým čalouněním běží jejich výroba téměř na sto procent kapacity. Velmi žádané jsou rovněž speciální vzory litých kol a multimediální systémy.

„Stále méně privátních zákazníků lze zařadit do tradičních kategorií zájemců o malé, kompaktní, střední nebo luxusní vozy,“ vysvětluje Laura Blossfeld-Smith z oddělení Vehicle Personalisation Team ve Ford of Europe. „Kromě naplnění základních potřeb, jako je prostor, hraje dnes při nákupu nového automobilu stěžejní roli také charakter vozu.“

Personalizace modelů Mondeo, S-MAX a Galaxy (vyrábějí se v belgickém Genku), Fiesta (Kolín nad Rýnem, Německo) i Focus a Kuga (Saarlouis, Německo) se provádí ve vyhrazených modifikačních střediscích přímo v rámci každého výrobního závodu. Pracuje

zde speciálně vyškolený personál a kvalita je posuzována podle nejpřísnějších měřítek.  
V případě modelu Ford Ka byl program Ford Individual začleněn přímo do standardního výrobního procesu.

# # #

Kontakt: Martin Linhart  
ředitel vnější komunikace  
FORD MOTOR COMPANY, s.r.o.  
+420 234 650 180  
[mlinhart@ford.com](mailto:mlinhart@ford.com)