



FORD EN EL SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE FRANKFURT 2009

Índice	
NUEVA GAMA FORD C-MAX: ELEGANTE Y VERSÁTIL	Página 3
LA NUEVA FAMILIA DE MOTORES FORD ECOBOOST 4 CILINDROS ALTAMENTE EFICACES DEBUTA EN EL SALÓN DE FRANCFORT	Página 10
FORD FOCUS BEV PROTOTIPO: MOVILIDAD ELÉCTRICA SIN COMPROMETER EL TAMAÑO	Página 16
EL NUEVO Y FRUGAL FORD FOCUS ECONETIC UTILIZA EL SISTEMA AUTO-START-STOP PARA CONSEGUIR 99G/KM DE CO₂ Y UN CONSUMO DE 3,8 LITROS A LOS 100 KM	Página 19
PEQUEÑAS MARAVILLAS: EL KA Y EL FIESTA POTENCIAN LAS VENTAS DE FORD Y LA DEMANDA DE LOS CLIENTES EN UN ENTORNO DIFÍCIL	Página 27
FORD EXTIENDE LOS MOTORES EURO V A TODA LA GAMA	Página 33
FORD AMPLÍA SU PARTICIPACIÓN EN EL WRC CON UN NUEVO ACUERDO DE DOS AÑOS CON M-SPORT	Página 35
EL PROGRAMA FORD INDIVIDUAL COMPLETA LAS EXIGENCIAS DE LOS CLIENTES DE COCHES DE ALTO NIVEL	Página 38

"2009 ha sido un año de grandes retos para toda la industria europea. Pero los retos también pueden crear oportunidades excitantes. Hasta este momento, Ford Europa ha conseguido mejorar su cuota de mercado y ha reforzado su posición como la segunda marca más vendida de Europa. Esto se ha conseguido ofreciendo a nuestros clientes los excelentes nuevos productos que ellos desean, como los nuevos Ford Fiesta, Ford Ka y Ford Focus RS.

Aquí en Francfort, seguimos avanzando con nuestra fuerte gama de productos con el lanzamiento del nuevo Ford C-MAX, junto con nuestros nuevos motores gasolina de 4 cilindros turbo de inyección directa EcoBoost, y presentaremos los más recientes avances en nuestros planes para Vehículos Eléctricos de Batería”.

**John Fleming, presidente y jefe ejecutivo de Ford Europa
Septiembre de 2009**

NUEVA GAMA FORD C-MAX: ELEGANTE Y VERSÁTIL

- **La nueva gama C-MAX, con dos modelos, hace su debut en el Salón del Automóvil de Francfort**
- **El nuevo C-MAX es el primer producto creado a partir de la nueva plataforma global del segmento C de Ford**
- **Distintivos nuevos diseños que muestran como los monovolúmenes compactos pueden ser atractivos y elegantes**
- **Los 7 asientos del Grand C-MAX introducen espacio y flexibilidad extras a la gama C-MAX, con dos puertas deslizantes e innovadoras soluciones para los asientos**
- **El modelo 5 asientos combina un diseño más pulcro y deportivo con las virtudes tradicionales del C-MAX de espacio interior y funcionalidad**
- **Las opciones de motores incluyen nuevos propulsores de gasolina Ford EcoBoost de alta eficiencia y bajas emisiones de CO₂**
- **Las nuevas tecnologías de Ford Europa incluyen aparcamiento en paralelo semiautomático, detección de puntos ciegos y portón trasero eléctrico**
- **Ambos modelos estarán disponibles en los principales mercados europeos a finales de 2010**
- **El lanzamiento del Grand C-MAX, confirmado en Norteamérica a finales de 2011**

Una nueva gama de dos modelos del Ford C-MAX hace su debut mundial en el Salón del Automóvil de Francfort de este año. La nueva familia del C-MAX incorpora nuevos niveles de estilo y atractivo al mercado del monovolumen (MAV) compacto, con un nuevo *look* atrevido y dinámico que lleva más allá el reconocido lenguaje de diseño ‘kinetic design’ de Ford.

Por vez primera, los clientes de monovolúmenes Ford tendrán la elección de un C-MAX de 5 plazas o el nuevo Grand C-MAX de 7 asientos, que presenta dos puertas deslizantes y un

innovador diseño de asientos para ofrecer unas características de espacio y flexibilidad sobresalientes.

La gama del nuevo Ford C-MAX introduce una serie de nuevas tecnologías a la clase de MAV compactos, centradas en mejorar el confort, la seguridad y la sostenibilidad, incluyendo la disponibilidad de nuevos motores de gasolina Ford EcoBoost, potentes pero muy eficaces y con bajas emisiones de CO₂.

Los nuevos modelos C-MAX son también los primeros productos lanzados a partir de la nueva plataforma global para vehículos del segmento C de Ford, y se presentarán en Francfort en su fase de preproducción antes del lanzamiento comercial en Europa a finales de 2010.

Adicionalmente, Ford va a confirmar que el modelo Grand C-MAX también se introducirá en América del Norte a finales de 2011, uniéndose al nuevo Fiesta, la furgoneta comercial Transit Connect y la nueva generación del Ford Focus como uno de los seis modelos diseñados en Europa incluidos en la estrategia 'One Ford' de la Compañía.

“Siguiendo la tremenda popularidad del dúo S-MAX y Galaxy, planeamos extender esta oportunidad a los clientes de MAV compactos con nuestra expandida alineación C-MAX”, dijo John Fleming, presidente y jefe ejecutivo de Ford Europa. “El espacioso Grand C-MAX de siete plazas es una opción totalmente nueva para nosotros, que combinado con el deportivo modelo de cinco plazas, nos permite ofrecer la más amplia oferta en su clase de dos vehículos familiares dinámicos y muy capaces”.

“La importancia de los nuevos modelos C-MAX no se puede subestimar, ya que señalan la llegada inminente de hasta dos millones de vehículos al año en una gran variedad de estilos de carrocerías, todos ellos basados en nuestra nueva plataforma global para el segmento C”, añadió Fleming.

Preestreno del nuevo C-MAX

Diseño expresivo y dinámico

La nueva gama Ford C-MAX demuestra que los monovolúmenes compactos pueden ser elegantes y atractivos sin dejar de ofrecer un remarcable espacio y funcionalidad.

“Como el iosis MAX concept car de 2009, los dos modelos C-MAX traen un diseño más emotivo y dinámico al segmento del monovolumen”, explica Martin Smith, director ejecutivo de Diseño de Ford Europa. “Creemos haber creado dos vehículos distintivos que los clientes elegirán por su aspecto y su conducción, y no solamente porque sean prácticos y versátiles”. Los atrevidos diseños exterior e interior han sido creados usando la última evolución del lenguaje de formas ‘kinetic design’ de Ford, potenciando los temas establecidos en productos de introducción reciente como las gamas Fiesta, Kuga y Mondeo, que tanto éxito han cosechado.

Los llamativos elementos ‘kinetic design’ aplicados a los nuevos modelos incluyen la dinámica línea de cintura ascendente, superficies esculpidas como los atrevidos pasos de rueda, una fuerte y atlética espalda soportada por una prominente línea inferior, y el distintivo gráfico ascendente desde la ventanilla al pilar C.

El diseño frontal presenta la parrilla inferior trapezoidal emblemática de Ford, con un acabado especial en ‘piano black’ en los vehículos que se mostrarán en el Salón de Francfort, junto con un llamativo tratamiento de los nuevos faros anticipado ya en el iosis MAX concept.

Dos caracteres distintos

El C-MAX y el Grand C-MAX han sido diseñados de forma deliberada con dos caracteres distintos, reflejando las diferentes prioridades de los clientes tipo para cada modelo.

El C-MAX de 5 plazas parte del concepto monovolumen tradicional, al que se incorpora un sentimiento más deportivo con un aspecto de coche de pasajeros. Muestra una línea de techo de aspecto coupé, fluyendo hasta caer en la trasera, pero conservando las virtudes originales del C-MAX en cuanto a espacio y funcionalidad.

El diseño de sus ventanas sigue la atrevida forma del Fiesta y el Kuga, con una fuerte línea ascendente después del pilar C. Detrás, el diseño del portón tiene ecos del S-MAX, de mayor tamaño, con su tratamiento más deportivo en la ventana trasera.

De carácter igualmente dinámico, el Grand C-MAX de siete plazas presenta una apariencia más funcional que remarca el espacio y versatilidad extra ofrecidos por el coche. Con una mayor batalla, el modelo de 7 plazas presenta una línea de techo más alta y pilares más finos que enfatizan el generoso espacio y visibilidad ofrecidos en el habitáculo.

Las dobles puertas deslizantes quedan limpiamente integradas y el raíl queda ingeniosamente escondido por la línea inferior del vehículo. El gran diseño del portón asegura una baja altura de carga, mientras que la elegante intersección entre las luces y el cristal traseros ofrece un parecido familiar con el Galaxy, el vehículo de pasajeros más grande de Ford.

Elegante y moderno interior

El interior del nuevo C-MAX aplica la misma filosofía 'kinetic design' utilizada para dar forma a la carrocería, asegurando que el moderno y dinámico carácter del exterior se refleje en el estilo de la cabina.

Los principales temas de diseño son una evolución de los desarrollados para el último Fiesta, con formas musculares y expresivas y gráficos muy atrevidos inspirados por las impactantes formas vistas en el iosis MAX concept car.

Los elementos de diseño clave incluyen la pieza en forma de ala del panel superior de instrumentos, que se extiende hacia los lados del interior. Una espectacular superficie curvada fluye descendiendo desde la parte inferior del panel, remarcando el suave fluir desde el mismo hacia la consola central.

El puesto de conducción, que es común en los dos modelos C-MAX, ofrece una posición erguida, con una palanca de cambios y consola central en posición elevada.

El área de mandos central lleva más allá la elogiada distribución del nuevo Fiesta, y los modelos de series inferiores usan el mismo diseño de control ergonómico, mientras que los de series superiores utilizan equipos Sony de nueva generación en un acabado negro brillante.

Los huecos portaobjetos, cuidadosamente diseñados, están situados en todo el habitáculo, incluyendo unos generosos bolsillos en las puertas, una gran guantera y compartimientos y posavasos adicionales en la consola central.

Ingeniosa distribución de 7 plazas

El nuevo Grand C-MAX 7 plazas ofrece espaciosos asientos para hasta siete pasajeros en unas dimensiones exteriores compactas, con la comodidad extra ofrecida por puertas deslizantes en ambos lados del coche, ideales para que los padres ayuden a sus hijos pequeños en los asientos posteriores, o para un acceso fácil en espacios de aparcamiento estrechos.

Con el fin de maximizar la versatilidad de la distribución 7 plazas, los ingenieros de Ford han desarrollado un nuevo e ingenioso sistema de plegado para los tres asientos de la segunda fila. Este mecanismo permite que el asiento central se pliegue con rapidez y facilidad bajo uno de los dos asientos exteriores, creando un práctico espacio de paso entre ellos.

Esto permite que los pasajeros accedan a la tercera fila sin tener que molestar a los dos asientos exteriores, lo cual es de particular ayuda cuando dichas posiciones están ocupadas por asientos infantiles o cojines elevadores. Los clientes podrán así tener la opción de usar la práctica disposición 2+2+2 o cambiar a 7 plazas cuando sea necesario.

Los asientos de la segunda y tercera filas han sido diseñados ingeniosamente para poder plegarse y crear un suelo de carga plano, sin importar cuantos asientos sigan en uso. Todos los mecanismos de plegado están diseñados para accionarse con una sola mano.

El C-MAX 5 asientos conserva la popular disposición de asientos del modelo actual con tres asientos individualmente plegables en 40/20/40, y la opción del sistema Comfort que

permite deslizar los asientos exteriores diagonalmente hacia atrás y hacia dentro para crear una confortable disposición en 2+2.

Prestaciones sostenibles

La gama C-MAX introduce una serie de nuevas y avanzadas tecnologías en vehículos y motores en la clase de monovolúmenes compactos para mejorar el confort, la seguridad y la sostenibilidad.

Además de las versiones mejoradas de los reconocidos motores diesel TDCi, la nueva gama C-MAX también presentará una serie de motores de gasolina, incluyendo la primera aplicación del nuevo motor 4 cilindros 1.6 de Ford, el Ford EcoBoost, que se fabricará en la planta de Bridgend que la compañía tiene en Gales.

La nueva familia global de motores gasolina EcoBoost 4 cilindros de Ford ha sido desarrollada por los ingenieros de motores de Ford con base en Europa y se introducirán progresivamente a la gama europea de productos a partir de 2010. El EcoBoost combina un turbocompresor y la tecnología de inyección directa para ofrecer un consumo y unas emisiones de CO₂ reducidas hasta un 20 por ciento en comparación con los motores de gasolina de mayor cilindrada con una potencia similar.

La tecnología Ford EcoBoost será más asequible que los diseños equivalentes híbridos o diesel, y aprovecha los conocimientos existentes en motores de gasolina para ofrecer a los clientes una forma de mejorar significativamente el consumo y las emisiones sin comprometer las prestaciones de su conducción.

La combinación de la inyección directa, un avanzado turbocompresor, y la distribución variable crea un proceso de combustión mucho más eficaz. Esto permite que la tecnología Ford EcoBoost ofrezca el potente par a bajas vueltas y la rápida respuesta de un motor de alta cilindrada, pero con el tamaño, peso y consumo de un motor mucho más pequeño.

El nuevo C-MAX presentará también la opción de la última transmisión PowerShift de Ford, una transmisión de seis velocidades automática de doble embrague, que está demostrando ser una opción cada vez más popular en el modelo actual.

Tecnologías C-MAX

Entre las nuevas tecnologías que se están introduciendo en la gama C-MAX de Ford Europa hay una serie de elementos que mejorarán la funcionalidad y la seguridad para los usuarios familiares. Dichas innovaciones incluyen aparcamiento semiautomático en paralelo, detección de puntos ciegos, luces avisadoras de cinturón de seguridad para los pasajeros de los asientos traseros, cierres de seguridad eléctricos para niños y portón trasero eléctrico.

Los detalles finales sobre equipamiento y la totalidad de los detalles técnicos del nuevo C-MAX se desvelarán a medida que se acerque su lanzamiento en 2010.

Nueva generación de coches globales Ford del segmento C

El C-MAX es el primero de una nueva generación de coches C globales programada para su introducción en los próximos años. Esta serie de nuevos modelos incluirá el lanzamiento en todo el mundo de un nuevo modelo de la nueva generación del vehículo récord de ventas de Ford, el Ford Focus, a partir de finales de 2010.

La nueva familia de coches C es el resultado de un programa de desarrollo global sin precedentes, y viene cargada con una impresionante gama de avanzadas tecnologías que mejorará la seguridad, funcionalidad, confort y satisfacción del conductor. Ford venderá hasta 2 millones de vehículos por año basados en esta plataforma en todo el mundo cuando todos los modelos individuales se hayan lanzado.

“Al concentrar los recursos en una familia global de nuevos coches del segmento C, Ford podrá dar a sus clientes diseños realmente atractivos, repletos de lo último en tecnologías” dice Gunnar Herrmann, director de Línea de Vehículos de Coches C Globales de Ford. “¡Se nos hace difícil esperar para desvelar más detalles cuando empiecen a salir los coches de la cadena de montaje!”.

###

LA NUEVA FAMILIA DE MOTORES FORD ECOBOOST 4 CILINDROS ALTAMENTE EFICACES DEBUTA EN EL SALÓN DE FRANCFORT

- **La nueva familia de motores Ford EcoBoost gasolina de 4 cilindros de alta eficacia y bajas emisiones de CO₂ se presentará en el Salón del Automóvil de Francfort**
- **Consumo y emisiones de CO₂ reducidos hasta un 20 por ciento, comparados con motores de gasolina convencionales**
- **El Ford EcoBoost permite reducir la cilindrada, ofreciendo las prestaciones de un motor de alta cilindrada con el consumo de un motor de menor capacidad**
- **La familia global Ford EcoBoost presenta inyección directa de gasolina, turbocompresor y distribución variable para una máxima eficacia en la combustión**
- **Las aplicaciones europeas se centrarán inicialmente en dos motores cuatro cilindros de 1.6 y 2.0 litros, combinados con un avanzado motor de pequeña cilindrada que será lanzado posteriormente**
- **Los primeros motores llegarán a la serie en Europa a partir de 2010**

Ford Europa desvelará más detalles acerca de su nueva generación de motores gasolina Ford EcoBoost cuatro cilindros de alta eficacia en el Salón del Automóvil de Francfort, antes de sus primeras aplicaciones en serie en 2010.

Los motores presentan inyección directa, turbocompresor y doble distribución variable de válvulas con el fin de aumentar la eficiencia de la combustión, resultando unos consumos y emisiones de CO₂ reducidos hasta un 20 por ciento en comparación con motores de gasolina convencionales de una potencia similar.

“La nueva familia de motores de gasolina cuatro cilindros Ford EcoBoost que llegará en 2010, es un elemento clave de la estrategia Blueprint for Sustainability (Proyecto de

Sostenibilidad) de Ford Motor Company”, dijo John Fleming, presidente y jefe ejecutivo de Ford Europa.

“Creemos que estos motores ofrecerán a los clientes una atractiva alternativa a los motores diesel o híbridos, proporcionando unos consumos y un coste de propiedad altamente competitivos, junto con las prestaciones ágiles y la amplia gama de revoluciones que han convertido a los motores de gasolina en favoritos para tantos conductores”, añadió Fleming.

La gama inicial de motores cuatro cilindros Ford EcoBoost para la gama de productos de la compañía será lanzada en 2010 y utilizará la nomenclatura SCTi (inyección turbo de carga secuencial) para los modelos de serie. La gama comprenderá motores 1.6 para el nuevo Ford C-MAX y 2.0 para la gama de coches grandes de la marca.

Un avanzado motor adicional Ford EcoBoost de pequeña cilindrada será presentado más adelante para ampliar la gama de aplicaciones dentro de la gama de coches pequeños y medianos de Ford.

Además, Ford ha confirmado que su nuevo motor Ford EcoBoost 2.0 estará disponible a nivel global, ya que será lanzado en América del Norte en 2010 y verá su primera aplicación en un tracción trasera en el Ford Falcon, en Australia, a partir de 2011.

“Con el motor 2.0 cubriendo las aplicaciones de 200 CV o más, el motor 1.6 cubriendo la gama de 150-180 CV, y el motor de baja cilindrada cubriendo la demanda de motores en el segmento sub-130 CV, podremos ofrecer un motor Ford EcoBoost de alto rendimiento y bajo CO₂ para todas nuestras líneas de vehículos principales en Europa”, dijo Fleming.

Tres elementos críticos

Los ingenieros de motores han maximizado las mejoras en consumos y emisiones ofrecidas por los motores Ford EcoBoost al crear un nuevo sistema de combustión que combina los beneficios de tres elementos críticos: inyección directa de alta presión, turbocompresor avanzado y doble distribución independiente variable.

Mientras cada uno de dichos elementos tiene ventajas técnicas propias, el despliegue de los tres juntos conlleva unas prestaciones significativamente mejoradas y resulta en un proceso de combustión mucho más eficiente en toda la gama de revoluciones del motor.

Esto permite a la tecnología Ford EcoBoost ofrecer a los clientes muchos de los beneficios ofrecidos por los más modernos motores diesel, pero conservando el carácter de conducción y las ventajas en costes de un motor de gasolina.

Los beneficios primarios ofrecidos por el diseño del Ford EcoBoost incluyen:

- rendimiento de motor optimizado – consumos y emisiones de CO₂ reducidos hasta un 20 por ciento
- mayor disfrute al volante – buen par a bajas vueltas y buena respuesta en toda la gama de revoluciones
- cilindradas reducidas – prestaciones de motores grandes, pero con el tamaño, peso y consumo de motores mucho más pequeños

La tecnología presentada en los motores Ford EcoBoost aprovecha los conocimientos existentes sobre motores de gasolina, y ofrece a los clientes una alternativa más asequible para reducir las emisiones de carbono que los diseños híbridos o diesel equivalentes.

Optimizada eficiencia de motor

La reducción en consumos y emisiones de CO₂ conseguida por los motores Ford EcoBoost es el resultado de un sistema de combustión que quema el combustible de la forma más eficiente y limpia posible.

En su corazón está un sistema de inyección directa de alta presión que inyecta el combustible en cada cilindro en cantidades pequeñas y precisas a una presión de hasta 200 bares. El tamaño típico de las gotas es inferior a 0,02 mm, una quinta parte del diámetro de un cabello humano.

Comparado con la inyección de combustible convencional, la inyección directa produce una carga más fresca y más densa, ofreciendo mejores consumos y prestaciones. Como en

un motor diesel moderno, las inyecciones múltiples también son posibles por ciclo de combustión, lo cual mejora los consumos y las emisiones.

La distribución variable tanto en el árbol de admisión como en el de escape ayuda a los motores de cuatro cilindros Ford EcoBoost a optimizar el flujo de gases a través de la cámara de combustión a todas las velocidades del motor, mejorando la eficiencia y las prestaciones, particularmente en condiciones de carga parcial.

Mayor disfrute al volante

Para maximizar el disfrute del conductor, los motores Ford EcoBoost ofrecen el mismo par a bajas revoluciones que ha hecho tan populares a los diesel modernos, combinado con una respuesta refinada y rápida en toda la gama de revoluciones del motor.

Esto se ha conseguido con el uso de avanzada tecnología de turbo compresión, con rotores pequeños de baja inercia que giran por encima de las 200.000 rpm. Las turbinas se seleccionan cuidadosamente para asegurar que el par máximo se pueda conseguir a las 1.500 rpm o menos, con el mínimo tiempo de reacción posible cuando el conductor necesite una rápida aceleración en tráfico.

El beneficio de la refrigeración de la carga de la inyección directa juega un papel adicional en la mejora de prestaciones a bajas revoluciones. La distribución variable de válvulas mejora todavía más este aspecto a través de un efecto de ‘vaciado total’, que incrementa el flujo de aire por el motor y maximiza el par a bajas vueltas.

La meticulosa adaptación con el turbo asegura que los motores Ford EcoBoost mantengan su potencia y respuesta por encima de las 5.000 rpm, ofreciendo una gama de potencia mucho más amplia que en una unidad diesel típica.

Cilindrada reducida

Una ventaja clave de la filosofía Ford EcoBoost es la posibilidad de reducir la cilindrada del motor, para poder sustituir motores atmosféricos por otros mucho más pequeños sin sacrificar la potencia.

El aumento de prestaciones ofrecido por la sobrealimentación resulta en un aumento del 50 por ciento en par, así que hay una significativa oportunidad de reducir la cilindrada y seguir ofreciendo unos beneficios potenciales en prestaciones.

Las ventajas de reducir la cilindrada incluyen la mejora en eficiencia gracias a la reducción de fricciones internas, menos pérdidas de bombeo y disminución de peso, lo cual también favorece un calentamiento más rápido del motor. Esto ayuda a asegurar que el beneficio en consumo en condiciones reales de los motores Ford EcoBoost se produzca en todo tipo de condiciones, incluyendo tanto la conducción en ciudad como en autopista.

Avanzados diseños de motores

Los Ford EcoBoost 1.6 y 2.0 son motores de avanzado diseño, de elevada eficacia y peso ligero que han sido especialmente desarrollados a partir de la más moderna familia de motores cuatro cilindros de Ford.

Ambos motores están fabricados en aluminio, con culatas DOHC de dieciséis válvulas con doble distribución variable independiente. Los motores se han refinado para una máxima eficiencia de funcionamiento con un optimizado diseño del sistema de lubricación y la aplicación de revestimientos de baja fricción.

El avanzado diseño del sistema de combustión permite que los motores cumplan con los más estrictos requerimientos globales en cuestión de emisiones, incluyendo el estándar PZEV (vehículos de emisiones parciales cero) de California y las normas europeas Stage V.

Fabricación europea

La fabricación de los dos motores iniciales Ford EcoBoost para vehículos europeos se repartirá entre dos ubicaciones diferentes en la red de fabricación de motores de Ford. El 2.0 litros se producirá en la planta de motores de Valencia (España), mientras que el motor 1.6 se fabricará en la de Bridgend en el Reino Unido.

El futuro motor avanzado de pequeña cilindrada Ford EcoBoost se fabricará tanto en la planta de motores de Colonia en Alemania como en la nueva planta de motores de Craiova en Rumania.

Gama Mundial

La gama mundial de motores EcoBoost de Ford Motor Company, es el primer paso en el programa de sostenibilidad para ofrecer a corto plazo un elevado volumen de vehículos asequibles y eficientes a los clientes en todo el mundo.

En 2012 está previsto que la producción de motores EcoBoost en todo el mundo alcance la cantidad de 1,3 millones de unidades, de las cuales 750.000 se destinarán a los Estados Unidos, donde la disponibilidad de motores turbo diesel en vehículos de pasajeros está menos extendida. En 2013, Ford espera poder ofrecer motores EcoBoost en el 90 por ciento de su gama mundial.

La estrategia EcoBoost consiste en reducir la cilindrada de los motores de gasolina para consumir menos combustible, en combinación con el turbocompresor y otras tecnologías de motores para ofrecer una importante mejora en consumo con el par y la potencia de los motores grandes.

La revolución EcoBoost ya está en marcha en Norte América. Ford ha comenzado recientemente la producción del primer motor EcoBoost allí, lo que también supone la fabricación del primer motor de inyección directa y doble turbo en Norte América.

Este motor EcoBoost de 3.5 litros y 6 cilindros en V, ofrece una potencia parecida a la de un V8, pero con menor consumo y se ofrece en el nuevo Ford Taurus SHO de 370 CV y en los Ford Flex, Lincoln MKS y MKT de 2010 con 360 CV y 475 Nm de par respectivamente.

###

FORD FOCUS BEV PROTOTIPO: MOVILIDAD ELÉCTRICA SIN COMPROMETER EL TAMAÑO

- **Debut en Francfort del prototipo de automóvil con Batería Eléctrica basado en el Ford Focus**
- **El primer Ford europeo de pasajeros con Batería Eléctrica inicia el programa de pruebas de 2010**
- **Los prototipos Focus BEV formarán parte del programa de investigación del Reino Unido sobre Vehículos de Carbono Ultrabajo**
- **Potencial para otros selectos proyectos de ensayo en Europa**

En el Salón del Automóvil de Francfort de 2009, Ford Europa va a presentar el primero de una flota de prototipos de Vehículos de Batería Eléctrica (BEV) basados en el Ford Focus, especialmente desarrollados para participar el próximo año en la iniciativa de demostración 'Vehículos de Carbono Ultrabajo' que llevará a cabo el gobierno británico.

El programa de investigación busca probar la sostenibilidad de la tecnología para una potencial aplicación futura en la gama de coches de pasajeros de Ford Europa.

Un consorcio formado por Ford, Scottish and Southern Energy y la Strathclyde University utilizarán la flota de quince prototipos Ford Focus BEV y una infraestructura de carga en el centro y alrededores del distrito municipal de Hillingdon (Londres), desde principios de 2010. Los vehículos serán usados tanto por Scottish como por Southern junto con una serie de conductores residentes en Hillingdon que los evaluarán.

Esta nueva flota de demostración BEV se está desarrollando en parte con fondos públicos del Technology Strategy Board (TSB) del gobierno británico, que promueve los proyectos innovadores llevados a cabo por la industria que reduzcan el CO₂ y al mismo tiempo beneficien el sistema de transporte del país.

“La electrificación es un paso importante en la búsqueda por parte de Ford de ofrecer soluciones de movilidad más eficientes y sostenibles”, dijo John Fleming, presidente y jefe

ejecutivo de Ford Europa. “Y Ford espera con ilusión trabajar con sus socios de proyecto en el desarrollo de un mercado viable para los vehículos eléctricos en Europa”.

Los vehículos prototipo Focus BEV

El prototipo Focus BEV se basa en el actual Ford Focus europeo y utilizará un nuevo motor totalmente eléctrico, suministrado por el proveedor estratégico Magna. Esta tecnología se basa en la que se está desarrollando para la arquitectura de vehículos de la nueva generación global de coches Ford de tamaño C, que se lanzará en América del Norte en 2011.

Con el fin de evaluar si esta tecnología es adecuada a las condiciones de las carreteras y la conducción europeas, se está fabricando una flota de quince prototipos europeos del Focus BEV, que proporcionarán una movilidad local con emisiones cero sin limitar las necesidades del usuario y ofreciendo espacio para cinco pasajeros, un maletero práctico y otros atributos líderes en su clase que ya existen en el Ford Focus.

Bajo la piel de los prototipos Ford Focus hay un paquete de baterías de tecnología punta de ion-litio con una capacidad de 23kWh y un motor de tracción eléctrica de imanes permanentes de 100 kilovatios montado en el chasis. El BEV tendrá una autonomía de hasta 120 km y una velocidad máxima de hasta 136 km/h. La carga de las baterías necesitará entre 6 y 8 horas usando una toma de corriente normal de 230 voltios.

El prototipo incorpora componentes clave de la probada tecnología híbrida de Ford en América del Norte, incluyendo el sistema de control de climatización eléctrico. El compresor de aire acondicionado de alto voltaje es un elemento clave en el Ford Fusion Hybrid 2010, recientemente introducido en el mercado norteamericano.

El éxito de la cooperación que está permitiendo el desarrollo del programa británico también demuestra la posibilidad de considerar los ensayos de similares flotas de vehículos prototipo en otros países europeos.

“La electrificación es un elemento clave en el uso efectivo de los recursos y talentos globales de Ford”, dijo John Fleming, presidente y jefe ejecutivo de Ford Europa. “El

desarrollo de esta flota de prototipos Focus BEV es un paso importante en nuestro objetivo de ofrecer soluciones de movilidad más eficientes y sostenibles que sean asequibles y prácticas para nuestros clientes. Esperamos con ilusión trabajar con los diversos socios del proyecto para desarrollar una solución realista y un mercado viable para los vehículos eléctricos en el Reino Unido y Europa”.

Datos técnicos del Ford Focus BEV Prototipo	
Tecnología de batería	Ion Litio Tri-Metal
Capacidad batería	23 kWh
Tiempo de carga	6-8 horas (red de 230 V)
Motor eléctrico	Motor de imán permanente
Potencia máxima	100 kW
Par máximo	320 Nm
Velocidad máxima	136 km/h
Autonomía	120 km

###

EL NUEVO Y FRUGAL FORD FOCUS ECONETIC UTILIZA EL SISTEMA AUTO-START-STOP PARA CONSEGUIR 99G/KM DE CO₂ Y UN CONSUMO DE 3,8 LITROS A LOS 100 KM

- **La nueva generación del Focus ECONetic 5 puertas para 2010 con el sistema opcional Auto-Start-Stop de Ford consigue unas emisiones medias de CO₂ de 99 g/km y un consumo de 3,8 litros a los 100 km**
- **Primer modelo de producción de Ford Europa con las nuevas tecnologías ecológicas, incluyendo el sistema Auto-Start-Stop, la Smart Regenerative Charging (Carga Regenerativa Inteligente), el Ford Eco Mode y FEAD de Baja Tensión**
- **Las versiones Focus ECONetic 5 puertas y familiar, aún sin el sistema opcional Ford Auto-Start-Stop, consiguen 104 g/km.**
- **Nueva gama Focus ECONetic disponible desde principios de 2010**

En el Salón del Automóvil de Francfort de 2009 Ford Europa va a presentar un nuevo paso en su estrategia Ford ECONetic de bajo CO₂, el supereficiente nuevo Focus ECONetic 2010.

Los modelos exclusivos Ford ECONetic de Fiesta, Focus, Mondeo y Transit ya se han establecido como alternativas creíbles para los clientes que priorizan la circulación con bajas emisiones de carbono y altos niveles de eficiencia del consumo. El nuevo modelo para 2010 lleva esta fórmula todavía más lejos al combinar la nueva tecnología con detalles ingeniosos para ofrecer el Focus ECONetic más eficiente creado hasta la fecha.

Tecnología eficiente

El nuevo Focus ECONetic de 5 puertas presenta un nuevo sistema opcional **Ford Auto-Start-Stop** que se pre-estrenó en el Ford iosis MAX Concept en el Salón de Ginebra de 2009. Tanto si el coche monta dicho sistema como si no, el Focus ECONetic cuenta con la **Smart Regenerative Charging** (Carga Regenerativa Inteligente) y **Low Tension FEAD** (Correas y Poleas de Baja Tensión en el vano motor), tecnologías que llegan a la gama de productos de Ford Europa por vez primera, y que se combinan para ofrecer menores

emisiones y mejores consumos y allanar el camino para futuras motorizaciones de la marca del óvalo azul.

La potencia sigue surgiendo del probado y fiable motor **Duratorq TDCi 1.6** de 109 CV (80 kW) con Filtro de Partículas Diesel recubierto (cDPF) de serie. Las emisiones de CO₂ para el coche equipado con Auto-Start-Stop bajan hasta los 99g/km, con un consumo combinado de 3,8 litros/100 km y unas emisiones de 104g/km para el Focus ECONetic de serie.*

El nuevo Focus ECONetic es también el primer vehículo en presentar el sistema **Ford Eco Mode** de serie. Un nuevo sistema de información para el conductor, el Ford Eco Mode, ayuda a educar al conductor para mejorar los consumos en conducción real, beneficiando así tanto a su bolsillo como al medio ambiente.

“Para conseguir estas impresionantes cifras, combinamos el probado enfoque del modelo original del Focus ECONetic con todavía más mejoras en detalles y nuevas tecnologías”, dijo el Dr. Thilo Seibert, director de Tecnologías CO₂ de Ford Europa. “El nuevo Focus ECONetic es particularmente significativo ya que allana el camino para implementar algunas de estas tecnologías en nuestra principal serie de vehículos en el futuro próximo”.

Sistema Auto-Start-Stop de Ford

El nuevo Focus ECONetic 5 puertas es el primer Ford europeo en ofrecer un nuevo sistema Ford Auto-Start-Stop, que combina un sistema automático de arranque-parada del motor con los sistemas de carga regenerativa inteligente y avanzada gestión de batería.

El sistema Ford Auto-Start-Stop apaga automáticamente el motor cuando el vehículo está al ralentí –por ejemplo, en un semáforo– y lo vuelve a encender cuando el conductor quiere arrancar, ahorrando el combustible malgastado cuando el vehículo está parado.

El sistema puede reducir el consumo y las emisiones de CO₂ hasta un cinco por ciento en condiciones de conducción mixta. En un ambiente urbano y tráfico denso con frecuentes paradas, el ahorro puede aumentar hasta un 10 por ciento.

El nuevo avanzado sistema Ford Auto-Start-Stop ha sido cuidadosamente diseñado con el confort del cliente en mente, y para ofrecer un consistente funcionamiento de arranques y paradas suaves, silenciosas y sin saltos, que no requieran cambios en el comportamiento del conductor.

Cuando se apaga el motor, la unidad de control electrónico prepara inmediatamente los sistemas del motor para volver a arrancar al instante. Un sistema integrado detecta cuando el conductor realiza una acción que señala la intención de arrancar, como quitar el pie del pedal de freno o apretar el acelerador o el embrague.

Tan pronto como el conductor se prepara para arrancar, el motor se pone en marcha silenciosamente y casi al instante: el sistema tarda sólo 0,3 segundos en arrancar el motor. El proceso es casi imperceptible y tiene lugar antes de terminar la selección de la marcha.

Para soportar el aumento de arrancadas del motor, el motor de arranque se ha mejorado con un motor eléctrico de altas prestaciones y un mecanismo de engranaje de los piñones más resistente, con reducidos niveles sonoros.

Se requiere una avanzada tecnología de batería para asegurar que la batería principal del vehículo soporta los frecuentes ciclos de carga-descarga con el sistema de arranque-parada.

Carga Regenerativa Inteligente

El nuevo Focus ECONetic también hace uso de tecnologías avanzadas para asegurar que la batería se mantenga cargada de la forma más eficiente.

El sistema de Carga Regenerativa Inteligente incrementa la potencia del alternador cuando el vehículo frena o desacelera. Esto convierte la energía cinética del vehículo en energía eléctrica sin tener que usar combustible adicional.

La corriente eléctrica ‘gratis’ se utiliza para recargar la batería y así poder ser usada por los sistemas eléctricos en un momento posterior, que podría ser cuando el motor se para durante una fase de detención, pero también cuando el generador está operando en un modo menos eficiente.

La batería tiene un avanzado sistema de gestión que controla continuamente su estado y se comunica con el sistema Ford Auto-Start-Stop, para que la carga regenerativa pueda cargar la batería de forma óptima. El sistema start-stop sabe cuanta carga de batería hay disponible, así que puede dejar el motor en funcionamiento si la batería no tiene un nivel suficiente de carga.

FEAD de baja tensión

Siempre ha sido un elemento integral del enfoque Ford ECONetic el controlar las fuentes potenciales de fricción y encontrar soluciones innovadoras para hacer que todo funcione de una forma aún más eficiente. La tecnología Low Tension FEAD (Front End Accessory Drive) es el último ejemplo que lo refuerza.

Un anclaje de alternador y una polea de nuevo diseño permiten que la tensión de la correa de los accesorios del motor sea menor sin causar problemas que normalmente se relacionarían con correas flojas, como un mayor desgaste de la misma correa o de los cojinetes del alternador, junto con mayores niveles sonoros.

El beneficio de dichos cambios es claro: con la correa a una menor tensión, la fricción del sistema completo se reduce y menos fricción conduce a un menor consumo de combustible.

Tecnología mejorada para el motor Duratorq TDCi

Para el Ford Duratorq 1.6 TDCi se diseñaron nuevos inyectores, mientras que se revisó el sistema de admisión y se montó un sensor de oxígeno en el sistema de escape. El sistema de gestión de motor se recalibró y se añadió un Filtro de Partículas Diesel recubierto (cDPF). El proceso de filtrado no requiere el uso de aditivos.

Además, se han revisado las relaciones de cambio para la caja manual Ford Durashift de 5 velocidades, ofreciendo una relación más larga para las marchas tercera, cuarta y quinta, lo cual disminuye las revoluciones del motor y la rumorosidad del mismo.

Nuevo Ford Eco Mode

El nuevo Focus ECONetic también extiende su atención al factor humano.

Los conductores del nuevo Ford Focus ECONetic no solamente se beneficiarán de un nuevo hardware de tecnología destinado a unos menores consumos, sino también de la introducción de un software inteligente, centrado en el conductor.

En Ford tenemos mucha experiencia en las técnicas de conducción ecológica usadas para conseguir una economía de consumo real”, explicó el Dr. Seibert. “El nuevo sistema Ford Eco Mode es una aplicación de software que se añade al panel de instrumentos para darle al conductor consejos útiles y realistas de conducción ecológica”.

Este sistema monitoriza los parámetros principales relevantes para un consumo de combustible óptimo que puedan ser influenciados de forma activa por una alteración del comportamiento al volante. Dichos parámetros incluyen los cambios de marcha, la anticipación (conducir de la forma más consistente y suave posible) y la conducción en autopista (conducir con la velocidad más eficiente en autopistas y carreteras secundarias). Además, el sistema considera el porcentaje de viajes cortos con el motor frío.

Como resultado de este proceso de control, el Ford Eco Mode genera un perfil de conductor con un programa de resultados para dichos parámetros de conducción, y ofrece información sobre cómo mejorar el consumo a largo plazo. Este proceso continuado se puede traducir en consejos al conductor que pueden ayudar a sacar lo mejor de la tecnología del vehículo.

"El Ford Eco Mode realmente ayuda a convertirte en un conductor ecológico”, puntualizó el Dr. Seibert. “Nos ha sorprendido la respuesta positiva sobre el sistema de los clientes en los tests iniciales. Los clientes nos han dicho que han disfrutado activamente explorando una disciplina nueva y muy moderna: ¡ahorrar combustible!”.

La experiencia Ford ECONetic

Las nuevas tecnologías añadidas a la segunda generación del Ford Focus ECONetic complementan y se suman a la frugalidad en los consumos del modelo original.

Para mejorar la aerodinámica, el Focus ECONetic se ha bajado hasta 10 mm delante y 8 mm detrás, mientras que las áreas exteriores de la parrilla frontal montan placas ciegas en la

superficie interior que contribuyen a su favorable Cx (coeficiente de penetración aerodinámica) de 0,31. El coche aprovecha plenamente los neumáticos de nueva generación Michelin Energy Saver 195/65R15 para reducir la resistencia a la rodadura.

Otra medida para reducir la fricción que ya existía en el Focus ECONetic original es el uso de un aceite de transmisión de baja viscosidad desarrollado por BP, socio en energía de Ford. Los beneficios del uso de este aceite en el Focus ECONetic fueron inmediatamente claros, así que Ford lo introdujo como aceite de transmisión estándar para todos los coches de los segmentos C y CD equipados con transmisión manual y volante de inercia de doble masa.

La reducción en el consumo de energía se combina con la eficiencia del sistema de dirección electro hidráulico EHPAS del Focus y subraya el hecho que cambios aparentemente menores pueden producir un importante beneficio en términos de consumo. Al recalibrar las prestaciones sin carga de la bomba eléctrica del servo, el consumo de aceite se redujo lo suficiente para ofrecer una reducción notable de consumo de combustible.

El nuevo Focus ECONetic 2010 equipado con Auto-Start-Stop estará disponible solamente como modelo de 5 puertas en algunos mercados europeos a partir de principios de 2010.

La alternativa versátil: Nuevo Focus ECONetic 104 g/km

Con tal de ofrecer una versatilidad aún mayor también a los clientes del ECONetic preocupados por los costes en muchos mercados que no quieran superar las barreras fiscales locales, Ford lanzará también versiones adicionales del coche sedán y 5 puertas del nuevo Focus ECONetic sin el sistema Auto-Start-Stop integrado.

Disponible con el motor Duratorq TDCi 1.6 con Filtro de Partículas Diesel recubierto (cDPF) de serie tanto en las variantes de 90 CV (66kW) como en las de 109 CV (80kW) y en una gama de carrocerías sedán y 5 puertas, estas versiones ofrecen toda la gama de lo último en tecnología Focus ECONetic, con la única excepción de la función start-stop.

Incluso sin el Ford Auto-Start-Stop, las emisiones medias de CO₂ son de solamente 104g/km y el consumo es de sólo 4,0 litros/100 km*.

"Desde el principio del proyecto ECONetic de Ford ha habido la clara intención de ofrecer a nuestros clientes unas Ecotecnologías asequibles, y también allanar el camino para que esas tecnologías se pudieran integrar en los programas de nuestros vehículos principales", concluye el Dr. Seibert. "Con su nueva y completa configuración, el nuevo Focus ECONetic ofrece exactamente lo que hace falta: versatilidad, lo último en tecnología de nivel y, sin importar la versión, unas excelentes cifras de CO₂ y consumos. Ahora le toca elegir al cliente y, sea cual sea su elección, será una elección verde".

**Nota: Las cifras de consumos citadas se basan en la Directiva Europea sobre Consumo de Combustible EU 80/1268/EEC y diferirán de los resultados en ciclos de conducción sobre consumo en otras regiones del mundo. Los datos se refieren al Focus con carrocería de 5 puertas.*

El nuevo Ford Focus EONetic			
Versión	Focus EONetic con Ford Auto-Start-Stop (modelo cinco puertas)	Focus EONetic (modelo cinco puertas o sedán)	Focus EONetic (modelo cinco puertas o sedán)
Potencia máxima (CV/kW)	109 / 80	109 / 80	90 / 66
Par máximo (Nm)	240	240	215
Emisiones CO ₂ (g/km)	99	104	104
Consumo combustible* (litros/100 km)			
Urbano	4,5	5,0	5,0
Extra Urbano	3,4	3,4	3,4
Combinado	3,8	4,0	4,0
Vel. máx km/h			
	191	191	182
* Todas las cifras de emisiones CO ₂ en g/km y de consumo a partir de tests aprobados oficialmente de acuerdo con la directiva de la Comunidad Europea 93/116/EC. Las cifras de consumos citadas se basan en la Directiva Europea sobre Consumo de Combustible EU 80/1268/EEC y diferirán de los resultados en ciclos de conducción sobre consumos de combustible en otras regiones del mundo.			

Nota: Esta información refleja especificaciones preliminares y era correcta en el momento de su impresión. Sin embargo, la política de Ford es de continuo desarrollo de sus productos. La compañía se reserva el derecho de cambiar estos detalles en cualquier momento sin previo anuncio.

###

PEQUEÑAS MARAVILLAS: EL KA Y EL FIESTA POTENCIAN LAS VENTAS DE FORD Y LA DEMANDA DE LOS CLIENTES EN UN ENTORNO DIFÍCIL

- **El Fiesta es el segundo coche más vendido en Europa y el más vendido en la zona Euro 19**
- **Toda una nueva serie de mejoras de estilo y personalización se incluyen en las gamas Fiesta y Ka bajo el programa Ford Individual**
- **El Nuevo Fiesta WRC confirma su participación en competición en 2011**

A pesar de las difíciles condiciones económicas de 2009, Ford Europa ha incrementado su cuota de mercado de forma progresiva durante el año, a medida que los clientes se han visto atraídos hacia los pequeños coches estrella de la marca, los nuevos Ford Ka y Fiesta.

Las valoraciones positivas en la prensa, la regularidad con que han llegado premios desde la industria y desde los lectores de las revistas de automoción, los altos niveles tecnológicos y los planes renove de los gobiernos en regiones europeas clave han contribuido al éxito de los dos nuevos modelos.

“Los datos demuestran que Ford ha presentado los coches adecuados en el momento adecuado, ya que muchos clientes han decidido optar por vehículos más pequeños durante las difíciles condiciones económicas”, dijo Ingvar Sviggum, vicepresidente de Marketing, Ventas y Servicio de Ford Europa. “Además, los incentivos de los planes renove de muchos mercados europeos han permitido que personas que probablemente nunca habían comprado un coche nuevo tomaran esa decisión, y los nuevos Ka y Fiesta han demostrado ser la elección ideal”.

“Tanto el Ka como el Fiesta ofrecen una gama de equipamientos y tecnologías de coche grande, magníficos consumos y bajas emisiones en una amplia gama de eficaces motores diesel y gasolina, así como dinámicas de conducción líderes en sus clases”, añadió Sviggum. “Combinando dichos atributos con la extensa red de concesionarios y servicios de Ford en Europa, e iniciativas como el programa de personalización de vehículo Ford Individual, que permite que los clientes personalicen su coche todavía más, se ve claramente por qué el Ka y el Fiesta han tenido tanto éxito este año”.

Datos sobre el Fiesta

- **El nuevo Ford Fiesta es el modelo con este nombre que más rápidamente ha incrementado sus ventas desde el lanzamiento**

El vehículo número 250.000 salió de la línea de montaje sólo nueve meses después de su lanzamiento.

- **El Fiesta es el segundo modelo más vendido de Ford en Europa**

Desde el lanzamiento del primer Fiesta en 1976, se han vendido más de 12 millones de unidades en todo el mundo.

- **Éxito de ventas del Fiesta**

El Fiesta es el segundo coche más vendido en Europa y el Ford más vendido en los 19 mercados Euro. A finales de la primera mitad de 2009 se habían vendido cerca de 300.000 coches Fiesta en Europa desde su lanzamiento en otoño de 2008.

- **Nueva furgoneta Fiesta ECONetic**

Desde el inicio de su producción en agosto hay una nueva furgoneta Fiesta ECONetic; la furgoneta más económica de Ford puede recorrer 100 kilómetros usando solamente 3,7 litros de combustible en el ciclo combinado de la Comunidad Europea. Esta impresionante cifra de consumo se combina con unas emisiones de CO₂ líderes en su clase de solamente 98 g/km, lo cual convierte al Fiesta ECONetic Van en el vehículo comercial con el CO₂ más bajo tanto en su segmento como en la gama europea de Ford.

**Las cifras de consumo citadas se basan en la Directiva Europea sobre Consumo de Combustible EU 80/1268/EEC y pueden diferir de los resultados en ciclos de conducción sobre consumos en otras regiones del mundo*

- **El Fiesta se hace global**

A partir de enero de 2009, la fabricación del Fiesta en Colonia se vio complementada cuando las instalaciones de fabricación de Ford en Valencia comenzaron también a fabricar el Fiesta. Los Fiesta fabricados en Colonia se están exportando ahora a Sudáfrica, Australia y Nueva Zelanda.

Para seguir con sus credenciales globales y cumplir su demanda y producción a nivel mundial, el Fiesta también se construye en Nanjing, donde se fabrican los modelos cinco puertas y cuatro puertas de tres volúmenes. China es el primer mercado en introducir el Fiesta cuatro puertas. Pero la de China no será la única ubicación de producción asiática, dado que las instalaciones comunes de Ford y Mazda en Tailandia, Auto Alliance, comenzarán el montaje del nuevo modelo el próximo año.

El Fiesta para el mercado norteamericano se fabricará en Cuautitlán (Méjico) en dos estilos de carrocerías: un dos volúmenes deportivo y un utilitario de tres volúmenes. Las ventas en América del Norte comenzarán en 2010.

- **El Fiesta en el automovilismo deportivo**

A partir de 2011 la generación actual de vehículos World Rally Car será reemplazada por una categoría “Súper 2000”. El nuevo coche WRC de rallyes se basará en el Ford Fiesta de serie.

Además, en mayo se presentó un nuevo Ford Fiesta R2 de rallyes. Diseñado para sustituir al laureado Fiesta ST Grupo N de rallyes, el nuevo vehículo está destinado a los competidores de la popular serie Fiesta SportTrophy, además de los campeonatos nacionales de rallyes.

Un Fiesta Rallycross basado en el coche de serie, preparado por Motor Sport Evolution, se inscribió en la famosa carrera ‘Pikes Peak’ de Colorado. Conducido por el doble Campeón del Mundo de Rallyes, Marcus Grönholm, el Fiesta entró segundo en la categoría ‘Unlimited Class’ y marcó el quinto tiempo de la general en la carrera en cuesta Pikes Peak International Hill Climb de Colorado Springs (USA). Su tiempo de 11 minutos y 28,963 segundos sobre un recorrido de 12,4 millas y 156 curvas, le supuso a Grönholm el honor de ser el ‘Rookie del Año’ de Pikes Peak.

- **22 premios para el Fiesta, incluyendo el prestigioso premio de diseño RED DOT**

Muchos premios ganados recientemente, con frecuencia otorgados por observadores y accionistas de la industria, están encontrando nuevo terreno de cultivo para Ford, con

reconocimientos específicos por parte de grupos de diseño de carrocería y de conductores. El diseño del Fiesta ha sido reconocido recientemente en Alemania con el prestigioso Premio al Diseño de Producto Internacional por parte de Red Dot, uno de los más grandes programas de reconocimiento de diseño.

- **Crecientes opciones de motores: Euro Stage V Duratec y LPG**

El Fiesta cuenta ahora con un motor Duratec 1.25 y es el primero accesible a los clientes del Fiesta con Euro Stage V. De cumplimiento obligado para los vehículos de nueva matriculación a partir del 1 de enero de 2011, la disponibilidad de este motor en la gama Fiesta significa que los clientes que lo elijan pueden anticiparse más de un año a la normativa.

Para los que busquen motorizaciones alternativas, ahora también hay un Fiesta que consume gas licuado GLP. Los clientes de Alemania, Italia y los Países Bajos, donde la infraestructura necesaria está instalada, pueden encargar ya este Fiesta con combustible alternativo.

- **Nueva tecnología Mobile Navigation disponible para los clientes Fiesta**

Los nuevos modelos Fiesta se pueden beneficiar de la nueva tecnología Mobile Navigation de Ford, que permite al conductor utilizar un ‘teléfono inteligente’ (un teléfono móvil equipado con el sistema operativo Symbian Series 60) para disponer de la función de navegación móvil por satélite. El sistema desarrollado por Ford para el Fiesta utiliza las funciones Bluetooth®, conectividad por control de voz y conector USB para conectarse con el teléfono. El sonido se reproduce en el sistema de altavoces del coche y la guía de cruce a cruce se presenta en la parte superior del panel de instrumentos. Basta con marcar la casilla ‘navegación móvil’ al encargar el coche en el concesionario para especificar este equipamiento.

La compatibilidad con los teléfonos móviles y los detalles de la gama de Ford en las que el sistema está disponible se pueden consultar en la página web exclusiva www.ford-mobile-connectivity.com

Datos del Ka

- **Éxito de ventas del Ka**

En junio de 2009, Ford vendió 9.800 modelos Ka, un aumento de 4.100 unidades con respecto a junio del año anterior, y ha entregado más de 51.300 unidades a los clientes de Ford desde el lanzamiento del modelo a principios de 2009; esto representa la mejor cifra de ventas del Ka desde 2003.

Cerca del 60 por ciento de todos los modelos Ka vendidos lo son en el acabado superior Titanium.

- **Personalización Ka**

La gama Ka incluye tres distintivos modelos de gran elegancia dentro del programa de estilo Individual. Los modelos Ka con personalización Individual –Tattoo, Grand Prix y Digital – ya se han vendido en su totalidad para 2009.

- **Ka, ganador de premios y marcador de tendencias**

El nuevo Ford Ka ha ganado sus propios premios, incluyendo el premio Trend Award 2009. Otras nominaciones de la categoría, votadas por los lectores de la revista alemana de estilo de vida *Joy*, incluyeron bebidas y obras de arte.

El anuncio de televisión del Ford Ka que se emitió en toda Europa a partir de enero creó tal revuelo entre los entusiastas del Ka que Universal Records, en colaboración con Ford, recibió la petición en julio de poner a la venta la banda sonora exclusiva compuesta para su campaña de lanzamiento en televisión. La canción es la primera que se ha publicado de ‘The Tease featuring Megan Wyler’ y la demanda que generó es la última demostración de hasta qué punto los medios relacionados con el Ka está atrayendo a nuevos usuarios de Internet.

El Fiesta también tiene un programa de exclusivas opciones de estilo Individual; los interiores de piel de alta calidad se ven complementados por elementos de diseño exterior aplicables a los modelos Sport tres puertas o Titanium. Incluso sin optar por el estilo Individual, cerca de la mitad –el 45 por ciento– de los clientes Fiesta han encargado los modelos de las series superiores Titanium.

Los Ford Ka y Fiesta están demostrando ser propuestas convincentes para los propietarios de coches pequeños. La herencia de la marca Ford, unida al alabado diseño *kinetic design*, ofrece a los conductores un coche de conducción divertida en un paquete de gran clase. Con el nivel de emisiones más bajo de la gama Ford y un bajo consumo, igualan a los coches mayores de Ford en sus niveles de calidad de conducción. Los altos niveles de equipamiento de serie y una serie de opciones tecnológicamente avanzadas ofrecen a los nuevos clientes una atractiva experiencia de relación calidad-precio. Los fuertes valores residuales y los seguros de bajo coste se suman al atractivo del Ka y el Fiesta.

“Reconocemos el impacto positivo de los planes renove nacionales de la industria de toda Europa pero, dada la debilidad creciente del mercado, es muy importante que dichos planes se prolonguen e incluso expandan hasta que se haya recuperado suficientemente la demanda subyacente de nuevos vehículos”, dijo recientemente Ingvar Sviggum, vicepresidente de Marketing, Ventas y Servicio de Ford Europa. “Dado el clima económico actual, es un buen momento para haber introducido no sólo uno, sino dos coches pequeños y de bajo consumo; el nuevo Fiesta y el nuevo Ka”.

El Salón del Automóvil de Francfort presentará una variedad de modelos Ka y Fiesta. Los modelos Ka incluyen el Grand Prix y el Digital con elementos de estilo Individual. La gama Fiesta del stand de Ford incluye el Fiesta ECONetic, junto con modelos equipados con el nuevo sistema Mobile Navigation.

Habrá también un Fiesta de tres puertas con carrocería en Hot Magenta y diseño interior del programa Individual y el nuevo motor Duratec 1.25 Euro Stage V.

###

FORD EXTIENDE LOS MOTORES EURO V A TODA LA GAMA

- Los motores Euro Stage V disponibles desde los modelos pequeños a los grandes y lujosos
- 14 nuevas combinaciones de vehículo/motor cumplen las normas Euro Stage V
- Total disponibilidad a partir de septiembre de 2009

Ford Europa ofrecerá pronto una amplia gama de motores que cumplirán con las futuras normas sobre emisiones Euro Stage V en toda su gama de productos, desde los coches pequeños a los grandes modelos de lujo.

A partir de su fabricación en agosto de 2009, un total de ocho combinaciones de vehículo/motor con transmisión manual para las gamas Fiesta, Focus y C-MAX cumplirán con los requerimientos de esta normativa, a los que seguirán en septiembre los motores Stage V para las gamas Focus Coupé-Cabriolet, Mondeo, S-MAX y Galaxy.

La gama de coches Stage V es la siguiente:

A partir de agosto 2009:	Tipo de combustible	Cilindrada cc	Potencia	CO₂ g/km
Fiesta 3 y 5 puertas				
1.25 Duratec	Gasolina	1.242	60 CV	127
1.25 Duratec	Gasolina	1.242	82 CV	133
Focus 3, 4 y 5 puertas, familiar				
1.6 Duratec	Gasolina	1.596	100 CV	159
2.0 Duratec	Gasolina	1.999	145 CV	169
1.6 Duratorq TDCi con cDPF*	Diesel	1.560	90 CV	119
1.6 Duratorq TDCi con cDPF*	Diesel	1.560	109 CV	119
Focus Coupé-Cabriolet				
1.6 Duratec	Gasolina	1.596	100 CV	169
2.0 Duratec	Gasolina	1.999	145 CV	179
C-MAX, Compact MAV				
1.6 Duratec	Gasolina	1.596	100 CV	164
2.0 Duratec	Gasolina	1.999	145 CV	171

* no se aplica a las versiones ECONetic

A partir de septiembre 2009:	Tipo de combustible	Cilindrada cc	Potencia	CO₂ g/km
Focus Coupé-Cabriolet				
1.6 Duratec	Gasolina	1.596	100 CV	169
2.0 Duratec	Gasolina	1.999	145 CV	179
Mondeo 4 y 5 puertas, familiar				
2.0 Duratec	Gasolina	1.999	145 CV	184
S-MAX, Sport MAV				
2.0 Duratec	Gasolina	1.999	145 CV	189
Galaxy, Compact MAV				
2.0 Duratec	Gasolina	1.999	145 CV	189

Además de estos tres coches, el nuevo Ford Transit ECONetic (Duratorq TDCi 2.2, 115 CV, emisiones medias de CO₂ de 189 g/km) también cumple con las normas Stage V al montar el cDPF opcional (Filtro de Partículas Diesel revestido).

Todas estas combinaciones de vehículo/motorización se fabricarán para cumplir con las estrictas regulaciones sobre emisiones que se requerirán legalmente para los vehículos de nueva matriculación a partir del 1 de enero de 2011.

Graham Hoare, director ejecutivo de Desarrollo de Motores de Ford Europa, dijo: “La prontitud en la realineación de nuestra gama de motores ofrece a nuestros clientes la oportunidad de comprar ahora mismo un vehículo que cumple las normas de 2011 con más de un año de antelación, y al mismo tiempo les permite aprovechar los futuros incentivos en impuestos para los vehículos que cumplan con la normativa Stage V”.

###

FORD AMPLÍA SU PARTICIPACIÓN EN EL WRC CON UN NUEVO ACUERDO DE DOS AÑOS CON M-SPORT

- **Ford Europa proseguirá con su exitoso programa de WRC en 2010 y 2011**
- **La asociación con M-Sport continúa junto con el apoyo de BP y Abu Dhabi**
- **Se mantiene la formación de pilotos Mikko Hirvonen / Jarmo Lehtinen y Jari-Matti Latvala / Miikka Anttila**

Ford Europa ha confirmado su compromiso con el Campeonato del Mundo FIA de Rallyes al anunciar que continuará con su participación oficial en el mismo durante las dos próximas temporadas. Ford, de nuevo junto con su socio M-Sport, proseguirá con su exitoso programa en 2010 y 2011.

El Ford Focus RS World Rally Car, que alcanzó el título mundial de Constructores en 2006 y 2007, participará de nuevo en el campeonato de la próxima temporada. En 2011, el equipo cambiará al completamente nuevo Ford Fiesta S2000, basado en el popular Fiesta, uno de los modelos más vendidos de Europa.

El equipo mantendrá su actual formación de pilotos, los finlandeses Mikko Hirvonen/Jarmo Lehtinen y Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila. Los actuales socios del equipo, BP y Abu Dhabi, también continuarán apoyando a la formación.

Ford tiene una larga tradición de éxitos en los rallyes. Con más de 70 rallyes ganados en el Campeonato del Mundo y un record de puntos obtenidos de forma continuada, Ford es una de los equipos de mayor éxito en la modalidad.

El presidente y jefe Ejecutivo de Ford Europa, John Fleming, ha subrayado el fuerte interés de ambas partes por continuar: "Hemos trabajado conjuntamente con Malcolm y M-Sport para alcanzar este acuerdo. Nuestro anuncio es importante porque remarca el compromiso que compartimos de mantener la posición prominente de Ford en el mundo del motor a nivel global. Este renovado compromiso tiene su base en la excelente relación que existe con Malcolm Wilson y la dedicación de su extraordinario equipo".

"El WRC es la competición automovilística más dura para vehículos basados en la producción en serie y estamos encantados de ampliar nuestra participación en el mismo. Pienso que nuestros éxitos en el WRC y en otras disciplinas del deporte del motor proporcionan a los empleados de Ford la oportunidad de sentirse orgullosos de la compañía para la que trabajan. Espero que compartan mi orgullo durante los próximos años al ver en todo el mundo a los vehículos de Ford en el podio de ganadores", añadió.

Ian Slater, Vicepresidente de Comunicación y de Asuntos Públicos de Ford Europa, comenta: "Todos en Ford estamos orgullosos de nuestra larga herencia en el deporte del motor, y orgullosos también de los éxitos que hemos logrado en el WRC, particularmente de nuestros títulos mundiales de 2006 y 2007. Este nuevo compromiso con Malcolm en el WRC evidencia que estamos ávidos de obtener más éxitos".

"Así como el Campeonato del Mundo de Rallyes es importante para Ford, también entendemos lo importante que es para el deporte la continuada participación de nuestra marca en el WRC. Todos están trabajando duro para hacer que el mundo de los rallyes internacionales sea cada vez más atractivo para los fabricantes, para la prensa y para el público, y tenemos confianza plena en que todo ello incrementará los beneficios para Ford y atraerá a más competidores en los próximos años", añadió.

Gerard Quinn, Gerente de Motorsport de Ford Europa, ha comentado también el reciente anuncio: "La participación de Ford en el WRC está dirigida a mostrar los atributos de nuestros productos de carretera y para enviar un claro mensaje al público desde un ambiente altamente competitivo. El WRC ofrece una exposición global y nuestra continuidad en el campeonato no sólo es beneficioso para Ford sino también para el deporte en general".

"El WRC ha realizado últimamente grandes progresos, particularmente al reducir los costes de participación y confirmar nuevos requisitos técnicos para un largo plazo con los que conseguir la tan necesaria estabilidad para los fabricantes. Creemos que con la ayuda de estos cambios el campeonato se beneficiará de una exposición mediática más amplia y global que conducirá a que otros fabricantes sigan nuestros pasos en los próximos dos años", ha dicho Quinn.

El director general de M-Sport y director del equipo BP Ford Abu Dhabi, Malcolm Wilson, ha dicho estar “encantado de proseguir nuestra relación con Ford. El anuncio es un voto de confianza adicional en M-Sport y muestra la importancia que para Ford tiene el WRC”.

"Tenemos una formación de pilotos joven y dinámica que continúa adquiriendo experiencia y madurez. El Focus RS WRC ha mostrado su competitividad, su dureza y su fiabilidad al mismo tiempo que tenemos la infraestructura adecuada en nuestra base de Dovenby Hall para convertir el Fiesta S2000, con el apoyo de Ford, en un coche capaz de presentar batalla a nuestros rivales en 2011. No estamos en el WRC sólo por diversión, estamos ahí para luchar por los títulos y haremos todo lo posible para ganar”.

"Durante 2010 y 2011 esperamos mantener una presencia significativa de Ford en los parques de asistencia del WRC, tanto por los coches oficiales del equipo como también por la presencia de nuestros clientes", añadió Wilson.

###

EL PROGRAMA FORD INDIVIDUAL COMPLETA LAS EXIGENCIAS DE LOS CLIENTES DE COCHES DE ALTO NIVEL

- **Más de 45.000 clientes han escogido 'Ford Individual'**
- **El programa de personalización de vehículos Ford está disponible en cada segmento**
- **Calidad superior con un alto nivel de acabados personalizados**
- **La gama de opciones de estilo para exterior e interior complementa los modelos populares de gama alta**
- **Todos los modelos Ford expuestos en el Salón del Automóvil de Francfort estarán disponibles con estilo Individual**

Desde su lanzamiento en 2007, más de 45.000 propietarios de automóviles Ford han escogido paquetes de estilo de personalización 'Ford Individual', programa que está demostrando su popularidad entre el creciente número de clientes que compran los modelos de la compañía de las gamas más altas.

"Estamos comprobando que más clientes que nunca optan por los modelos de series altas de nuestra gama recientes, para a continuación buscar las opciones de estilo que les permitan personalizar aún más su vehículo", dice Bernhard Mattes, vicepresidente europeo de la División de Servicio al Cliente de Ford Europa. "Por ejemplo, más del 40 por ciento de todos aquellos que han comprado un Fiesta, eligen las versiones Ghia o Titanium, mientras que sólo el 3 por ciento lo hacía en el modelo anterior. Esto demuestra claramente que mientras muchos clientes escogen vehículos más pequeños, no por ello están dispuestos a sacrificar el estilo, las características y el equipamiento, y ahí es donde encaja Ford Individual".

Desde 2007, Ford Europa está ofreciendo una gran variedad de características y opciones de estilo dentro de su programa 'Ford Individual'. Dicho programa está actualmente disponible para los clientes en siete de los modelos de la gama de coches de pasajeros más premiada de la compañía, ofreciendo a sus clientes una gama de lujo con características

interiores y exteriores a la medida, incluyendo acabados de calidad superior en los asientos de piel, difusores aerodinámicos y llantas pintadas con acabados de color especiales.

Llevado a cabo por vez primera en el S-MAX, y después en el Galaxy y en el Mondeo, la disponibilidad del programa 'Ford Individual' se extendió rápidamente a los nuevos Ka y al Fiesta, al que siguieron en marzo de 2009 las gamas Focus y Kuga.

Un pequeño y especializado equipo dentro del grupo de Diseño Europeo de Ford crea y adapta los paquetes Ford Individual específicos para los siete modelos ofrecidos en el programa. Además, la División del Servicio al Cliente de Ford sigue ofreciendo una gama de accesorios funcionales y deportivos para todo el catálogo de coches de pasajeros de Ford.

"La personalización de su vehículo siempre ha sido un factor importante para nuestros clientes, especialmente en el momento de buscar satisfacer requisitos funcionales especiales", dice Mattes. "Pero no se trata simplemente de colocar ganchos para remolque, alerones y esterillas de goma para el suelo. Siguiendo la tendencia general, sabíamos que había realmente una creciente demanda de una personalización de lujo de gama alta y no simplemente destinada a coches más grandes y caros, sino que esta necesidad existía en toda nuestra gama".

Con 'Ford Individual', los temas de diseño se dirigen a diferentes grupos: Luxury o Lifestyle. Existen los diseños 'Classic' y 'Modern Techno' que entran dentro de la categoría Luxury, y el Style, Fun y Fashion que entran en el grupo Lifestyle.

Ford Individual: Satisfaciendo la demanda del cliente para los más altos niveles de estilo

Además del número significativo de clientes de Fiesta que eligen los modelos de gama alta, un tercio de todos los clientes del Focus están escogiendo los embellecedores de las series más altas del Ghia o del Titanium. En el Mondeo, el porcentaje de pedidos para equipar embellecedores de niveles más altos, incluyendo Titanium X, está en un 55 por ciento, mientras que en el S-MAX alcanza más de un 60 por ciento.

Hasta la fecha, aproximadamente unos 45.000 clientes han optado por un paquete 'Ford Individual'. Los niveles de producción están a punto de alcanzar su pleno rendimiento, debido a la creciente demanda de paquetes de estilización para interiores tapizados en cuero. También tienen gran demanda los paquetes de estilización de exteriores y los kits para carrocería, así como las llantas especiales de aleación y los sistemas multimedia.

"Un número reducido de clientes particulares pueden ser clasificados en las categorías tradicionales de compradores de coches de clase pequeña, compacta, media o premium", dice Laura Blossfeld-Smith, del Equipo de Personalización de Vehículos de Ford Europa. "Además de satisfacer necesidades básicas como el espacio, el carácter de un vehículo juega hoy en día un papel importante en la adquisición de un nuevo coche".

La personalización de los Mondeo, S-MAX y Galaxy (construidos en la planta de Ford en Genk, Bélgica), del Fiesta (fabricado en Colonia, Alemania) y también de los Focus y Kuga (fabricados en Saarlouis, Alemania), se lleva a cabo en centros de personalización especializados que han sido creados en las respectivas fábricas. Las modificaciones son realizadas por personal especialmente cualificado y la calidad se monitoriza de forma estricta. Para el nuevo Ford Ka, la aplicación de las características 'Ford Individual' ya ha sido integrada en el proceso regular de montaje.

#

Comunicados de prensa de Ford y fotografías en alta resolución disponibles en la página web de prensa de Ford Motor Company (<http://media.ford.com>).

Contacto: Víctor Piccione
Asuntos Públicos de Ford España
vpiccio1@ford.com
+34 917145181