

**FORD FRANKFURTIN AUTONÄYTTELYSSÄ 2009**

| Sisältö | |
|---|---------|
| TYYLIKÄS JA MONIKÄYTTÖINEN TÄYSIN UUSI FORD C-MAX -MALLISTO | Sivu 2 |
| UUSI HUIPPUKÄYTTÖKÄS 4-SYLINTERINEN FORD ECOBOOST -MOOTTORIPERHE ESITELLÄÄN FRANKFURTIN AUTONÄYTTELYSSÄ | Sivu 8 |
| FORD FOCUS BEV -PROTOTYYPPI – SÄHKÖISTÄ LIKKUMISTA KOOSTA TINKIMÄTTÄ | Sivu 14 |
| TALOUDELLINEN UUSI FORD FOCUS ECONETIC – AUTOMAATTISELLA START-STOP-TOIMINNOLLA CO2-PÄÄSTÖT 99 G/KM JA KULUTUS 3,8 L/100KM | Sivu 16 |
| PIENET IHMEET – KA JA FIESTA VAUHDITTAVAT FORDIN MYyntIÄ JA KYSYNTÄÄ VAIKEASSA TALOUSTILANTEESSA | Sivu 23 |
| FORDILTA EURO V -PÄÄSTÖNORMIT TÄYTTÄVÄT MOOTTORIT KOKO AUTOVALIKOIMAAN | Sivu 28 |
| FORD JATKAA WRC-OHJELMAANSA UUDELLA KAKSIVUOTISELLA SOPIMUKSELLE M-SPORTIN KANSSA | Sivu 30 |
| FORD INDIVIDUAL -VARUSTEPAKETEILLA YKSILÖLLISTÄ EROTTUVUUTTA LÄHES KOKO FORD-MALLISTOON | Sivu 32 |

"Vuosi 2009 on ollut erittäin haasteellinen koko Euroopan autoteollisuudelle. Haasteet voivat kuitenkin tuoda mukanaan myös mahdollisuuksia. Tänä vuonna Euroopan Ford onkin onnistunut kasvattamaan markkinaosuuttaan ja vahvistamaan asemaansa Euroopan toiseksi myydyimpänä automerkkinä. Tässä on onnistuttu tarjoamalla asiakkaille heidän haluamiaan tuotteita, kuten uuden Ford Fiestan, Ford Kan ja Ford Focus RS:n.

Frankfurtissa esittelemme jo nyt vahvaan tuotevalikoimaamme täysin uuden Ford C-MAX -malliston sekä uuden bensinikäyttöisen 4-sylinterisen turboahdetun EcoBoost -suoraruiskutusmoottoriperheen. Esillä Frankfurtissa on myös akkukäyttöisen sähköauton viimeisimmät kehityssuunnitelmat."

**John Fleming, Euroopan Fordin pääjohtaja
Syyskuu 2009**

TYYLIKÄS JA MONIKÄYTTÖINEN TÄYSIN UUSI FORD

C-MAX -MALLISTO

- **Jännittävä, täysin uusi ja kaksi mallia käsittävä C-MAX-mallisto esitellään ensi kertaa Frankfurtin autonäyttelyssä**
- **Uusi C-MAX on ensimmäinen Fordin uudelle, globaalille C-segmentin alustalle rakennettu tuote**
- **Erottuva, uusi muotoilu näyttää, kuinka kompakti MAV voi olla myös tyylikäs ja houkutteleva**
- **7-istuiminen Grand C-MAX tuo C-MAX-mallistoon enemmän tilaa ja joustavuutta liukuvilla kaksoisovilla ja innovatiivisella istuinjärjestelyllä**
- **5-istuiminen malli yhdistää virtaviivaisemman, urheilullisemman ulkomuodon C-MAXin perinteisiin ominaisuuksiin, kuten tilavuuteen ja käytännöllisyyteen**
- **Moottorivaihtoehtoihin kuuluvat uudet huipputehokkaat ja vähäpäästöiset Ford EcoBoost -bensinimoottorit**
- **Euroopan Fordin uusiin teknologioihin kuuluu puoliautomaattinen taskuparkkeeraus, kuolleen kulman valvonta ja sähkötoimisesti avattava takaluukku**
- **Molemmat mallit ovat saatavilla Euroopan päämarkkinoilla vuoden 2010 loppuun mennessä**
- **Grand C-MAX lanseerataan Pohjois-Amerikassa loppuvuodesta 2011**

Täysin uusi, kaksi mallia käsittävä Ford C-MAX-mallisto esitellään ensimmäisen kerran tämän vuoden Frankfurtin autonäyttelyssä. Jännittävä uusi C-MAX-perhe tuo uuden tasoista tyylikkyyttä ja houkuttelevuutta kompaktien MAVien segmenttiin rohkealla ja dynaamisella ulkoasulla, joka mukailee Fordin kiitettyä kineettistä muotokieltä.

Ensimmäistä kertaa Fordin MAV-asiakkailla on mahdollisuus valita 5-istuiminen C-MAX tai uusi 7-istuiminen Grand C-MAX, jossa on runsaasti tilaa ja joustavuutta kaksoisliukuovien ja innovatiivisten istuinjärjestelyiden ansiosta.

Uudessa Ford C-MAX -mallistossa esitellään joukko edistyksellisiä, MAV-luokkaan uusia teknologioita, jotka lisäävät mukavuutta, turvallisuutta ja vahvistavat kestävästä kehitystä. Näihin kuuluu esimerkiksi uudet ja tehokkaat mutta erittäin polttoainetaloudelliset ja vähäpäästöiset Ford EcoBoost -bensinimoottorit.

Uudet C-MAX-mallit ovat ensimmäiset Fordin uudelle, globaalille C-segmentin autojen alustalle rakennetut ajoneuvot. Niiden esituotantomallit ovat ennakkoesittelyssä Frankfurtissa. Varsinainen lanseeraus tapahtuu Euroopassa loppuvuodesta 2010.

Grand C-MAX-malli esitellään Pohjois-Amerikan markkinoilla loppuvuodesta 2011. Grand C-MAX on Fiestan, Transit Connect -pakettiauton ja seuraavan sukupolven Ford Focusin tavoin yksi kuudesta Euroopassa suunnitellusta mallista, jotka on luvattu tuoda globaaleille markkinoille One Ford -strategian mukaisesti.

“Hyödynnämme S-MAXin ja Galaxyn saavuttamaa huimaa suosiota esittelemällä kompaktin MAVin asiakkaillemme uudella, laajemmalla C-MAX-mallistolla”, sanoo John Fleming, Euroopan Fordin pääjohtaja. ”Tilava, 7-istuiminen Grand C-MAX on aivan uusi avaus meille. Sen ja urheilullisen, 5-istuimisen mallin myötä voimme tarjota luokkansa johtavat vaihtoehdot: kaksi dynaamista ja suorituskykyistä perheautoa.”

”Uusien C-MAX-mallien merkitys on meille suuri, sillä arvioimme valmistavamme vuodessa jopa kaksi miljoonaa globaaliin C-segmentin alustaan pohjautuvaa ajoneuvoa eri korimalleilla”, Fleming jatkaa.

Esimakua uudesta C-MAXista

Ilmeikäs, dynaaminen muotoilu

Uusi Ford C-MAX-mallisto osoittaa, että kompakti MAV-ajoneuvo voi olla samaan aikaan sekä tyylikäs ja haluttava että erittäin tilava ja käytännöllinen.

“Kuten vuoden 2009 iosis MAX -konseptiauto, kaksi C-MAX-mallia tuovat enemmän tunteisiin vetoavaa, dynaamista muotoilua MAV-segmenttiin”, selittää Martin Smith, Euroopan Fordin muotoilujohtaja. ”Uskomme, että olemme luoneet kaksi erottuvaa

ajoneuvoa, jotka asiakkaat valitsevat niiden ulkomuodon ja ajo-ominaisuuksien, ei vain käytännöllisyyden ja monipuolisuuden vuoksi.”

Rohkea ulkomuoto ja sisustus on luotu käyttämällä viimeisintä versiota Fordin kineettisestä muotokielestä. Uusiin malleihin lisättyihin huomiota herättäviin kineettisiin muotoiluelementteihin kuuluvat dynaamisesti nouseva kylkilinja, virtaviivainen kori, muhkeat pyöräkotelot, vahvat urheilulliset hartiat, joita tukee ulkoneva pyöristetty alalinja ja ylöspäin nouseva ikkunalinja C-pilarissa.

Etuosassa on Fordeille tunnusomainen, puolisuunnikkaan muotoinen alasäleikkö, joka Frankfurtin esittelyautoissa on viimeistely pianonmustalla, sekä huomiota herättävät uudet ajovalot, jotka nähtiin ensimmäisen kerran iosis MAX -konseptiautossa.

Kaksi erilaista luonnetta

C-MAX ja Grand C-MAX ovat tarkoituksella erilaisia, koska molempien mallien asiakkaat arvostavat erilaisia ominaisuuksia.

5-istuiminen C-MAX eroaa tavallisesta MAV-ajoneuvosta urheilullisemmalla tuntumalla ja tyylikkäällä henkilöautomaisella ulkonäöllä. Siinä on coupémainen, kaareva kattolinja, mutta se on silti tilava ja käytännöllinen, kuten C-MAX perinteisesti on.

Sen ikkunat seuraavat Fiestan ja Kugan rohkeaa linjaa nousten voimakkaasti C-pilarin jälkeen. Takaluukun muotoilussa on vaikutteita S-MAXista ja sen urheilullisemmasta takalasisista.

Ominaisuuksiltaan yhtä dynaaminen 7-paikkainen Grand C-MAX on tilavampi ja monipuolisempi. Siinä on pidempi akseliväli ja korkeampi kattolinja sekä ohuemmat pilarit, mikä korostaa runsasta tilaa ja hyvää näkyvyyttä matkustamossa.

Kaksoisliukuovet ovat tarkoin integroidut, ja pyöristetty hartialinja kätkee nokkelasti oven liu´untakiskon. Suurempi takaluukku varmistaa matalan lastauskorkeuden, samalla kun takavalojen ja -lasin risteyskohta muistuttaa Galaxyä, Fordin suurinta tila-automallia.

Tyylikäs ja moderni sisustus

Uuden C-MAXin sisustuksessa on käytetty samaa kineettistä muotokieltä kuin korin muotoilussa. Muotoilun pääteemat on kehitetty uusimman Fiestan teemoista, joita ovat voimakkaat, ilmeikkäät muodot ja rohkeat yksityiskohdat.

Kojelaudan yläosa on siipimäinen, alaosa puolestaan kaartuu sarvimaisesti alaspäin korostaen sulavaa linjaa kojelaudasta keskikonsoliin.

Kuljettaja istuu ohjaamossa korkealla. Ohjaamo on samanlainen molemmissa malleissa. Myös vaihdekeppi ja keskikonsoli on asennettu korkealle.

Hallintalaitteet on aseteltu samaan tapaan kuin uudessa Fiestassa. Alemman varustelutason malleissa on samanlaiset, ergonomiset säätimet ja paremmin varustelluissa malleissa uusinta uutta kiiltävän mustaksi viimeistelty Sony-pääyksikkö.

Huolella suunniteltuja säilytystiloja löytyy eri puolilta matkustamoja; isot kotelot ovissa, suuri hansikaslokero, eri kokoisia säilytyslokeroita ja mukipidikkeitä keskikonsolissa.

Näppärä 7-paikkainen malli

Uudessa Grand C-MAXissa on tilaa jopa seitsemälle matkustajalle, vaikka se on ulkomitoiltaan kompakti. Siinä on kätevät liukuovet molemmilla sivuilla takana, jolloin esimerkiksi vanhempien on helppo auttaa lapsia istuimilleen ja autoon astuminen on helppoa kapeissakin parkkiruuduissa.

Tehdäkseen 7-istuimisesta mallista mahdollisimman monipuolisen Fordin insinöörit kehittivät nerokkaan istuinten taittomekanismin kolmelle toisen rivin istuimelle. Mekanismin ansiosta keski-istuin taittuu nopeasti ja helposti toisen ulkolaidan istuimen alle luoden kätevän kulkutilan niiden väliin.

Matkustajat pääsevät kolmannelle riville häiritsemättä matkustajia toisen rivin reunimmaisilla istuimilla, mikä on erityisen kätevää, jos näillä istuimilla on lapsia turvaistuimissaan. Omistajilla on mahdollisuus käyttää kätevää 2+2+2-istuinjärjestystä tai vaihtaa täyteen 7-istuimiseen aina tarvittaessa.

Toisen ja kolmannen rivin kaikki istuimet on rakennettu niin, että ne voidaan taittaa erikseen tasaiseksi lattiatilaksi riippuen siitä, kuinka monta istuinta halutaan jättää käyttöön. Kaikkia taittomekanismeja voi käyttää yhdellä kädellä.

5-istuimisessa C-MAXissa on säilytetty nykyisen mallin suosittu istuinjärjestys, jossa on takana kolme erillistä 40/20/40 taittuvaa istuinta, ja valinnainen Comfort-järjestelmä, jonka ansiosta ulommaiset istuimet voi liu'uttaa vinottain taakse- ja sisäänpäin ja saada näin aikaan ylellinen 2+2 istuinkokonaisuus.

Ympäristöystävällistä suorituskykyä

C-MAX-mallistoon kuuluu edistyksellisiä uusia moottori- ja muita teknologioita, jotka lisäävät MAV-luokan mukavuutta, turvallisuutta ja ympäristöystävällisyyttä.

Fordin kiiteltujen TDCi-dieselmoottorien uusien versioiden lisäksi uuteen C-MAX-mallistoon kuuluu valikoima bensiinimoottoreita, kuten ensimmäinen versio Fordin täysin uudesta 1,6-litraisesta, 4-sylinterisestä Ford EcoBoost -moottorista, jota valmistetaan yrityksen Bridgendin tehtaalla Walesissa.

Fordin uusi globaali 4-sylinteristen EcoBoost-moottoreiden perhe on Euroopan Fordin voimansiirtoinsinöörien kehittämä ja se otetaan käyttöön asteittain Euroopan tuotevalikoimassa vuodesta 2010 lähtien. EcoBoost käyttää turboahdin- ja suoraruiskutusteknologioita ja sen polttoaineenkulutus ja CO₂-päästöt ovat 20 prosenttia pienemmät verrattuna perinteisiin, iskuilavuudeltaan suurempiin mutta yhtä tehokkaisiin bensiinimoottoreihin.

Fordin EcoBoost-teknologia on edullisempaa kuin vastaavanlainen hybridi- tai dieselteknologia, ja se perustuu nykyiseen bensiinimoottoriosaimiseen. Se tarjoaa asiakkaille mahdollisuuden tehostaa polttoainetaloudellisuutta ja vähentää päästöjä merkittävästi ajo-ominaisuuksista tinkimättä.

Suoraruiskutuksen, edistyksellisen turboahdinten ja muuttuvan venttiilien ajoituksen ansiosta palamisprosessi on tehokkaampi. Fordin EcoBoost-tekniikka tuottaa tehokkaan vääntömomentin jo alakerroksilla ja isojen moottoreiden tasoisen tunnokkaan suorituskyvyn, vaikka moottori on kooltaan, painoltaan ja kulutukseltaan huomattavasti pienemmän moottorin kaltainen.

Uudessa C-MAXissa on valinnaisena Fordin uusi, tehokas kuusivaihteinen PowerShift -automaattivaihteisto, joka on osoittautunut suosituksi vaihtoehdoksi nykyisessä mallissa.

C-MAXin teknologia

Euroopan Fordin C-MAX-sarjan uusiin teknologioihin kuuluu ominaisuuksia, jotka tekevät siitä käytännöllisen ja turvallisen perhekäyttöön. Näihin innovaatioihin kuuluvat puoliautomaattinen taskuparkkeeraus, kuolleen kulman valvonta, turvavyön hälytysvalot takamatkustajille, sähköiset lapsilukot ja sähkötoimisesti avattava takaluukku.

Lisätiedot ominaisuuksista ja teknisistä tiedoista julkaistaan lähempänä lanseerausta vuonna 2010.

Uuden sukupolven globaalit Ford C-luokan autot

C-MAX on ensimmäinen Fordin lähivuosien aikana lanseerattavista C-segmentin autoista. Jännittäviin uusiin malleihin kuuluu myös uuden sukupolven malli suositusta Ford Focusista, joka lanseerataan loppuvuonna 2010.

Fordin uusi C-luokan autoperhe on globaalien kehitysohjelman tulosta. Autoperheessä hyödynnetään edistyksellisiä turvallisuutta, käytännöllisyyttä, viihtyisyyttä ja ajomukavuutta parantavia teknologioita. Tälle alustalle rakennettuja ajoneuvoja tullaan myymään tulevaisuudessa jopa kaksi miljoonaa kappaletta vuosittain ympäri maailmaa, kun eri mallit on saatu markkinoille.

“Keskittämällä resurssit globaaliin C-luokan autoperheeseen Fordin on mahdollista tuoda asiakkailleen todella mielenkiintoisia malleja, joissa on viimeisintä ajoneuvotekniikkaa”, sanoo Gunnar Herrmann, Fordin kansainvälisen C-luokan autojen linjajohtaja.

”Paljastamme lisää yksityiskohtia, kun autot valmistuvat.”

UUSI HUIPPUKAS 4-SYLINTERINEN FORD ECOBOOST -MOOTTORIPERHE ESITELLÄÄN FRANKFURTIN AUTONÄYTTELYSSÄ

- **Uuden sukupolven huipputehokas ja alhaisen päästötason 4-sylinterinen Ford EcoBoost -bensinimoottoriperhe esitellään Frankfurtin autonäyttelyssä**
- **Polttoaineen kulutus ja CO₂-päästöt ovat jopa 20 prosenttia pienemmät perinteisiin bensiinimoottoreihin verrattuna**
- **Ford EcoBoost mahdollistaa pienemmän koon. Suorituskyky vastaa suurempaa moottoria, polttoainetaloudellisuus puolestaan pienempää.**
- **Jotta palaminen on mahdollisimman tehokasta, Ford EcoBoost -moottoreissa on suoraruiskutus, turboahdin ja muuttuva venttiilien ajoitus.**
- **Euroopassa keskitytään aluksi nelisylinterisiin 1,6 litran ja 2,0 litran moottoreihin. Pienempi moottori lanseerataan myöhemmin.**
- **Ensimmäiset tuotantomootorit esitellään Euroopassa vuonna 2010**

Euroopan Ford julkaisee Frankfurtin autonäyttelyssä uutta tietoa uuden sukupolven 4-sylinterisistä Ford EcoBoost -moottoreista, jotka ovat huipputehokkaita ja vähäpäästöisiä. Moottorit tulevat tuotantoon 2010.

Moottoreissa on suoraruiskutus, turboahdin ja muuttuva venttiilien ajoitus, jotka vähentävät polttoaineen kulutusta ja CO₂-päästöjä jopa 20 prosenttia vastaaviin perinteisiin bensiinimoottoreihin verrattuna.

“Uusien 4-sylinteristen Ford EcoBoost -bensinimoottoreiden lanseeraus vuonna 2010 on tärkeä osa Ford Motor Companyn globaalia kestävästä kehityksestä”, kertoo John Fleming, Euroopan Fordin pääjohtaja.

“Uskomme, että nämä moottorit ovat houkutteleva vaihtoehto dieselmoottoreille ja hybridimoottoreille. Ne tarjoavat kilpailukykyisen polttoainetaloudellisuuden ja

käyttökustannukset sekä suorituskykyä laajalla kierrosalueella, mitkä ovat tehneet bensiinimoottoreista monien kuljettajien suosikin”, jatkaa Fleming.

Eurooppaan ensimmäiset nelisylinteriset Ford EcoBoost -moottorit lanseerataan 2010. Tuotantomalleissa niiden nimi on SCTi (sequential charge turbo injection). Mallistoon kuuluu 1,6-litrainen moottori täysin uuteen Ford C-MAXiin ja 2,0-litrainen moottori suurempiin autoihin. Lisäksi myöhemmin esitellään pienempi Ford EcoBoost -moottori Fordin pieniin ja keskikokoisiin malleihin.

Ford on vahvistanut, että uusi 2,0-litrainen Ford EcoBoost -moottori on saatavilla ympäri maailman. Se lanseerataan Pohjois-Amerikassa 2010 ja moottorin ensimmäinen sovellus takavetoiseen autoon, Ford Falconiin, Australiassa vuonna 2011.

”2,0 litran moottori sopii yli 200 hevosvoiman malleihin ja 1,6 litran moottori 150–180 hevosvoiman malleihin. Pieni moottori vastaa kysyntään alle 130 hevosvoiman segmentissä. Tulevaisuudessa tarjoamme huipputehokkaita ja alhaisen CO₂-päästötason Ford EcoBoost -moottoreita kaikkiin tärkeimpiin Euroopassa myytäviin malleihin”, sanoo Fleming.

Kolme tärkeää elementtiä

Moottori-insinöörit ovat parantaneet Ford EcoBoost -moottoreiden taloudellisuutta ja pienentäneet päästöjä uudella palamisjärjestelmällä, joka yhdistää kolmen kriittisen elementin hyödyt: korkeapainesuoraruiskutuksen, edistyksellisen turboahtimen ja muuttuvan venttiilien ajoituksen.

Jokaisella ominaisuudella on omat tekniset hyötynsä, mutta näiden kolmen yhdistäminen parantaa merkittävästi suorituskykyä. Tuloksena on tehokkaampi palamisprosessi koko moottorin toiminta-alueella.

Fordin EcoBoost -teknologia tarjoaa asiakkaille samoja hyötyjä kuin uusimmat dieselmoottorit säilyttäen silti bensiinimoottorin ajo-ominaisuudet ja hintatason.

Ford EcoBoostin edut:

- optimaalinen tehokkuus – polttoaineen kulutus ja CO₂-päästöt jopa 20 prosenttia pienemmät
- suurempi ajonautinto – vahva alavääntö ja hyvä reagointi läpi kierrosalueen
- sylinteritilavuudeltaan pienempi moottori – suuren moottorin suorituskyky ja pienen moottorin koko, paino ja polttoainetaloudellisuus

Ford EcoBoost -moottoreiden teknologia perustuu olemassa olevaan bensiinimoottoritekнологiaan. Ne ovat asiakkaiden kannalta edullisempi vaihtoehto vähentää päästöjä kuin vastaavat hybridi- tai dieselmoottorit.

Optimoitu moottorin tehokkuus

Ford EcoBoost -moottorilla saavutettu polttoaineen kulutuksen ja CO₂-päästöjen vähentäminen on korkean palamistehokkuuden ansiota. EcoBoost -moottori polttaa polttoaineen mahdollisimman tehokkaasti ja puhtaasti saavuttaen näin korkean hyötysuhteen.

Korkeapaine suoraruiskutusjärjestelmä ruiskuttaa jokaiseen sylinteriin polttoainetta pienissä, tarkoin määritetyissä erissä jopa 200 baarin paineella. Pisanan koko on normaalisti pienempi kuin 0,02 mm, mikä on yksi viidesosa ihmisen hiuksen leveydestä.

Perinteiseen polttoaineen ruiskutukseen verrattuna suoraruiskutus tuottaa viileämmän, tiiviimmän täytöksen, mikä tuottaa paremman polttoainetaloudellisuuden ja suorituskyvyn. Kuten nykyaikaisessa dieselmoottorissa, jokaista palamistapahtumaa kohden voi tapahtua useampia ruiskutuksia, mikä parantaa taloudellisuutta ja pienentää päästöjä vielä lisää.

Muuttuva venttiilien ajoitus imu- ja pakonokka-akselissa auttaa nelisylinteristä Ford EcoBoost -moottoria optimoimaan kaasujen vaihdon läpi moottorin kierrosalueen. Tällä saadaan parannettua hyötysuhdetta ja moottorin suorituskykyä erityisesti osakuormituksella.

Suurempi ajonautinto

Lisätäkseen kuljettajan ajonautintoa Ford EcoBoost -moottoreissa on vahva alavääntö, mikä on tehnyt uusimmista dieselmootoreista suosittuja. Lisäksi suorituskyky on hienostunut ja hyvin reagoiva kaikilla nopeuksilla.

Moottorissa on käytetty edistyksellistä turboahdinteknologiaa, pienimassaisia siipipyöriä, jotka pyörivät 200 000 kierrosta minuutissa. Turbiinit on valittu huolella maksimiväännön aikaansaamiseksi 1 500:n tai sitäkin alemmalla kierrosnopeudella. Kun kuljettaja haluaa kiihdyttää nopeasti, viive on minimaalinen.

Ahtimen jäähdytys hyötyy suoraruiskutuksesta. Se tehostaa moottorin suorituskykyä alhaisilla nopeuksilla. Muuttuva venttiilien ajoitus tukee jäähdytystä huuhteluefektillä, joka lisää ilmavirtaa läpi moottorin ja maksimoi alaväännön.

Turboahhtimen ansiosta Ford EcoBoost -moottorit ovat tehokkaita ja herkästi reagoivia nopeuksissa, joissa kierroslukema on yli 5 000. Niiden tehoalue on laajempi kuin tyypillisen dieselmootorin.

Mahdollisuus valita pienempi

Yksi Ford EcoBoost -moottoreiden etu on mahdollisuus korvata paljon polttoainetta kuluttavat moottorit pienemmillä moottoreilla tehosta tinkimättä.

Turboahhtimen lisäämän tehon ansiosta vääntö nousee 50 prosenttia, joten kapasiteettia voidaan pienentää merkittävästi ja samalla hyötyä paremmasta suorituskyvystä.

Pienemmässä moottorissa on suurempi teho, koska sisäinen kitka on pienempi, pumppaushäviöt pienempiä ja moottori on kevyempi, minkä ansiosta moottori lämpenee nopeammin. Tämän vuoksi Ford EcoBoost -moottorit ovat todellisuudessa polttoainetaloudellisia kaikissa ajo-olosuhteissa sekä kaupunkiajossa että maantiellä.

Edistyksellinen moottorisuunnittelu

1,6 litran ja 2,0 litran Ford EcoBoost -moottoreiden kevyt ja tehokas malli on kehitetty Fordin uusimman nelisylinterisen moottoriperheen pohjalta.

Molemmissa moottoreissa on kokoalumiininen rakenne, jonka sylinterikannen tyyppi on DOHC muuttuvalla venttiilien ajoituksella ja siinä hyödynnetään 16-venttiilitekniikkaa. Moottorit on säädetty mahdollisimman tehokkaiksi, päällystetty kitkattomiksi ja niiden voitelu suunniteltu ihanteelliseksi.

Edistyksellisen palamistehokkuuden ansiosta molemmat järjestelmät täyttävät tiukimmatkin kansainväliset päästövaatimukset mukaan lukien kalifornialaisen PZEV-standardin (partial zero emission vehicles) ja Euro V -päästönormit.

Eurooppalainen tuotanto

Euroopan malliston Ford EcoBoost -moottorit valmistetaan kahdella eri Fordin moottoritehtaalla. 2,0-litrainen moottori valmistetaan Valencian moottoritehtaalla Espanjassa ja 1,6-litrainen moottori Bridgendin moottoritehtaalla Britanniassa.

Tulevaisuudessa edistykselliset pienen iskutilavuuden Ford EcoBoost-moottorit valmistetaan Kölnin moottoritehtaalla Saksassa ja uudella Craiovan moottoritehtaalla Romaniassa.

Globaali moottoriperhe

Ford EcoBoost-moottoriperhe on pääroolissa Ford Motor Companyn lähiajan kestävän kehityksen suunnitelmassa tuottaa tehokkaita, järkevän hintaisia ja polttoainetaloudellisia ajoneuvoja, joita asiakkaat ympäri maailman haluavat ja arvostavat.

Vuoteen 2012 mennessä yhtiö suunnittelee tuottavansa maailmanlaajuisesti 1,3 miljoonaa EcoBoost-moottoria vuosittain. Näistä 750 000 Yhdysvalloissa, missä turbodieselmoottorit eivät vielä ole tavallisia henkilöautoissa. Vuoteen 2013 mennessä Ford arvioi EcoBoost-moottoreiden kattavan 90 prosenttia sen maailmanlaajuisesta tuotannosta.

EcoBoost-moottorit ovat perinteisiin bensiinimoottoreihin verrattuna pienempi kokoisia ja ne kuluttavat vähemmän polttoainetta. Turboahdin ja muut voimansiirtoteknologiat parantavat merkittävästi polttoainetaloudellisuutta ja vääntöä. Teho vastaa kuitenkin suurempaa moottoria.

EcoBoost-vallankumous on jo käynnissä Pohjois-Amerikassa. Ford aloitti siellä hiljattain ensimmäisten EcoBoost-moottoreiden tuotannon. Ne ovat ensimmäiset Pohjois-Amerikassa valmistetut bensiinikäyttöiset suoraruiskutus-, kaksoisturboahdetut moottorit.

3,5-litrainen EcoBoost V6 -moottori tarjoaa paremman polttoainetaloudellisuuden ja saman tehon kuin kilpailevat V8-moottorit. 370 hevosvoiman moottori on saatavana uuteen Ford Taurus SHO -autoon. Vuonna 2010 Ford Flex-, Lincoln MKS- ja MKT-malleihin on saatavana 360 hevosvoiman moottori, jonka vääntö on 475 Nm läpi laajan kierrosasteikon.

FORD FOCUS BEV -PROTOTYYPPI – SÄHKÖISTÄ LIKKUMISTA KOOSTA TINKIMÄTTÄ

- **Frankfurtissa esitellään ensimmäistä kertaa Ford Focusseen pohjautuva, sähköenergialla varastoituja akkuja hyödyntävä henkilöauton prototyyppi**
- **Fordin ensimmäinen eurooppalainen BEV-henkilöauto (BEV, Battery Electric Vehicle) antaa esimakua vuodesta 2010**
- **Focus BEV -prototyyppi on osa Isossa-Britanniassa toteutettavaa tutkimusohjelmaa, joka tutkii ultra-alhaisen päästötason ajoneuvoja**
- **Euroopassa on alkamassa mahdollisesti myös muita testiohjelmiä**

Euroopan Ford paljastaa ensimmäisen sähköenergialla varastoituja akkuja hyödyntävän henkilöauton prototyypin (BEV) vuoden 2009 Frankfurtin autonäyttelyssä. Prototyyppi pohjautuu Ford Focusseen ja se on kehitetty erityisesti Ison-Britannian hallituksen toteuttamaa ultra-alhaisen päästötason ajoneuvojen tutkimusohjelmaa varten.

Tutkimusohjelmassa testataan BEV-teknologian sopivuutta Euroopan Fordin tulevaisuuden henkilöautomalleihin. Alkuvuodesta 2010 testikäyttöön otetaan viisitoista Ford Focus BEV -prototyyppiä Lontoon Borough of Hillingdomin ympäristössä, jossa on tarvittava latausverkosto. Fordin yhteistyökumppaneita ovat Scottish and Southern Energy ja Strathclyden yliopisto.

Yksi BEV-testiohjelman rahoittajista on Britannian hallituksen teknologiastrategialautakunta (UK Government's Technology Strategy Board). Lautakunta edistää innovatiivisia teollisuuden vetämiä projekteja, joiden tavoitteena on vähentää hiilidioksidipäästöjä ja joita voidaan hyödyntää maan julkisessa liikenteessä.

“Fordin tavoite on tuottaa tehokkaampia ja kestävämpiä ratkaisuja. Sähköistäminen on merkittävä askel kohti tavoitetta”, sanoo John Fleming, Euroopan Fordin pääjohtaja.

Focus BEV -prototyyppi

Focus BEV -prototyyppi pohjautuu nykyiseen eurooppalaiseen Ford Focusiin. Siinä on uusi, Magnan toimittama täysin sähköinen moottori. Teknologia pohjautuu Fordin uuden C-segmentin globaaliin arkkitehtuuriin kehitettyyn teknologiaan, joka tuodaan Pohjois-Amerikan markkinoille vuonna 2011.

Ford on rakentanut viisitoista Focus BEV -prototyyppiä, joilla testataan teknologian soveltuvuutta Euroopan teille ja ajo-olosuhteisiin. Autoilla liikkuminen ei tuota päästöjä. Niissä ei myöskään ole tingitty käyttäjän tarpeista, sille ne tarjoavat tilat viidelle matkustajalle, käytännöllisen tavaratilan ja muita Ford Focusin luokkansa johtavia ominaisuuksia.

Prototyypeissä on viimeisintä teknologiaa edustava litiumioniakku, jonka teho on 23 kWh ja alustaan asennettu 100 kilowatin kestopagneettimoottori. BEV-auton toimintasäde on 120 kilometriä ja sen huippunopeus on 136 km/h. Akun lataaminen kestää 6–8 tuntia tavallista 230 voltin verkkoa käyttäen.

Prototyypissä on Fordin pohjoisamerikkalaisen hybriditeknologian avainkomponentteja, kuten sähkötoiminen ilmastointi. Vastikään Pohjois-Amerikan markkinoilla esitellyssä vuoden 2010 Ford Fusion Hybridissä on tällainen suurjänniteilmastointikompressori.

“Sähköistämiprojektit ovat Fordin globaalien resurssien ja osaamisen tehokasta käyttöä”, sanoo John Fleming, Euroopan Fordin pääjohtaja. ”Focus BEV -prototyyppien kehittäminen on tärkeä askel kohti tavoitettamme tarjota tehokkaampia ja ympäristöystävällisempiä liikkumisvaihtoehtoja, jotka ovat asiakkaille järkevän hintaisia ja käytännöllisiä. Odotamme innolla työskentelyä eri yhteistyökumppaneiden kanssa ja realistisen ratkaisun kehittämistä Britannian ja Euroopan sähköautomarkkinoille.”

| Ford Focus BEV -prototyyppi | |
|------------------------------------|---------------------------|
| Akku teknologia | litiumioni kolmimetalli |
| Akun teho | 23 kWh |
| Latausaika | 6–8 tuntia (230 V verkko) |
| Sähkömoottori | kestopagneettimoottori |
| Suurin teho | 100 kW |
| Suurin vääntö | 320 Nm |
| Huippunopeus | 136 km/h |
| Toimintasäde | 120 km |

TALOUDELLINEN UUSI FORD FOCUS ECONETIC – AUTOMAATTISELLA FORD START-STOP-TOIMINNOLLA CO₂-PÄÄSTÖT 99 G/KM JA KULUTUS 3,8 L/100KM

- **2010 vuosimallin 5-ovinen Focus ECONetic saatavana valinnaisella automaattisella Ford Start-Stop-toiminnolla**
- **Tavoitteena keskimäärin 99 gramman CO₂-päästöt kilometriä kohden ja 3,8 litran kulutus sadalla kilometrillä**
- **Ensimmäinen Euroopan Fordin tuotantomalli, jossa uusia ekoteknologioita, kuten automaattinen Ford Start-Stop-toiminto, älykäs uudelleenlataus, Ford Eco -toiminto taloudellisen ajon tarkkailemiseen ja matalakuormitteinen FEAD**
- **5-ovinen ja Wagon-mallin Focus ECONetic ilman Ford Start-Stop-toimintoa saavuttaa silti päästötason 104 g/km**
- **Uusi Focus ECONetic -mallisto on saatavilla alkuvuodesta 2010**

Vuoden 2009 Frankfurtin autonäyttelyssä Euroopan Ford esittelee seuraavan askeleen alhaisen CO₂ -päästötason Ford ECONetic-strategiastaan, erittäin polttoainetaloudellisen vuosimallin 2010 Focus ECONeticin.

Ford ECONetic Fiesta, Focus, Mondeo ja Transit ovat jo vakiinnuttaneet paikkansa vakavasti otettavaksi vaihtoehdoksi asiakkaille, jotka arvostavat vähäisiä hiilidioksidipäästöjä ja polttoainetaloudellisuutta. Vuoden 2010 mallissa yhdistyvät uusi teknologia ja nokkelat yksityiskohdat, jonka tuloksena on tähän asti vähäpäästöisin Focus Econetic.

Tehokasta teknologiaa

Uudessa 5-ovisessa Focus ECONeticissa on valinnainen automaattinen Ford Start-Stop-toiminto, joka nähtiin etukäteen Ford iosis MAX -konseptiautossa Geneven autonäyttelyssä keväällä 2009. Huolimatta siitä, onko Focus ECONeticiin valittu Ford Start-Stop-toiminto, siinä on älykäs uudelleenlataus ja matalakuormitteinen FEAD (Front End Accessory Drive) -teknologiat. Ensi kertaa Euroopan Fordin mallistossa esiteltävät teknologiat mahdollistavat

matalammat päästöt ja paremman polttoainetaloudellisuuden. Ne myös viitoittavat tietä Fordin tulevaisuuden moottoreille.

Auton moottorina on Fordin luotettava ja kestävä 109 hevosvoiman (80kW) 1,6-litrainen Duratorq TDCi -moottori, jossa on vakiona pinnoitettu dieselin nokihiukkassuodatin (cDPF). Ford Start-Stop-toiminnolla varustetun auton tavoitepäästötaso on keskimäärin 99 g/km ja polttoaineenkulutus 3,8 l/100 km. Tavallisen Focus ECONeticin päästöt ovat 104 g/km.*

Uusi Focus ECONetic on ensimmäinen ajoneuvo, jossa on uusi Ford Eco Mode -järjestelmä vakiona. Se on tietojärjestelmä, joka auttaa kuljettajaa tarkkailemaan ajon taloudellisuutta ja säästämään polttoainetta.

"Vaikuttavien lukujen saavuttamiseksi yhdistimme alkuperäiseen Ford ECONetic -malliin yksityiskohtaisia parannuksia ja uutta teknologiaa", kertoo tohtori Thilo Seibert, Euroopan Fordin CO₂-teknologioista vastaava johtaja. "Uusi Focus ECONetic on avaus teknologioille, joita käytetään tärkeimmissä malleissamme tulevaisuudessa."

Ford Auto-Start-Stop-toiminto

Uusi 5-ovinen Focus ECONetic on Euroopan Fordin ensimmäinen auto, jossa on Fordin automaattinen Start-Stop-toiminto. Siinä yhdistyvät moottorin automaattinen käynnistys ja sammutus, älykäs uudelleenlataus ja edistyksellinen akun hallintajärjestelmä.

Fordin Start-Stop-toiminto sammuttaa automaattisesti moottorin, kun ajoneuvo käy tyhjäkäynnillä, vaikkapa liikennevaloissa, ja käynnistää moottorin kuljettajan halutessa jatkaa matkaa. Jatkuva käynnistäminen ja sammuttaminen tapahtuu pehmeästi, hiljaisesti ja saumattomasti ilman kuljettajan erityisiä toimenpiteitä.

Järjestelmä voi vähentää polttoaineenkulutusta ja CO₂-päästöjä jopa viisi prosenttia vaihtelevissa ajo-olosuhteissa. Säästöt voivat nousta jopa 10 prosenttiin kaupunkiajossa ja ruuhkassa, missä pysähdytään usein.

Kun moottori sammutetaan, sähköinen ohjausyksikkö valmistelelee moottorin välittömästi uutta käynnistystä varten. Sisäänrakennettua tunnistinjärjestelmää käyttäen tarkastellaan kuljettajan toimenpiteitä, jotka viestivät liikkeellelähdistä, kuten esimerkiksi jalan nostaminen jarrulta tai kaasun tai kytkimen painaminen.

Heti kun kuljettaja valmistautuu lähtemään liikkeelle, moottori käynnistyy hiljaisesti ja lähes välittömästi. Moottorin käynnistämiseen kuluu vain noin 0,3 sekuntia. Prosessi on lähes huomaamaton ja tapahtuu ennen kuin vaihde on vaihdettu.

Koska auton moottori sammuu ja käynnistyy normaalia useammin, on käynnistinmoottoriin lisätty korkeatehoinen sähkömoottori ja vahvempi sekä hiljaisempi vetopyörämekanismi. Jotta auton pääakku selviytyy jatkuvista käynnistyksistä ja sammutuksista, vaaditaan myös akulta enemmän.

Älykäs uudelleenlataus

Uuden Focus EConeticin edistykselliset teknologiat lataavat akun tehokkaimmalla mahdollisella tavalla.

Älykäs uudelleenlatausjärjestelmä nostaa vaihtovirtageneraattorin tuotantomäärää jarrutettaessa tai moottorijarrutustilanteessa. Ajoneuvon kineettinen energia muunnetaan sähköenergiaksi käyttämättä polttoainetta.

Akku ladataan ”ilmaisella” sähkövirralla, jolloin energiaa voidaan hyödyntää sähköjärjestelmässä myöhemmin. Tällaisia tilanteita ovat esimerkiksi moottorin ollessa sammutettu auton ollessa pysähdyksissä tai generaattorin toimiessa pienemmällä teholla.

Akussa on edistyksellinen hallintajärjestelmä, joka valvoo jatkuvasti sen tilaa ja kommunikoi Ford Start-Stop-järjestelmän kanssa varmistaen, että uudelleenlataus toimii ihanteellisesti. Fordin Start-Stop-järjestelmä tietää, mikä on akun varaustila. Se jättää moottorin käyntiin, jos akun varaustila on liian alhainen sen uudelleen käynnistämiseen.

Matalakuormitteinen FEAD

Ford EONeticin suunnittelun osana on aina ollut mahdollisten kitkan lähteiden tunnistaminen ja innovatiivisten ratkaisujen löytäminen taloudellisuuden lisäämiseksi. Matalakuormitteinen FEAD (Front End Accessory Drive) -teknologia on viimeisin esimerkki tästä.

Uudenlainen vaihtovirtageneraattorin kannatin ja uusi hihnapyörä mahdollistavat apulaitehihnan kuormituksen vähentämisen ilman apulaitehihnan löystymiseen normaalisti liittyviä ongelmia, kuten hihnan tai vaihtovirtageneraattorin laakereiden ylimääräistä kulumista ja kovempaa ääntä.

Muutosten hyöty on selvä: hihnan pienempi kuormitus vähentää koko järjestelmän kitkaa, mikä taas pienentää polttoaineen kulutusta.

Parannettu Duratorq TDCi -moottoritekhnologia

1,6 litran Ford Duratorq TDCi-moottoriin on otettu käyttöön uudet ruiskutus-suuttimet ja sen imuilmajärjestelmä on uusittu sekä pakojärjestelmään lisätty happitunnistin. Moottorin ohjausjärjestelmä kalibroitiin uudelleen ja siihen lisättiin vakiona pinnoitettu dieselin nokihiukkassuodatin (cDPF, Diesel Particulate Filter). Suodatusprosessiin ei tarvita lisäaineita.

Lisäksi 5-vaihteisen Ford Durashift -manuaalivaihteiston välitykset sovitettiin uudelleen. Kolmannen, neljännen ja viidennen vaihteen välitys on pidempi, mikä alentaa moottorin kierroksia ja hiljentää moottorin ääntä.

Uusi Ford Eco -toiminto

Uuden Ford Focus EONeticin kuljettajilla on käytössään polttoaineenkulutusta vähentävän teknologian lisäksi myös älykkäitä, kuljettajaa avustavia toimintoja.

"Fordilla on paljon kokemusta taloudellisesta ajotekniikasta, jonka avulla polttoaineen kulutus saadaan minimoitua", selittää tohtori Seibert. "Uusi Ford Eco -järjestelmä on uusi mittaristoon lisätty tietojärjestelmä, joka antaa kuljettajalle neuvoja taloudellisesta ajamisesta."

Järjestelmä valvoo polttoaineenkulutukseen vaikuttavia tekijöitä, joihin voidaan vaikuttaa ajotavalla. Niitä ovat esimerkiksi vaihteiden vaihdot, ennakointi (eli ajaminen mahdollisimman tasaisesti) ja maantieajo (ajaminen taloudellisimmalla mahdollisella nopeudella). Lisäksi järjestelmä huomioi lyhyet ajot kylmällä moottorilla.

Valvonnan tuloksena Ford Eco -toiminto muodostaa kuljettajaprofiilin ja ajotapojen "pisteytysysteemin" ja tarjoaa tietoa polttoainetaloudellisuuden parantamiseksi. "Ford Eco -toiminto opettaa taloudelliseen ajoon", tohtori Seibert sanoo. "Olemme hämmästyneitä asiakkaidemme positiivisesta palautteesta, jota järjestelmä sai varhaisessa testausvaiheessa. Asiakkaat kertoivat, että heistä oli mukavaa saada uutta tietoa ja ajankohtaisia neuvoja polttoaineen säästämisestä."

Ford ECONetic -kokemus

Toisen sukupolven Ford Focus ECONeticiin lisätyt teknologiat parantavat polttoainetta säästäviä ominaisuuksia entisestään.

Aerodynamiikan parantamiseksi Focus ECONeticiä on madallettu 10 mm edestä ja 8 mm takaa. Alasäleikön ulkoreunoihin on lisätty peitelevyt, jotka parantavat auton ilmanvastuskerrointa (0.31 cd). Autossa on Michelinin Energy Saver 195/65R15 -renkaat, jotka pienentävät vierinvastusta.

Kitkaa on vähennetty alkuperäisen Focus ECONeticin tavoin käyttämällä Fordin yhteistyökumppanin BP:n kehittämää vaihteistoöljyä, jossa on alhainen viskositeetti. Sen hyödyt olivat niin ilmeiset, että Ford alkoi käyttää sitä vaihteistoöljynä C- ja CD-segmentin henkilöautoissa, joissa on manuaalivaihteisto ja kaksoismassavauhtipyörä.

Pieniltä näyttäville muutoksilla voi olla suuri vaikutus polttoainetaloudellisuuteen. Moottorin ja voimansiirron optimoinnin lisäksi huomiota kiinnitettiin myös sähköhydraulisen EHPAS-ohjausjärjestelmän energian kulutukseen. EHPAS-järjestelmän kalibrointia muutettiin siten, että järjestelmän lepotilan energiankulutusta saatiin pienennettyä huomattavasti. Tällä oli merkittävä vaikutus polttoaineenkulutuksen vähenemiseen.

Uusi Focus ECONetic automaattisella Ford Start-Stop-toiminnolla on saatavilla 5-ovisena mallina rajoitetusti Euroopan markkinoilla alkuvuodesta 2010.

Monikäyttöinen vaihtoehto: uusi 104 g/km Focus ECONetic

Ford lanseeraa 5-ovisen ja Wagon-mallin uudesta Focus ECONeticistä ilman Ford Start-Stop-järjestelmää tarjotakseen useiden markkinoiden verotuskäytäntöön sopivan vaihtoehdon kustannustietoisille ECONetic-asiakkaille.

Valittavana on Fordin 1,6 litran Duratorq TDCi -moottori pinnoitetulla dieselin nokihiukkassuodattimella (cDPF) ja kaksi tehoversiota: 90 (66 kW) ja 109 (80 kW) hevosvoimaa. Malli tarjoaa kaikki muut viimeisimmät Focus ECONetic -teknologiat paitsi Fordin Start-Stop-toimintoa.

Sen keskimääräiset CO₂-päästöt ovat vain 104 g/km ja tavoitteena on vain 4,0 l/100 km keskimääräinen.

"Ford ECONeticin tarkoitus on tarjota asiakkaille edullista taloudellisen ajon mahdollistavaa teknologiaa sekä avata ovia uusille teknologioille, joita voidaan myöhemmin liittää osaksi muita ajoneuvolinjoja", tohtori Seibert summaa. "Uusi Focus ECONetic tarjoaa monipuolisuutta, uusinta teknologiaa ja mallista riippumatta erinomaiset päästö- ja polttoainetaloudellisuusluvut. Loppu riippuu asiakkaan valinnoista."

**Huom. Polttoainetaloudellisuusluvut pohjautuvat eurooppalaiseen polttoainedirektiiviin EU 80/1268/EEC ja luvut voivat poiketa muilla alueilla käytetyistä polttoainetaloudellisuusluvuista. Tiedot liittyvät 5-oviseen Focus-korimalliin.*

| Uusi Ford Focus ECONetic | | | |
|--|---|---------------------------------------|---------------------------------------|
| Malli | Focus ECONetic Fordin Auto-Start- Stop -toiminnolla (5-ovinen) | Focus ECONetic (5-ovinen ja Wagon) | Focus ECONetic (5-ovinen ja Wagon) |
| Suurin teho (hv/kW) | 109 / 80 | 109 / 80 | 90 / 66 |
| Suurin vääntö (Nm) | 240 | 240 | 215 |
| CO ₂ -päästöt (g/km) | 99 | 104 | 104 |
| Polttoaineenkulutus* (l/100 km) | | | |
| Kaupunki | 4,5 | 5,0 | 5,0 |
| Maantie | 3,4 | 3,4 | 3,4 |
| Yhdistetty | 3,8 | 4,0 | 4,0 |
| Huippunopeus km/h | | | |
| | 191 | 191 | 182 |
| * kaikki CO ₂ -päästöluvut g/km ja polttoaineenkulutusluvut on virallisesti hyväksytty ja testattu EU direktiivin 93/116/EC mukaan. Polttoainetaloudellisuusluvut pohjautuvat eurooppalaiseen polttoainedirektiiviin EU 80/1268/EEC ja luvut voivat poiketa muilla alueilla käytetyistä polttoainetaloudellisuusluvuista. | | | |

Huom: Tiedot perustuvat alustaviin varauksiin ja olivat oikeita materiaalin mennessä painoon. Fordin toimintatapana on jatkuva tuotekehitys. Oikeus yksityiskohtien muutoksiin milloin tahansa on pidätetty ilman erillistä ilmoitusta.

PIENET IHMEET – KA JA FIESTA VAUHDITTAVAT FORDIN MYYNTIÄ JA KYSYNTÄÄ VAIKEASSA TALOUSTILANTEESSA

- **Fiesta on Euroopan toiseksi myydyin ja Fordin myydyin malli Euroopan yhdeksällätoista päämarkkina-alueella**
- **Ka ja Fiesta Individual -mallit – räätälöityä persoonallisuutta**
- **Uusi Fiesta WRC esitellään 2011 kisoihin**

Euroopan Ford on kasvattanut markkinaosuuttaan tasaisesti koko vuoden 2009 ajan vaikeasta taloustilanteesta huolimatta. Asiakkaita ovat houkuttelleet yhtiön pienet tähtimallit, Ford Ka ja Fiesta.

Positiiviset artikkelit mediassa, useat teollisuuden ja autolehtien lukijoiden antamat tunnustukset, korkea tekninen taso ja eräiden Euroopan avainmarkkinoiden hallitusten toteuttamat romutuskannusteet ovat myös vaikuttaneet kahden täysin uuden mallin menestykseen.

"Ford esitteli juuri oikeat uudet autot oikeaan aikaan, sillä talousvaikeuksien aikana monet asiakkaat ovat päättäneet valita pienemmän auton", sanoi Ingvar Sviggum, Euroopan Fordin markkinoinnin, myynnin ja huollon johtaja. "Lisäksi romutuskannusteet ovat antaneet monilla Euroopan markkinoilla asiakkaille mahdollisuuden ostaa ensimmäisen uuden autonsa. Ka ja Fiesta ovat osoittautuneet ihanteellisiksi vaihtoehdoiksi."

"Sekä Ka että Fiesta tarjoavat sekä isojen autojen ominaisuuksia ja tekniikkaa että pienen auton polttoainetaloudellisuuden ja alhaiset päästöt. Autoissa on laaja valikoima tehokkaita bensiini- ja dieselmootoreita sekä luokkansa johtava ajodynamiikka", Sviggum jatkaa. "Kun nämä kolme seikkaa yhdistetään Fordin laajaan jälleenmyynti- ja huoltoverkostoon Euroopassa sekä ohjelmiin, kuten Ford Individual -muotoiluohjelmaan, jossa asiakas voi räätälöidä omasta autostaan persoonallisemman, näkee selvästi, miksi Ka ja Fiesta ovat olleet niin menestyksekkäitä tänä vuonna."

Faktoja Fiestasta

- **Uusi Ford Fiesta on nopeimmin myyty sinistä ovaalia kantava malli**

250 000. kappaale valmistui tuotantolinjalta vain yhdeksän kuukautta lanseerauksen jälkeen.

- **Fiesta on Fordin toiseksi parhaiten myyvä malli Euroopassa**

Ensimmäisen Fiestan lanseerauksesta vuonna 1976 lähtien niitä on myyty 12 miljoonaa kappaletta kautta maailman.

- **Fiesta on myyntimenestys**

Fiesta on Euroopan toiseksi myydyin auto ja Fordin eniten myyty malli, kun mukaan lasketaan yhdeksäntoista Euroopan päämarkkinamaata. Fiestan syksyn 2008 lanseerauksesta lähtien vuoden 2009 ensimmäisen puoliskon loppuun mennessä Euroopassa oli myyty lähes 300 000 Fiestaa.

- **Uusi Fiesta EONetic van (ei Suomeen)**

Fiesta EONetic van on tuotannossa elokuusta lähtien. Fordin taloudellisin FiestaVan käyttää 100 kilometrin matkalla vain 3,7 litraa polttoainetta* yhdistetyssä ajossa ja tuottaa luokkansa sekä Euroopan Fordin ajoneuvomalliston alhaisimman CO₂-päästötason, vain 98 g/km.

** Mainittu polttoainetaloudellisuusluku pohjautuu eurooppalaiseen polttoainetaloudellisuusdirektiiviin EU 80/1268/EEC, jonka laskutapa voi erota muualla maailmassa käytettävistä luvuista.*

- **Globaali Fiesta**

Tammikuusta 2009 lähtien Fiestaa on valmistettu Kölnin lisäksi Valencian tehtaalla Espanjassa. Kölnissä rakennetut Fiestat viedään nyt Etelä-Afrikkaan, Australiaan ja Uuteen Seelantiin.

Säilyttääkseen suosionsa ja täyttääkseen kansainvälisen kysynnän Fiestan viisiovisia ja sedan-malleja rakennetaan myös Nanjingissa, Kiinassa. Neliovinen Fiesta-sedan tuli ensimmäisenä markkinoille Kiinassa. Kiina ei jää ainoaksi valmistusmaaksi Aasiassa, sillä Fordin ja Mazdan yhteinen tuotantolaitos Auto Alliance Thaimaassa alkaa koota mallia ensi vuonna.

Pohjois-Amerikan markkinoilla myytävät Fiestat tullaan rakentamaan Cuautitlànissa, Meksikossa. Autoja valmistetaan kahta mallia: urheilullista hatchbackiä ja sedania. Myynti alkaa vuonna 2010.

- **Fiesta moottoriurheilussa**

Vuonna 2011 nykyiset WRC -ralliautot vaihdetaan Super2000-autoihin. Uusi WRC-auto pohjautuu Ford Fiesta -henkilöautoon.

Lisäksi toukokuussa paljastettiin täysin uusi Ford Fiesta R2 -ralliauto, joka on suunniteltu korvaamaan menestyksekkäs Fiesta ST N-ryhmän ralliautona. Uusi auto on tarkoitettu suosittuun Fiesta SportTrophy-sarjan kuljettajille sekä paikallisiin rallisarjoihin.

Motor Sport Evolutionin valmistama tuotantopohjainen Fiesta Rallycross -auto osallistui kansainväliseen Pikes Peak -ylämäkiajokilpailuun Colorado Springsissä, Yhdysvalloissa. Kaksinkertaisen maailmanmestarin Marcus Grönholmin kuljettama Fiesta sijoittui avoimessa luokassa toiseksi. Hänen aikansa oli koko kilpailun viidenneksi nopein. Grönholm ansaitsi Vuoden Tulokas -tittelin ajamalla noin 20 kilometrin pituisen ja 156-käännöksisen radan aikaan 11 minuuttia ja 28,963 sekuntia.

- **Fiestalle 22 palkintoa, joiden joukossa arvostettu RED DOT -muotoilupalkinto**

Ford on tehnyt viime aikoina uusia aluevaltauksia, sillä se on saanut alan teollisuudelta tai muilta sidosryhmiltä uudenlaisia tunnustuspalkintoja muun muassa muotoilusta. Myös eri kuljettajaryhmät ovat jakaneet erilaisia tunnustuksiaan. Fiestan muotoilu sai viimeksi tunnustusta Saksassa, missä sille myönnettiin arvostettu kansainvälinen Red Dot -palkinto. Red Dot on yksi maailman laajimmista muotoilun palkinto-ohjelmista.

- **Laajentuva moottorivalikoima – Duratec Euro V -moottori ja LPG**

Saatavilla on nyt ensimmäinen Euro V -päästönormin vaatimukset täyttävä 1,25-litrainen Duratec-bensiinimoottori. Lain mukaan kaikkien ensirekisteröitävien autojen on täytettävä normit 1. tammikuuta 2011 lähtien. Koska moottori on jo nyt Fiesta-mallistossa, sen valitsevat asiakkaat ovat yli vuoden edellä säädöksiä.

Asiakkaille, jotka etsivät vaihtoehtoisia voimanlähteitä, on saatavilla nestekaasulla (LPG) kulkeva Fiesta. Vaihtoehtoenergiaa käyttävän Fiestan voi tilata Saksassa, Italiassa ja Alankomaissa, missä on tarvittava palveluverkosto (ei Suomessa).

- **Uusin mobiilinavigaatioteknologia on Fiesta-asiakkaiden saatavilla**

Uusiin, nyt tilattaviin Fiesta-malleihin on saatavilla Fordin uusiin mobiilinavigointiteknoologia. Sen avulla kuljettajalla on mahdollisuus käyttää älypuhelinia eli Symbian Series 60 -käyttöjärjestelmällä varustettua matkapuhelinta hyödyntääkseen satelliittinavigaatio toimintoja. Fordin Fiestaa varten kehittämä järjestelmä on yhteydessä puhelimeen auton Bluetoothin®, ääniohjauksen sekä USB-liitännän avulla. Ääni toistetaan auton kaiutinjärjestelmän kautta ja käänös käännökseltä -reittiopastus näkyy mittariston yläosassa. Auton tilauksen yhteydessä rastitetaan tilauslomakkeesta kohta mobiilinavigointi. Fordin järjestelmän yksityiskohdista ja yhteensopivuudesta matkapuhelimen kanssa voi lukea verkkosivulta: www.ford-mobile-connectivity.com. (ei toistaiseksi Suomessa)

Faktoja Kasta

- **Ka on myyntimenestys**

Kesäkuussa 2009 Ford myi 9 800 Ka-mallia, mikä on 4 100 enemmän kuin kesäkuussa edellisenä vuonna. Ford on toimittanut yli 51 300 Ka'ta asiakkaille sen jälkeen, kun malli lanseerattiin alkuvuonna 2009. Noin 60 prosenttia kaikista myydyistä Ka-malleista on tilattu korkeimmalla Titanium-varustelulla.

- **Kan personalisointi**

Ka-mallistoon kuuluu kolme erilaista ja erittäin tyylikästä Individual-muotoilupakettia. Vuoden 2009 Individual-paketit Tattoo, Grand Prix ja Digital on jo myyty loppuun.

- **Ka on palkintoja voittanut suunnannäyttäjä**

Täysin uusi Ka palkittiin Trend Award 2009 -kilpailussa. Saksalaisen naisille suunnatun lifestyle-lehden, Joyn, lukijat äänestivät sen voittajaksi sarjassa, jossa kilpaili esimerkiksi juomia ja taideteoksia.

Tammikuusta lähtien Euroopassa pyörinyt Ford Ka'n TV-mainos aiheutti ihailijoiden keskuudessa niin suurta kuhinaa, että Universal-levy-yhtiö ja Ford kiirehtivät julkaisemaan heinäkuussa eksklusiivisen musiikkikappaleen, joka on sävelletty lanseerauksen TV-kampanjaa varten.

Kappale on ensimmäinen julkaisu The Tease featuring Megan Wyler -kokoonpanolta. Sen luoma kysyntä osoittaa, että Ka kiinnostaa erityisesti myös internetin käyttäjiä.

Fiestaan on myös Individual-muotoilupaketteja. Korkeatasoinen nahkasisustus ja siihen sopiva ulkoinen muotoilu ovat saatavana kolmioviseen Sport- tai Titanium-malliin. Vaikka kaikki eivät valitsekaan Individual-paketteja, jopa 45 prosenttia eli lähes puolet Fiesta-asiakkaista tilaa parhaimman Titanium-mallin. Suomessa Ghian + Titaniumin osuus on noin 70 prosenttia.

Ford Ka ja Fiesta yhdistävät Fordin perinteet kiitettyyn kineettiseen muotoiluun tarjoten asiakkaille tyylikkäässä paketissa pienen auton, jota on hauska ajaa. Autojen CO₂-päästöt ovat Fordin valikoiman alhaisimmat ja polttoaineen kulutus pieni. Ajo-ominaisuuksiltaan ne kuitenkin vastaavat Fordin suurempia autoja. Ka ja Fiestan viehätysvoimaa vahvistavat runsas perusvarustelu ja edistyneet teknologiat, jotka luovat uusille asiakkaille houkuttelevan, hintansa arvoisen auton.

"Kansallisilla romutuskorvausohjelmilla on positiiviset vaikutukset koko teollisuuteen. Markkinatilanne on tällä hetkellä heikko, joten näitä ohjelmia olisi pidennettävä tai jopa laajennettava, kunnes uusien autojen tarve on tyydytetty", sanoo Ingvar Sviggum, Euroopan Fordin markkinoinnista, myynnistä ja huollosta vastaava johtaja. "Nykyisessä talouden tilassa on ollut hyvä aika esitellä kaksi pientä, polttoainetaloudellista autoa: uusi Fiesta ja uusi Ka."

Frankfurtin autonäyttelyssä on esillä monia Ka- ja Fiesta malleja. Ka-malleihin kuuluvat Grand Prix ja Digital Individual-paketeilla. Fiestaista esillä ovat ECONetic sekä uusilla mobiilinavigointiominaisuuksilla varustettuja malleja. Kolmiovisessä Hot Magenta -värissä Fiestassa on Individual-sisustus ja uusi 1,25-litrainen Duratec Euro V-moottori.

FORDILTA EURO V -PÄÄSTÖNORMIT TÄYTTÄVÄT MOOTTORIT KOKO AUTOVALIKOIMAAN

- Euro V -päästönormit täyttävät moottorit nyt saatavilla Fordin kaikkiin niin pieniin, suuriin kuin luksusmalleihin
- 14 uutta Euro V -normien mukaista ajoneuvo–moottoriyhdistelmää
- Tuotannossa kokonaisuudessaan syyskuusta 2009 lähtien

Euroopan Ford tarjoaa pian laajan valikoiman tulossa olevan Euro V -päästönormin täyttäviä moottoreita koko valikoimaansa pienistä autoista suuriin luksusmalleihin.

Elokuusta 2009 lähtien tuotannossa on kahdeksan päästönormit täyttävää, manuaalivaihteistolla varustettua ajoneuvo–moottoriyhdistelmää Fiesta-, Focus-, ja C-MAX-henkilöautoihin. Syyskuusta lähtien on saatavilla Euro V -normia noudattavat moottorit myös Ford Focus Coupé-Cabriolet-, Mondeo-, S-MAX- ja Galaxy-malleihin.

Täydellinen Euro V -henkilöautomallisto:

| Elokuu 2009: | Polttoaine | Iskutilavuus cm³ | Suurin teho | CO₂ g/km |
|---------------------------------------|-------------------|--|--------------------|----------------------------|
| Fiesta, 3-/5-ovinen | | | | |
| 1.25 Duratec | Bensiini | 1242 | 60 hv | 127 |
| 1.25 Duratec | Bensiini | 1242 | 82 hv | 133 |
| Focus, 3-/4-/5-ovinen, farmari | | | | |
| 1.6 Duratec | Bensiini | 1596 | 100 hv | 159 |
| 2.0 Duratec | Bensiini | 1999 | 145 hv | 169 |
| 1.6 Duratorq TDCi cDPF* | Diesel | 1560 | 90 hv | 119 |
| 1.6 Duratorq TDCi cDPF* | Diesel | 1560 | 109 hv | 119 |
| C-MAX, MAV | | | | |
| 1.6 Duratec | Bensiini | 1596 | 100 hv | 164 |
| 2.0 Duratec | Bensiini | 1999 | 145 hv | 171 |

* ei koske ECONetic-malleja

| Syyskuu 2009: | Polttoaine | Iskutilavuus cm³ | Suurin teho | CO₂ g/km |
|-------------------------------------|-------------------|--|--------------------|----------------------------|
| Focus Coupé-Cabriolet | | | | |
| 1.6 Duratec | Bensiini | 1596 | 100 hv | 169 |
| 2.0 Duratec | Bensiini | 1999 | 145 hv | 179 |
| Mondeo, 4-/5-ovinen, farmari | | | | |
| 2.0 Duratec | Bensiini | 1999 | 145 hv | 184 |
| S-MAX, urheilullinen MAV | | | | |
| 2.0 Duratec | Bensiini | 1999 | 145 hv | 189 |
| Galaxy, MAV | | | | |
| 2.0 Duratec | Bensiini | 1999 | 145 hv | 189 |

Näiden henkilöautojen lisäksi Fordin uusi Transit ECONetic (2,2-litrainen Duratorq TDCi -moottori, 115 hevosvoimaa, keskimääräinen CO₂-päästöt 189 g/km) täyttää myös Euro V-päästövaatimukset, kun siihen asennetaan valinnainen pinoitettu nokihiukkassuodatin (cDPF).

Kaikki ajoneuvo-moottoriyhdistelmät on suunniteltu vastaamaan tiukkoja päästösäännöksiä, jotka koskevat ensirekisteröitäviä autoja 1. tammikuuta 2011 lähtien.

”Moottorivalikoimamme aikainen uudelleenjärjestely antaa asiakkaillemme mahdollisuuden ostaa autoja, jotka täyttävät vuoden 2011 vaatimukset jo vuoden etukäteen, sekä hyödyntää Euro V -normit täyttävillä autoille tulevat veroedut”, kertoo Graham Hoare, Euroopan Fordin moottoripuolen kehitysjohtaja.

FORD JATKAA WRC-OHJELMAANSA UUDELLA KAKSIVUOTISELLA SOPIMUKSELLE M-SPORTIN KANSSA

- **Euroopan Ford jatkaa menestyksestä WRC-ohjelmaansa vuodet 2010 ja 2011**
- **Yhteistyö M-Sportin kanssa jatkuu ja yhteistyökumppaneina jatkavat BP ja Abu Dhabi**
- **Ford luottaa suomalaisparivaljakoon: tallin kuljettajina jatkavat Mikko Hirvonen / Jarmo Lehtinen ja Jari-Matti Latvala / Miikka Anttila**

Euroopan Ford vahvisti Suomen Neste Oil Rallin yhteydessä pitämässään mediainfossa sitoutuvansa FIA World Rally Championship -rallisarjaan kahdeksi seuraavaksi kaudeksi. Ford ja sen pitkäaikainen kumppani M-Sport jatkavat menestyksestä WRC-ohjelmaansa vuodet 2010 ja 2011.

Ennätyksiä rikkonut Ford Focus RS World Rally Car -ralliauto voitti valmistajien mestaruuden vuosina 2006 ja 2007 ja taistelee jälleen mestaruudesta ensi vuonna. Vuonna 2011 tiimi vaihtaa täysin uuteen Ford Fiesta S2000 -ralliautoon, joka pohjautuu suosittuun Fiesta-henkilöautoon. Fiesta on yksi Euroopan myydyimpiä autoja.

Tiimi jatkaa nykyisellä miehityksellä Mikko Hirvonen / Jarmo Lehtinen ja Jari-Matti Latvala / Miikka Anttila. Pääyhteistyökumppanit BP ja Abu Dhabi jatkavat edelleen tiimin tukena.

Fordilla on pitkä ja voitokas historia rallimaailmassa. Ford on voittanut yli 70 WRC-rallia ja saanut ennätyksellisen paljon peräkkäisiä pistesijoja. Se on yksi sarjan menestyksekkäimmistä ja näkyvimmistä tiimeistä.

Euroopan Fordin pääjohtaja John Fleming painotti molempien osapuolten vahvaa halua jatkaa sopimusta. "Olemme tehneet jo usean vuoden ajan läheistä yhteistyötä Malcolm Wilsonin ja M-Sportin kanssa päästäksemme tähän pisteeseen. Tämä julkistus on tärkeä molemminpuoliselle sitoutumiselle ja korostaa entisestään Fordin asemaa kansainvälisessä moottoriurheilussa", hän kertoi.

“WRC on tiukin kilpailu tuotantopohjaisille autoille. Uskon, että menestyessämme voimme kaikki fordilaiset olla ylpeitä autoistamme, joita nähdään voittajakorokkeilla ympäri maailman tulevina vuosina”, hän lisäsi.

"Fordin työntekijät kunnioittavat pitkiä perinteitämme moottoriurheilussa ja etenkin WRC:ssä saavuttamiamme maailmanmestaruuksia vuosina 2006 ja 2007", sanoi Euroopan Fordin viestinnästä ja suhdetoiminnasta vastaava johtaja Ian Slater. "Uusi sopimus Malcolm Wilsonin kanssa on osoitus menestyksen nälästämme. WRC-sarja on tärkeä Fordille, mutta samalla tavalla Ford on myös tärkeä WRC:lle. Kansainvälistä rallia tehdään yhä houkuttelevammaksi valmistajille, medialle ja katsojille. Olemme varmoja, että myös Ford hyötyy tästä", Slater jatkoi.

"Ford osallistuu WRC-sarjaan, koska se tuo esiin henkilöautojemme kyvyt ja kertoo yleisölle siitä kovasta kilpailuympäristöstä, jossa tällä hetkellä elämme. WRC on ikään kuin kansainvälinen näyttely. Päätöksemme jatkaa ei ole ainoastaan hyödyllistä Fordille vaan myös koko urheilulajille", kommentoi Euroopan Fordin moottoriurheilusta vastaava johtaja Gerard Quinn.

"WRC on kehittynyt merkittävästi viime vuosina. Osallistumiskuluja on pienennetty ja uusia teknisiä sääntöjä on vahvistettu, mikä tuo valmistajille niiden tarvitsemaa jatkuvuutta. Uskomme, että näiden muutosten avulla mestaruussarja saa enemmän huomiota kansainvälisessä mediassa ja uudet valmistajat seuraavat jalanjälkiämme", hän jatkoi.

"Olen iloinen, että kumppanuutemme Fordin kanssa jatkuu. Sopimus on luottamuslause M-Sportille ja osoitus siitä, kuinka tärkeänä Ford pitää WRC:tä", sanoi puolestaan Malcolm Wilson, M-Sportin toimitusjohtaja ja tiimin johtaja ja jatkoi: "Kuljettajamme ovat nuoria ja dynaamisia, ja he saavat koko ajan lisää kokemusta ja kypsyyttä. Focus RS WRC -auto on todistanut olevansa nopea, vahva ja luotettava. Olemme kuitenkin jo aloittaneet Dovenby Hallin tukikohdassamme kehittämään Fordin avulla Fiesta S2000:sta autoa, jolla on mahdollista päihittää kilpailijat myös vuonna 2011. Emme ole mukana WRC:ssä hivin vuoksi, vaan taistellaksemme mestaruudesta ja teemme kaikkemme voittaaksemme."

"Vuosien 2010 ja 2011 aikana uskomme säilyttävämme Fordin merkittävän roolin WRC-huoltoalueella", Wilson lisäsi lopuksi.

FORD INDIVIDUAL -VARUSTEPAKETEILLA YKSILÖLLISTÄ EROTTUVUUTTA LÄHES KOKO FORD- MALLISTOON

- **Yli 45 000 asiakasta on valinnut Fordiinsa Individual-varustepaketin**
- **Ford-autojen varustepaketit ovat saatavilla lähes kaikkiin henkilöautoihin**
- **Ensiluokkaista laatua ja korkeatasoista käsityötä**
- **Lukuisat ulkoisen ja sisäisen muotoilun elementit täydentävät suosittuja, hyvin varusteltuja malleja**
- **Frankfurtin autonäyttelyssä on esillä kaikki mallit, joihin on saatavilla yksilöllinen Individual-varustepaketti**

Yli 45 000 Fordin omistajaa on valinnut varustepaketin Ford Individual -ohjelmasta sitten sen lanseerauksen vuonna 2007. Se on todistanut suosionsa yhä useamman asiakkaan hankkiessa paremmin varusteltuja autoja.

”Yhä useampi asiakas valitsee valmiiksi hyvin varustellun mallin uusimmasta mallistostamme ja haluaa lisäksi personoida autoaan edelleen”, kertoo Bernhard Mattes, joka vastaa Euroopan Fordilla jälkimarkkinoinnista. ”Esimerkiksi yli 40 prosenttia kaikista Fiesta-asiakkaista valitsi Ghia- tai Titanium-varustelun, kun edellisessä mallissa paremman varustelun valitsi vain kolme prosenttia. Näyttää siltä, että useat asiakkaat valitsevat pienempiä autoja, mutta eivät halua tinkiä tyylistä, ominaisuuksista ja varustelusta. Ford Individual sopii tähän trendiin.”

Euroopan Fordin Individual -ohjelmaan on vuodesta 2007 lähtien kuulunut joukko tyylikelementtejä ja -vaihtoehtoja. Esimerkiksi istuimiin on mahdollista saada ylellinen nahkaviimeistely, ilmanohjain puolestaan korostaa auton ulkomuotoja, samoin väritetyt vanteet. Ford Individual -varustepaketin saa seitsemään eri Ford-henkilöautomalliin. Ohjelma toteutettiin ensin S-MAX- ja myöhemmin Galaxy- ja Mondeo-malleihin. Saatavuutta laajennettiin nopeasti uusiin Ka- ja Fiesta-malleihin ja maaliskuussa 2009 vielä Focusseen ja Kugaan.

Pieni Fordin eurooppalaisen muotoiluryhmän erikoistiimi luo ja räätälöi Ford Individual -paketit seitsemään ohjelmaan kuuluvaan malliin. Lisäksi Fordin jälkimarkkinointiyksiköllä on käytännöllisiä ja urheilullisia valinnaisvarusteita kaikkiin Ford-henkilöautoihin.

"Ajoneuvojen persoonallinen muotoilu on aina ollut tärkeä tekijä asiakkaillemme, etenkin toiminnallisten vaatimusten täyttämässä", sanoo Mattes. "Kyse ei ole vain vetokoukuista, spoilereista ja kumimatoista. Yleinen suuntaus on, että erittäin korkealaatuisten, ylellisten ja yksilöllisten ratkaisujen kysyntä on kasvamassa, eikä se koske vain suuria ja kalliita autoja, vaan koko mallistoa."

Ford Individual -teemoja ovat ylellisyys ja elämäntyyli. Ylellisyys-teemaan kuuluu sekä klassisia että moderneja muotoiluja ja elämäntyyli-teemaan tyyli, hauskuus ja muoti.

Ford Individual on vastaus muotoilua haluaville

Suuri osa Fiesta-asiakkaista valitsee paremmin varusteltuja malleja ja joka kolmas Focus-asiakas ostaa autonsa Ghia- tai Titanium-varustelulla. Mondeo-asiakkaista 55 prosenttia on samoilla linjoilla, kun taas S-MAXissa luku oli yli 60 prosenttia.

Tähän päivään mennessä 45 000 asiakasta on valinnut Ford Individual -paketin. Koska nahkasisustuksen kysyntä on kasvanut, tuotantomäärät lähentelevät täyttä kapasiteettia. Ulkovarustepaketit ja korisarjat samoin kuin kevytmetallivanteet ja multimediajärjestelmät ovat erittäin kysytyjä.

"Yhä harvemmat asiakkaat voidaan luokitella enää perinteisiin pienien, kompaktien, keskikokoisten tai premium-luokan ostajiin", sanoo Laura Blossfeld-Smith Euroopan Fordin autojen muotoilutiimistä. "Auton luonteella on tilavuuden lisäksi nykyisin erittäin suuri merkitys uutta autoa ostettaessa."

Mondeon, S-MAXin ja Galaxyn (valmistettu Fordin Genkin tehtaalla Belgiassa), Fiestan (Köln, Saksa) sekä Focusin ja Kugan (Saarlouis, Saksa) personointi toteutetaan jokaisen tehtaan yhteydessä olevassa erillisessä näihin muutoksiin keskittyneessä yksikössä. Muutokset tekee sitä varten koulutettu henkilökunta ja laatua valvotaan tiukasti. Uuden Ford Ka'n Ford Individual -ominaisuudet asennetaan normaalin tuotantoprosessin aikana.

###

*Fordin lehdistötiedotteet ja valokuvat löytyvät Ford Motor Companyn lehdistölle
tarkoitettulta www-sivustolta osoitteesta (<http://media.ford.com>).*

Lisätietoja: Riitta Salin
Oy Ford Ab
rsalin1@ford.com
(09) 3517 0123