



A FORD A 2009-ES FRANKFURTI AUTÓSZALONON

Tartalom	
A TETSZETŐS, SOKOLDALÚ ÉS VADONATÚJ FORD C-MAX SOROZAT	2. oldal
ÚJ, GAZDASÁGOS, NÉGYHENGES FORD ECOBOOST MOTORCSALÁD MUTATKOZIK BE A FRANKFURTI AUTÓSZALONON	9. oldal
FORD FOCUS BEV PROTOTÍPUS – E-MOBILITÁS MÉRETBELI KOMPROMISSZUMOK NÉLKÜL	15. oldal
A TAKARÉKOS ÚJ FORD FOCUS ECONETIC AUTO-STOP-START FUNKCIÓVAL MINDÖSSZE 99 G/KM CO₂-T BOCSÁT KI, ÁTLAGFOGYASZTÁSA 3,8 L/100 KM	18. oldal
KIS CSODÁK – A KA ÉS A FIESTA A NEHÉZ KÖRÜLMÉNYEK DACÁRA IS ERŐSÍTIK A FORD ÉRTÉKESÍTÉSEIT ÉS A VEVŐK ÉRDEKLŐDÉSÉT	26. oldal
A FORD BŐVÍTI PALETTÁJÁN AZ EURO V-ÖS MOTOROK KÍNÁLATÁT	32. oldal
A FORD AZ M-SPORTTAL KÖTÖTT, ÚJ, KÉT ÉVRE SZÓLÓ MEGÁLLAPODÁSSAL HOSSZABBÍTJA MEG SZEREPLÉSÉT A WRC-BEN	34. oldal
A FORD INDIVIDUAL PROGRAM MÁR MINDEN KATEGÓRIÁBAN KIELÉGÍTI A VEVŐK IGÉNYEIT	37. oldal

„A 2009-es év hatalmas kihívásokat tartogatott az egész európai autóipar számára. Ám a kihívások gyakran nagyszerű lehetőségekkel járnak együtt. A Fordnak az év eddig eltelt szakaszában sikerült növelnie piaci részesedését, illetve Európa második legkelendőbb márkájaként megerősíteni helyzetét. Mindezt azzal értük el, hogy vevőinknek izgalmas és új termékeket kínálunk, mint például a Ford Fiesta, a Ford Ka és a Focus RS.

Itt Frankfurtban is építhetünk erős termékportfoliónkra, hiszen bemutatjuk a teljesen új Ford C-MAX-ot, illetve új, négyhengeres, Ecoboost benzines, közvetlen befecskendezéses turbómotorjainkat, valamint legújabb fejlesztéseinket az akkumulátorral hajtott elektromos autók területén.”

**John Fleming, a Ford Európa elnök-vezérigazgatója
2009. szeptember**

A TETSZETŐS, SOKOLDALÚ ÉS VADONATÚJ FORD C-MAX SOROZAT

- **Az izgalmas, kétmodelles C-MAX sorozat globális premierje a Frankfurti Autószalonon**
- **Az új C-MAX az első termék, amely a Ford új, globális C kategóriás padlólemezére épül**
- **Különleges új dizájn bizonyítja, hogy a sokcélú járművek is lehetnek látványosak és vonzók**
- **A hétülékes Grand C-MAX, a C-MAX paletta legtágasabb és legrugalmasabb tagja két oldalsó tolóajtóval és innovatív ülés koncepcióval készül**
- **Az ötülékes modell kecsesebb és sportosabb dizájnt kapott, erényei a hagyományos C-MAX értékek: tér és használati érték**
- **Az erőforrások között megtalálható az új, nagyon hatékony és alacsony CO₂ kibocsátású Ford EcoBoost benzinmotor is**
- **A Ford Európa új technológiái között található a félautomatikus, párhuzamos parkolóasszisztens, a holtterfigyelő rendszer és a villanymotorral mozgatható hátsó ajtó**
- **Mindkét modell 2010 végétől kapható a fontosabb európai piacokon**
- **A Grand C-MAX észak-amerikai bevezetése 2011 végén várható**

A teljesen új, két modelleből álló palettával bíró Ford C-MAX sorozat globális premierje az idei Frankfurti Autószalonon lesz. Ez az izgalmas, új C-MAX család a stílus és a vonzerő új szintjét honosítja meg a kompakt sokcélú járművek (MAV) között, látványa merész és dinamikus, s méltó folytatása a Ford elismert 'kinetikus formanyelvének'.

A Ford MAV vásárlói első ízben választhatnak egy ötülékes C-MAX és egy hétülékes Grand C-MAX között; ez utóbbi modellnek oldalanként egy-egy tolóajtója van, innovatív ülésrendszere pedig garantálja a tágas teret és a rugalmasságot.

A teljesen új C-MAX család számos olyan modern, új technológiát honosít meg a kompakt MAV-ok mezőnyében, amelyek a nagyobb kényelemre, biztonságra és fenntarthatóságra összpontosítanak; többek között ilyen a rendelhető új és erős, ugyanakkor nagyon gazdaságos fogyasztású és alacsony CO2 emissziójú Ford EcoBoost benzinmotor is.

Az új C-MAX modellek a tekintetben is élen járnak, hogy ezek az első autók, amelyek a Ford új, globális C kategóriás padlólemezére épülnek; a Frankfurtban kiállított példányok előszériás kocsik lesznek, a sorozatban gyártott autók európai piaci bevezetése 2010 végétől várható.

A Ford megerősíti továbbá, hogy a Grand C-MAX modellt 2011 végétől kezdve forgalmazza Észak-Amerikában is, s így e modell csatlakozik ahhoz a hat európai fejlesztésű modellhez (többek között a Fiestához, a Transit Connect haszonjárműhöz és az új generációs Ford Focushoz), amelyek a One Ford stratégia égisze alatt készültek.

„Az S-Max és a Galaxy kettősének hihetetlen népszerűségét meglovagolva szeretnénk a kompakt MAV kategóriában is sikert aratni új és kibővített C-MAX palettánkkal,” mondta John Fleming, a Ford Európa elnök-vezérigazgatója. „A tágas, hétülékes Grand C-MAX számunkra is teljesen új modell, s a sportos, ötülékes változattal együtt osztályelső palettát alkotnak, mint dinamikus és nagy tudású családi járművek.”

„Az új C-MAX jelentőségét nem lehet eléggé hangsúlyozni, hiszen a következő esztendőben mintegy kétmillió autó érkezik a piacra különböző karosszériákkal, amelyek mind az új, globális C kategóriás padlólemezre épülnek,” tette hozzá Fleming.

Az új C-MAX előzetese

Kifejező, dinamikus formaterv

Az új Ford C-MAX sorozat bizonyítja, hogy egy kompakt MAV is lehet stílusos és vonzó, ugyanakkor kínálhat tágas teret és nagy használati értéket.

„A 2009-es iosis MAX koncepcióautóhoz hasonlóan a két C-MAX modell is emocionálisabb, dinamikusabb formanyelvet hoz a MAV szegmensbe,” magyarázza Martin

Smith, a Ford Európa formatervezési igazgatója. „Hiszünk abban, hogy két különleges járművet alkottunk, amelyeket a vevők azért választanak majd, mert jó őket vezetni, és remekül néznek ki, s nemcsak azért, mert praktikusak és sokoldalúak.”

A merész külső és belső dizájn a Ford modern 'kinetikus dizájn' formanyelvének legújabb evolúciója, s épít azokra a témákra, amelyeket a közelmúltban bemutatott sikeres modelleken, a Fiestán, a Kugán és a Mondeón is láthattunk.

A 'kinetikus dizájn' látványos elemei az új modellen is felfedezhetők: ilyen a dinamikusan emelkedő övonal, a telt, megmunkált felületek, a merész kerékjárat ívek, az erős és izmos vállak, amelyeket kiemel a hangsúlyos karaktervonal is, illetve az ablakok körvonalának különleges íve a C oszlopnál.

Az orr-részt a Ford jellegzetes, trapéz alakú alsó hűtőmaszkja uralja – a Frankfurtban kiállított bemutatóautókon speciális zongorafekete fényezéssel – és a látványos új fényszórók, amelyekhez hasonlót az iosis Max koncepción láthattunk.

Két eltérő karakter

A C-MAX és a Grand C-MAX formatervezése szándékosan mutat eltérő jegyeket, hiszen így jobban kifejezik az egyes modellekre jellemző tipikus vásárlói prioritásokat.

Az ötüléses C-MAX úgy távolodik el a szokványos MAV gondolkodásmódtól, hogy egy látványos személyautó sportosabb érzetét kelti. Kupészerű, lendületes tetővonala a kocsi végénél meredeken ereszkedik lefelé, ám az összkép mégis kifejezi a C-MAX hagyományos értékeit, a tágasságot és a használati értéket.

Az ablak kontúrja a Fiestán és a Kugán látott merész formát követi, s meredeken emelkedik felfelé a C oszlop mögött. Hátul a formaterv erősen emlékeztet az S-MAX-éra, különösen a hátsó szélvédő környéke hat sportosan.

Legalább ennyire dinamikus a hétüléses Grand C-MAX jellege is, amelynek megjelenése funkcionálisabb, s látványa kiemeli az autó által biztosított extra teret és sokoldalúságot. A hosszabb tengelytávú, hétüléses modell tetővonala magasabban fut, a tetőoszlopok

vékonyabbak, s mindez kihangsúlyozza az utastér tágasságát és a karosszéria jó beláthatóságát.

A két tolóajtó szépen illeszkedik, a sín, amelyen mozognak, ügyesen megbújik a jármű válla alatti vágatban. A nagyméretű hátsó ajtó garantálja az alacsony rakodóperemet, a lámpák közötti mutató elem és a hátsó szélvédő pedig közös családi vonásokat mutat a Ford egyterűjével, a Galaxy-val.

Látványos és modern belső tér

Az új C-MAX utasterében ugyanazt a 'kinetikus dizájn' alkalmaztuk, mint a karosszéria formájánál, mert ez garantálja, hogy a külső dinamikus és modern jellege tükröződjék az utastérben is.

A beltér fő formatervezési irányai a Fiestához kialakított témák továbbfejlesztett változatai – izmos, kifejező formák és nagyon merész grafika, amelyet az iosis MAX koncepcióautón bemutatott látványos formák ihlettek.

A legfontosabb belső dizájnelemek között van a műszerfal felső részének szárnyra emlékeztető szekciója, amely kétfelé elnyúlik a belső tér szélé felé. A látványos 'bikaszarv' forma a műszerfal alsó részéről halad lefelé, s kiemeli, hogy a műszerfal milyen finoman olvad össze a közép konzollal.

A vezető közvetlen környezete – amely mindkét C-MAX modellben azonos – jó áttekintést nyújtó, magas ülés helyzetet kínál, s a váltókar is ennek megfelelően feljebb került a közép konzolon.

A központi vezérlő terület az új Fiesta elismert kialakítására épít; a szerényebben felszerelt modellek ugyanazt a nagyon ergonomikus dizájnt kapják, míg a gazdagabb változatokban a Sony következő generációs fejegységeit találhatjuk lakkozott fekete kivitelben.

A gondosan kialakított rakodóhelyek mindenhol megtalálhatók az utastérben: többek között méretes ajtózsébek, nagyméretű kesztyűtartó, további rekeszek és a közép konzolban lévő pohártartók kaptak helyet a kabinban.

Ötletes, hétülékes kialakítás

Az új, hétülékes Grand C-MAX akár hét utasnak is tágas férőhelyet biztosít a kompakt méretű karosszériában, amelynek két oldalsó tolóajtaja még kényelmesebbé teszi az autó használatát, hiszen így könnyebben lehet segíteni kisebb gyermekeknek a beszállásban vagy a kocsiba jutni szűk parkolóhelyen.

A hétülékes konfigurációs lehető legjobb kihasználása érdekében a Ford mérnökei ötletes és új összehajtó mechanizmust fejlesztettek ki a második sor három üléséhez. Ez a szerkezet lehetővé teszi, hogy a középső ülést hamar összehajtsuk, és eltüntessük az egyik szélső ülés alatt, s így hasznos átjáró alakul ki a két szélső ülés között.

Az utasok így könnyedén bejuthatnak a harmadik ülésorba, ráadásul közben nem zavarják a második sor szélső ülésein ülőket sem. Mindez akkor jön különösen jól, ha a két szélső ülésen gyerekülések vagy ülésmagasítók vannak. A tulajdonos így választhat, hogy 2+2+2 üléses konfigurációt választ-e, vagy használja mind a hét ülést.

A második és a harmadik sor üléseit úgy alakítottuk ki, hogy összehajtásuk után teljesen sík padló jön létre, függetlenül attól, hogy mennyi ülés van elfektetve. Az üléseket mozgó szerkezeteket úgy alkottuk meg, hogy egy kézzel is működtethetők legyenek.

Az ötülékes C-MAX megőrizte a jelenlegi modell népszerűnek bizonyult üléselrendezését – a második sorban 40/20/40 arányban osztott, ledönthető ülések vannak, s az opcióként kérhető Comfort rendszer révén a két szélső ülés átlósan kissé hátrahajtható, s így fényűző, 2+2 üléses utastér alakítható ki.

Fenntartható teljesítmény

A C-MAX sorozat számos új jármű- és motortechnológiát honosít meg a kompakt MAV-ok mezőnyében, amelyek célja a kényelem, a biztonság és a fenntarthatóság fokozása.

A Ford magasan jegyzett TDCi dízelmotorjainak módosított verziói mellett az új C-MAX paletta számos benzinmotort is tartalmaz, többek között a Ford teljesen új, 1,6 literes, négyhengeres EcoBoost motorját, amely a vállalat bridgendi üzemében készül, Walesben.

Az EcoBoost a Ford új globális motorcsaládja, amelynek négyhengeres tagjait a Ford európai mérnökei fejlesztették ki, s amelyeket 2010-től kezdve folyamatosan vezetünk majd be az európai termékpalettán. Az EcoBoost ötvözi a turbófeltöltés és a közvetlen befecskendezés technológiáját annak érdekében, hogy a hasonló teljesítményű, hagyományos elven működő és nagyobb lökettérfogatú benzinmotorokénál mintegy 20 százalékkal kevesebbet fogyasszon, és csekélyebb legyen a CO2 emissziója.

A Ford EcoBoost technológia kedvezőbb árú, mint a vele összevethető teljesítményű hibridtechnika és dízelmotorok, s a benzinmotorok területén felhalmozott tudásra építve azt kínálja a vásárlóknak, hogy jelentős mértékben kedvezőbb fogyasztással és csekélyebb emisszióval közlekedjenek, de ne kelljen kompromisszumot kötniük a teljesítmény terén.

A közvetlen befecskendezés, a modern turbófeltöltés és a változó szelepvezérlés kombinációja sokkal hatékonyabb égésfolyamatot eredményez. Ennek köszönhetően a Ford EcoBoost technológiájára jellemző a nagyméretű motorok alacsony fordulaton jelentkező nagy nyomatéka és agilis teljesítménye, ám a méret, a tömeg és a fogyasztás a sokkal kisebb erőforrásokéra emlékeztet.

Az új C-MAX-ban opcióként helyet kaphat a Ford legmodernebb, nagyon hatékony PowerShift hatfokozatú, duplakuplungos automatikus váltóműve is, amely már a jelenlegi modellnek is népszerű felszerelése volt.

A C-MAX technológiai

A Ford Európa által az új C-MAX-ban bemutatott új technológiák közül sok olyan van, amely a családi felhasználók számára jelent majd nagyobb kényelmet és biztonságot. Ilyen például a félautomatikus párhuzamos parkolóasszisztens, a holtterfigyelő rendszer, a hátul utazók be nem kötött biztonsági övére figyelmeztető fényjelzés, az elektromos működtetésű gyerekzár, illetve az opcióként villanymotorral mozgatható hátsó ajtó.

Ezekről a tételekről, illetve az új C-MAX teljes műszaki részletiről a 2010-es piaci bevezetéshez közelebbi időpontban adunk tájékoztatást.

A Ford globális C kategóriás autóinak új generációja

A következő években a Ford által a piacra bevezetendő új, globális C kategóriás padlólemezre épülő modellek közül a C-MAX az első. Az egész sor izgalmas modellt magában foglaló kínálatba tartozik a globálisan új, következő generációs Ford Focus is, amely 2010 végétől lesz kapható.

Az új C modelles család egy eddig soha nem látott globális fejlesztési folyamat eredménye, és számos olyan lenyűgöző, modern technológiát tartalmaz, amely fokozza a biztonságot, a kényelmet, a használati értéket és a vezető elégedettségét. Erre a padlólemezre évente mintegy kétmillió autót építünk majd, s a Ford ezeket különböző modellekként árulja világszerte.

„Azzal, hogy erőforrásait az új, globális C kategóriás modelles családra összpontosította, a Ford igazán izgalmas dizájnt és a legmodernebb technológiát kínálja vásárlóinak,” mondja Gunnar Herrmann, a Ford globális C kategóriás autóiért felelős igazgató. „Alig várjuk már, hogy újabb részletek közölhessünk, s hogy folyamatosan bemutathassuk e modelleket!”

###

A Ford sajtóközleményei és nagy felbontású fotói letölthetők a Ford Motor Company sajtóhónlapjáról (<http://media.ford.com>).

ÚJ, GAZDASÁGOS, NÉGYHENGERES FORD ECOBOOST MOTORCSALÁD MUTATKOZIK BE A FRANKFURTI AUTÓSZALONON

- **Új generációs, gazdaságos, alacsony CO₂ kibocsátású Ford EcoBoost négyhengeres benzines motorcsalád premierje a Frankfurti Autószalonon**
- **A hagyományos benzines motorokhoz képest 20 százalékkal kisebb a fogyasztás és a CO₂ emisszió**
- **A Ford EcoBoost megvalósítja a méret csökkentését: nagyobb lökettérfogatú motor teljesítményét kínálja egy kisebb lökettérfogatú erőforrás fogyasztása mellett**
- **A Ford EcoBoost globális motorcsalád jellemzői a közvetlen benzinbefecskendezés, a turbófeltöltés és a változó szelepvezérlés a lehető leghatékonyabb égés érdekében**
- **Az európai kínálat két négyhengeres erőforrásból áll 1,6 literes és 2,0 literes lökettérfogattal, majd egy modern, kisebb lökettérfogatú erőforrás is érkezik**
- **Európában először 2010-től lesz kapható**

A Frankfurti Autószalonon a Ford Európa újabb részletekkel szolgál az új generációs Ford EcoBoost motorcsaládról, amely nagyon gazdaságos, alacsony CO₂ kibocsátású, négyhengeres benzinmotorokból áll; a piaci bevezetés 2010-ben lesz.

A motorokban közvetlen benzinbefecskendezés, turbófeltöltés és kettős, változó szelepvezérlés maximalizálja az égés hatékonyságát, s így jön létre a hagyományos teljesítményű és működési elvű benzinmotorokhoz képest mintegy 20 százalékkal kisebb fogyasztás és károsanyag-kibocsátás.

„A 2010-ben érkező, négyhengeres benzinesekből álló új EcoBoost motorcsalád fontos eleme a Ford Motor Company globális fenntarthatósági tervének,” mondta John Fleming, a Ford Európa elnök-vezérigazgatója.

„Úgy véljük, hogy ezek a motorok nagyon vonzó alternatívát kínálnak majd a vásárlóknak a dízelmotorokkal és a hibridhajtással szemben, hiszen nagyon versenyképes lesz a fogyasztásuk, a fenntartási költségük, valamint agilis teljesítményt nyújtanak, fordulatszám-tartományuk pedig széles. S ez utóbbi jellemző tette oly népszerűvé a benzinmotorokat sok autóvezető számára,“ tette hozzá Fleming.

A vállalat európai palettájában bemutatkozó négyhengeres EcoBoost motorok első hulláma 2010-ben érkezik a piacra, s az SCTi (szekvenciális, turbós befecskendezés) elnevezést viseli. A paletta kezdetben az 1,6 literes egységből áll a teljesen új Ford C-MAX számára, illetve a 2,0 literes erőforrásból a vállalat nagyobb modelljei számára.

Egy további, kisebb lökettérfogatú Ford EcoBoost motor is megjelenik majd a kínálatban, amely a Ford kis és közepes kategóriájú modelljeibe kerül be.

A Ford megerősítette azt is, hogy az új, 2,0 literes Ford EcoBoost motor globálisan elérhető lesz: Észak-Amerikában 2010-ben mutatkozik be, Ausztráliában pedig a Ford Falcon lesz az első, hátsókerék-hajtású modell, amelyben szerephez jut az új technológia.

„A 2,0 literes motor mintegy 200 lóerős teljesítményű lesz, az 1,6 literes a 150 és 180 lóerő közötti területet fedi le, a később érkező kis lökettérfogatú erőforrás pedig a 130 lóerő alatti kategóriában jut szerephez, s így a Ford minden európai modellsorozatában kínál majd nagyon gazdaságos, alacsony CO2 kibocsátású alternatívát,“ mondta Fleming.

Három fontos elem

Az erőforrások fejlesztésével megbízott mérnökök úgy optimalizálták a fogyasztást és a károsanyag-kibocsátást a Ford EcoBoost motorokban, hogy új égési rendszert alkottak, amely három fontos elem előnyeit ötvözi: a nagy nyomású közvetlen befecskendezését, a modern turbófelöltését és a kettős, függetlenül változó szelepvezérlését.

Miközben ezeknek a megoldásoknak önmagukban is nagy a műszaki potenciálja, mindhárom együttes alkalmazása jelentős mértékben növeli a teljesítményt, és a teljes működési tartományban jóval hatékonyabb égésfolyamatokat eredményez.

Mindezek miatt a Ford EcoBoost technológiája képes arra, hogy a legmodernebb dízelmotorok erényeinek biztosítása mellett megőrizze a benzinmotorok költségelőnyét és vezetési jellemzőit.

A Ford EcoBoost technológia legfontosabb előnyei a következők:

- Optimalizált hatékonyság – a fogyasztás és a CO₂ emisszió akár 20 százalékkal is csökkenhet
- Nagyobb vezetési élmény – nagy nyomaték kis fordulatszámon, agilis gázreakciók a teljes fordulatszám-tartományban
- Lehetőség arra, hogy a vevő kisebb motort üzemeltessen a nagy motorokra jellemző teljesítménnyel – ám mindez egy sokkal kisebb egység méretével, tömegével, fogyasztásával jár együtt

A Ford EcoBoost motorokban alkalmazott technológia a benzinmotorokról jelenleg is meglévő tudáson alapul, s a vásárlóknak olyan megfizethető alternatívát kínál, amely oly mértékben csökkenti a károsanyag-kibocsátást, mint a megfelelő hibrid- vagy dízelmotorok.

Optimalizált hatékonyságú motor

A Ford EcoBoost motorok által elért csökkenés a fogyasztás és az emisszió terén olyan égési rendszer eredménye, amely a lehető leghatékonyabb és legtisztább módon égeti el az üzemanyagot.

A rendszer szívében egy nagynyomású, közvetlen befecskendezéses rendszer működik, amely minden hengerbe kicsi és precíz mennyiségben, akár 200 bar nyomással lövi be az üzemanyagot; a porlasztott üzemanyag cseppje jellemzően kisebb, mint 0,02 mm, azaz az emberi hajszál vastagságának egyötöde.

A hagyományos befecskendezési rendszerekkel összehasonlítva a közvetlen befecskendezés hidegebb és sűrűbb töltést ad, ami javítja a fogyasztást és a teljesítményt. Hasonlóan egy modern dízelmotorhoz, égési ciklusonként akár több befecskendezés is elvégezhető, s ez még tovább csökkenti a fogyasztást és az emissziót.

A szívó-, és a kipufogó oldalon egyaránt változó szelepvezérlés azért hasznos a megoldás a Ford EcoBoost motorban, mert minden fordulatszám-tartományban optimalizálja a gázlengéseket az égéstérben, s különösen részterheléses üzemmódban javítja a hatékonyságot és a teljesítményt.

Nagyobb vezetési élmény

A lehető legteljesebb vezetési élmény érdekében a Ford EcoBoost motorok kis fordulatszámon is nagyon nyomatékosak, vagyis bírnak azzal az erénnyel, amely a modern dízelmotorokat oly népszerűvé tette az autóvezetők körében. Motorjaink ugyanakkor kifinomult és agilis teljesítményt nyújtanak a teljes fordulatszám-tartományban.

Mindez úgy vált lehetővé, hogy modern turbótechnológiát alkalmaztunk, kicsi, kis tehetetlenségű rotorokkal, amelyek fordulatszáma meghaladhatja a percenkénti 200.000-et is. A turbinákat gondosan választottuk ki, hogy a maximális nyomaték 1.500-as vagy az alatti fordulatszámon rendelkezésre álljon, s hogy a vezetőnek előzéseknél a lehető legkevesebb időt kelljen várnia a gyorsulásra.

A közvetlen befecskendezés hidegebb töltése is jótékonyan hat a teljesítmény fokozására kisebb fordulaton. A változó szelepvezérlés tovább fokozza az egymást erősítő jó tulajdonságok hatását, hiszen megnöveli a levegő áramlását a motorban, és maximalizálja a nyomatékot kis fordulaton.

A feltöltő aprólékos hangolása garantálja, hogy a Ford EcoBoost motorok akár a percenkénti 5.000-es fordulatszámot átlépve is erőteljes teljesítményt és agilis gázreakciókat mutassanak, azaz sokkal szélesebb a hasznos fordulatszám-tartományuk, mint egy tipikus dízelmotoré.

Lehetőség kisebb motor üzemeltetésére

A Ford EcoBoost filozófia egyik legfontosabb előnye az, hogy lehetőség van kisebb méretű motor üzemeltetésére, vagyis a nagyobb lökettérfogatú szívómotorok helyett a teljesítmény feláldozása nélkül lehet sokkal kisebb erőforrással autózni.

Mivel a turbófeltöltő alkalmazása általában 50 százalékkal emeli meg a nyomaték szintjét, komoly lehetőség merül fel a lökettérfogat csökkentésére anélkül, hogy elveszítenénk a teljesítménypotenciál előnyeit.

A kisebb motorméret előnyei közé tartozik a kisebb mértékű belső súrlódás miatt jelentkező jobb hatékonyság, az alacsonyabb szívási veszteségek és a csekélyebb tömeg – így a motor gyorsabban éri el üzemi hőfokát. Mindennek köszönhetően a Ford EcoBoost motorok valós körülmények között, tehát városban és autópályán is kedvezőbb fogyasztással üzemelnek.

Modern motorkialakítás

Az 1,6 és a 2,0 literes Ford EcoBoost egységek modern, kis tömegű, nagy hatékonysággal üzemelő erőforrások, amelyeket a Ford legmodernebb négyhengeres motorjaiból fejlesztettünk ki.

Mindkét motor alumíniumból készül, és tizenhat szelepes, DOHC egység, mindkét vezérműtengelyen független, változó szelepvezérléssel. A motorokat, s a bennük alkalmazott optimalizált kenési rendszert és alacsony súrlódású bevonatokat a lehető leghatékonyabb működés szempontjai szerint finomhangoltuk.

A modern égési rendszer kialakítása lehetővé teszi, hogy mindkét motor megfeleljen a legszigorúbb globális emissziós előírásoknak, például a PZEV (részlegesen zéró emissziójú járművek) szabványnak Kaliforniában, valamint az Euro VI-os normának.

Európai gyártás

Az európai modellekbe szánt első két Ford EcoBoost motor gyártása két helyen zajlik majd a Ford erőforrások gyártásával foglalkozó hálózatában. A 2,0 literes egység Valenciában, Spanyolországban készül, míg az 1,6 literes gép a Bridgend üzemben készül, az Egyesült Királyságban.

A később érkező, kisebb lökettérfogatú Ford EcoBoost motor két helyen készül majd: egyrészt a kölni üzemben, Németországban, másrészt Romániában, a craiovai gyárban.

A vállalat reményei szerint három éven belül világszerte összesen 1,3 millió Ford EcoBoost erőforrással szerelt autót szállít majd le megrendelőinek.

###

*A Ford sajtóközleményei és nagy felbontású fotói letölthetők
a Ford Motor Company sajtóhonlapjáról (<http://media.ford.com>).*

FORD FOCUS BEV PROTOTÍPUS – E-MOBILITÁS MÉRETBELI KOMPROMISSZUMOK NÉLKÜL

- **A Focus-alapú akkumulátoros elektromos személyautó premierje Frankfurtban**
- **A Ford első európai elektromos személyautója a 2010-es demonstrációs program kezdetét jelzi**
- **A Focus BEV prototípusok az Egyesült Királyság 'Ultra-alacsony szénkibocsátású járművek' elnevezésű kutatási programjának részét képezik**
- **Európában további demonstrációs projektekre is lehetőség nyílik**

A 2009-es Frankfurti Autószalonon a Ford Európa bemutatja a Ford Focus műszakai alapjaira készülő akkumulátoros elektromos járművek (BEV) prototípusának flottáját, amelyet külön azért fejlesztett ki, hogy jövőre részt vehessen az Egyesült Királyság kormánya által meghirdetett 'Ultra alacsony szénkibocsátású járművek' demonstrációs kezdeményezésben.

A kutatási program célja, hogy tesztelje a technológia alkalmazhatóságát a potenciális jövőbeni alkalmazás szempontjából a Ford európai személyautó-palettáján.

A Ford, a Scottish and Southern Energy és a Strathclyde University konzorciuma 15 darab Ford Focus BEV prototípusból álló flottát, illetve a London Borough-hoz tartozó Hillingdonban lévő újratöltő infrastruktúrát használja majd 2010 elejétől. A járműveket a Scottish and Southern, illetve több értékeléssel megbízott hillingdoni autóvezető teszteli.

Ez az új demonstrációs flotta részben az Egyesült Királyság kormányának Technológiai Stratégiai Bizottsága (TSB) által odaítélt közpénzekből jött létre. A Bizottság célja elősegíteni az olyan ipari indíttatású projekteket, amelyek mérséklik a CO2 kibocsátást, illetve hasznára válnak az ország közlekedési rendszerének.

„Az elektromos hajtásra való átállás fontos lépés a Ford törekvéseiben afelé, hogy gazdaságosabb és fenntarthatóbb megoldásokat kínáljunk a mobilitásra,” mondta John

Fleming, a Ford Európa elnök-vezérigazgatója. „A Ford nagyon várja, hogy együttműködhessen a projekt többi részvevőjével, s megteremtse az elektromos hajtású autók piacát Európában.”

A Focus BEV prototípusa

A Focus BEV prototípusa a jelenlegi európai Ford Focus műszaki alapjain nyugszik, s a stratégiai beszállító Magna által biztosított, teljesen új elektromos erőforrást kap. Ennek a technológiának az alapja a Ford fejlesztés alatt álló, új generációs, C kategóriás globális járműplatformja, amely Észak-Amerikában 2011-ben mutatkozik be.

Annak eldöntésére, hogy ez a technológia alkalmas-e az európai út- és közlekedési viszonyokra, tizenöt prototípusból álló Focus BEV flottát építettünk. Ezek az autók károsanyag-kibocsátás nélkül biztosítják a mobilitást, felhasználóiknak nem kell kompromisszumot vállalniuk, hiszen öt utas elfér bennük, csomagtartójuk praktikus, illetve bírnak a Ford Focusban rejlő egyéb, osztályelső jellemzőkkel is.

A Ford Focus prototípusokban különleges, 23 kWh kapacitású lítium-ion akkumulátor csomag, illetve egy 100 kilowattos, állandó mágneses hajtómotor található. A BEV hatótávolsága mintegy 120 km lesz, végsebessége 136 km/óra. Az akkumulátorok feltöltése normál, 230 Voltos hálózatról körülbelül 6-8 órát vesz majd igénybe.

A prototípusban megtalálhatók a Ford észak-amerikai hibridtechnológiáinak részegységei, többek között egy elektromos klímaberendezés is. A nagyfeszültségű klímakompresszor fontos alkatrésze a 2010-es Ford Fusion Hybrid modellnek, amely az észak-amerikai piacon a közelmúltban mutatkozott be.

A a brit program életre hívását lehetővé tevő, sikeres együttműködés arra is esélyt nyújt, hogy hasonló, prototípus-járművekből álló demonstrációs flottákkal Európa más országában is végezhetőek legyenek kísérletek.

„Az elektromos hajtás fontos elem a Ford globális erőforrásainak és tehetségének hatékony kiaknázásában,” mondta John Fleming, a Ford Európa elnök-vezérigazgatója. „A Focus BEV autókból álló flotta kifejlesztése fontos lépés célkitűzésünk megvalósítása felé, hogy

olyan hatékony és fenntartható megoldásokat kínáljunk a mobilitásra, amelyek vevőink szerint is megfizethetők és praktikusak. Várjuk a közös munkát a projekt többi részvevőjével, hogy együtt fejleszthessünk ki reális megoldásokat az elektromos hajtás területén az Egyesült Királyság és Európa számára egyaránt.”

Műszaki adatok:

Ford Focus BEV prototípus	
Akkumulátor technológia	Lítium-ion tri-metál
Akkumulátor kapacitása	23 kWh
Feltöltés időtartama	6-8 óra (230 V hálózat esetén)
Villanymotor	Állandó mágneses villanymotor
Legnagyobb teljesítmény	100 kW
Legnagyobb nyomaték	320 Nm
Végsebesség	136 km/óra
Hatótávolság	120 km

###

A Ford sajtóközleményei és nagy felbontású fotói letölthetők a Ford Motor Company sajtóhónlapjáról (<http://media.ford.com>).

A TAKARÉKOS ÚJ FORD FOCUS ECONETIC AUTO-START-STOP FUNKCIÓVAL MINDÖSSZE 99 G/KM CO₂ –T BOCSÁT KI, ÁTLAGFOGYASZTÁSA 3,8 L/100 KM

- **Az új generációs, ötajtós Focus ECONetic 2010-től opcionális Ford Auto-Start-Stop funkcióval megcélazza a 99 g/km átlagos CO₂ emissziót és a 3,8 l/100 km-es átlagfogyasztást**
- **A Ford Európa első terméke az új öko-technológiákkal, többek között a Ford Auto-Start-Stop funkcióval, a Smart Regeneratív Töltéssel, a Ford Eco üzemmóddal és az alacsony feszességű FEAD-dal**
- **A Focus ECONetic ötajtós és kombi változatai az opcionális Ford Auto-Start-Stop funkció nélkül 104 g/km széndioxid kibocsátást érnek el.**
- **Az új Focus ECONetic sorozat 2010 elejétől kapható**

A 2009-es Frankfurti Autószalonon a Ford Európa bemutatja a méltán elismert, alacsony CO₂ kibocsátást garantáló Ford ECONetic stratégia fejlesztésének következő lépcsőfokát, s leleplezi a szuperhatékony, 2010-es Focus ECONetic modellt.

A különleges Ford ECONetic Fiesta, Focus, Mondeo és Transit modellek már eddig is méltó alternatívának bizonyultak azon a vásárlók számára, akik az alacsony széndioxid-kibocsátással járó autózást és a kedvező fogyasztást tartották a legfontosabbnak. Az új, 2010-es modellben ezt a receptet úgy fejlesztettük tovább, hogy az átgondolt részletmegoldásokat új technológiákkal ötvöztük, s így hoztuk létre az eddigi legtakarékosabb Focus ECONetic modellt.

Hatékony technológia

Az új, ötajtós Focus ECONetic modellben opcióként kapható a **Ford Auto-Start-Stop** rendszer, amely korábban látható volt a 2009-es Genfi Autószalonon kiállított Ford iosis MAX tanulmányautóban is. Függetlenül attól, hogy jelen van-e a fedélzeten az Auto-Start-Stop funkció, a Focus ECONeticben mindenképpen megtalálható a **Smart Regeneratív Töltés** és az **Alacsony Feszültségű FEAD** (első segédzíchajtás). Olyan technológiák ezek,

amelyek első ízben szerepelnek a Ford Európa termékpalettáján, s ötvözik az alacsonyabb emissziót és a kedvezőbb fogyasztást, ugyanakkor előhírnökei a Ford márkától érkező további nagyszerű erőforrásoknak.

A teljesítmény továbbra is a Ford jól bevált és tartós, 109 lóerős (80 kW), **1,6 literes Duratorq TDCi** motorjától érkezik, amelyhez szériafelszerelésként tartozik dízelszemélyes koromrészecske szűrő (cDPF) is. A megcélzott átlagos CO₂ emisszió értéke az Auto-Start-Stop funkcióval ellátott kocsik esetében csupán 99 g/km – mindössze 3,8 l/100 km átlagos üzemanyag fogyasztás mellett – és 104 g/km a széria Focus ECONetic* esetén.

Az új Focus ECONetic a tekintetben is az első modell, hogy széria benne az új **Ford Eco üzemmód**. A teljesen új vezetőtájékoztató rendszer, a Ford Eco üzemmód segít abban, hogy rászoktassa a vezetőt a valós körülmények közötti fogyasztás visszaszorítására – így nemcsak az autózás költségei csökkennek, hanem az emisszió mértéke is.

„Annak érdekében, hogy elérhessük ezeket a lenyűgöző értékeket, az eredeti Focus ECONeticnél alkalmazott megközelítést ötvöztük a még aprólékosabban kidolgozott részletekkel és az új technológiákkal,” mondta Dr. Thilo Seibert, a Ford Európa CO₂ emissziót csökkentő technológiákért felelős menedzser. „Az új Focus ECONetic azért különösen jelentős modell, mert kikövezi az utat néhány olyan technológia előtt, amelyek a közeli jövőben bekerülnek a többi fontos modellünkbe is.”

Ford Auto-Start-Stop rendszer

Az új, ötajtós Focus ECONetic az első európai Ford, amelybe bekerülhet a Ford új Auto-Start-Stop rendszere. Ez a rendszer ötvözi az automatikus motorleállítás és újraindítás funkcióját, illetve az autó intelligens energiavisszanyerő töltését és a fejlett akkumulátorvezérlő rendszereket.

A Ford Auto-Start-Stop rendszer automatikusan leállítja a motort, ha az autó alapjáraton működik – például piros lámpánál –, majd újraindítja azt, ha a vezető ismét el szeretne indulni, vagyis álló helyzetben üzemanyagot takarít meg.

A rendszer vegyes forgalmi körülmények között akár 5 százalékkal is képes mérsékelni a fogyasztást és a CO2 kibocsátást. Sűrű, városi forgalomban, amikor gyakoribbak a megállások, a megtakarítás akár 10 százalékos is lehet.

A modern, új Ford Auto-Start-Stop rendszert úgy terveztük meg, hogy a vevők igényeit tartottuk szem előtt, s olyan motorleállítási és újraindítási funkciót alakítottunk ki, amely simán, csöndben és észrevétlenül működik, illetve amely nem igényli a vezetési szokások megváltoztatását.

Amikor a motor leáll, az elektronikus vezérlőegység azonnal felkészíti az erőforrást arra, hogy az ismét beinduljon. Az érzékelők beépített rendszerét arra használjuk fel, hogy észlelje, ha a vezető bármi olyan tesz, amely az indulás szándékára utal, például leveszi lábát a fékről, vagy megnyomja a gáz- vagy kuplungpedált.

Amint a vezető kész a továbbhaladásra, a motor azonnal és csöndben újraindul: a motor beindítása mindössze 0,3 másodpercet vesz igénybe. A folyamat szinte észrevehetetlen, s már azelőtt lezárul, hogy a vezető sebességbe tenné a váltót.

A nagyobb számú motorindítás terhével összhangban erősebb az indítómotor, és nagyobb teljesítményű a villanymotorja, illetve erősebb és csöndesebben működik a fogaskerék-összekapcsoló szerkezet is.

A fejlettebb akkumulátor technológia azért szükséges, hogy a fő akkumulátor képes legyen megbirkózni az automatikus stop-start funkcióval együtt járó gyakori töltés-kisütés ciklussal.

Intelligens energiavisszanyerő töltés

Az új Focus ECONeticben modern technológia garantálja azt is, hogy az akkumulátor töltöttsége a lehető leghatékonyabb módon legyen biztosított.

Az Intelligens energiavisszanyerő töltési rendszer megnöveli a generátor teljesítményét, amikor a vezető fékez, vagy a jármű lassul. Ez a folyamat a kinetikus energia üzemanyag-felhasználása nélkül alakul át elektromos árammá.

Az „ingyen kapott” elektromos árammal a rendszer úgy tölti fel az akkumulátort, hogy azt később az elektromos rendszerek felhasználhassák. Ez akkor fordulhat elő, amikor a motor leállt, de olyankor is megtörténhet, amikor a generátor kevésbé hatékony üzemmódban van.

Az akkumulátor olyan modern vezérlő rendszert kapott, amely folyamatosan figyeli az akku állapotát, illetve kommunikál a Ford auto-stop rendszerrel, hogy az energiavisszanyerő töltés funkciója a lehető leghatékonyabb módon tölthesse az akkumulátort. A start-stop rendszer tudja, hogy mekkora az akkumulátor töltöttségi foka, így hagyja a motort járni, ha az akku töltöttségi foka nem éri el a megfelelő szintet.

Alacsony feszességű FEAD

A Ford ECONetic modelleknél alkalmazott megközelítésnek mindig fontos eleme volt a súrlódás potenciális forrásainak észlelése, illetve olyan megoldások keresése, amelyek hatékonyabbá teszik az egyes komponensek működését. Az Alacsony feszességű FEAD (első segédszínhajtás) technológiája a legújabb példa ennek alátámasztására.

A generátor új kialakítású tartóbakja és az ékszíjtárcsa új formája révén az első segédszín feszessége anélkül csökkenthető, hogy a nem kellően feszes ékszín esetén jelentkező problémák – mint például az ékszín vagy a generátorcsapágyak fokozott mértékű kopása vagy a nagyobb zajszint – felmerüljenek.

E változások előnye egyértelmű: a kevésbé feszes ékszín miatt a teljes rendszerben csökken a súrlódás mértéke, s a kisebb súrlódás a fogyasztás csökkenéséhez vezet.

Módosított Duratorq TDCi motortechnológia

A Ford Duratorq 1,6 literes TDCi motorja új injektorokat kapott, míg a szívórendszert átdolgoztuk, a kipufogórendszert pedig oxigénszenzorral láttuk el. A motorvezérlő rendszert áthangoltuk, s szériatartozék lett a bevont dízel koromrészezske szűrő (cDPF). A szűrési folyamathoz nem szükséges adalék.

Mindemellett megváltoztattuk a Ford Durashift ötfokozatú manuális váltó áttételi arányait is, a harmadik, a negyedik és az ötödik fokozat hosszabb lett, így csökkent a fordulatszám és a zaj.

Új Ford Eco üzemmód

Az új Focus ECONetic figyelme immár az emberi tényezőre is kiterjed.

Az új Ford Focus ECONetic vezetői nemcsak élvezhetik a kisebb fogyasztást célzó technológiák előnyeit, hanem előnyük származik az új, intelligens és vezetőközpontú szoftver alkalmazásából is.

„A Fordnál nagyon nagy tapasztalatunk van az „öko-vezetés” technikáiban, amelyek valós körülmények között eredményeznek jelentős javulást a fogyasztás terén,” magyarázta Dr. Seibert. „Az új Ford Eco üzemmód egy szoftver olyan új alkalmazása, amelynek a műszerfalra telepített kijelzője használható és reális tanácsokkal látja el a vezetőt a környezetbarát autóvezetéssel kapcsolatban.”

A rendszer az optimális fogyasztás eléréshez köthető fontos paraméterek közül azokat felügyeli, amelyekre a vezetési stílus közvetlen hatással van. Ilyen például a fokozatváltás, az anticipáció (a lehető legsimább és egyenletesebb vezetési stílus), a haladás autópályán (autópályán és országúton a lehető leghatékonyabb sebességtartomány megválasztása). Emellett a rendszer figyelembe veszi a hideg motorral megtett, rövid utak arányát is.

E megfigyelési folyamat eredményeként a Ford Eco üzemmód a fenti vezetési paramétereket osztályozva vezetői profilt alakít ki, és információt nyújt arról, hogy idővel miként lehetne javítani a fogyasztáson. Ez a folyamatos értékelés aztán a vezetőnek adott tanácsban jelenhet meg, ami segíthet a járműben lévő technológiák leghatékonyabb felhasználásában.

„A Ford Eco üzemmód valóban segít abban, hogy környezetbarát autóvezetővé váljunk,” jegyezte meg Dr. Seibert. „A korai tesztekben lenyűgözött minket a vevők pozitív

visszajelzése a rendszerről. Vásárlóink azt mondták nekünk, hogy aktívan élvezték az új és nagyon modern tantárgyat, az üzemanyag megtakarítását!”

A Ford ECONetic élmény

A Ford Focus ECONetic második generációjában megtalálható új technológiák kiegészítik és fokozzák az eredeti modell takarékoságát és hatékonyságát.

Az aerodinamikai teljesítmény javítása érdekében a Focus ECONeticet elől 10, hátul 8 mm-rel ültették lejjebb, míg az alsó légbeömlő szélső felületét belülről takarólemezekkel burkoltuk, amelyek szintén hozzájárulnak a jármű kedvező légellenállási együtthatójához ($cd = 0,31$). Az autót emellett a legújabb generációs Michelin Energy Saver 195/65R15 méretű, kis gördülési ellenállású abroncsokkal szereltük fel.

Az eredeti Ford Focus ECONetichez képest tovább csökkenti a súrlódást a Ford partnere, a BP által kifejlesztett alacsony viszkozitású motorolaj alkalmazása is. E kenőanyag alkalmazása a Focus ECONetic modellben nyilvánvaló és azonnal érzékelhető előnyökkel járt, ezért a Ford az összes olyan modelljében bevezette, amelyek a C vagy a CD kategóriába tartoznak, manuális váltóval vannak szerelve, s motorjukon a lendkerék kettős tömegű.

Az energiafogyasztás csökkenése ötvöződik a Focus elektrohidraulikus EHPAS kormányzási rendszerének hatékonyságával, s kiemeli azt a tényt, hogy az első látásra apró változtatások együtt jelentős mérséklődést eredményezhetnek a fogyasztásban. Az elektromos szervoszivattyú terhelés nélküli teljesítményének áthangolásával olyan mértékben csökkent az energiafelhasználás, amely érzékelhető volt az üzemanyag-fogyasztásban is.

Az új, 2010-es Focus ECONetic Auto-Start-Stop rendszerrel csak ötajtós karosszériával lesz kapható a kiválasztott európai piacokon 2010 elejétől kezdve.

A sokoldalú alternatíva: új, 104 g/km CO₂ kibocsátású Focus ECONetic

Mindemellett a Ford azt tervezi, hogy sok piacon bevezeti az új Focus ECONetic Auto-Start-Stop rendszer nélküli változatát is (az ötajtós mellett kombikarosszériával is).

A Ford 1,6 literes Duratorq TDCi motorjával és a hozzá szériatartozékként járó bevont dízel koromrészecske szűrővel (cDPF), 90 (66 kW) és 109 lóerős (80 kW) teljesítménnyel, ötajtós és kombikarosszériával kapható változat a legújabb Focus EONetic technológiák közül csak a start-stop rendszert nem tartalmazza.

A start-stop rendszer nélkül szerelt modellek átlagos CO₂ kibocsátása 104 g/km, a megcélzott átlagfogyasztás pedig csupán 4,0 l/100 km*.

„A Ford EONetic program kezdetétől fogva egyértelmű szándékunk volt, hogy a környezetbarát technológiát megfizethető áron kínáljuk ügyfeleinknek, illetve hogy biztosítsuk a megfelelő technológiák bekerülését, alkalmazását a fontos modellsorozatokban,» zárja mondandóját Dr. Seibert. „Új és átfogó rendszereivel a Ford Focus EONetic pontosan azt kínálja, amire szükség van: rugalmasságot, a legmodernebb technológiát és – kiviteltől függetlenül – nagyon kedvező CO₂ kibocsátási és fogyasztási értékeket. Most már a vevők is választhatnak közülük, s döntésük mindenképpen környezetbarát lesz.»

**megjegyzés: Az itt közölt, üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó adatok alapja az EU 80/1268/EEC jelű európai üzemanyag-fogyasztási direktíva, ezért az adatok eltérhetnek a világ más részein alkalmazott mérési ciklusok eredményeitől. Az adatok az ötajtós Focusra vonatkoznak.*

Az új Ford Focus ECONetic			
Változat	Focus ECONetic Ford Auto-Start-Stop rendszerrel (ötajtós modell)	Focus ECONetic (ötajtós vagy kombi modell)	Focus ECONetic (ötajtós vagy kombi modell)
Max. teljesítmény (LE/kW)	109 / 80	109 / 80	90 / 66
Max. nyomaték (Nm)	240	240	215
CO ₂ emisszió (g/km)	99	104	104
Üzemanyag- fogyasztás * (l/100 km)			
Városban	4,5	5,0	5,0
Országúton	3,4	3,4	3,4
Vegyes	3,8	4,0	4,0
Végsebesség km/óra	191	191	182
* Minden, g/km-ben megadott CO ₂ kibocsátási adat, valamint minden üzemanyag-fogyasztási adat az EU 93/116/EC direktíva alapján elvégzett hivatalos vizsgálat mérési eredménye. Az itt közölt, üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó adatok alapja az EU 80/1268/EEC jelű európai üzemanyag-fogyasztási direktíva, ezért az adatok eltérhetnek a világ más részein alkalmazott mérési ciklusok eredményeitől.			

Megjegyzés: az itt közölt adatok előzetes specifikáción alapulnak, s a nyomdába adás idején valósak voltak. A Ford politikája azonban a folyamatos termékfejlesztés. Fenntartjuk magunknak a jogot a fenti részletek előzetes bejelentés nélkül megváltoztatására.

###

A Ford sajtóközleményei és nagy felbontású fotói letölthetők a Ford Motor Company sajtóhonnlapjáról (<http://media.ford.com>).

KIS CSODÁK – A KA ÉS A FIESTA A NEHÉZ KÖRÜLMÉNYEK DACÁRA IS ERŐSÍTIK A FORD ÉRTÉKESÍTÉSEIT ÉS A VEVŐK ÉRDEKLŐDÉSÉT

- **A Fiesta Európa második legkelendőbb autója, s 19 európai piacon a legjobban fogyó Ford modell**
- **Számos különleges és látványos kiegészítő a Ka és a Fiesta modellekhez a Ford Individual program keretében**
- **Az új Fiesta WRC 2011-től versenyez a WRC-ben**

Annak ellenére, hogy a 2009-es piaci körülmények meglehetősen nehezek, a Ford Európa az egész év során növelte piaci részesedését, s a vevők különösen a vállalat két új kisautóját, az új Ford Kát és a Fiestát fogadták nagyon lelkesen.

A pozitív sajtóvisszhang, a számos autóiipari és autómédiás elismerés, a magas szintű technológia, valamint a fontos európai régióka kormányainak roncsautó-programjai mind kulcsfontosságúak voltak abban, hogy e két új modell ilyen sikeresen szerepelhetett.

„Minden jel arra mutat, hogy a Ford a megfelelő autót mutatta be a megfelelő időben, hiszen sok vásárló döntött úgy, hogy a nehéz gazdasági körülmények között kisebb autót vesz magának,” mondta Ingvar Sviggum, a Ford Európa marketing, értékesítési és vevőszolgálati alelnöke. "Emellett a számos európai piacon bevezetett roncsautó-program olyan vásárlóknak is lehetővé tette újautó vásárlását, akik talán soha nem vettek volna ilyet, s számukra a Ka és a Fiesta egyaránt ideális választásnak bizonyult.”

„A Ka és a Fiesta egyaránt nagyautós jellemzőkkel, alacsony fogyasztással és csekély emisszióval bírnak, benzines és dízel motorpalettájuk széles, menetdinamikájuk pedig osztályelső,” tette hozzá Sviggum. „Ha ezeket az erényekhez hozzávesszük a Ford kiterjedt európai kereskedési és szervizhálózatát, valamint az olyan kezdeményezéseket, mint a vásárlók számára autójuk személyesebbé és egyedibbé tételét lehetővé tevő Ford Individual program, akkor világossá válik, hogy a Ka és a Fiesta miért szerepelt ilyen nagy sikerrel ebben az esztendőben.”

Tények a Fiestáról

- **Az új Ford Fiesta az ilyen nevű modellek közül a leggyorsabban fogyó sorozat**

Csupán kilenc hónappal a gyártás megkezdése után a 250 ezredik darab gördült le a szerelőszalagról.

- **A Fiesta a Ford második legkelendőbb típusa Európában**

A legelső Fiesta 1976-os bemutatása óta több mint 12 millió példány talált gazdára világszerte.

- **A Fiesta értékesítési sikertörténete**

A Fiesta Európában a Ford második legkeresettebb modellje, és 19 európai piacon a Ford legkelendőbb autója. 2009 első feléig közel 300 ezer új Fiesta talált gazdára Európában a 2008. őszi piaci bevezetés óta.

- **Új Fiesta ECONetic kisáruszállító**

Az új Fiesta ECONetic kisáruszállító augusztusi gyártástól kezdve kapható. A Ford legtakarékosabb Fiesta haszonjarműve képes mindössze 3,7 liter* üzemanyaggal megtenni 100 kilométert az európai vegyes üzem szerint. Ehhez a lenyűgöző takarékosághoz osztályelső, csupán 98 g/km-es CO₂ kibocsátás tartozik – s ezzel a Fiesta ECONetic kisáruszállító nemcsak a Ford európai palettáján, hanem saját kategóriájában is a legalacsonyabb CO₂ emisszióval rendelkező haszonjarmű.

** Az itt közölt, üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó adatok alapja az EU 80/1268/EEC számú európai gazdaságossági előírás, amely eltérhet a világ többi részén alkalmazott hasonló előírásoktól*

- **A Fiesta globális lett**

2009. januárjától a Fiesta nemcsak Kölnben, hanem már a spanyolországi Valenciában is készül. A Kölnben készült Fiestákat Dél-Afrikába, Ausztráliába és Új-Zélandra exportálják.

Megfelelve a modell globális jellegének, illetve lépést tartva a világszerte tapasztalható kereslettel a Fiesta a kínai Nanjingban is készül, ahol ötajtós és négyajtós modelleket szerelnek össze. Kína az első piac, ahol bevezetik a négyajtós Fiestát. Ám Ázsiában

nemcsak Kínában folyik majd a Fiesta gyártása – a Ford és a Mazda közös vállalata, az Auto Alliance Thaiföldön kezdi jövőre meg a modell összeszerelését.

Az észak-amerikai piacra szánt Fiesták Mexikóban, Cuautitlánban készülnek majd kétféle karosszériával: a sportos ferdehátú és a szedán értékesítése 2010-ben kezdődik Észak-Amerikában.

- **A Fiesta a versenysportban**

2011-től kezdve a jelenlegi WRC autók generációját felváltja a Super 2000-esek mezőnye. Az új WRC autó alapja a Ford Fiesta közúti modell lesz.

Emellett májusban bemutattuk a teljesen új Ford Fiesta R2 rallyautót is. A sikeres Fiesta ST csoportos N rallyautó helyére lépő új járművel olyan versenyzőket célzunk meg, akik a népszerű Fiesta Sport Trophy sorozatban vagy regionális rally-versenyeken indulnak.

A Motor Sport Evolution által felkészített, sorozatgyártású alapokra épülő Fiesta Rallycross versenyautót beneveztünk a coloradói Pikes Peak versenyre. A kétszeres WRC világbajnok, Marcus Grönholm által hajtott autó második helyezést ért el az Unlimited osztályban, valamint az ötödik leggyorsabb lett összesítésben az Egyesült Államok Colorado államában megrendezett Pikes Peak International Hill Climb versenyen. A 156 kanyarral tarkított, 12,4 mérföldes emelkedőn elért 11 perc, 28,963 másodperces eredményével Grönholm az Év újonca címet is megszerezte.

- **22 díj, köztük a nagy presztízsű RED DOT formatervezési elismerés a Fiestának**

A Fiestának a közelmúltban odaítélt elismeréseknek köszönhetően úgy tűnik, hogy a Ford egyre nagyobb elismertségre tesz szert a vezetők és a különböző formatervezési testületek körében. A Fiesta dizájnját nemrégiben Németországban is elismerték, amikor a formatervezésért adható egyik legjelentősebb díjat, a nemzetközi Red Dot elismerést kapta meg.

- **Bővülő motorpaletta – Euro V-ös Duratec és LPG**

Immár az 1,25 literes Duratec benzinmotor is kapható, így az első olyan motor is a Fiesta palettáján, amely teljesíti az Euro V-ös emissziós normát. A 2011. január elseje után

forgalomba helyezett új autók számára törvényben előírt kibocsátási határt teljesítő erőforrás megjelenése azt jelenti, hogy a Fiesta vásárlói már egy évvel a szabály érvénybe lépése előtt teljesíthetik azt.

Az alternatív erőforrásokat előnyben részesítők számára a Fiesta üzemanyaga lehet folyékony földgáz (LPG) is. A német, a holland és az olasz vásárlók (a megfelelő infrastruktúra ezekben az országokban áll rendelkezésre) mostantól kezdve megrendelhetik az alternatív hajtású Fiestát is.

- **Vadonatúj mobil navigációs rendszer a Fiesta vevői számára**

A mostantól kezdve megrendelt új Fiestákba bekerülhet a Ford új Mobil Navigációs technológiája is. A funkció révén a vezető használhat okostelefont – olyan mobiltelefon, amelyre Symbian 60-as sorozatú operációs rendszert telepítettek –, s élvezheti a mobil navigációs szolgáltatásokat. A Ford által a Fiesta számára kifejlesztett rendszer Bluetooth® vezeték nélküli beszédvezérléses technológiát, valamint USB csatlakozási pontot használ a rendszer és a telefon összekapcsolására. A hang az autó hifirendszerének hangszóróiból érkezik, a kanyartól kanyarig vezető navigációs útmutatásokat pedig a műszerfal felső részén megjelenő jelek adják. Amikor a vevők a kereskedésben megrendelik ezt a funkciót, nem kell mást tenniük, mint beikszelni a „mobil navigáció” mező melletti kockát a megrendelőn.

A mobiltelefon készülékek kompatibilitásáról és a Ford kínálatának részleteit az alábbi honlapon tekinthetik meg: www.ford-mobile-connectivity.com

Tények a Ka-ról

- **Ka értékesítési siker**

2009. júniusában a Ford 9.800 Ka modellt adott el, amely 4.100-zal több, mint az előző év júniusában, s a modell 2009 elején történt bemutatása óta már több mint 51.300 példányt szállított le a Ford vásárlóknak; 2003 óta ez a típus legjobb értékesítési eredménye. Az összes eladott Ka mintegy 60 százaléka a leggazdagabb Titanium felszereltséggel talál gazdára.

- **A Ka személyre szabása**

Az Individual stílus program keretében a Ka palettáján is kapható három különleges és nagyon látványos modell. A 2009-es modellévre készített, s az Individual program keretében értékesített Tattoo, Grand Prix és Digital elnevezésű Ka modellek már el is fogytak.

- **Ka – díjnyertes és stílussteremtő**

A vadonatúj Ford Ka is begyűjtötte a maga elismeréseit, köztük a 2009-es Trend díjat is. A német női életmód magazin, a Joy olvasói által leadott szavazatok alapján a Ka lett a legvonzóbb kisautó.

A Ford Ka TV-spotja januártól kezdve volt látható szerte Európában, s olyan nagy port vert fel a Ka rajongói között, hogy az Universal Records és a Ford júliusban együtt adta ki a televíziós reklámkampány számára írt exkluzív zenei anyagot.

A szám az első az 'Ízelítő Megan Wylerral' lemezről, s az általa keltett igény a legújabb bizonyítéka annak, hogy a Kával kapcsolatos média mennyire magával ragadja az internet használóit.

A Fiesta-hoz is megrendelhetők a különleges Individual program kellékei; a csúcsmínőségű belső bőrkárpitozás mellett a háromajtós Sport modellre vagy a Titanium modellekre felszerelhető külső kiegészítők is rendelhetők. Azok között, akik nem rendelik meg az Individual csomagot, 45 százalék azon vevők aránya, akik a legmagasabb Titanium felszereltséggel vásárolják meg autójukat.

A Ford Ka és a Fiesta továbbra is meggyőző ajánlatnak számítanak a kisautót vásárlók szemében. A Ford márka öröksége és az elismert kinetikus dizájn együtt élvezetesen vezethető és nagyon látványos csomagot kínálnak a vásárlóknak. A Ford paletta legcsekélyebb CO2 emissziójával és alacsony fogyasztással bíró kisautók a vezetési minőség terén felveszik a versenyt a Ford nagyobb modelljeivel. A gazdag alapfelszereltség, a modern technológiát alkalmazó megoldások egész sora pedig az ár-érték arány terén új színvonalat teremt a Ford számára új vásárlóknak. A csekély értékvesztés és a kedvező biztosítási besorolások még tovább fokozzák a Ka és a Fiesta vonzerejét.

„Elismerjük az egyes országokban beindított roncsautó-programok kedvező hatását, s a piac általános gyengeségét figyelembe véve nagyon fontosnak tarjuk, hogy ezek a programok tovább működjenek, sőt szélesebb keretek között folytatódjanak egészen addig, amíg az új autók iránti kereslet ismét meg nem élénkül,” mondta Ingvar Sviggum, a Ford Európa marketing, értékesítési és vevőszolgálati alelnöke. „A jelenlegi gazdasági körülmények ismeretében nagyon jó döntés volt nem egyetlen, hanem rögtön két, takarékos fogyasztású kisautót, a Kát és a Fiestát is piacra dobni.”

Frankfurtban Ka és Fiesta modellek egész sora lesz majd látható. A Ka modellek közül jelen lesz a Grand Prix és a Digital a hozzájuk tartozó Individual optikai kiegészítővel. A Fiesta paletta a Fiesta ECONetic-kel, valamint az új Mobil Navigációs rendszerrel felszerelt változattal képviselteti magát a Ford standján.

A Hot Magenta színűre fényezett háromajtós Fiesta is kap Individual belső kiegészítőket, illetve látható lesz benne az új, Euro V-ös, 1,25 literes Duratec motor is.

###

A FORD BŐVÍTI PALETTÁJÁN AZ EURO V-ÖS MOTOROK KÍNÁLATÁT

- Euro V-ös motorok – a Ford kisautóitól kezdve egészen a luxusmodellekig
- 14 új motor/jármű kombináció felel meg az Euro V-ös szabályozásnak
- Teljes elérhetőség a 2009. szeptemberi gyártástól kezdve

A Ford Európa hamarosan egész sor olyan motort kínál, amely teljesíti a jövőben életbe lépő Euro V-ös emissziós norma előírásait, s a motorok a kisautóktól kezdve egészen a luxusmodellekig kaphatók lesznek.

A 2009. augusztusi gyártástól kezdve összesen tíz, manuális váltóval szerelt modellbe kerül be Euro V-ös motor, s így a Fiesta, a Focus, a Focus Coupé-Cabriolet és a C-MAX palettáján összesen tízféle modell felel meg az új normának, míg az ugyanezt az emissziós szintet teljesítő motorok a Mondeóban, az S-MAX-ban és a Galaxy-ban szeptembertől kerülnek gyártásba.

A teljes Euro V-ös személyautó paletta az alábbi:

2009. augusztusától:	Üzemanyag	Lökettérfogat cm³	Teljesítmény	CO₂ g/km
Fiesta, 3-/5 ajtós				
1.25l Duratec	benzin	1.242	60 LE	127
1.25l Duratec	benzin	1.242	82 LE	133
Focus, 3-/4-/5 ajtós, kombi				
1.6l Duratec	benzin	1.596	100 LE	159
2.0l Duratec	benzin	1.999	145 LE	169
1.6l Duratorq TDCi cDPF-fel*	gázolaj	1.560	90 LE	119
1.6l Duratorq TDCi cDPF-fel*	gázolaj	1.560	109 LE	119
Focus Coupé-Cabriolet				
1.6l Duratec	benzin	1.596	100 LE	169
2.0l Duratec	benzin	1.999	145 LE	179
C-MAX, kompakt MAV				
1.6l Duratec	benzin	1.596	100 LE	164
2.0l Duratec	benzin	1.999	145 LE	171

* nem érvényes az ECONetic verziókra

2009. szeptemberétől:	Üzemanyag fajtája	Lökettérfogat	Teljesítmény	CO₂ g/km
Mondeo, 4-/5 ajtós, kombi 2.0l Duratec	Benzin	1.999	145 LE	184
S-MAX, Sport MAV 2.0l Duratec	Benzin	1.999	145 LE	189
Galaxy, kompakt MAV 2.0l Duratec	benzin	1.999	145 LE	189

A személyautók mellett a Ford új Transit ECONetic (2,2 literes Duratorq TDCi, 115 LE, átlagos CO₂ emisszió 189 g/km) modellje is teljesíti az Euro 5-ös előírásokat, amennyiben fel van szerelve opcionális cDPF-fel (dízel koromrészecske szűrővel).

Ezeket és a jármű- és motorkombinációkat azért gyártjuk, hogy teljesítsék azokat a szigorú emissziós előírásokat, amelyek 2011. január 1-től kezdve lesznek érvényesek a forgalomba helyezett új autókra.

Graham Hoare, a Ford Európa erőforrások fejlesztéséért felelős ügyvezető igazgatója ezt mondta: „Legfontosabb erőforrásaink ilyen korai megfeleltetése a jövőben életbe lépő előírásoknak megteremti a lehetőséget vevőinknek arra, hogy a 2011-es emissziós szabályozások bevezetése előtt akár egy évvel korábban megvásárolják környezetbarát járműveiket, illetve, hogy már hamarabb élvezzék az Euro 5-ös besorolású autókra adott adókedvezményeket.”

###

A Ford sajtóközleményei és nagy felbontású fotói letölthetők a Ford Motor Company sajtóhónlapjáról (<http://media.ford.com>).

A FORD AZ M-SPORTTAL KÖTÖTT, ÚJ, KÉT ÉVRE SZÓLÓ MEGÁLLAPODÁSSAL HOSSZABBÍTJA MEG SZEREPLÉSÉT A WRC-BEN

- **A Ford Európa 2010-ben és 2011-ben is folytatja sikeres WRC programját**
- **Folytatódik a közös munka az M-Sporttal, a támogatók továbbra is a BP és Abu Dhabi**
- **Változatlan csapat: Mikko Hirvonen / Jarmo Lehtinen és Jari-Matti Latvala / Miikka Anttila**

A Ford Európa ismét megerősítette elkötelezettségét a FIA WRC versenysorozat mellett, amikor bejelentette, hogy további két esztendőn át indul a bajnokságban. A Ford és hosszú távú partnere, az M-Sport 2010-ben és 2011-ben is folytatják sikeres WRC programjukat.

A következő évadban is ringbe száll a rekordokat döntő Ford Focus RS World rallyautó, amely 2006-ban és 2007-ben egyaránt elnyerte a konstruktóri világbajnokságot. 2011-ben a csapat váltani fog, az új versenyautó a teljesen új Ford Fiesta S2000 lesz, amely Európa egyik legkelendőbb közúti modelljének, a sikeres Ford Fiestának a műszaki alapjaira épül majd.

A csapat versenyzői változatlanok maradnak: Mikko Hirvonen / Jarmo Lehtinen és Jari-Matti Latvala / Miikka Anttila alkotnak párosokat. Főbb támogatóink továbbra is a BP és Abu Dhabi maradnak.

A Ford hosszú és sikeres örökséget mondhat magáénak a világ rallysportjában. 71 futamgyőzelemmel a WRC-ben, és mindenki másénál több, 115 egymást követő pontszerző helyezéssel a Ford az egyik legsikeresebb és legerősebb csapat a sorozatban.

A Ford Európa elnök-vezérigazgatója, John Fleming kiemelte, hogy mindkét fél szilárdan kiáll a folytatás mellett. „Egészen mostanáig szorosán együttműködtünk Malcolmmal és az M-Sporttal, s a mai bejelentés azért is fontos, mert hangsúlyozza közös elkötelezettséget, hogy megőrizzük a Ford jelenlegi előkelő helyzetét a globális versenysportban. Ez a megújított elkötelezettség a Malcolmmal és az ő nagyszerű csapatával ápolt kiváló kapcsolatokra épül.”

„A WRC a versenysport legkeményebb ága a sorozatgyártású autókból kifejlesztett kocsik számára, s nagyon örülünk, hogy továbbra is részt vehetünk a sorozatban. Hiszem, hogy sikerünk a WRC-ben és az autósport egyéb szakágaiban büszkévé teszi a Ford dolgozóit. Remélem, hogy osztoznak büszkeségemben akkor is, amikor világszerte Ford versenyautók hajtanak majd fel a győztesek pódiumára a következő években,” tette hozzá.

Ian Slater, a Ford Európa Kommunikációs és PR alelnöke ezt mondta: „A Fordnál mindannyian büszkék vagyunk gazdag örökségünkre a versenysportban, különösen a 2006-os és 2007-es bajnoki címekre, s a Malcolmmal megújított partnerségünk a WRC-ben azt bizonyítja, hogy további sikerekre szomjazunk.”

„Mint ahogyan a WRC sorozat fontos a Ford számára, a Ford folyamatos részvétele is fontos magának a WRC-nek. Mindenki erejét megfeszítve dolgozik azért, hogy vonzóbbá tegye a nemzetközi rallysportot a gyártók, a média és a közönség számára, s meg vagyunk győződve arról, hogy mindez előnyös a Fordnak is, illetve hogy újabb versenyzők szállnak majd harcba a következő években,” tette hozzá.

Gerard Quinn, a Ford Európa motorsportért felelős igazgatója is kommentálta a mai bejelentést. „A Ford részvétele a WRC-ben azt a célt szolgálja, hogy egy nagyon kompetitív környezetben mutassuk meg a nagyközönségnek közúti termékeink nagyszerű tulajdonságait. A WRC egy globális bemutatóterem, s folyamatos részvételünk a sorozatban nemcsak magának a Fordnak, hanem az egész versenysportnak előnyös.”

„A WRC a közelmúltban jelentős fejlődésen ment keresztül; különösen azért, mert sikerült jelentős mértékben csökkenteni a részvétel költségeit, illetve mert a gyártók szempontjából fontos stabilitás érdekében lefektették a hosszú távú műszaki szabályrendszert. Úgy véljük, hogy e változások segítségével a bajnokság még nagyobb érdeklődésre tarthat számot a globális média oldaláról, s ahogy egyre erősebb lesz, új és új gyártók követnek majd minket a következő két esztendőben,” mondta Quinn.

Az M-Sport ügyvezető igazgatója és csapatfőnöke, Malcolm Wilson ezt mondta: „Nagyon örülök, hogy partnerségünk a Forddal folytatódik. A bejelentés újabb bizonyítéka annak, hogy Ford bízik az M-Sportban, s hogy milyen fontosságot tulajdonít a WRC sorozatnak.”

„Fiatal és dinamikus csapatunk egyre érettebb és tapasztaltabb lesz. A Focus RS WRC már többször bizonyította sebességét, erejét és megbízhatóságát, s a Dovenby Hall-ban található

infrastruktúránk, illetve a Ford segítségével 2011-re a Fiesta S2000-est is ütőképes és versenyképes autóvá tudjuk fejleszteni. Nemcsak az öröm kedvéért vagyunk a WRC-ben, hanem azért is, hogy harcoljunk a címekért, így hát mindet megteszünk az elsőségért.”

„A 2010-es és 2011-es évektől azt várjuk, hogy megmaradjon a Ford fontos jelenléte a WRC szervizparkjaiban – egyrészt a hivatalos gyári csapatok, másrészt vásárlóink személyében,” tette hozzá Wilson.

###

A FORD INDIVIDUAL PROGRAM MÁR MINDEN KATEGÓRIÁBAN KIELÉGÍTI A VEVŐK IGÉNYEIT

- **Több mint 45.000 vevő döntött a 'Ford Individual' mellett**
- **A Ford jármű-perszonalizációs programja minden kategóriában elérhető**
- **Prémium minőség és a kézművesség magas foka**
- **Külső és belső dekorációs opciók széles skálája egészíti ki a népszerű modelleket**
- **Az Individual csomaggal ellátott valamennyi modellt kiállítjuk a Frankfurti Autókiállításon**

A 2007-es bevezetés óta több mint 45.000 vásárlónk választotta a különböző dekorációs opciókat a Ford Individual programból. Mindez azt bizonyítja, hogy a program egyre népszerűbb azon vevők körében, akik a márka gazdagabban felszerelt modelljeit keresik.

„Azt tapasztaljuk, hogy egyre több vevőnk dönt különböző modellsorozataink gazdagon felszerelt változatai mellett, majd további stílusos opciókat keres, hogy fokozhassa járműve egyéni jellegét,” mondta Bernhard Mattes, a Ford Európa vevőszolgálati osztályának európai alelnöke. „Az összes Fiesta-vásárló több mint 40 százaléka például Ghia vagy Titanium felszereltséggel rendeli meg autóját; ez az arány az előző modell esetében mindössze 3 százalék volt. Ez világosan rámutat arra, hogy bár sokan vannak, akik kisebb járművet keresnek maguknak, nem hajlandók kompromisszumot kötni a stílus, a tartozékok és a felszereltség terén – számukra éppen ezért nagyszerű a Ford Individual program.”

2007 óta a Ford Európa számos optikai kiegészítőt és opciót kínált a 'Ford Individual' program keretében. A vevők választhatnak a különleges beltéri és külső opciók, többek között a csúcsmínőségű bőr ülészet, a különleges fényezésű diffúzorok, illetve az egyedi keréktárcsák közül. A 'Ford Individual' program jelenleg a Ford díjnyertes járműpalettájának hét sorozatához kapható.

Az első ízben az S-MAX-hez kínált csomag a Galaxy-, és a Mondeo-palettán folytatta sikertörténetét, majd 2009 márciusában kiterjesztettük az új Ka és Fiesta, illetve a Focus és Kuga sorozatokra is.

A Ford európai formatervezési stúdiójában dolgozó kicsi, de lelkes csapat alkotja meg és véglegesíti a Ford Individual csomagokat, amelyeket a hét modellhez kínálunk. Emellett a Ford vevőszolgálati osztálya továbbra is értékesíti a Ford személyautók teljes palettájához kínált funkcionális és sportos tartozékok széles skáláját.

Bernhard Mattes, a Ford európai ügyfélszolgálati osztályának igazgatója szerint: „Az autók személyre szabhatósága mindig fontos szempont volt vásárlóink számára, kiváltképp akkor, ha különleges funkciókról volt szó. Csakhogy ez nem csupán vonóhorgokról, légterelőkről és padlószőnyegekről szól; az általános tendencia mellett láthatóan erősödött az igény, hogy a vevők luxusszintű, csúcsmínőségű termékekkel igazíthassák autójukat egyéni ízlésükhöz, méghozzá nemcsak a nagy és drága modellek, hanem a teljes modellpaletta esetében.”

A 'Ford Individual' keretében a dizájn-témák különböző csoportokra oszlanak: a Luxury és a Lifestyle megközelítésre. A Luxury csoportba kerülnek a 'Classic' és a 'Modern Techno' stílusok, míg a Lifestyle csoportban a 'Style, Fun és Fashion' témákat találjuk.

Ford Individual – a vevők igényeinek kielégítése a legmagasabb szinten

Míg a Fiesta vásárlóinak jelentős hányada dönt a gazdagon felszerelt változatok megvásárlása mellett, a Focus vevőinek is mintegy harmada voksol a Ghia vagy Titanium felszereltségre. A Mondeo esetében a gazdagon felszerelt kivitelek, például a Titanium X aránya a megrendelések között 55 százalék, míg ugyanez az S-MAX-nél meghaladta a 60 százalékot.

Eddig mintegy 45.000 vásárló választott 'Individual' csomagot. A stílusos bőrkárpitok iránti növekvő keresletnek köszönhetően a gyártás majdnem teljes kapacitással folyik. A külső stílus-csomagok és karosszéria-kiegészítő kitek – akárcsak a különleges könnyűfém keréktárcsák és a multimédiás rendszerek – iránt szintén nagy a kereslet.

„Egyre kevesebb vevőt lehet besorolni a kisautó-, kompakt-, középkategóriájú- vagy prémium-vásárló hagyományos kategóriájába,” mondja Laura Blossfeld-Smith, a Ford Európa jármű-perszonalizációs osztályának munkatársa. „Manapság egy autó formaterve és kisugárzása kulcsszerepet játszik, amikor valaki új autót választ.”

A Ford belgiumi Genk üzemében készülő Mondeo, S-MAX és Galaxy, a németországi Kölnben gyártott Fiesta, valamint a németországi Saarlouis-ban készített Focus és Kuga modellek személyre szabása kifejezetten e célra létesült átépítő központokban folyik, amelyek az adott gyárban működnek. Az átépítést külön erre képzett szakemberek végzik, s munkájuk minőségét szigorúan ellenőrizzük. A Ka esetében a 'Ford Individual' kialakítás már a hagyományos összeszerelő folyamat során megtörténik.

###