



FORD PÅ BILUTSTILLINGEN I FRANKFURT 2009

Innhold	
STILIG OG FLEKSIBEL NY FORD C-MAX-SERIE	Side 2
NY, EFFEKTIV, 4-SYLINDRET FORD ECOBOOST MOTORFAMILIE DEBUTERER PÅ FRANKFURT-UTSTILLINGEN	Side 9
FORD FOCUS BEV PROTOTYPE – ELEKTRISK MOBILITET UTEN Å GI AVKALL PÅ STØRRELSEN	Side 15
NØYSOM NY FORD FOCUS ECONETIC BRUKER AUTO-START-STOPP FOR Å OPPNÅ 99G/KM CO₂ OG 3.8L/100KM DRIVSTOFFORBRUK	Side 18
SMÅ UNDERE – KA OG FIESTA ØKER FORDS ETTERSPORSEL OG SALG I ET VANSKELIG MARKED	Side 25
FORD UTVIDER EURO V-MOTORER GJENNOM HELE PRODUKTSERIEN	Side 30
FORD VIDEREFØRER WRC-DELTAGELSEN I EN NY 2-ÅRSKONTRAKT MED M-SPORT	Side 32
FORD INDIVIDUAL – ET PROGRAM SOM TILFREDSTILLER KUNDENES BEHOV FOR VELUTSTYRTE OG PERSONIFISERTE MODELLER	Side 35

"2009 har vært et år med store utfordringer for hele den europeiske bilindustrien. Men utfordringer kan også skape spennende muligheter. Så langt i år har Ford of Europe klart å forbedre sin markedsandel og har styrket sin posisjon som Europas nest mest kjøpte bilmerke. Dette er oppnådd gjennom å gi våre kunder de spennende nye produktene de ønsket, som nye Ford Fiesta, Ford Ka og Focus RS. Her i Frankfurt fortsetter vi å bygge på vår konkurransedyktige produktportefølje med lanseringen av den helt nye Ford C-MAX-serien, pluss våre nye EcoBoost 4-sylindrede bensinmotorer med direkteinnsprøyting og turbolading. Vi viser også den nyeste utviklingen av våre planer for elektriske kjøretøyer med batteridrift."

**John Fleming, styreformann og adm. dir, Ford of Europe
September 2009**

STILIG OG FLEKSIBEL NY FORD C-MAX-SERIE

- **Spennende, helt ny C-MAX-serie med to modeller har sin globale debut på høstens internasjonale bilutstilling i Frankfurt**
- **C-MAX er den første modellen fra Fords nye, globale C-klasseplattform**
- **Særpreget nytt design viser hvordan en kompakt flerakbruksbil likevel kan være både elegant og attraktiv**
- **7-seters Grand C-MAX bringer ekstra plass og fleksibilitet til C-MAX-serien, med to skyvedører og innovative setesystemer**
- **5-setersmodellen kombinerer et slankere, mer sportslig utseende med tradisjonelle sterke C-MAX-egenskaper, som plass og praktiske løsninger**
- **Drivlinjealternativene omfatter også de nye, høyeffektive Ford EcoBoost bensinmotorene med lavt CO₂-utslipp**
- **Nye teknologier for Ford of Europe omfatter halvautomatisk lukeparkering, registrering av kjøretøy i bilens blindsoner og elektrisk betjening av bakluken**
- **Begge modeller vil være tilgjengelige på de viktigste europeiske markedene mot slutten av 2010**
- **Grand C-MAX bekreftet for lansering i Nord-Amerika sent i 2011**

En helt ny 2-modells Ford C-MAX-serie får sin globale debut på høstens internasjonale bilutstilling i Frankfurt. Den spennende nye C-MAX-familien bringer ny eleganse til klassen for kompakte flerbruksbiler, med et dristig og dynamisk nytt utseende som ytterligere utvider Fords formspråk kinetic design.

For første gang vil Fords kunder innen segmentet flerbruksbiler kunne velge mellom en 5-seters C-MAX eller den nye 7-seters Grand C-MAX med to skyvedører og en innovativ seteløsning som sikrer fremragende rommelighet og fleksibilitet.

Den nye Ford C-MAX-serien introduserer en rekke avanserte nye teknologier i den kompakte MAV-klassen, med fokus på forbedret komfort, sikkerhet og bærekraftighet, inklusive en ny og kraftigere, men likevel meget drivstoffeffektiv Ford EcoBoost bensinmotor med lavt CO₂-utslipp.

Nye C-MAX er også den første bilserien som er basert på Fords nye globale C-klasseplattform, og den forhåndsvises i Frankfurt i en forversjon før den europeiske lanseringen mot slutten av 2010.

Ford bekrefter også at Grand C-MAX vil bli lansert i Nord-Amerika sent i 2011, hvor lanseringer allerede har blitt foretatt med nye Fiesta, Transit Connect varebil og den neste generasjonen Ford Focus, som en av de Europa-utviklede modellene innen rammen av "One Ford"-strategien.

”På basis av den enorme populariteten S-MAX og Galaxy har oppnådd, ønsker vi å forsterke tilbudet til kjøpere av kompakte MAV-kjøretøy med en utvidet C-MAX-serie,” sier John Fleming, styreformann og administrerende direktør for Ford of Europe. ”Den rommelige 7-seters Grand C-MAX er en helt ny klasse for oss, og kombinert med den sportslige 5-seteren kan vi tilby et klasseledende utvalg av to dynamiske og høyst praktiske familiebler.”

”Betydningen av nye C-MAX kan ikke undervurderes idet den signaliserer en snarlig ankomst av opp til to millioner biler i året med forskjellige karosserier, alle basert på vår nye globale C-klasseplattform,” legger Fleming til.

Forhåndsvisning av nye C-MAX

Uttrykksfull dynamisk form

Nye Ford C-MAX viser at en kompakt MAV kan være stilig og attraktiv, samtidig som den byr på fremragende rommelighet og funksjonalitet.

”I likhet med iosis MAX Concept, har de to C-MAX-modellene et mer emosjonelt, dynamisk design enn hva som er vanlig i MAV-segmentet,” forklarer Martin Smith,

designdirektør i Ford of Europe. ”Vi tror vi har skapt to særpregede biler som kundene vil velge på grunn av kjøreegenskaper og måten de presenterer seg på, og ikke bare på grunn av deres praktiske egenskaper og fleksibilitet.”

Dristig eksteriør- og interiørdesign er skapt gjennom bruken av den nyeste versjonen av Fords formspråk kinetic design, som bygger på temaer som ble etablert ved lanseringen av de meget populære modellene Fiesta, Kuga og Mondeo.

Iøynefallende kinetic design-elementer på den nye modellen inkluderer den dynamiske hoftelinjen, enhetlig skulpturerte overflater, dristige hjulåpninger, sterke atletiske skuldre og en særpreget avslutning av grafikken på sidevinduet ved C-stolpen.

Utformingen av fronten inneholder Fords signaturelement i form av den trapesformede nedre grillen – med en spesiell "pianosort" overflate på bilene som blir vist i Frankfurt – sammen med de iøynefallende nye frontlyktene som ble vist på iosis MAX Concept.

To unike karakterer

C-MAX og Grand C-MAX er bevisst formgitt med to klart adskilte karakterer, noe som gjenspeiler prioriteringene til den typiske kunden for hver enkelt bil.

5-seters C-MAX skiller seg fra vanlig MAV-tenkning ved at den gir en langt mer sportslig følelse, med et stilig personbilpreg. Den har en coupélignende taklinje som faller mot bakenden av bilen. Likevel har bilen beholdt C-MAXs tradisjonelt sterke sider som rommelighet og praktiske løsninger.

Den grafiske utformingen av sidevinduene bak følger formen på Fiesta og Kuga, med en sterk oppsving etter C-stolpen. Bak gjenspeiler baklukeutformingen den større S-MAX-modellen, med den sportslige utformingen av bakvinduet.

Tilsvarende dynamisk karakter har 7-seters Grand C-MAX, med et utseende som fremhever den ekstra plassen og fleksibiliteten denne modellen gir. 7-seteren har lenger akselavstand, høyere taklinje og smalere takstolper som fremhever den generøse plassen inne i bilen og utsikten den byr på.

De to skyvedørene er elegant integrert, med glideskinnen skjult. Den store bakluken sørger for behagelig, lav lastehøyde, mens seksjonen mellom baklyktene og glasset i bakluken skaper klare familieband til Ford Galaxy.

Stilig og moderne interiør

Interiøret til nye C-MAX gjenspeiler den samme kinetic design-filosofien som er benyttet ved utformingen av karosseriet. Dette sikrer at den dynamiske og moderne karakteren i eksteriøret gjenspeiles inne i kupéen.

Det gjennomgående designtemaet er en videreutvikling av det som ble brukt på nye Fiesta, med muskler, uttrykksfulle former og dristig grafikk som er inspirert av de oppsiktsvekkende formene på iosis MAX Concept.

Et viktig designelement inkluderer den stramme, vingelignende seksjonen til det øvre instrumentpanelet som strekker seg ut mot sidene av interiøret, med linjer som fremhever den myke bevegelsen fra instrumentpanelet og inn i midtkonsollen.

Førerplassen - som er den samme på begge C-MAX-modellene – gir en opphøyet kjørestilling som sikrer optimal kontroll med høyt plassert girspak i midtkonsollen.

Kontrollområdet i midtkonsollen bygger på nye Fiestas anerkjente layout, med samme ergonomiske utforming.

Gjennomtenkte oppbevaringsrom finnes gjennom hele kupéen, inklusive store dørlommer, et stort hanskerom og oppbevaringsrom og koppholdere i midtkonsollen.

Genial 7-seter

Den nye 7-seters Grand C-MAX gir rommelig plass for inntil syv personer innenfor kompakte eksteriørdimensjoner, med den ekstra bekvemmeligheten som følger skyvedører bak på hver side av bilen – ideelt for foreldre som skal spenne fast små barn i barneseter, eller for enkel adkomst på trange parkeringsplasser.

For å maksimere fleksibiliteten i 7-setersutgaven, har Fords ingeniører utviklet en genial ny nedfellingsmekanisme for den bakre seterekken. Denne mekanismen gjør det mulig raskt og enkelt å felle ned midtsetet under ett av de to ytre setene slik at det oppstår en passasje mellom dem.

Dette gjør det mulig å komme til den bakre seteraden uten å forstyrre de som sitter på yttersetene i 2. seterad. Dette er spesielt nyttig dersom disse setene er opptatt av barnesete eller en ekstra sittepute for barn. Eieren har dermed muligheten av å bruke bilen som en bekvem 2+2+2-seter eller utnytte alle de syv setene når det er nødvendig.

2. og 3. seterad er konstruert slik at det enkelte sete kan felles ned og skape et helt flatt gulv, uavhengig av hvor mange seter som fortsatt er i bruk. Alle nedfellingsmekanismene er utformet slik at de kan betjenes med en hånd.

5-seters C-MAX har beholdt det populære setearrangementet fra dagens modell, med 40/20/40 delte nedfellbare bakseter, og muligheten av å bestille Comfort-systemet, der man kan skyve de to ytre baksetene diagonalt bakover og innover for derigjennom å skape en luksuriøs 2+2 variant.

Bærekraftige ytelser

C-MAX-serien lanserer en rekke avanserte nye kjøretøy- og drivlinjeteknologier til den kompakte MAV-klassen for å forsterke komfort, sikkerhet og bærekraftighet.

I tillegg til en oppgradert utgave av Fords anerkjente TDCi dieselmotorer, vil nye C-MAX også kunne leveres med en serie bensinmotorer, inklusive den første av Fords helt nye 1.6-liters 4-sylindrede EcoBoost-motor.

Fords nye familie av globale 4-sylindrede EcoBoost-motorer er utviklet av Fords drivlinjeingeniører i Europa og vil gradvis bli lansert i de europeiske produktseriene fra 2010. EcoBoost kombinerer turbo- og direkteinnsprøytingsteknologi for å kunne levere drivstofforbruk og CO₂-utslipp som er redusert med opptil 20 % sammenlignet med konvensjonelle bensinmotorer med større sylindervolum og tilsvarende ytelser.

Ford EcoBoost-teknologi bygger på eksisterende bensinmotorkunnskaper, og vil gi kundene en mulighet for å oppnå betydelig reduksjon av drivstofforbruk og utslipp uten å måtte gi avkalle på bilens dynamiske ytelser.

Kombinasjonen av direkte drivstoffinnsprøyting, avansert turbolading og variable ventiltider skaper en langt mer effektiv forbrenningsprosess. Det sørger for at Ford EcoBoost-motorene leverer kraftig dreiemoment i den nedre delen av turtallsregisteret og reaksjonsvillige ytelser tilsvarende en langt større motor, men med størrelsen, vekten og drivstofføkonomien til en langt mindre motor.

Nye C-MAX kan også leveres med Fords nyeste høyeffektive PowerShift 6-trinns automatgir med dobbelt clutch, som har vist seg å være et meget populært valg på inneværende modell.

C-MAX-teknologier

Blant de nye teknologiene som lanseres på C-MAX-serien, er utstyr som vil forbedre de praktiske egenskapene og sikkerheten for familiebrukere. Disse oppfinnelsene omfatter blant annet halvautomatisk lukeparkering, registrering av kjøretøy i bilens blindsoner, varsellys for bilbeltene for baksetepassasjerene, elektrisk inn- og utkobling av barnesikringen på låsene og elektrisk betjening av bakluken.

Ytterligere detaljer for dette utstyret og en full teknisk presentasjon av nye C-MAX vil bli tilgjengelig nærmere lanseringstidspunktet i 2010.

Ny generasjon globale C-klassebiler fra Ford

C-MAX er den første i en ny generasjon globale C-klassebiler som vil bli lansert av Ford i de kommende årene. Denne serien av spennende nye modeller vil omfatte en global lansering av en helt ny generasjon av Fords europeiske bestselger Ford Focus fra slutten av 2010.

De nye C-klassebilene er resultatet av et enestående globalt utviklingsprogram og omfatter en imponerende mengde avanserte kjøretøyteknologier som vil forsterke sikkerhet, bekvemmelighet, komfort og kjøreglede. Opp til 2 millioner biler per år basert på denne plattformen vil bli solgt av Ford rundt om i verden når alle de forskjellige individuelle modellene er lansert.

”Ved å konsentrere ressursene om en ny global familie av C-klassebiler, vil Ford være i stand til å gi sine kunder noen virkelig spennende biler som er spekket med de mest moderne kjøretøyteknologiene,” sier Gunnar Herrmann, Fords direktør for globale C-klassebiler. ”Vi kan nesten ikke vente med å avdekke flere detaljer etter hvert som bilene kommer ut fra fabrikkene!”

###

*Fords pressemeldinger og høyoppløselige bilder er tilgjengelig fra
Ford Motor Company medianettside <http://media.ford.com>.*

NY, EFFEKTIV, 4-SYLINDRET FORD ECOBOOST MOTORFAMILIE DEBUTERER PÅ FRANKFURT- UTSTILLINGEN

- **Neste generasjon 4-sylindret, høyeffektive Ford EcoBoost bensinmotorfamilie med lave utslipp av CO₂ vil bli avduket på høstens internasjonale bilutstilling i Frankfurt**
- **Drivstofforbruk og CO₂-utslipp reduseres med inntil 20 % sammenlignet med konvensjonelle bensinmotorer med samme effekt**
- **Ford EcoBoost gjør det mulig å redusere motorvolumet – med ytelser som en stor motor, men med drivstofforbruket til en langt mindre motor.**
- **Ford EcoBoost globale motorfamilie har direkte bensininsprøyting, turbolading og variable ventiltider for maksimum forbrenningseffektivitet**
- **I Europa vil man til å begynne med fokusere på to 4-sylindrede motorer på 1,6 og 2,0 liter, mens en avansert motor med lavere motorvolum vil bli lansert senere**
- **Den første produksjonsmotoren vil komme i salg i Europa fra 2010**

Ford of Europe offentliggjør nå ytterligere detaljer for deres nye generasjon Ford EcoBoost høyeffektive 4-sylindrede bensinmotorer med lavt CO₂-utslipp på høstens internasjonale bilutstilling i Frankfurt. Den første motoren kommer i serieproduksjon i 2010.

Motorene har direkte bensininsprøyting, turbolading og dobbelt variable ventiltider for å maksimere forbrenningseffektiviteten. Dette fører til at drivstofforbruk og CO₂-utslipp reduseres med opptil 20 % sammenlignet med en konvensjonell bensinmotor med tilsvarende effekt.

”Den nye familien av Ford EcoBoost bensinmotorer kommer i 2010 og er et nøkkelement i Ford Motor Companys globale ’Blueprint for Sustainability’,” sier John Fleming, styreformann og administrerende direktør i Ford of Europe.

”Vi tror disse motorene vil gi kundene et virkelig attraktivt alternativ til diesel- eller hybriddrift, med høyst konkurransedyktig drivstofforbruk og driftskostnader, sammen med reaksjonsvillige ytelser over et bredt turtallsområde, et karaktertrekk som gjør bensinmotoren til et foretrukket valg for mange bilister,” legger Fleming til.

Den første serien av 4-sylindrede Ford EcoBoost-motorer for de europeiske bilseriene vil bli lansert i 2010 og bruke SCTi (sekvensiell turbolading) som betegnelse for produksjonsmodellene. Serien vil bestå av en 1.6-litersmotor for den nye Ford C-MAX og en 2.0-litersversjon for større biler.

En ytterligere Ford EcoBoost-motor med lavere sylindervolum vil bli lansert senere for å utvide bruken også til Fords små og mellomstore bilserier.

Ford har også bekreftet at en ny global 2.0-liters Ford EcoBoost-motor vil bli lansert i Nord-Amerika i 2010 og i Australia fra 2011.

”2.0-liters-motoren får ytelser fra 200 HK og opp, 1.6-litersmotoren dekker effektregisteret fra 150 til 180 HK, mens den lille motoren dekker motorer på under 130 HK. Over tid vil vi tilby høyeffektive, lav-CO₂ Ford EcoBoost-motorer for alle våre viktigste europeiske bilserier,” forteller Fleming.

Tre kritiske elementer

Drivlinjeingeniørene har maksimert økonomi- og utslippsforbedringene på Ford EcoBoost-motorene ved å skape et nytt forbrenningssystem som kombinerer fordelene av tre kritiske elementer: høytrykks direkte drivstoffinnsprøyting, avansert turbolading og to uavhengige variable ventiltider.

Mens hver av disse egenskapene har potensielle tekniske fordeler vil det å ta i bruk alle tre på en gang, skape betydelig forbedrede ytelser og langt mer effektiv forbrenningsprosess gjennom hele motorens turtallregister.

Dette sørger for at Ford EcoBoost-teknologien gir kundene mange av de samme fordelene til moderne dieselmotorer, samtidig som man beholder kjørekarakteren og kostnadsfordelene knyttet til bensinmotorene.

De primære fordelene som følger med Ford EcoBoosts konstruksjonstilnærming inkluderer:

- optimalisert motoreffektivitet – som betyr at drivstofforbruk og CO₂-utslipp reduseres med inntil 20 %.
- større kjøreglede – kraftig dreiemoment ved lave turtall og reaksjonsvillige ytelser gjennom hele turtallregisteret
- muligheten for å oppnå ytelsene til store motorer, men med størrelse, vekt og drivstofføkonomi som en liten motor.

Teknologien i Ford EcoBoost-motorene bygger på eksisterende bensinmotorkunnskap, og tilbyr kundene et rimeligere alternativ for å redusere utslippet av hydrokarboner enn tilsvarende hybrid- og dieselmotorer.

Optimalisert motoreffektivitet

Reduksjonen av drivstofforbruk og CO₂-utslipp som oppnås med Ford EcoBoost-motorene er resultatet av et forbrenningssystem som forbrenner drivstoffet på en mest mulig effektiv og ren måte.

I hjertet av dette finnes et høytrykks direkteinnsprøytingssystem som sprøyter drivstoffet inn i hver enkelt sylinder i små, presist tilpassede mengder med et trykk på inntil 200 bar – dråpestørrelsen er mindre enn 0.02mm, altså en femtedel av tykkelsen på et menneskehår.

Sammenlignet med konvensjonell drivstoffinnsprøyting skaper direkteinnsprøyting en kaldere og tettere ladning, med tilhørende forbedret drivstofføkonomi og ytelser. På samme måte som i en moderne dieselmotor er flere innsprøytinger pr forbrenningstakt mulig, som ytterligere forbedrer økonomi og utslipp.

Variable ventiltider for både innsug- og eksoskamakselen sikrer at de 4-sylindrede Ford EcoBoost-motorene optimaliserer bensinstrømmen gjennom forbrenningskammeret ved alle motorturtall og forbedrer på den måten effektivitet og ytelser, spesielt ved mildere belastninger.

Større kjøreglede

For å maksimere kjøregleden leverer Ford EcoBoost-motorene samme sterke dreiemomentet ved lave turtall som har gjort moderne dieselmotorer så populære, kombinert med smidige og reaksjonsvillige ytelser gjennom hele turtallregisteret.

Dette er muliggjort gjennom bruken av avansert turboladingsteknologi, med små, lavfriksjons rotorrotorer som beveger seg med over 200.000 o/min. Turbinene er nøye valgt for å sikre at maksimum dreiemoment kan oppnås ved 1500 o/min eller lavere, med et absolutt minimum av forsinkelse når sjåføren ønsker rask akselerasjon.

Kjøling av drivstoffet gir ytterligere virkning gjennom direkteinnsprøyting når det gjelder å skape høye ytelser ved lave turtall. Variable ventiltider forsterker dette ytterligere gjennom en "spyle"-effekt, som øker luftstrømmen gjennom motoren og maksimerer dreiemomentet ved lave turtall.

Nøye tilpasning av turboen sørger for at Ford EcoBoost-motorene forblir potente og reaksjonsvillige ved motorturtall over 5.000 o/min, noe som gir en mye bredere effektutvikling enn en typisk dieselmotor.

Mulighet for volumreduksjon

En viktig fordel med Ford EcoBoost-tilnærmingen er muligheten for å kunne redusere motorvolumet, slik at de store, selvpustende motorene kan erstattes av mye mindre motorer uten at dette skjer på bekostning av ytelsene.

Økningen av motoreffekten gjennom bruk av turbolading kan resultere i 50 % økning av dreiemomentet, slik at det er store muligheter for å redusere motorvolumet og fortsatt sørge for at motoren har ønskede kraftreserver.

Fordelen av å redusere motorvolumet er blant annet forbedret effektivitet gjennom redusert innvendig friksjon, lavere pumpetap, og lavere vekt – som også betyr at motoren varmes opp raskere. Dette bidrar til at det realistiske drivstofforbruket - det sjåføren opplever ute på veiene - trekker fordeler av Ford EcoBoost-motorene under alle kjøreforhold, både ved bykjøring og på motorvei.

Avansert motorkonstruksjon

1,6- og 2,0-liters Ford EcoBoost er avanserte, lettvekts, høyeffektive motorkonstruksjoner som er spesielt utviklet fra Fords nyeste 4-sylindrede motorfamilier.

Begge enhetene er konstruert i aluminium, med 16 ventiler og sylindertopplokk med dobbelte, overliggende kamaksler med to uavhengige variable kamakseltider. Motorene gir maksimum driftseffektivitet med optimaliserte smøresystemer og bruken av overflatebelegg med lav friksjon.

Det avanserte forbrenningssystemet gjør at begge motorene innfrir de strengeste utslippskravene, inklusive PZEV (kjøretøy som gir delvis null-utslipp)- standarden i California og det europeiske Stage V-direktivet.

Europeisk produksjon

Produksjonen av de to første Ford EcoBoost-motorene for europeiske biler vil skje på to forskjellige steder innen Fords nettverk for drivlinjeproduksjon. 2,0-litersmotoren vil bli produsert i Valencia, mens 1,6-literen skal bygges i Storbritannia.

Fremtidige Ford EcoBoost-motorer med små sylindervolum skal bygges både i Köln i Tyskland og ved den nye Craiova motorfabrikken i Romania.

Global familie

Ford Motor Companys globale EcoBoost motorfamilie er hjørnesteinen i Fords planer for bærekraftighet som går ut på å tilby rimelige, drivstoffeffektive volummodeller som kunder over hele verden ønsker og setter pris på.

Innen 2012 planlegger Ford globalt å produsere 1,3 millioner EcoBoost-motorer hvert år – 750.000 av disse i USA, hvor tilgjengeligheten av turbodieselmotorer i passasjerbiler er mindre utbredt. Innen 2013 forventer Ford å tilby EcoBoost motorer i 90 % av sitt globale produktprogram.

Strategien bak EcoBoost er å presse bensinmotorene til å forbruke mindre drivstoff, i kombinasjon med bruk av turbolading og andre drivverksteknologier for å levere betydelig bedret drivstofforbruk og dreiemoment, i tillegg til kreftene fra en større motor.

EcoBoost-revolusjonen har allerede igang i Nord-Amerika. Her startet nylig Ford produksjonen av denne motoren, som også er den første direkteinnsprøytete bensinmotoren med dobbelt turbo som bygges i Nord-Amerika.

3.5-liters EcoBoost V6 tilbyr tilsvarende krefter, men bedre drivstofføkonomi enn V8-konkurrentene og tilbys i nye Ford Taurus SHO med 370 hk, og i 2010 Ford Flex, Lincoln MKS og MKT-modeller med 360 hk og 475 Nm dreiemoment over et bredt turtallsregister.

###

*Fords pressemeldinger og høyoppløselige bilder er tilgjengelig fra
Ford Motor Company medianettside <http://media.ford.com>.*

Kontakt: Anne Sønsteby
asonste1@ford.com
Ford Motor Norge AS
+47 66 99 71 24

FORD FOCUS BEV PROTOTYPE – ELEKTRISK MOBILITET UTEN Å GI AVKALL PÅ STØRRELSEN

- **Frankfurt-debut for Ford Focus-basert batterielektrisk personbilprototyp**
- **Fords første europeiske batterielektriske kjøretøy signaliserer potensiale for utvalgte demonstrasjonsprosjekter i Europa neste år**

På høstens internasjonale bilutstilling i Frankfurt vil Ford avduke den første i en flåte batterielektriske (BEV)-prototyper basert på Ford Focus, og spesielt utviklet for å delta i den engelske regjeringens "Ultra-Low Carbon Vehicles"-initiativ neste år.

Forskningsprogrammet tar sikte på å teste teknologier som har potensiale for fremtidig bruk i Fords europeiske personbiler.

Et konsortium bestående av Ford, Scottish og Southern Energy og et engelsk universitet vil bruke flåten bestående av 15 prototyper av Ford Focus BEV og en ladeinfrastruktur i London fra tidlig i 2010.

Den nye BEV demonstrasjonsflåten er utviklet delvis med offentlige bidrag fra den britiske regjeringens Technology Strategy Board (TSB), som støtter innovative industriledede prosjekter som reduserer CO₂ og samtidig er til fordel for landets transportsystem.

- Elektrifisering er et viktig steg i Fords arbeid med å levere mer effektiv og bærekraftig mobilitetsløsninger, sier John Fleming, styreformann og adm. direktør for Ford of Europe. – Og Ford ser frem til å samarbeide i dette prosjektet for å utvikle et funksjonelt marked for elektriske kjøretøy i Europa.

Focus BEV prototype

Focus BEV prototype er basert på den nåværende europeiske Ford Focus og vil bruke en ny helelektrisk drivlinje fra den strategiske leverandøren Magna. Denne teknologien er også utviklet for arkitekturen i Fords kommende generasjon globale C-klassebiler.

For å vurdere om teknologien stemmer for europeiske veier og kjøreforhold er det bygget en flåte på 15 europeiske Focus BEV prototyper. Disse bilene vil levere lokal nullutslippsmobilitet og gir plass til fem personer og en rimelig mengde bagasje sammen med andre klasseledende egenskaper som allerede finnes i Ford Focus.

Ford Focus-prototypene har en spissteknologisk lithium-ion batteripakke med en kapasitet på 23kWh og en chassismontert 100-kilowatt permanent-magnet elektrisk traksjonsmotor. BEV vil ha en rekkevidde på opptil 120 km og en toppfart på opptil 136 km/t. Lading av batteriene tar mellom 6 og 8 timer med en vanlig elektrisk kontakt.

Prototypen har også nøkkelkomponenter fra Fords gjennomprøvde nordamerikanske hybridteknologi, inklusive det elektrisk klimakontrollsystemet. Den høyspente airconditioning-kompressoren er et nøkkelement i 2010 Ford Fusion Hybrid, som nylig ble lansert på det nordamerikanske markedet.

Testen i Storbritannia vil også vise potensialet for tilsvarende prototypeflåter for andre deler av Europa.

- Elektrifisering er en effektiv bruk av bruk av Fords globale ressurser og talenter, sier Fleming. – Utviklingen av flåten av Focus BEV prototyper er et viktig skritt mot vårt mål om å levere mer effektive og bærekraftige mobilitetsløsninger som er økonomisk tilgjengelige og praktisk anvendelige for våre kunder. Vi ser frem til å samarbeide med våre forskjellige prosjektpartnere for å utvikle en realistisk løsning og et anvendelig marked for elektriske biler i Europa."

Ford Focus BEV Prototyp Tekniske data	
Batteriteknologi	Lithium Ion Tri-Metal
Batterikapasitet	23 kWh
Ladetid	6-8 timer (230 V)
Elektrisk motor	Permanent-magnet motor
Maks. ytelse	100 kW
Maks. dreiemoment	320 Nm
Toppfart	136 km/t
Rekkevidde	120 km

###

*Fords pressemeldinger og høyoppløselige bilder er tilgjengelig fra
Ford Motor Company medianettside <http://media.ford.com>.*

Kontakt: Anne Sønsteby
Ford Motor Norge AS
+47 66 99 71 24
asonste1@ford.com

NØYSOM NY FORD FOCUS ECONETIC BRUKER AUTO-START-STOPP FOR Å OPPNÅ 99G/KM CO₂ OG 3,8L/100 KM DRIVSTOFFORBRUK

- Neste generasjon Focus ECONetic med Ford Auto-Start-Stopp sikter mot et gjennomsnittlig CO₂-utslipp på 99 g/km og 3,8 l/100 km forbruk
- Første Ford of Europas produksjonsmodell med nye øko-teknologier inklusive Ford Auto-Start-Stopp, Smart Regenerativ Lading, Ford Eco Mode og Lavspent FEAD
- 5-dørs Focus ECONetic og stasjonsvognversjon uten Auto-Start-Stopp oppnår 104 g/km.
- Ny Focus ECONetic tilgjengelig fra tidlig i 2010

På høstens internasjonale bilutstilling i Frankfurt avduker Ford of Europe det neste trinnet i sin Ford ECONetic strategi med lave CO₂-utslipp; den supereffektive nye 2010 Focus ECONetic.

Ford ECONetic Fiesta, Focus, Mondeo og Transit har allerede etablert seg som troverdige alternativer for kunder som prioriterer lavt utslipp av karbondioksid og en høy drivstoffeffektivitet. Den nye modellen for 2010 tar denne oppskriften et skritt videre ved å kombinere ny teknologi med intelligente detaljer som skaper den mest effektive Focus ECONetic til nå.

Effektiv teknologi

Nye 5-dørs Focus ECONetic kan på bestilling leveres med Ford Auto-Start-Stopp som ble forhåndsvist på Ford iosis MAX Concept på bilutstillingen i Geneve i 2009. Enten den leveres med eller uten Auto-Start-Stopp, har Focus ECONetic Smart Regenerativ Lading og Lavaspennt **FEAD** (Front End Accessory Drive) teknologier som er nye for Fords europeiske bilprogram. Dette er løsninger som kombinerer lave utslipp og bedre drivstoffeffektivitet og åpner veien for fremtidige drivlinjer fra Ford.

Effekten kommer fortsatt fra Fords gjennomprøvde og pålitelige 109 HK (80 kW) 1,6-liters Duratorq TDCi-motor med belagt dieselpartikkelfilter (cDPF) som standard. Målsettingen for gjennomsnittlig CO₂-utslipp for biler utstyrt med Auto-Start-Stopp er så lavt som 99 g/km, med et kombinert drivstofforbruk på 3,8 l/100 km og 104g/km for standard Focus EConetic.*

Nye Focus EConetic er også det første kjøretøyet med Ford Eco Mode-systemet som standard. Et helt nytt informasjonssystem for sjåføren, Ford Eco Mode, kan lære sjåføren til å oppnå forbedret drivstofføkonomi – noe som gir positiv virkning både på bileierens lommebok og miljøet.

- For å nå disse imponerende tallene kombinerte vi de gjennomprøvde tilnærmingene på den original Focus EConetic med enda mer detaljerte forbedringer og helt nye teknologier, sier Dr. Thilo Seibert, sjef for CO₂-Teknologier ved Ford of Europe. – Nye Focus EConetic er spesielt viktig fordi den åpner opp for at noen av disse teknologiene skal kunne tas i bruk på våre kjernemodeller i nær fremtid.

Ford Auto-Start-Stopp

Nye 5-dørs Focus EConetic er den første europeiske Ford-modellen som kan leveres med Ford Auto-Start-Stopp, som kombinerer automatisk start-stopp med bilens smarte regenerative lading og avanserte batteristyringssystemer.

Ford Auto-Start-Stopp stopper automatisk motoren når bilen går på tomgang – ved for eksempel et trafikklys – og restarter motoren når sjåføren ønsker å kjøre videre. På den måten spares betydelige mengder drivstoff når bilen står stille.

Systemet kan redusere drivstofforbruket og CO₂-utslipp med opp til fem prosent ved blandet kjøring. Ved bykjøring og i tett trafikk med hyppig stans kan besparelsene øke til 10 %.

Det avanserte nye Ford Auto-Start-Stopp-systemet er utformet med tanke på brukerkomfort, og for å gi stopp og start som er myk, stillegående og sømløs slik at det ikke krever noen endring i sjåføradferden.

Når motoren stanser, vil den elektroniske kontrollenheten umiddelbart forberede motorstyringen på en øyeblikkelig restart. Et integrert system av følere benyttes for å oppdage når sjåføren gjør noe som tyder på at vedkommende ønsker å kjøre videre, som å trå inn clutch- eller bremsepedalen.

Så snart sjåføren er klar til å kjøre videre, starter motoren stille og på ca. 0,3 sekunder. Prosessen er nesten umerkelig og skjer før girvalget er fullført.

For å støtte det økte antallet motorstarter, er startermotoren oppgradert med en kraftigere elektrisk motor og en sterkere mekanisme for pinionkobling med redusert støynivå.

Avansert batteriteknologi er valgt for å sikre at bilens hovedbatteri tåler de hyppige oppladingene/utladingene som følger stopp-start-driften.

Smart Regenerativ Lading

Nye Focus EOnetic bruker også avanserte teknologier for å sikre at batteriet lades på den mest effektive måten. Det regenerative ladesystemet øker dynamoens effekt når det bremses eller det brukes motorbrems. Dette omformer kinetisk energi til elektrisk kraft uten bruk av drivstoff.

Den "frie" elektriske strømmen brukes til å lade batteriet slik at den kan brukes av det elektriske systemet på et senere tidspunkt. Dette kan være når motoren er slått av i en stopp-fase, men det kan også være når dynamoen arbeider på en mindre effektiv måte.

Batteriet har et avansert styresystem som kontinuerlig overvåker dets status og kommuniserer med Ford Auto-Start-Stopp-systemet slik at den regenerative ladingen kan lade batteriet på en optimal måte. Start-stopp-systemet vet hvor mye batterieffekt som er tilgjengelig, slik at det kan fortsette å la motoren gå dersom det ikke er tilstrekkelig strøm igjen på batteriet.

Lavspent FEAD

Det har alltid vært et integrert element i Ford ECONetic-tilnærmingen å overvåke potensielle friksjonskilder og finne innovative løsninger for at alt skal virke mer effektivt. Lavspent FEAD (Front End Accessory Drive)-teknologien er ett av de nyeste eksemplene som bekrefter dette.

En nylig utviklet dynamo-brakett og ny remskiveutforming gjør det mulig å senke strammingen av drivremmen foran uten å skape de virkningene som vanligvis følger med en slakk drivrem, som økt slitasje på selve remmen eller på dynamolagrene og økt støynivå.

Fordelen av denne endringen er klar: Med lavere stramming på beltet vil friksjonen i hele systemet reduseres og redusert friksjon fører til redusert drivstofforbruk.

Forbedret Duratorq TDCi motorteknologi

For Ford Duratorq 1.6-liters TDCi-motor ble det valgt nye innsprøytingsdyser, mens innsugningssystemet ble endret og eksossystemet utstyrt med oksygenføler. Motorstyringen ble recalibrert og et belagt dieselpartikkelfilter (cDPF) lagt til som standard. Det er ikke behov for tilsetninger i filtreringsprosessen.

I tillegg er utvekslingene i Ford Durashift 5-trinns manuelle girkasse endret, med lenger utveksling for 3., 4. og 5. gir. Det senker motorhastighet og motorstøy.

New Ford Eco Mode

Nye Focus ECONetic tar også hensyn til den menneskelige faktor.

Den som kjører nye Ford Focus ECONetic vil ikke bare trekke fordeler av ny maskinvare som senker drivstofforbruket, men også smart, sjåførfokusert programvare.

- Hos Ford har vi mye erfaring med økonomisk kjøring som brukes for å oppnå optimalt redusert drivstofforbruk der det virkelig gjelder, nemlig ute på veien, forklarer Dr. Seibert. - Ford Eco Mode er en ny programvaretilpasning som er lagt inn i instrumentpanelet for å gi sjåføren nyttige og realistiske råd om økonomisk kjøring.

Systemet overvåker parametere som er relevant for optimal drivstofforbruk og som kan påvirkes av endret kjøreadferd. Parameterne omfatter giring, å kjøre så jevnt og mykt som mulig og kjøring på motor- og landevei (kjøring med den mest effektive hastigheten). I tillegg vurderer systemet andelen av korte turer med kald motor.

Som et resultat av denne overvåkningsprosessen genererer Ford Eco Mode en sjåførprofil med et scoringsopplegg for kjøreparameterne, og tilbyr informasjon om hvordan man kan forbedre drivstofføkonomien over tid. Denne prosessen kan oversettes til sjåførråd som kan bidra til å gjøre det beste ut av bilens teknologi.

- Ford Eco Mode bidrar virkelig til at sjåføren blir en Eco-sjåfør, påpeker Dr. Seibert. – Vi er også overveldet over de positive tilbakemeldingene vi har fått fra kunder i tidlige tester. Kundene har fortalt oss at de virkelig setter pris på å prøve den nye og meget tidsriktige øvelsen, nemlig drivstoffsparing!

Ford ECONetic-opplevelsen

De nye teknologiene som er lagt til 2. generasjonen Ford Focus ECONetic kompletterer og utvider den opprinnelige modellens drivstoffbesparende egenskaper.

For å forbedre aerodynamikken er Focus ECONetic senket med 10 mm foran og 8 mm bak, mens det utvendige området på den nedre grillen er utstyrt med plate som bidrar til bilens gunstige luftmotstandskoeffisient på 0,31.

Et ytterligere tiltak for å redusere friksjon er videreført fra originale Focus ECONetic; bruken av lavviskositet transmisjonsolje utviklet av Fords energipartner BP. Fordelen av å bruke denne oljen i Focus ECONetic ble umiddelbart klar, så Ford valgte å ta den i bruk som transmisjonsolje for alle selskapets C- og CD-klasse personbiler utstyrt med manuell girkasse og svinghjul med dobbel masse.

Reduksjonen i forbruk er kombinert med effektiviteten til den elektrohydrauliske EHPAS-styringen og fremhever det faktum at tilsynelatende små endringer kan skape betydningsfulle drivstofføkonomiske fordeler. Ved å rekalkibrere ytelsene til den elektriske

servopumpen når den ikke belastes, ble energiforbruket redusert nok til å gi merkbare utslag på drivstofforbruket.

Nye 2010 Focus ECONetic med Auto-Start-Stopp vil være tilgjengelig som 5-dørsmodell på utvalgte europeiske markeder fra tidlig i 2010.

Et fleksibelt alternativ: Ny 104 g/km Focus ECONetic

For å tilby en enda høyere grad av fleksibilitet til kostnadsbevisste ECONetic-kunder, lanserer Ford også 5-dørs- og stasjonsvognversjoner av nye Focus ECONetic uten integrert Ford Auto-Start-Stopp. Dette kan gi prisutslag som vil stemme med lokale innslag for avgiftsberegning.

Modellen har Fords 1,6-liters Duratorq TDCi-motor med standard belagt dieselpartikkelfilter (cDPF) med både 90 HK (66 kW) og 109 HK (80 kW). Som 5-dørs kombikupé eller stasjonsvogn har disse modellene all den nyeste Focus ECONetic teknologien som standard, med unntak av start-stopp-funksjonen.

Selv uten Ford Auto-Start-Stopp er gjennomsnittlig CO₂-utslipp så lavt som 104 g/km og gjennomsnittlig drivstofforbruk kun 3,9 l/100 km*.

- Fra begynnelsen av Fords ECONetic-tilnærming har det vært en klar intensjon om å tilby våre kunder økonomisk tilgjengelig Øko-teknologi, og også åpne veien for de teknologiene som muligens vil bli integrert i det grunnleggende kjøretøyprogrammet, fastslår Dr. Seibert. – Med det nye og omfattende oppsettet tilbyr nye Focus ECONetic nøyaktig det som kreves: Fleksibilitet, nyeste teknologi og – uansett versjon – fremragende tall for CO₂-utslipp og drivstofføkonomi. Nå er det kundenes valg, og det er grønt uansett.

**NB: Tallene for drivstofføkonomi er basert på det europeiske Fuel Economy Directive EU 80/1268/EEC og vil kunne skille seg fra forbrukstall fra andre deler av verden. Data gjelder et 5-dørs Focus-karosseri*

Den nye Ford Focus EONetic			
Versjon	Focus EONetic med Ford Auto-Start-Stopp (5-dørsmodell)	Focus EONetic (5-dørs eller stasjonsvogn)	Focus EONetic (5-dørs eller stasjonsvogn)
Maks ytelse (HK/kW)	109 / 80	109 / 80	90 / 66
Maks dreiemoment (Nm)	240	240	215
CO ₂ utslipp (g/km)	99	104	104
Drivstofforbruk* (l/100 km)			
Bykjøring	4.5	5.0	5.0
Landeveiskjøring	3.4	3.4	3.4
Kombinert	3.8	4.0	4.0
Toppfart km/t	191	191	182
* Alle tall for CO ₂ -utslipp i g/km og drivstofforbruk er fra offisielle typegodkjenningstester i henhold til EC Directive 93/116/EC. Oppgitte tall for drivstofføkonomi er basert på de europeiske Fuel Economy Directive EU 80/1268/EEC og vil kunne skille seg fra drivstofforbruk som er oppnådd i andre deler av verden.			

NB: Disse dataene gjenspeiler midlertidige spesifikasjoner og var korrekte på trykkesidspunktet. Fords policy er imidlertid kontinuerlig produktutvikling og selskapet forbeholder seg retten til å endre disse detaljene på ethvert tidspunkt og uten forutgående varsel.

###

Fords pressemeldinger og høyoppløselige bilder er tilgjengelig fra Ford Motor Company medianettside <http://media.ford.com>.

Kontakt: Anne Sønsteby
Ford Motor Norge AS
+47 66 99 71 24
asonste1@ford.com

SMÅ UNDERE – KA OG FIESTA ØKER FORDS ETTERSPØRSEL OG SALG I ET VANSKELIG MARKED

- **Fiesta ligger på 2. plass som Europas mestselgende bil, og er Fords bestselger på de 19 europeiske markedene**
- **En serie særpreget og stilig utstyr til Ka og Fiesta innenfor Ford Individual-programmet**
- **Nye Fiesta WRC rallybil er klar for konkurranser i 2011**

Til tross for vanskelige økonomiske forhold i 2009, har Ford of Europe økt sin markedsandel gjennom året idet entusiastiske kunder er trukket mot selskapets nyeste småbilstjerner, nye Ford Ka og Fiesta.

Positive mediarapporter og jevnlige tildelinger av priser fra bransje- og forbrukermagasiner, høye teknologiske nivåer og vrakpantordninger i viktige europeiske markeder har alle bidratt til fremgangene for disse to nykommerne.

- Vi kan nå fastslå at Ford lanserte de rette nye bilene på de riktige tidspunktene, samtidig med at mange kunder bestemte seg for å se nærmere på små biler under de vanskelige økonomiske tidene, sier Ingvar Sviggum, Ford of Europes visepresident med ansvar for markedsføring, salg og service. - I tillegg har vrakpantordningene på mange europeiske markeder gjort det mulig for mange som aldri før har kjøpt en ny bil å gjøre det, og nye Ka og Fiesta har vist seg å være idéelle valg.

- Både Ka og Fiesta tilbyr storbilegenskaper og teknologier, overbevisende drivstofføkonomi og lave utslipp fra et vidt spekter av effektive bensin- og dieselmotorer, kombinert med klasseledende dynamiske egenskaper, legger Sviggum til. - Kombiner disse egenskapene med Fords omfattende europeiske forhandler- og servicenettverk og initiativ som Ford Individual personifiseringsprogram, som gjør det mulig for kundene å gjøre sine biler enda mer personlige, og det blir ganske klart hvorfor Ka og Fiesta har vist seg å være så fremgangsrike for oss i år.

Fiesta-fakta

- **Nye Ford Fiesta er den raskest selgende modell som noensinne har båret dette berømte navnet**
- **Bil nr. 250.000 rullet ut av fabrikken bare ni måneder etter lanseringen**
- **Fiesta er Fords nest mest solgte bilmodell i Europa**

Siden den første Fiesta-modellen ble lansert i 1976, er det solgt over 12 millioner eksemplarer.

- **Fiesta salgssuksess**

Fiesta er Europas nest mest solgte bilmodell og Fords bestselger på de 19 europeiske markedene. Ved slutten av 1. halvår 2009 var det solgt nesten 300.000 Fiesta i Europa siden lanseringen høsten 2008.

- **Fiesta blir global modell**

Fra januar 2009 ble Fiesta-produksjonen i Köln supplert med produksjon ved Fords fabrikk i Valencia i Spania. Köln-bygd Fiesta eksporteres nå til Sør-Afrika, Australia og New Zealand.

I pakt med Fords målsetting om å bygge stadig mer globale modeller og etterkomme etterspørselen rundt om i verden, produseres det 4- og 5-dørs Fiesta i Nanjing i Kina. Kina er for øvrig det første markedet hvor man lanserer 4-dørs Fiesta sedan. Kina vil imidlertid ikke være det eneste produksjonsstedet for Fiesta i Asia; Fords og Mazdas fellesanlegg i Thailand, Auto Alliance, vil starte bygging av den nye modellen neste år.

Fiesta for det nordamerikanske markedet vil bli bygget i Cuautitlán, Mexico i to karosseriutgaver: en sportslig kombikupé og en 4-dørs sedan. Salget i Nord-Amerika starter i 2010.

- **Fiesta i motorsport**

Fra 2011 vil dagens generasjon av World Rally Cars bli erstattet av en "Super 2000". Den nye WRC rallybilen vil bli basert på produksjonsutgaven av Ford Fiesta.

I tillegg ble en helt nye Ford Fiesta R2 rallybil avduket i mai. Fiesta R2 skal erstatte den fremgangsrike Fiesta ST Group N rallybil. Den nye modellen retter seg både mot de populære Fiesta Sport **Trophy**-seriene og regionale rallymesterskap.

En produksjonsbasert Fiesta rallycrossbil, klargjort av Motor Sport Evolution, deltok tidligere i år i bakkeløpet "Pikes Peak" i Colorado. Med dobbelt rallyverdensmester Marcus Grönholm bak rattet tok bilen 2.-plassen i "Unlimited Class" og hadde den 5. raskeste tiden totalt i Pikes Peak International Hill Climb i Colorado Springs i USA. En tid på 11 minutter og 28,963 sekunder gjennom den 19,9 kilometer lange strekningen med sine 156 svinger ga Grönholm ærestitlen "Rookie of the Year" - årets nykommer.

- **22 priser til Fiesta inklusive den prestisjetunge RED DOT for design**

Nye Fiesta har mottatt en lang rekke priser fra bransjeobservatører og andre interesserte, blant annet designorganisasjoner og sjåførgrupper. Fiestas design har nylig blitt anerkjent i Tyskland med den prestisjetunge prisen for internasjonal produktdesign av Red Dot, en av verdens største designvurderingsprogrammer.

- **Flere drivlinjer – Euro Stage V Duratec og LPG**

En 1,25-liters Duratec bensinmotor er den første Fiesta-motoren som tilfredsstillter Euro Stage V. Loven krever at en slik motor skal være tilgjengelig på nye biler som registreres etter 1. januar 2011. Tilgjengeligheten av en slik motor i Fiesta-serien nå betyr at kunder som velger denne motoren vil ligge mer enn ett år i forkant av innføringen av det nye regelverket.

For de som søker alternative drivstoffer er en Fiesta som kan kjøres på propan (LPG) tilgjengelig. Kunder i Tyskland, Italia og Holland - der nødvendig infrastruktur for dette drivstoffet finnes - kan bestille Fiesta for kjøring på LPG nå.

- **Helt ny mobil navigasjonsteknologi er tilgjengelig for Fiesta-kundene.**

Fiestaer som bestilles fra nå av kan leveres med Fords nye Mobile Navigation-teknologi. Utstyret gjør det mulig for sjåføren å bruke en såkalt "smartphone" – en mobiltelefon utstyrt med Symbian Series 60 operativsystem – for å få mobil satelittnavigasjon. Systemet Ford har utviklet for Fiesta benytter Bluetooth®, stemmestyring pluss bilens USB-

kontaktfunksjon for å knytte kontakt med telefonen. Lyden høres gjennom bilens høyttalersystem og riktig vei vises på den øvre delen av instrumentpanelet. . Mobilnavigasjon og detaljer med hensyn til hvilke Ford-modeller systemet er tilgjengelig for kan sees på nettstedet www.ford-mobile-connectivity.com

Ka-fakta

- **Ka salgssuksess**

I juni 2009 solgte Ford 9.800 Ka-modeller, en økning på 4.100 enheter i forhold til juni i 2008, og det er levert over 51.300 enheter til Ford-kunder siden bilen ble lansert tidligere i 2009. Dette er det beste salgsresultatet denne modellen har oppnådd siden 2003. Ca. 60 % av alle nye Ka-modeller som er solgt, er spesifisert med utstyrsvarianten Titanium, seriens flaggskip.

- **Ka Individual**

Ka-serien omfatter tre særegne og meget stilige modeller med stylingprogrammet Individual. Ka-modeller med Individual pakker – Tattoo, Grand Prix og Digital – er allerede utsolgt for 2009.

- **Ka – prisvinner og trendsetter**

Nye Ford Ka har fått sine egne priser, inklusive Trend Award 2009. Prisen ble gitt av leserne av det tyske livsstilmagasinet for kvinner, *Joy*. Andre nomineringer i kategorien omfattet blant annet kunstverk.

TV-reklamen for Ford Ka som ble vist rundt om i Europa fra januar skapte så mye oppmerksomhet blant Ka-entusiastene at Universal Records i samarbeid med Ford laget en egen CD med musikken som ble komponert for lanseringen av Ka. Sporet er det første fra "The Tease featuring Megan Wyler" og etterspørselen det skapte er nok et eksempel på hvordan Ka-relatert media engasjerer nettbrukere.

Fiesta har også et utvalg særpregede stylingelementer i Individual-programmet; skinnseter av høy kvalitet og utvendige stylingdetaljer på Sport eller Titanium. For øvrig har 45 % av Fiesta-kjøperne bestilt flaggskipmodellen Titanium.

Ford Ka og Fiesta har vist seg å være overbevisende valgalternativer for småbilkjøperne.

Fords grunnleggende egenskaper kombinert med kinetic Design styling gir kundene biler som er morsomme å kjøre i en høyst elegant innpakning. Med de laveste CO₂ -utslippene i Fords modellserier og lavt drivstofforbruk har de likevel de dynamiske kjøreegenskapene som holder samme standard som Fords større biler. Et høyt utstyrsnivå og en serie teknologisk avansert ekstrautstyr gir kundene god valuta for pengene og en attraktiv bilopplevelse. Ka og Fiesta har også gunstige forsikringspremier og dokumenterbar god verdi som bruktbiler.

- Vi erkjenner de positive virkningene av nasjonale vrakpantprogrammer for europeisk bilindustri, men med tanke på markedets fortsatte svakhet er det viktig at disse programmene videreføres og til og med forsterkes inntil etterspørselen etter nye biler har normalisert seg. sa Ingvar Sviggum nylig. - Med tanke på dagens økonomiske klima er dette et godt tidspunkt å ha introdusert ikke bare en, men to små, drivstoffeffektive biler, nye Fiesta og nye Ka.

Et utvalg Ka- og Fiesta-modeller vil bli vist på høstens internasjonale bilutstilling i Frankfurt. Ka-modeller omfatter Grand Prix og Digital med Individual stylingutstyr. Fiesta-modellene på Fords stand omfatter Fiesta ECONetic, pluss modeller utstyrt med det nye Mobile Navigation-utstyret.

###

Kontakt:
Anne Sønsteby
asonste1@ford.com
(+47) 66 99 71 24

FORD UTVIDER EURO V-MOTORER GJENNOM HELE PRODUKTSERIEN

- Euro Stage V-motorer vil være tilgjengelig for fra små til store og luksuriøse Ford-modeller
- 14 nye kombinasjoner biler/motorer vil møte Euro Stage V-regulativet
- Full tilgjengelighet fra september-produksjonen

Ford of Europe vil snart tilby et bredt spekter av motorer som innfrir det kommende Euro Stage V utslippsregulativet gjennom hele produktprogrammet - fra de minste til de største modellene.

Fra august 2009 vil et totalt antall av åtte bil/motor-kombinasjoner med manuell giring for Fiesta, Focus og C-MAX innfri kravene, fulgt av Stage V-motorer for Ford Mondeo, S-MAX og Galaxy i september.

Personbiler som fullt ut innfrir Stage V er:

August 2009:	Drivstofftype	Volum cm3	Effekt	CO₂ g/km
Fiesta, 3-/5-dørs		1242		
1,25l Duratec	Bensin	1242	60 HK	127
1,25l Duratec	Bensin		82 HK	133
Focus, 3-/4-/5-dørs, stasjonsvogn				
1,6 l Duratec	Bensin	1596	100 HK	159
2,0 l Duratec	Bensin	1999	145 HK	169
1,6 l Duratorq TDCi med cDPF*	Diesel	1560	90 HK	119
1,6 l Duratorq TDCi med cDPF*	Diesel	1560	109 HK	119
C-MAX, kompakt MAV				
1,6 l Duratec	Bensin	1596	100 HK	164
2,0 l Duratec	Bensin	1999	145 HK	171

* gjelder ikke ECONetic-modeller

September 2009:	Drivstofftype	Volum cm3	Effekt	CO₂ g/km
Focus Coupé-Cabriolet				
1.6l Duratec	Bensin	1596	100 PS	169
2.0l Duratec	Bensin	1999	145 PS	179
Mondeo, 4-/5-dørs, stasjonsvogn				
2.0l Duratec	Bensin	1999	145 PS	184
S-MAX, Sport MAV				
2.0l Duratec	Bensin	1999	145 PS	189
Galaxy, Compact MAV				
2.0l Duratec	Bensin	1999	145 PS	189

I tillegg til disse personbilene vil Fords nye Transit ECONetic (2,2-liters Duratorq TDCi, 115 HK, gjennomsnittlig CO₂ utslipp 189 g/km) også innfri Stage V-regulativet når den utstyres med cDPF (belagt dieselpartikkelfilter), som kan leveres på bestilling

Alle disse kombinasjonene av bil/drivlinje vil bli produsert til å innfri de strenge utslippsregulativene som vil være påbudt for nye biler som registreres etter 1. januar 2011.

Graham Hoare, direktør for drivlinjeutvikling ved Ford of Europe sier: ”Denne tidlige tilpasningen av våre volummotorserier gir våre kunder muligheten til allerede nå å kjøpe en bil som både innfrir 2011-regulativet ett år på forhånd, og også får fordelene av eventuelle fremtidige avgiftslettelser for biler som innfrir Stage V-regulativet.”

###

*Fords pressemeldinger og høyoppløselige bilder er tilgjengelig fra
Ford Motor Company medianettside <http://media.ford.com>.*

Kontakt: Anne Sønsteby
Ford Motor Norge AS
asonstel@ford.com
+47 66 99 71 24

FORD VIDEREFØRER WRC-DELTADELSEN I EN NY 2-ÅRSKONTRAKT MED M-SPORT

- **Ford of Europe vil fortsette sitt fremgangsrike WRC-program i 2010 og 2011**
- **Samarbeidet med M-Sport fortsetter. Det samme gjør støtten fra BP og Abu Dhabi**
- **Mikko Hirvonen / Jarmo Lehtinen og Jari-Matti Latvala / Miikka Anttila vil fortsette som mannskap i bilene**

Ford of Europe har bekreftet sin forpliktelse til FIA World Rally Championship ved å opplyse at de fortsetter deltagelsen i rally-VM i to sesonger fremover. Ford, sammen med sin mangeårige samarbeidspartner M-Sport, vil fortsette det fremgangsrike WRC-programmet i 2010 og 2011.

Rekordbilen Ford Focus RS World Rally Car, som tok fabrikkmesterskapet i 2006 og 2007, vil nok en gang kjempe om mesterskapet i neste sesong. I 2011 vil teamet skifte til Ford Fiesta S2000, basert på den meget fremgangsrike produksjonsmodellen Ford Fiesta, en av Europas mest kjøpte bilmodeller.

Mannskapet vil forbli som nå, med Mikko Hirvonen / Jarmo Lehtinen og Jari-Matti Latvala / Miikka Anttila. Også BP og Abu Dhabi vil videreføre sin støtte.

Ford har en lang og suksessfylt arv å ta vare på innen VM-rally. Med over 70 seire i WRC-løp og det merket som har tatt poeng i flest påfølgende løp, er Ford en av VMs mest fremgangsrike og imponerende team.

– Vi har arbeidet tett med Malcolm og M-Sport for å nå dette punktet, og dagens melding er viktig fordi den vektlegger vår forpliktelse til å ivareta Fords prominente posisjon innen global motorsport. Den fornyede forpliktelsen bygger den fremragende forbindelsen vi har med Malcolm og hans dedikerte team, sier Ford of Europes styreformann og administrerende direktør, John Fleming, som legger vekt på begge parter sterke vilje til å fortsette.

- WRC er motorsportens tøffeste konkurranse for produksjonsbaserte biler og vi er meget tilfredse over å kunne videreføre vår deltagelse. Jeg tror våre fremganger i WRC og andre motorsportgrener gir Ford-ansatte muligheten til å være stolte av det selskapet de arbeider for. Jeg håper de deler den stoltheten jeg føler når jeg ser en Ford-bil på vinnerpodiet rundt om i verden, legger han til. .

- Alle hos Ford er stolte over den mangeårige arven vi bringer med oss fra internasjonal motorsport, og stolte over de fremgangene vi har opplevd i WRC, spesielt VM-titlene i 2006 og 2007. Den nye avtalen med Malcolm om WRC viser at vi er sultne på mer suksess, sier Ian Slater, visepresident i Ford of Europe med ansvar for kommunikasjon og Public Affairs.

- På samme måte som World Rally Championship er viktig for Ford, forstår vi hvor viktig Fords deltagelse er for WRC. Alle arbeider hardt for å gjøre internasjonal rallysport mer attraktiv for bilprodusentene, nyhetsmediaene og for publikum, og vi er sikre på at dette vil øke fordelene for Ford, og trekke flere konkurrenter i de neste årene, legger han til.

- Fords deltagelse i WRC har som hensikt å vise våre bilers sterke sider og å sende en klar melding til publikum fra et ekstremt konkurranseutsatt miljø. WRC er et globalt utstillingsvindu og vår fortsatte deltagelse i mesterskapet er ikke bare til vår fordel, men til fordel for hele sporten, fastslår Gerard Quinn, leder for motorsport ved Ford of Europe i en kommentar til Fords videre deltagelse i WRC.

- WRC har gjort betydelig fremgang, spesielt når det gjelder å redusere kostnadene ved å delta og bekrefte det nye tekniske regelverket som bringer en høyest påkrevet stabilitet. Vi tror at den hjelpen disse endringene gir mesterskapet, vil bidra til økt global mediaoppmerksomhet og derigjennom til at også andre bilprodusenter fatter interesse for mesterskapet i de kommende to årene, sier Quinn.

- Jeg er meget glad over å kunne fortsette samarbeidet med Ford. Beskjeden vi har fått er et ytterligere tillitsvotum til M-Sport og viser den betydningen Ford legger i WRC, sier M-Sports administrerende direktør og teamleder, Malcolm Wilson.

- Vi har et ungt og meget dynamisk mannskap som fortsetter å samle erfaring og modenhet. Focus RS WRC har demonstrert sin hastighet, styrke og pålitelighet gang på gang, mens vi har infrastrukturen på plass i vår Dovenby Hall-base for å utvikle, med Fords støtte, Fiesta

S2000 til en bil som vil være i stand til å gi konkurrentene motstand i 2011. Vi deltar ikke i WRC for moro skyld. Vi er der for å kjempe om titlene, og vi vil gjøre alt vi kan for å vinne.

- I 2010 og 2011 forventer vi å beholde Fords meget tydelige tilstedeværelse på WRCs servicepunkter, både gjennom fabrikklagene og via våre kunder, legger Wilson til.

*Fords pressemeldinger og høyopløselige bilder er tilgjengelig fra
Ford Motor Company medianettside <http://media.ford.com>.*

Kontakt: Anne Sønsteby
Ford Motor Norge AS
+47 66 99 71 24
asonste1@ford.com

FORD INDIVIDUAL – ET PROGRAM SOM TILFREDSSTILLER KUNDENES BEHOV FOR VELUTSTYRTE OG PERSONIFISERTE MODELLER

- **Mer enn 45.000 kunder har valgt Ford Individual**
- **Fords personifiseringsprogram tilgjengelig i alle segmenter**
- **Førsteklasses kvalitet og utsøkt håndverk**
- **En serie utvendige og innvendige stylingvalg til populære modeller**
- **Alle modeller med Individual styling vises på bilutstillingen i Frankfurt**

Mer enn 45.000 Ford-eiere har valgt stylingpakker fra Ford Individual-programmet siden det ble lansert i 2007. Det viser seg å være populært for det stadig økende antall kunder som kjøper de mest velutstyrte modellene.

"Vi oppdager at flere kunder enn tidligere velger de mest velutstyrte modellene, og deretter velger stylingpakker som gir enda flere muligheter for å skreddersy bilen," sa Bernhard Mattes, Ford of Europe's European Vice President for Ford Customer Service Division. "For eksempel velger mer enn 40% av alle Fiesta-kjøpere Ghia eller Titanium sammenlignet med kun 3% på foregående modell. Dette viser tydelig at selv om flere kunder velger mindre biler, er de ikke interessert i å kompromisse når det gjelder stil, utstyr og egenskaper – og det er her Ford Individual passer inn."

Siden 2007 har Ford of Europe tilbudt en rekke stylingpakker og -ustyr innenfor Ford Individual-programmet. Ford Individual-programmet er for øyeblikket tilgjengelig for syv av selskapets anerkjente modeller. Programmet tilbyr kundene et utsøkt utvalg innvendige og utvendige utstyrsdetaljer, inkludert skinnseter, spesialfargede vindspredere og felger med spesiell lakkering.

Programmet ble først tilbudt på S-MAX, så fulgte Galaxy og Mondeo, og deretter utvidet til å omfatte ny Ka og Fiesta. Focus og Kuga ble innlemmet i programmet i mars 2009.

Et team innenfor Fords europeiske designgruppe skaper og skreddersyr Ford Individual-pakkene spesielt for de syv modellene som inkluderes i programmet. Samtidig fortsetter Fords Customer Service Division å tilby en rekke funksjonelt og sportslig tilbehør for hele utvalget av Ford personbiler.

"Personifisering av bilene har alltid vært svært viktig for kundene våre, spesielt når det gjelder å tilfredsstille spesielle funksjonelle krav, " sa Mattes. "Men det dreier seg ikke bare om slepekroker, spoilere og gummimatter. I tråd med generelle trender visste vi at det var økende etterspørsel etter "high-class" personifisering – og ikke bare for de største og dyreste modellene, men for hele modellutvalget."

Med Ford Individual blir designtemaene målrettet mot forskjellige grupper – Luksus eller Livsstil. Det finnes både Classic og Modern Techno design som faller innunder Luksus-kategorien, mens Style, Fun & Fashion faller innunder Lifestyle-gruppen.

Ford Individual – tilfredsstiller kundenes ønsker om et høyt utstyrsnivå

I tillegg til at et betydelig antall Fiesta-kunder velger modell med høy spesifisering, velger hver tredje Focus-kunde enten Ghia eller Titanium utstyrsvariant. På Mondeo ligger andelen som velger de høyeste utstyrsnivåene, inkludert TitaniumX, på 55%, og på S-MAX er den så høy som 60%.

Hittil har ca. 45.000 kunder valgt en Ford Individual utstyrspakke. Grunnet økende etterspørsel etter skinnseter, er produksjonen av disse i ferd med å nå maksimal kapasitet. Utvendige stylingpakker og karosseripakker, samt spesielle alufelger og multimedia-systemer er også svært populære.

"Det blir stadig færre kunder som kan klassifiseres som kjøpere i kategoriene liten bil, kompakt bil, middels stor bil eller luksusbil," sier Laura Blossfeld-Smith fra Ford of Europe's Vehicle Personalisation Team. "I tillegg til å tilfredsstille grunnleggende behov, som for eksempel plass, spiller bilens karakter og personlighet idag en betydelig rolle når man skal kjøpe ny bil."

Personifisering av Mondeo, S-MAX og Galaxy (som bygges ved Fords anlegg i Genk, Belgia), Fiesta (Köln i Tyskland) og Focus og Kuga (Saarlouis i Tyskland), utføres ved spesielle modifiserings-sentre som er etablert ved de forskjellige fabrikkene.

Modifikasjonene utføres av spesialopplært personale og kvaliteten overvåkes nøye. For nye Ford Ka har implementeringen av Ford Individual-utstyret blitt integrert i den ordinære konstruksjonsprosessen.

###