



## FORD NA SALONIE SAMOCHODOWYM FRANKFURT 2009

<b>SPIS TREŚCI</b>	
<b>STYLOWY I UNIWERSALNY – PREMIERA CAŁKOWICIE NOWEGO FORDA C-MAX</b>	2
<b>PREMIERA NOWEJ RODZINY WYDAJNYCH 4-CYLINDROWYCH SILNIKÓW FORD ECOBOOST</b>	11
<b>PROTOTYP FORD FOCUS BEV Z NAPĘDEM ELEKTRYCZNYM</b>	18
<b>NOWY FORD FOCUS ECONETIC: EKOLOGICZNY I EKONOMICZNY, Z SYSTEMEM AUTO-START-STOP</b>	21
<b>CUDOWNE MALUCHY – FORD KA I FORD FIESTA LOKOMOTYWĄ SPRZEDAŻY FORDA</b>	29
<b>FORD ROZSZERZA OFERTĘ SILNIKÓW SPEŁNIAJĄCYCH NORMĘ EURO 5</b>	36
<b>FORD POTWIERDZA KONTYNUACJĘ STARTÓW W RAJDOWYCH MISTRZOSTWACH ŚWIATA</b>	38
<b>PROGRAM FORD INDIVIDUAL</b>	41

„Rok 2009 jest rokiem wielkich wyzwań dla całego europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. Jednakże tego rodzaju trudne wyzwania czasem otwierają zupełnie nowe, wyjątkowe możliwości. Jak dotąd, w bieżącym roku Ford zdołał zwiększyć swój udział w rynku i wzmocnić pozycję jako marka nr 2 wśród najchętniej kupowanych samochodów w Europie. Sukces ten osiągnęliśmy dzięki temu, iż oferujemy naszym klientom samochody, które są ekscytujące i które klienci chcą kupować. Przykładem są najnowsze generacje Forda Fiesta i Forda Ka oraz Ford Focus RS. Tutaj, podczas salonu we Frankfurcie, staramy się pokazać, iż nadal poszerzamy i uatrakcyjniamy naszą ofertę rynkową. Właśnie prezentujemy zupełnie nową generację Forda C-MAX, a także naszą nową rodzinę 4-cylindrowych benzynowych silników *EcoBoost* z bezpośrednim wtryskiem paliwa i turbodoładowaniem. Obok nich przedstawiamy także najnowsze efekty prowadzonych intensywnie prac nad wdrożeniem gamy samochodów typu BEV z napędem elektrycznym.”

**John Fleming,**  
Prezes i dyrektor zarządzający, Ford of Europe

Wrzesień 2009 r.

## **STYLOWY I UNIWERSALNY – PREMIERA CAŁKOWICIE NOWEGO FORDA C-MAX**

- **Salon samochodowy we Frankfurcie miejscem światowego debiutu zupełnie nowej rodziny Forda C-MAX, obejmującej dwie wersje modelowe.**
- **Nowy Ford C-MAX pierwszym modelem, który powstał na nowej „globalnej” platformie podwoziowej Forda opracowanej na potrzeby modeli kompaktowych.**
- **Pełna finezji stylistyka nadwozia dowodzi, że kompaktowy, uniwersalny minivan może z powodzeniem pogodzić atrakcyjny wygląd i wyrefinowany styl z walorami czysto użytkowymi.**
- **7-miejscowy Ford Grand C-MAX to wersja modelu C-MAX o bardziej pojemnym wnętrzu, z nowatorsko zaaranżowanym układem foteli oraz dwójgiem odsuwanych drzwi.**
- **5-miejscowy model łączy smuklejszą sylwetkę i bardziej sportową linię z tradycyjnymi atutami Forda C-MAX: obszernym wnętrzem i funkcjonalnością.**
- **Dostępne wersje silnikowe obejmują nowe silniki benzynowe Ford EcoBoost charakteryzujące się wysoką efektywnością i niską emisją CO<sub>2</sub>.**
- **Wśród najnowszych zaawansowanych rozwiązań wprowadzanych przez Ford of Europe są między innymi: częściowo automatyczny układ ułatwiający parkowanie wzdłuż krawężnika w miejscach o ograniczonej przestrzeni, funkcja sygnalizacji martwych pól widzenia oraz elektryczne otwieranie unoszonych drzwi tyłu nadwozia.**
- **Obie wersje modelowe pojawią się na europejskim rynku pod koniec 2010 roku.**
- **Potwierdzenie planowanej premiery wersji Ford Grand C-MAX w Ameryce Północnej pod koniec 2011 roku.**

Jednym z wydarzeń tegorocznego Salonu Samochodowego we Frankfurcie jest światowa premiera nowej rodziny Forda C-MAX. Nowa generacja tego modelu będzie obejmowała dwie wersje modelowe, które do segmentu kompaktowych minivanów (w terminologii Forda określanymi terminem MAV – *Multi-Activity Vehicle*) wnoszą nowy, świeży styl połączony z dynamiczną linią nadwozia wystylizowaną zgodnie z założeniami szkoły *Kinetic Design*.

Po raz pierwszy nabywcy kompaktowego minivana Forda będą mogli wybierać między nadwoziem 5-miejscowym (Ford C-MAX) lub nową wersją mieszczącą 7 osób. Ta druga odmiana nosząca nazwę Ford Grand C-MAX, jest absolutną nowością Forda. Na uwagę zasługuje w niej nowatorski układ foteli oraz dwójgię odsuwanych drzwi bocznych – elementy

zapewniające optymalne wykorzystanie przestrzeni i możliwość adaptacji wnętrza do wymaganej liczby osób i ilości przewożonego bagażu.

Premiera nowej rodziny modeli C-MAX jest dla Forda okazją do wprowadzenia do segmentu kompaktowych minivanów (MAV) dużej liczby rozwiązań i funkcji opartych na najnowszych zaawansowanych technologiach. Wszystkie te innowacje mają na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa i komfortu oraz uczynienie nowych samochodów przyjaźniejszymi dla środowiska. Jedną z istotniejszych nowości jest poszerzenie oferty silników o nowe jednostki benzynowe rodziny Ford EcoBoost charakteryzujące się wysoką efektywnością i niską emisją CO<sub>2</sub>.

Pokazywane we Frankfurcie nowe wersje Forda C-MAX są pierwszymi prototypami, które powstały na bazie zupełnie nowej platformy podwoziowej dla samochodów kompaktowych, opracowanej na potrzeby rynków globalnych. Zwiedzający salon frankfurcki zobaczą wersje przedprodukcyjne nowego Forda C-MAX. Oficjalna europejska premiera została zaplanowana pod koniec 2010 roku.

Oprócz tego, kierownictwo Forda potwierdza, że model Ford Grand C-MAX wejdzie do sprzedaży w Ameryce Północnej w 2011 roku, dołączając tym samym do nowego Forda Fiesta, dostawczego Forda Transit Connect oraz Forda Focus nowej generacji jako jeden z sześciu modeli zaprojektowanych w Europie, które zostaną udostępnione nabywcom na rynku amerykańskim w ramach strategii *One Ford*.

– Idąc niejako za ciosem na fali popularności duetu dużych minivanów gamy S-MAX i Galaxy, chcemy także poszerzyć ofertę dla nabywców naszego kompaktowego minivana Forda C-MAX, wzbogacając gamę o nowy model – wyjaśnia John Fleming, prezes i dyrektor zarządzający Ford of Europe.

– Obszerny, siedmiomiejscowy Ford Grand C-MAX to nasza zupełnie nowa propozycja w tym segmencie. W duecie z mającą nieco bardziej sportowy charakter wersją 5-miejscową, dajemy teraz nabywcom kompaktowych minivanów chyba najciekawszy wybór w tej klasie pojazdów, oferując dwa dynamiczne i obszerne auta rodzinne o bardzo dobrych własnościach jezdnych i świetnych osiąгах.

– Znaczenia, jakie ma pojawienie się w naszej ofercie najnowszego Forda C-MAX absolutnie nie da się przecenić, gdyż nowa generacja tego modelu jest zwiastunem zbliżającej się „nowej

fali” modeli Forda w różnych odmianach i wersjach nadwoziowych, plasujących się w segmencie aut kompaktowych i budowanych na tej samej platformie podwoziowej – dodaje John Fleming.

### **Nowy Ford C-MAX – pierwsze wrażenia**

#### ***Dynamiczna i pełna ekspresji linia nadwozia***

Nowy Ford C-MAX dowodzi ponad wszelką wątpliwość, że kompaktowy minivan może być samochodem stylowym, o miłej dla oka linii, a przy tym nadal dysponować obszernym wnętrzem i zarazem imponować funkcjonalnością i wszechstronnością.

– Podobnie jak pokazany już przez nas w 2009 roku koncepcyjny Ford iosis MAX, obie prezentowane obecnie nowe wersje Forda C-MAX wprowadzają do segmentu kompaktowych minivanów bardziej dynamiczne elementy stylistyczne, często odwołujące się do trudniej uchwytnych emocji – podkreśla Martin Smith, dyrektor działu projektowania Ford of Europe.

– Jesteśmy przekonani, że udało się nam stworzyć dwa samochody o wyraźnie zindywidualizowanym obliczu, które klienci będą kupowali nie tylko dlatego, że są pojemne, praktyczne i uniwersalne, ale przede wszystkim dla ich wyglądu i dlatego, że ich prowadzenie sprawia tyle przyjemności – tłumaczy Martin Smith.

Projektując z rozmachem nadwozie i stylizując wnętrze nowego Forda C-MAX, projektanci Forda twórczo podeszli do języka form i kształtów szkoły stylistycznej *Kinetic Design*. W efekcie powstało odważne rozwinięcie koncepcji sprawdzonych i przyjętych przychylnie we wprowadzonych niedawno na rynek i już cieszących się sporą popularnością rodzinach modeli Ford Fiesta, Ford Kuga oraz Ford Mondeo.

Oryginalne i wpadające w oko zabiegi stylistyczne z repertuaru *Kinetic Design* zastosowane w nowym modelu to przede wszystkim starannie „wyrzeźbione” powierzchnie masywnej bryły nadwozia, wznosząca się ku tyłowi linia okien bocznych i charakterystycznie uniesiona dolna krawędź szyby bocznej przy tylnym słupku oraz mocno zaznaczone, łuki nadkoli. Jeżeli patrzymy na Forda C-MAX od przodu lub od tyłu, w oczy rzuca się masywna sylwetka z charakterystycznymi mocnymi konturami boków nadwozia w miejscu, gdzie słupki przechodzą w drzwi boczne, dodatkowo podkreślona przez zgrabne „podcięcie” do wewnątrz na wysokości progów.

W przedniej części pojazdu widzimy kratę wlotu powietrza w kształcie odwróconego trapezu, który zdążył już stać się znakiem rozpoznawczym nowych modeli Forda. W przypadku samochodów eksponowanych we Frankfurcie wlot powietrza otrzymał specjalne wykończenie na wysoki połysk w kolorze czarnym, doskonale harmonizujące z reflektorami o nowym, wpadającym w oko kształcie, który pojawił się po raz pierwszy w koncepcyjnym Fordzie iosis MAX.

### ***Jeden model – dwa różne oblicza***

Ford C-MAX i Ford Grand C-MAX zostały specjalnie zaprojektowane jako dwa w znacznej mierze odmienne samochody, różniące się charakterem i odzwierciedlające różne oczekiwania i preferencje potencjalnych nabywców każdej z tych wersji.

5-miejscowy Ford C-MAX odchodzi od tradycyjnego wizerunku, któremu do tej pory hołdowali projektanci większości kompaktowych minivanów. Zdecydowano się nadać nowemu Fordowi bardziej sportowe oblicze, bliższe typowemu samochodowi osobowemu. Nakreślona z rozmachem linia dachu opada dość mocno ku tyłowi, w czym zdaje się bardziej przypominać nadwozie typu coupé niż bryłę minivana. Nadwozie nie traci przy tym jednego z najważniejszych tradycyjnych atutów Forda C-MAX, jakim jest obszerne i niezwykle funkcjonalne wnętrze.

Zarys szyb bocznych nawiązuje do kształtu, który zobaczyliśmy wcześniej w Fordzie Fiesta i Fordzie Kuga, z charakterystycznie wznoszącą się dolną krawędzią począwszy od drugiego słupka środkowego (tzw. słupka „C”). Z kolei z tyłu, unoszone drzwi tyłu nadwozia, z nieco bardziej sportowym konturem tylnej szyby, przypominają kształtem tylną klapę większego Forda S-MAX.

7-miejscowy Ford Grand C-MAX prezentuje się równie dynamicznie, przy czym linia nadwozia częściowo zdradza nieco większą wszechstronność i większe walory funkcjonalne samochodu, który dysponuje obszerniejszym wnętrzem i większą liczbą miejsc niż jego mniejszy kuzyn. Wersja 7-miejscowa ma przede wszystkim większy rozstaw osi. Linia dachu biegnie nieco wyżej, a słupki okienne mają mniejszą grubość co daje lepszą widoczność z każdego fotela i zarazem optycznie podkreśla przestronność wnętrza.

Para odsuwanych drzwi po obu stronach nadwozia została starannie wkomponowana w bryłę nadwozia, z szyną prowadzącą ukrytą w pomysłowy sposób pod przetłoczeniem na wysokości miejsca, gdzie słupki boczne przechodzą w boczny pas nadwozia. Bardzo duży otwór drzwi tyłu

nadwozia oznacza niedużą wysokość progu załadownego, co zdecydowanie ułatwia wkładanie ciężkich przedmiotów do bagażnika. Z kolei finezyjnie zaprojektowany pas między tylnymi światłami i tylną szybą upodabnia nowego Forda C-MAX do Forda Galaxy, największego minivana w rodzinie Forda.

### ***Stylowe, nowoczesnie zaprojektowane wnętrze***

Wnętrze nowego Forda C-MAX zaprojektowano zgodnie z tymi samymi zasadami szkoły stylistycznej *Kinetic Design*, według których wystylizowano nadwozie. Tym samym nowoczesna i pełna dynamiki linia nadwozia znajduje harmonijne odzwierciedlenie we wzornictwie i sposobie wykończenia przedziału pasażerskiego.

Zasadnicze założenia wzornictwa są twórczym rozwinięciem rozwiązań przyjętych w najnowszej generacji Forda Fiesta, z dominującymi „muskularnymi” konturami oraz mocno zaznaczonymi graficznymi akcentami wykończeniowymi inspirowanymi kształtami i konturami, które widzieliśmy w koncepcyjnym studium nadwoziowym Ford iosis MAX.

Kluczowymi elementami, wokół których zaprojektowano wnętrze jest górna część deski rozdzielczej, która na bokach wydłuża się tworząc charakterystyczne ramiona lub „skrzydła” zachodzące na drzwi i boki wnętrza. Równie śmiały kształt ma dolna część tablicy przyrządów, która układa się w dwa kolejne ramiona przypominające kształtem „rogi byka” i „spływające” łagodnie w dół, gdzie płynnie przechodzą w centralną konsolę biegnącą dalej między przednimi fotelami.

Kokpit – w tym przypadku jest wspólny dla obu wersji nowego Forda C-MAX – sprawia, że kierowca siedzi dość wysoko, mając doskonały przegląd drogi przed samochodem. Wygodę prowadzenia zwiększa wysoko i poręcznie umieszczona dźwignia zmiany biegów. Z centralnej konsoli możliwa jest obsługa wielu dodatkowych urządzeń i układów samochodu.

Podobnie jak w nowym Fordzie Fiesta rozwiązano także centralny panel z przyrządami sterującymi funkcjami urządzeń audio: wersje z podstawowym wyposażeniem mają taki sam układ przycisków i pokręteł jak nowy Ford Fiesta, zaś wersje wyższe otrzymują bardziej rozbudowaną konsolę z wbudowanym panelem nowej generacji firmy Sony z wykończeniem na wysoki połysk w kolorze czarnym.

W bardzo przemyślany sposób zaprojektowano kieszenie i schowki rozmieszczone w całym wnętrzu. W codziennym użytkowaniu samochodu jak i w dłuższych podróżach bardzo

przydatne będą obszerne kieszenie na drzwiach, duży schowek podręczny w desce rozdzielczej oraz dodatkowe zagłębienia, przegródki i uchwyty na kubki z napojami umieszczone w centralnej konsoli.

### ***Nowatorski układ 7-miejscowego wnętrza***

Nowy 7-miejscowy Ford Grand C-MAX ma wnętrze, w którym mimo kompaktowego nadwozia jest dość miejsca nawet dla siedmiu osób. Wygodę korzystania z samochodu zwiększa dodatkowo para odsuwanych drzwi bocznych z obu stron pojazdu. To rozwiązanie potwierdza swoją ogromną przydatność ilekroć rodzice muszą usadzić małe dzieci na tylnych siedzeniach, bądź gdy trzeba wysiadać i wsiadać do samochodu zaparkowanego w wąskiej przestrzeni wielopoziomowego parkingu.

Dla maksymalnego zwiększenia uniwersalności 7-miejscowego wnętrza projektanci Forda opracowali pomysłowy mechanizm składania trzech foteli w drugim rzędzie. Dzięki niemu środkowy fotel daje się szybko i łatwo składać i chować pod jednym lub drugim skrajnym fotelem. Uzyskane w ten sposób przejście między dwoma tylnymi miejscami ułatwia dostęp do foteli w trzecim rzędzie.

Dzięki temu rozwiązaniu dojście do foteli w trzecim rzędzie nie wymaga przesuwania czy składania bocznych foteli drugiego rzędu, co jest nie do przecenienia w przypadku gdy na fotelach tych zamocowane są foteliki czy poduszki dla dzieci. Użytkownik korzysta zatem z typowego układu foteli 2+2+2, zachowując możliwość zmiany w każdej chwili układu siedzeń na wariant 7-miejscowy.

Oprócz tego, pomysłowa konstrukcja foteli w drugim i trzecim rzędzie umożliwia ich całkowite złożenie i utworzenie w ten sposób płaskiej podłogi przedziału bagażowego, bez względu na to ile foteli w danej chwili zajmują pasażerowie. Wszystkie zaczepy i mechanizmy składania zostały zaprojektowane w taki sposób, aby fotele można było składać i rozkładać jedną ręką.

5-miejscowy Ford C-MAX ma taki sam układ foteli jak w produkowanym obecnie modelu, z trzema miejscami z tyłu, przy czym każdy z foteli można indywidualnie składać, co pozwala dzielić tylną kanapę w proporcjach 40/20/40. Na życzenie, jako opcja, dostępny jest także specjalny system regulacji ustawienia tylnych foteli „Comfort”, który umożliwia złożenie środkowego fotela i przesunięcie obu skrajnych foteli ukośnie do tyłu dla uzyskania większej ilości miejsca dla dwóch pasażerów z tyłu i podróżowanie w większym luksusie z fotelami w układzie 2+2.

### ***Bardzo dobre osiągi i troska o środowisko***

Nowy Ford C-MAX jest samochodem, który do segmentu kompaktowych minivanów wprowadza szereg wartościowych koncepcji oraz nowatorskich rozwiązań technicznych. Są to przede wszystkim innowacje w obszarze silników i układu napędowego, dzięki którym wzrosnie komfort jazdy oraz bezpieczeństwo i dzięki którym nowe pojazdy będą jeszcze mniejszym obciążeniem dla środowiska naturalnego.

Obok unowocześnionych i ulepszonych wersji dobrze znanych i cenionych fordowskich silników Diesel serii TDCi, nowy Ford C-MAX będzie także dostępny do wyboru z kilkoma silnikami benzynowymi. W tej grupie znajdzie się także całkowicie nowa 4-cylindrowa jednostka Ford EcoBoost o pojemności 1,6 litra. Nowy Ford C-MAX jest tym samym pierwszym samochodem, w którym oferowany będzie ten wyjątkowo nowoczesny silnik produkowany w zakładach Forda w Bridgend w Południowej Walii (W. Brytania).

Nowa rodzina 4-cylindrowych jednostek napędowych EcoBoost przeznaczona do nowych modeli Forda, które będą oferowane na większości rynków świata, została opracowana przez konstruktorów w ośrodkach Forda w Europie. Silniki te będą stopniowo pojawiały się w europejskich modelach Forda począwszy od 2010 roku. Najważniejszą cechą nowych silników jest to, iż są one wyposażone w układ bezpośredniego wtrysku paliwa, turbodoładowanie oraz układ niezależnych zmiennych faz rozrzędu dla wałków sterujących zaworami dolotowymi i wydechowymi. Rozwiązania te umożliwiły daleko idące zwiększenie efektywności procesu spalania, co z kolei przyniosło obniżenie zużycia paliwa i zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> nawet o 20% w porównaniu z konwencjonalnymi silnikami benzynowymi o podobnej mocy, lecz mającymi większą pojemność skokową.

Rozwiązania zastosowane przy projektowaniu silników EcoBoost Forda opierają się na założeniach konstrukcyjnych aktualnie produkowanych silników. Dzięki temu stwarzają one nabywcom możliwość wyboru ekologicznego silnika emitującego znacznie mniej dwutlenku węgla i dostępnego po znacznie niższej cenie niż podobne jednostki wysokoprężne czy układy hybrydowe.

Połączenie bezpośredniego wtrysku paliwa, zaawansowanej konstrukcji turbosprężarki oraz funkcji zmiennych faz rozrządu przyczyniło się do daleko idącej poprawy efektywności procesu spalania mieszanki. Dzięki temu silniki rodziny EcoBoost Forda charakteryzują się wysokimi wartościami momentu w dolnym zakresie obrotów silnika oraz dużą dynamiką i bardzo dobrymi osiąganiami. Pod tym względem dorównują wielu silnikom o większym litrażu, jednocześnie – jak przystało na silniki mniejsze – mają mniejszą pojemność skokową i mniejszą masę oraz spalają znacznie mniej paliwa.

Na życzenie nabywcy nowy Ford C-MAX będzie mógł być także wyposażony w najnowszą wersję dwusprzęgłowej 6-stopniowej przekładni automatycznej Ford PowerShift, która okazuje się coraz bardziej popularną opcją wybieraną przez klientów kupujących obecnie produkowany model.

### ***Ford C-MAX i najnowsze technologie***

Wśród nowych zaawansowanych technologicznie rozwiązań, które Ford of Europe wprowadza w najnowszej generacji Forda C-MAX znajduje się przede wszystkim wachlarz urządzeń i funkcji, które zwiększają funkcjonalność samochodu oraz bezpieczeństwo użytkownika, przede wszystkim przez rodziny z dziećmi. Te nowatorskie rozwiązania obejmą między innymi częściowo automatyczny układ ułatwiający parkowanie wzdłuż krawężnika w miejscach o ograniczonej przestrzeni, funkcję sygnalizacji martwych pól widzenia, lampki kontrolne sygnalizujące niezapięcie pasów przez pasażerów z tyłu, elektrycznie uruchamiane blokady zamków drzwi przed otwarciem przez dzieci oraz elektryczne otwieranie unoszonych drzwi tyłu nadwozia.

Dokładniejsze informacje na temat wspomnianych wyżej rozwiązań oraz pełna charakterystyka techniczna najnowszego Forda C-MAX zostaną podane do wiadomości nieco później, tuż przed oficjalną premierą tego samochodu w 2010 roku.

### **Nowa generacja kompaktowych modeli Forda na potrzeby rynku globalnego**

Ford C-MAX jest zwiastunem nowej generacji samochodów kompaktowych, które Ford w różnych wcieleniach planuje wprowadzić w ciągu najbliższych kilku lat na większości rynków świata. W tej grupie niezwykle obiecujących samochodów pojawi się między innymi całkowicie nowa generacja bestsellera Forda – modelu Focus – która zostanie wprowadzona na rynki całego świata począwszy od końca 2010 roku.

Nowa rodzina kompaktowych modeli Forda jest efektem olbrzymiego globalnego programu prac projektowych i badawczych. Nowe samochody będą naszpikowane supernowoczesnymi rozwiązaniami zwiększającymi bezpieczeństwo, komfort podróżowania, wygodę użytkowania, a w efekcie ogólne zadowolenie klienta. Po wprowadzeniu na rynek wszystkich, nieraz indywidualnie bardzo zróżnicowanych modeli, które mają być zbudowane na tej platformie, Ford planuje sprzedawać na rynkach całego świata rocznie 2 mln samochodów kompaktowych.

– Poprzez skoncentrowanie naszych wysiłków i zasobów na opracowaniu nowej „globalnej” rodziny aut kompaktowych, Ford będzie mógł zaoferować swoim klientom wiele naprawdę ekscytujących nowych modeli naszpikowanych najnowszą technologią – zapowiada Gunnar Herrmann, dyrektor odpowiedzialny w skali globalnej za pion samochodów kompaktowych Forda. – Nie możemy się wprost doczekać chwili, gdy będziemy mogli ujawnić więcej informacji na temat kolejno wprowadzanych nowych samochodów!

###

## **PREMIERA NOWEJ RODZINY WYDAJNYCH 4-CYLINDROWYCH SILNIKÓW FORD ECOBOOST**

- **Salon samochodowy we Frankfurcie miejscem premiery nowej generacji 4-cylindrowych silników benzynowych Ford EcoBoost, charakteryzujących się wysoką efektywnością i niską emisją CO<sub>2</sub>.**
- **Zużycie paliwa i wartości emisji CO<sub>2</sub> nawet o 20% niższe w porównaniu z podobnymi konwencjonalnymi silnikami benzynowymi.**
- **Silniki Ford EcoBoost pozwalają na zastępowanie większych silników mniejszymi – bardzo dobre osiągi dorównujące silnikom o większym litrażu uzyskano przy bardzo oszczędnym zużyciu paliwa, typowym dla silników o znacznie mniejszej pojemności skokowej.**
- **Nowa rodzina silników Ford EcoBoost dla rynków globalnych ma układ bezpośredniego wtrysku paliwa, turbodoładowanie oraz układ niezależnych zmiennych faz rozrządu dla obu wałków – rozwiązania zapewniające maksymalną efektywność procesów spalania.**
- **Wersje silnika do europejskich modeli Forda to na początku: dwie wersje 4-cylindrowe o pojemności 1,6 i 2,0 litrów. Nieco później pojawi się supernowoczesna jednostka o mniejszej pojemności.**
- **Pierwsze egzemplarze seryjnie produkowanych silników pojawią się w samochodach sprzedawanych w Europie w 2010 roku.**

Salon samochodowy we Frankfurcie stanowi doskonałą oprawę, w której obok zaprezentowania opinii publicznej nowych modeli Ford of Europe ujawnia kolejne szczegóły dotyczące nowej generacji supernowoczesnych 4-cylindrowych silników benzynowych Ford EcoBoost charakteryzujących się wysoką efektywnością i niskim współczynnikiem emisji CO<sub>2</sub>. Pierwsze osobowe Fordy napędzane nowymi silnikami zjadą z taśmy montażowej w 2010 roku.

Nowa rodzina silników jest wyposażona w układ bezpośredniego wtrysku paliwa, turbodoładowanie oraz układ niezależnych zmiennych faz rozrządu dla wałków sterujących zaworami dolotowymi i wydechowymi. Rozwiązania te umożliwiły daleko idące zwiększenie efektywności procesu spalania, co z kolei przyniosło obniżenie zużycia paliwa i zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> nawet o 20% w porównaniu z konwencjonalnymi silnikami benzynowymi o podobnej mocy.

– Nowa rodzina 4-cylindrowych silników benzynowych Ford EcoBoost, która ma pojawić się w 2010 roku jest kluczowym elementem globalnej strategii ekorozwoju (*Blueprint for Sustainability*), z którą Ford Motor Company wiąże duże nadzieje – podkreśla John Fleming, prezes i dyrektor zarządzający Ford of Europe.

– Jesteśmy przekonani, że te silniki dadzą naszym klientom autentycznie atrakcyjną alternatywę wobec silników Diesel czy hybrydowych układów napędowych, zapewniając niskie zużycie paliwa i bardzo konkurencyjne wskaźniki kosztów eksploatacji, a przy tym także bardzo dobrą dynamikę, dobre osiągi w szerokim zakresie obrotów, a więc te zalety, które sprawiały, że bardzo wielu kierowców przez lata tradycyjnie wybierało silniki benzynowe – dodaje John Fleming.

Silniki Ford EcoBoost do europejskich modeli Forda pojawią się w sprzedaży w 2010 roku. W modelach seryjnych oferowanych na rynku pojawi się nazwa SCTi (*Sequential Charge Turbo injection*) wskazująca na zastosowanie zaawansowanego sekwencyjnego wtrysku paliwa, w którym dawkowanie paliwa jest powiązane z charakterystyką pracy turbosprężarki.

Na początku będą to dwie wersje 4-cylindrowe o pojemności odpowiednio 1,6 litra do zupełnie nowego Forda C-MAX oraz jednostki o pojemności 2,0 litrów, które będą dostępne w dużych modelach Forda.

Nieco później pojawi się supernowoczesna jednostka Ford EcoBoost o mniejszej pojemności, która zwiększy wachlarz nowoczesnych silników stosowanych do napędu modeli Forda w segmencie aut małych i samochodów kompaktowych.

Oprócz tego wiadomo już, że najnowsza 2,0-litrowa jednostka Ford EcoBoost zostanie włączona do oferty Forda poza Starym Kontynentem. Nowy silnik pojawi się poza Europą najpierw w Ameryce Północnej w 2010 roku, a potem po raz pierwszy zostanie wykorzystany w samochodzie z napędem na tylne koła, kiedy pojawi się na rynku australijskim w Fordzie Falcon w 2011 roku.

– Dzięki temu, że wersja 2,0-litrowa tego silnika zaspokoi nasze potrzeby w przedziale mocy od 200 KM i powyżej, wersja o pojemności 1,6 litra wypełni przedział pomiędzy 150 i 180 KM,

a planowany nieco później silnik o mniejszej pojemności zaspokoi zapotrzebowanie w segmencie poniżej 130 KM, po pewnym czasie będziemy w stanie zaoferować supernowoczesne i superefektywne silniki Ford EcoBoost emitujące naprawdę niewielkie ilości CO<sub>2</sub> we wszystkich najważniejszych rodzinach naszych modeli sprzedawanych w Europie – tłumaczy Fleming.

### **Trzy czynniki o znaczeniu fundamentalnym**

Konstruktorzy pracujący nad konstrukcją silników EcoBoost Forda uzyskali daleko idące obniżenie zużycia paliwa oraz emisji spalin przede wszystkim dzięki zaprojektowaniu nowego systemu spalania, w którym z powodzeniem udało się połączyć korzyści płynące z zastosowania trzech podstawowych elementów. Są to: bezpośredni wtrysk paliwa z dawkowaniem paliwa pod bardzo wysokim ciśnieniem, zaawansowana technologicznie turbosprężarka oraz układ niezależnych zmiennych faz rozrządu dla wałków sterujących zaworami dolotowymi i wydechowymi.

Oczywiście każdy z tych trzech elementów ma swoje niezaprzeczalne zalety z technicznego punktu widzenia, to jednak dopiero zastosowanie wszystkich trzech rozwiązań jednocześnie w jednym silniku dało daleko idące zwiększenie efektywności procesu spalania mieszanki i przyniosło znaczącą poprawę osiągnięć w całym zakresie prędkości obrotowych silnika.

Tym samym realizacja założeń konstrukcyjnych dla silników EcoBoost Forda pozwoliła zapewnić użytkownikowi wiele korzyści kojarzonych z najnowszymi silnikami Diesel przy zachowaniu dynamiki, jakości jazdy oraz nieco niższej ceny zakupu, które dotąd zawsze były zaletą silników benzynowych.

Najważniejsze korzyści, jakie dają silniki rodziny EcoBoost Forda to przede wszystkim:

- Optymalizacja wydajności silnika przy obniżeniu zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub> nawet do 20%.
- Większa przyjemność i wyższy komfort prowadzenia – wysokie wartości momentu w dolnym zakresie obrotów silnika oraz bardzo dobra dynamika silnika w całym zakresie obrotów.
- Możliwość uzyskania większej mocy i wyższego momentu przy mniejszym silniku – osiągi typowe dla silnika o dużym litrażu uzyskane z jednostki o znacznie mniejszej pojemności skokowej.

Rozwiązania zastosowane przy projektowaniu silników EcoBoost Forda opierają się na założeniach konstrukcyjnych aktualnie produkowanych silników. Jednocześnie stwarzają one nabywcom możliwość wyboru ekologicznego silnika emitującego znacznie mniej dwutlenku węgla i dostępnego po znacznie niższej cenie niż podobne jednostki wysokoprężne czy układy hybrydowe.

### **Optymalizacja wydajności silnika**

Charakterystyczne dla silników rodziny EcoBoost zmniejszenie zużycia paliwa i towarzyszące mu obniżenie wskaźników emisji CO<sub>2</sub> stało się możliwe dzięki opracowaniu układu spalania, który spala mieszkankę w możliwie najbardziej efektywny i oszczędny sposób, przy minimalnej ilości wytwarzanych zanieczyszczeń.

Najważniejszym elementem układu spalania jest układ bezpośredniego wtrysku paliwa pod bardzo wysokim ciśnieniem, który podaje do cylindrów małe, precyzyjnie odmierzane dawki paliwa pod ciśnieniem sięgającym nawet 200 barów – średnica „kropelki” wtryskiwanego paliwa jest z reguły mniejsza niż 0,02mm, czyli  $\frac{1}{5}$  grubości ludzkiego włosa.

W porównaniu z konwencjonalnymi układami wtryskowymi, układ wtrysku bezpośredniego pozwala na wytworzenie „gęstszej” dawki o niższej temperaturze, co wpływa na bardziej ekonomiczne spalanie i daje lepszą dynamikę silnika. Oprócz tego, podobnie jak w przypadku najnowocześniejszych silników Diesel, w trakcie tego samego cyklu pracy silnika możliwy jest wtrysk wielokrotny, co dodatkowo pozwala zmniejszyć zapotrzebowanie na paliwo i zwiększyć czystość spalin.

Funkcja zmiennych faz rozrządu, która w silnikach EcoBoost jest cechą zarówno wałka rozrządu po stronie dolotowej jak i po stronie wydechu, umożliwia daleko idącą optymalizację wymiany gazowej w komorze spalania bez względu na obroty silnika. To kolejny czynnik poprawiający efektywność spalania oraz dynamikę pracy silnika, szczególnie przy częściowym obciążeniu.

### **Większa przyjemność i komfort prowadzenia**

Jednym z elementów mających duży wpływ na przyjemność i komfort prowadzenia w przypadku silników EcoBoost Forda są duże wartości momentu obrotowego przy niskich obrotach, a więc cecha, która w dużym stopniu decyduje o popularności najnowszych silników Diesel. Kolejną zaletą jest bardzo dobra dynamika i wysoka kultura pracy silnika w całym zakresie obrotów.

Ten efekt z kolei uzyskano w dużej mierze dzięki zastosowaniu turbosprężarki o zaawansowanej konstrukcji, której wirniki charakteryzują się zmniejszoną średnicą i mniejszą bezwładnością. Łopatki wirują z prędkością nawet 200 tys. obr/min. Wielkość i parametry obu turbin zostały starannie dobrane w sposób umożliwiający uzyskanie maksymalnego momentu przy obrotach silnika na poziomie 1500 obr/min i niższych, przy jednoczesnym zmniejszeniu do minimum typowego dla turbo opóźnienia kiedy kierowcy zależy na szybkim przyspieszaniu.

Korzyść, jaką daje chłodzenie ładunku paliwa przy bezpośrednim wtrysku to kolejny czynnik wpływający na poprawę dynamiki przy mniejszych obrotach silnika. Z kolei funkcja zmiennych faz rozrządu jeszcze bardziej potęguje ten pozytywny wpływ wywołując efekt „przepłukania”, który dodatkowo poprawia przepływ powietrza przy procesie spalania w silniku i tym samym pomaga w zwiększeniu wartości momentu.

Niezwykle staranne dopracowanie charakterystyki turbosprężarki zapewnia silnikom rodziny EcoBoost odpowiednio wysoką moc i precyzję reagowania na operowanie pedałem gazu przy obrotach powyżej 5000 obr/min, co daje efekt w postaci znacznie szerszego zakresu, w którym silnik dysponuje najwyższą mocą niż to ma miejsce w przypadku typowego Diesla.

### **Większa moc i wyższy moment przy mniejszej pojemności skokowej**

Jeszcze jedną ogromną zaletą silników rodziny Ford EcoBoost jest możliwość uzyskania większej mocy i wyższego momentu obrotowego przy mniejszej pojemności skokowej. W praktyce oznacza to, że Ford może w swoich samochodach zastępować silniki wolnossące o większym litrażu jednostkami o mniejszej pojemności skokowej bez obawy że mniejsza pojemność spowoduje ograniczenie mocy silnika.

Poprawa osiągow, jaką przynosi zastosowanie turbodoładowania z reguły daje około 50-procentowy wzrost momentu obrotowego, a to oznacza, że istnieje realna możliwość zmniejszenia pojemności skokowej jeżeli dysponuje się mniejszym silnikiem gwarantującym odpowiednio wysokie osiągi.

Innymi korzyściami, jakie daje stosowanie silników o mniejszej pojemności są między innymi: większa efektywność i wydajność dzięki zmniejszeniu wewnętrznego tarcia współpracujących elementów, mniejsze straty energii ponoszone przy napędzaniu pomp oraz mniejsza masa silnika, co pośrednio skraca także czas osiągnięcia optymalnej temperatury pracy. Wszystkie

te czynniki pomagają zmniejszyć zużycie paliwa w realnych warunkach eksploatacji pojazdów z silnikami EcoBoost, zarówno podczas jazdy na trasie jak i w ruchu miejskim.

### **Zaawansowana konstrukcja silników**

Opracowane przez Forda silniki EcoBoost w wersjach o pojemności 1,6 i 2,0 litrów mają niezwykle nowoczesną i bardzo lekką konstrukcję. Obie jednostki są rozwinięciem konstrukcyjnym najnowszej generacji 4-cylindrowych silników benzynowych Forda.

Obie jednostki są wykonane w całości ze stopów aluminium. W 16-zaworowej głowicy umieszczono dwa wałki rozrządu (DOHC) z funkcją niezależnego sterowania fazami rozrządu dla zaworów dolotowych i wydechowych. Konstrukcja i charakterystyka pracy obu silników zostały niezwykle starannie dopracowane w sposób umożliwiający uzyskanie maksymalnie wysokiej efektywności spalania i wykorzystania momentu obrotowego.

Dodatkowymi elementami pozwalającymi na poprawienie efektywności pracy jest dalsza optymalizacja pracy układu smarowania oraz szersze zastosowanie powłok roboczych o obniżonym współczynniku tarcia.

Zaawansowane rozwiązania zastosowane w układzie spalania umożliwiają obu silnikom spełnienie niezwykle ostrych norm ekologicznych, wśród których jest stosowana w Kalifornii norma PZEV dla samochodów częściowo spełniających warunek zerowej emisji (*Partial Zero Emission Vehicles*) oraz planowana na Starym Kontynencie norma Euro 5.

### **Produkcja nowej generacji silników w Europie**

Produkcja pierwszych dwóch typów silników otwierających nową rodzinę Ford EcoBoost przeznaczonych do samochodów na rynek europejski zostanie zlokalizowana w dwóch zakładach należących do działu produkcji silników Forda. Jednostka o pojemności 2,0 litrów będzie wytwarzana w zakładzie produkcji silników w Walencji w Hiszpanii, natomiast do produkcji wersji o pojemności 1,6 litra jest przygotowywana fabryka silników w Bridgend w Wielkiej Brytanii (Południowa Walia).

Przyszła generacja supernowoczesnych silników Ford EcoBoost o małej pojemności będzie produkowana w fabryce silników Forda w Kolonii oraz w nowym zakładzie produkcji silników w mieście Craiova w Rumunii.

## **Globalna strategia**

Rozwój gamy silników EcoBoost jest fundamentem planu powrotu do rentowności Ford Motor Company, który opiera się na dostarczaniu oszczędnych i atrakcyjnych samochodów, pożądanych i cenionych przez klientów na całym świecie.

W ciągu trzech lat Ford planuje zwiększać produkcję do poziomu, który umożliwi dostarczanie użytkownikom na całym świecie 1,3 mln samochodów napędzanych nowymi silnikami Ford EcoBoost rocznie. Blisko 750 000 tych silników trafi do klientów w Stanach Zjednoczonych, gdzie turbodoładowane jednostki Diesel w samochodach osobowych nie są tak popularne. Firma Ford oczekuje, że w 2013 roku 90% jej oferty będą stanowić samochody wyposażone w silnik EcoBoost.

Obniżanie pojemności silników EcoBoost, w połączeniu z turbodoładowaniem oraz innymi nowoczesnymi technologiami, ma na celu zmniejszenie zapotrzebowania na paliwo, przy jednoczesnym zapewnieniu mocy i momentu obrotowego typowych dla jednostek o większej pojemności.

Silniki EcoBoost już są oferowane w Stanach Zjednoczonych – w ostatnim czasie Ford rozpoczął produkcję pierwszego silnika benzynowego z bezpośrednim wtryskiem i podwójnym turbodoładowaniem. Ten 3.5-litrowy silnik EcoBoost V6 oferuje podobną moc do silnika V8, ale może pochwalić się znacznie niższym zużyciem paliwa. Dostępny jest w nowym Fordzie Taurus SHO (o mocy 370 KM) oraz w modelach roku 2010 – Ford Flex, Lincoln MKS, Lincoln MKT (o mocy 360 KM i imponującym momencie obrotowym 475 Nm dostępnym w szerokim zakresie obrotów).

###

## **PROTOTYPOWY FORD FOCUS BEV Z NAPĘDEM ELEKTRYCZNYM – EKOLOGICZNA E-MOBILNOŚĆ W SAMOCHODZIE, KTÓRY NIE TRACI NIC ZE SWOICH WALORÓW UŻYTKOWYCH**

- **Debiut podczas salonu samochodowego we Frankfurcie prototypu samochodu elektrycznego opartego konstrukcyjnie na nowym Fordzie Focus.**
- **Pierwszy samochód osobowy Forda z napędem elektrycznym (BEV) zapowiedzią programu prób i badań planowanego w 2010 roku.**
- **Prototypy Forda Focus BEV z napędem elektrycznym wezmą udział w brytyjskim programie badań eksploatacyjnych pojazdów o bardzo niskiej emisji dwutlenku węgla ULCV (*Ultra-Low Carbon Vehicles*).**
- **Szerokie możliwości poddania podobnym testom w innych podobnych programach badawczych w innych krajach Europy.**

Podczas Salonu Samochodowego Frankfurt 2009 Ford of Europe prezentuje opinii publicznej pierwszy egzemplarz z grupy 15 prototypowych elektrycznych samochodów osobowych BEV zasilanych prądem z akumulatorów (*Battery Electric Vehicle*), zbudowanych na bazie Forda Focus i opracowanych specjalnie z myślą o testach w ramach programu badań eksploatacyjnych pojazdów o bardzo niskiej emisji dwutlenku węgla ULCV (*Ultra-Low Carbon Vehicles*), który będzie realizowany w Wielkiej Brytanii w przyszłym roku.

Celem tego programu badawczego jest przetestowanie przydatności i niezawodności tego źródła napędu pod kątem ewentualnego zastosowania w europejskiej rodzinie samochodów osobowych Forda.

Konsorcjum utworzone przez firmę Ford, angielsko-szkocką spółkę energetyczną Scottish and Southern Energy oraz Uniwersytet Strathclyde (w Glasgow) rozpocznie na początku 2010 roku eksploatację piętnastu prototypowych samochodów Ford Focus BEV z napędem elektrycznym, które będą ładowały akumulatory korzystając z infrastruktury na terenie i w okolicach londyńskiej dzielnicy Hillingdon. Samochody będą używane zarówno przez spółkę Scottish and Southern Energy, jak i pewną liczbę kierowców prywatnych z okolic Hillingdon, których poproszono o udział w testowaniu prototypów.

Samochody elektryczne należące do nowej floty aut demonstracyjnych BEV są konstruowane i budowane częściowo przy dofinansowaniu ze środków publicznych przyznanych przez Biuro Strategii Technologicznych TSB (*Technology Strategy Board*), brytyjską agencję rządową, do zadań której należy promowanie innowacyjnych przedsięwzięć realizowanych przez przemysł, umożliwiających obniżenie emisji CO<sub>2</sub> przy jednoczesnym poprawieniu infrastruktury transportowej Wielkiej Brytanii.

– Wdrażanie napędu elektrycznego jest ważnym elementem realizowanego przez firmę Ford programu poszukiwań bardziej efektywnych i bardziej przyjaznych dla środowiska rozwiązań dla transportu – wyjaśnia John Fleming, prezes i dyrektor zarządzający Ford of Europe. – Ford już dziś cieszy się z możliwości podjęcia współpracy z podmiotami będącymi partnerami w tym projekcie, którego efekty powinny przyczynić się do rozwinięcia rynku oraz infrastruktury umożliwiającej szersze wykorzystanie w Europie samochodów z napędem elektrycznym.

### **Prototypowe egzemplarze Forda Focus BEV**

Prototypowy Ford Focus BEV jest konstrukcją opartą na obecnym modelu Forda Focus dostępnym na rynku europejskim, przy czym zastosowano w nim zupełnie nowy elektryczny układ napędowy dostarczany przez koncern Magna, będący strategicznym kooperantem Forda w tym przedsięwzięciu. Koncepcja napędu opiera się na rozwiązaniach przygotowywanych z myślą o nowej generacji modeli Forda, które powstają na bazie nowej „globalnej” platformy podwoziowej dla aut kompaktowych mających pojawić się na rynku Ameryki Północnej w 2011 roku.

Aby móc ocenić czy tego rodzaju technologia sprawdzi się w europejskich warunkach drogowych, postanowiono wyprodukować piętnaście prototypowych samochodów Ford Focus BEV z napędem elektrycznym. Samochody te będą charakteryzowały się zerową emisją spalin, bez jakiegokolwiek uszczerbku dla walorów użytkowych, do których przyzwyczajony jest użytkownik Forda Focus z napędem konwencjonalnym. Będą oczywiście dysponowały miejscem dla pięciu osób, obszernym i funkcjonalnym bagażnikiem oraz wszelkimi innymi walorami, dzięki którym Ford Focus jest dziś liderem w swojej klasie.

W nadwoziu na pozór normalnie wyglądającego elektrycznego prototypu Forda Focus kryje się zespół najnowocześniejszych akumulatorów litowo-jonowych magazynujących energię 23 kWh, zaś źródłem napędu jest elektryczny silnik trakcyjny z magnesami stałymi o mocy 100 kW. Ford Focus w wersji BEV będzie dysponował zasięgiem do 120 km (75 mil) i prędkością

maksymalną do 136 km/h. Ładowanie akumulatorów zajmie około 6-8 godzin, przy czym wystarczy podłączenie do gniazdka zwykłej sieci 230 V.

W prototypowym modelu zastosowano szereg najważniejszych podzespołów sprawdzonych już z powodzeniem w modelach hybrydowych Forda oferowanym na rynku północnoamerykańskim, w tym między innymi osprzęt elektryczny do sterowania klimatyzacją. Sprężarka klimatyzacji wykorzystująca wysokie napięcie jest np. jednym z ważniejszych elementów Forda Fusion Hybrid w wersji na rok modelowy 2010, który niedawno zaczęto oferować nabywcom w Ameryce Północnej.

Pomyślna współpraca między kilkoma podmiotami, która umożliwi realizację programu badań w Wielkiej Brytanii może służyć za przykład, że tego rodzaju testy z udziałem podobnie przygotowanych prototypów mogą okazać się niezwykle obiecujące także w innych krajach Europy.

– Badania nad zastosowaniem napędu elektrycznego w samochodach są kluczowym elementem do efektywnego wykorzystania globalnych zasobów technicznych i możliwości jakie daje ogromny potencjał tkwiący w wysokiej klasy specjalistach pracujących dla Forda na całym świecie – tłumaczy John Fleming, prezes i dyrektor zarządzający Ford of Europe.

– Opracowanie floty prototypowych Fordów Focus BEV z napędem elektrycznym jest kolejnym ważnym krokiem w naszym dążeniu do wprowadzenia na rynek rozwiązań transportowych, które będą bardziej efektywne, mniej uciążliwe dla środowiska, a przy tym także bardziej dostępne i zarazem praktyczne z punktu widzenia użytkowników. Cieszymy się, że mamy możliwość podjęcia współpracy z nowymi partnerami w przedsięwzięciu, którego celem jest opracowanie odpowiednich rozwiązań, które pobudziłyby rozwój rynku pojazdów z napędem elektrycznym zarówno w Wielkiej Brytanii jak i na kontynencie europejskim.

<b>Prototypowy Ford Focus BEV – Dane techniczne</b>	
Rodzaj akumulatorów	akumulatory litowo-jonowe
Energia akumulatorów	23 kWh
Czas ładowania akumulatorów	6-8 godzin (z sieci o napięciu 230 V)
Silnik elektryczny	silnik z magnesami stałymi
Maks. moc silnika	100 kW
Maks. moment obrotowy	320 Nm
Prędkość maksymalna	136 km/h
Zasięg pojazdu	120 km (75 mil)

## **NOWY FORD FOCUS ECONETIC: EKOLOGICZNY I EKONOMICZNY SYSTEM AUTO-START-STOP POZWALA OBNIŻYĆ EMISJĘ CO<sub>2</sub> DO 99g NA 1 KM I SPALANIE DO 3,8l/100 KM**

- **5-drzwiowy Ford Focus ECONetic nowej generacji w wersji na 2010 rok z systemem Ford Auto-Start-Stop (opcja) ma charakteryzować się średnią emisją CO<sub>2</sub> na poziomie 99 g/km i niskim średnim zużyciem paliwa 3,8 l/100 km.**
- **Pierwszy seryjnie produkowany europejski model Forda, w którym zastosowano najnowsze rozwiązania dla ekologii, w tym: system Auto-Start-Stop, inteligentny układ ładowania akumulatora z użyciem odzyskiwanej energii kinetycznej (*Smart Regenerative Charging*), tryb jazdy oszczędnej Ford Eco oraz zmniejszone naprężenie paska napędu osprzętu silnika (*Low Tension FEAD*).**
- **Ford Focus ECONetic w wersji 5-drzwiowej nawet bez opcjonalnego systemu Ford Auto-Start-Stop emituje zaledwie 104 g CO<sub>2</sub> na 1 km.**
- **Nowy model Ford Focus ECONetic pojawi się na rynku na początku 2010 r.**

Jedną z ważniejszych nowości na stoisku Forda podczas tegorocznego Salonu Samochodowego we Frankfurcie jest premiera nowego Forda Focus ECONetic w wersji na rok 2010, który wzbogaci coraz liczniejszą rodzinę modeli Forda z silnikami ECONetic charakteryzującymi się bardzo niską emisją CO<sub>2</sub>.

Specjalne ekologiczne i ekonomiczne wersje ECONetic takich modeli jak Ford Fiesta, Ford Focus, Ford Mondeo oraz Ford Transit już zdążyły zdobyć sobie pozycję jako realna alternatywa dla nabywców przywiązujących szczególnie dużą wagę do obniżenia emisji CO<sub>2</sub> oraz bardzo oszczędnego zużycia paliwa. Nowy model Ford Focus ECONetic w wersji przygotowywanej do wejścia na rynek w 2010 roku kontynuuje i rozwija tę formułę, stanowiąc połączenie nowych rozwiązań technicznych i wielu innowacyjnych detali konstrukcyjnych. W efekcie powstał najbardziej ekonomiczny Ford Focus ECONetic w historii.

### **Nowoczesne rozwiązania zwiększające efektywność**

Nowy 5-drzwiowy Ford Focus ECONetic został wyposażony w nowy system odcinania zapłonu **Ford Auto-Start-Stop** (dostępny jako opcja), który po raz pierwszy zaprezentowano w koncepcyjnym Fordzie iosis MAX oglądanym podczas wiosennego Salonu Samochodowego Genewa 2009. Bez względu na to czy w wyposażeniu znajduje się układ Auto-Start-Stop

automatycznie wyłączający i uruchamiający silnik czy też nie, każdy Ford Focus ECONetic ma dwa inne nowatorskie rozwiązania: **inteligentne ładowanie akumulatora z odzyskiem energii kinetycznej (*Smart Regenerative Charging*)** oraz **zmniejszone naprężenie paska napędu osprzętu silnika FEAD (*Front End Accessory Drive*)**. Są to rozwiązania będące zupełną nowością w europejskiej gamie modeli Forda.

Dzięki nim konstruktorom udało się uzyskać znacznie większą efektywność spalania, a przez to połączyć niższe wskaźniki emisji związków szkodliwych z niższym zużyciem paliwa. Tym samym rozwiązania te wyznaczają kierunki poszukiwań konstruktorów pracujących nad jednostkami napędowymi dla przyszłych modeli z owalnym znaczkiem Forda na masce.

Źródłem napędu jest nadal sprawdzona i niezwykle trwała jednostka wysokoprężna **Duratorq TDCi** Forda o pojemności 1,6 litra i mocy 109 KM, standardowo wyposażona w katalityczny filtr cząstek stałych (cDPF). Zapowiadana wielkość emisji CO<sub>2</sub> dla samochodu wyposażonego w funkcję odcinania zapłonu Auto-Start-Stop ma wynosić zaledwie 99 g/km przy średnim zużyciu paliwa 3,8 l/100 km (dla porównania, dla standardowej wersji Forda Focus ECONetic emisja CO<sub>2</sub> wynosi 104 g/km\*).

Nowy Ford Focus ECONetic to także pierwszy samochód, w którym standardowo montowany jest system umożliwiający korzystanie z trybu jazdy oszczędzającej paliwo **Ford Eco Mode**. Dzięki zupełnie nowemu systemowi informacji, funkcja Eco Mode pomaga kierowcy w opanowaniu techniki jazdy, która pozwala na uzyskiwanie istotnych oszczędności zużywanego paliwa w realnych warunkach jazdy. W efekcie więcej pieniędzy zostaje w portfelu kierowcy, a do atmosfery trafia mniej spalin.

– Aby móc osiągnąć te imponujące wskaźniki, staraliśmy się połączyć sprawdzoną strategię wypróbowaną w pierwszej generacji Forda Focus ECONetic z zupełnie nowymi rozwiązaniami i szeregiem drobnych nieraz udoskonaleń – tłumaczy dr Thilo Seibert, szef specjalnego działu Ford of Europe prowadzącego prace nad obniżeniem emisji CO<sub>2</sub>. – Nowy Ford Focus ECONetic ma dla nas znaczenie szczególne, gdyż wprowadzamy w nim szereg rozwiązań, które w niedalekiej przyszłości pojawią się także w naszych seryjnie produkowanych samochodach.

### **System Auto-Start-Stop**

Nowy Ford Focus ECONetic w wersji 5-drzwiowej jest pierwszym europejskim modelem Forda, w którym zastosowano nowy system Auto-Start-Stop, którego innowacyjność polega na połączeniu automatycznej funkcji wyłączania i uruchamiania zapłonu podczas

zatrzymywania się i ruszania z miejsca z inteligentnym układem ładowania akumulatora (odzyskującym energię kinetyczną w czasie hamowania) i z zaawansowanym układem sterującym wykorzystaniem prądu z akumulatora.

Proponowany przez Forda system Auto-Start-Stop automatycznie odcina zapłon i wyłącza silnik gdy samochód pracuje na biegu jałowym (np. podczas czekania na zmianę świateł), a następnie uruchamia silnik gdy kierowca chce ruszyć z miejsca. Rozwiązanie to umożliwia zaoszczędzenie znaczących ilości paliwa, do tej pory spalanego bezużytecznie gdy pojazd stał nieruchomo.

Nowo wprowadzony system może przyczynić się do zmniejszenia zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub> o 5% podczas jazdy w różnych warunkach, w mieście i na trasie. W przypadku jazdy tylko w mieście, gdzie dochodzi do częstego zatrzymywania się i ruszania z miejsca, oszczędności mogą sięgać nawet 10%.

Nowe urządzenie Auto-Start-Stop Forda zostało opracowane z jednej strony z myślą o zwiększeniu komfortu prowadzenia, a z drugiej – o uzyskaniu możliwie najbardziej płynnego zatrzymywania się i ruszania z miejsca, cichego i bez szarpnięć, i nie wymagającego znaczącej zmiany techniki jazdy lub zachowania kierowcy.

W chwili gdy następuje wyłączenie silnika elektroniczny układ sterujący od razu zaczyna przygotowywać poszczególne układy silnika do natychmiastowego rozruchu. O pierwszych ruchach kierowcy, które sygnalizują zamiar ruszenia z miejsca informuje zintegrowany system czujników rejestrujący np. naciśnięcie pedału sprzęgła lub pedału gazu.

Gdy tylko kierowca przygotowuje się do ruszenia z miejsca, uruchomienie silnika następuje w sposób niemal natychmiastowy i odbywa się bardzo cicho. Urządzenie potrzebuje zaledwie około 0,3 sekundy na uruchomienie silnika. Sam proces przebiega w sposób dla kierowcy niemal niezauważalny i odbywa się tuż przed włączeniem biegu.

W związku z koniecznością sprostania znacznie zwiększonej liczbie uruchomień silnika, zastosowano rozrusznik o odpowiednio wyższych parametrach, z silnikiem elektrycznym o znacznie wyższych osiągnięciach i wytrzymałym mechanizmie załączania zębniaka, który przy tym pracuje ciszej.

Konieczne stało się także zastosowanie akumulatora o bardziej zaawansowanej technologii, aby mógł on podolać częstszym cyklom rozładowywania, które są typowe w warunkach częstego zatrzymywania się i ruszania z miejsca.

### **Inteligentne ładowanie akumulatora z odzyskiwaniem energii kinetycznej**

Równie interesujące są zastosowane w Fordzie Focus EONetic rozwiązania, które gwarantują, że ładowanie akumulatora zawsze odbywa się w sposób możliwie najbardziej efektywny.

Inteligentny układ ładowania zwiększa wydajność alternatora w chwili, gdy samochód zaczyna zwalniać lub hamować. Następuje odzyskiwanie energii kinetycznej i jej zamiana w energię bez konieczności zużywania dodatkowej ilości paliwa.

Później, ten „nie kosztujący” prąd elektryczny jest wykorzystywany do ładowania akumulatora, co pozwala niejako na zmagazynowanie odzyskanej energii i jej wykorzystanie w późniejszym czasie. Może to mieć miejsce np. w czasie gdy nastąpi wyłączenie silnika podczas chwilowego zatrzymania samochodu, a także kiedy alternator pracuje w trybie mniej wydajnym.

Nad pracą akumulatora czuwa zaawansowany układ sterowania, który nieustannie monitoruje stan akumulatora i utrzymuje wymianę informacji z układem Auto-Start-Stop. Dzięki temu układ ładowania akumulatora może działać w sposób najbardziej optymalny. Układ automatycznie wyłącza i uruchamia silnik „wie” ile energii może w danej chwili dostarczyć akumulator i w sytuacji gdy akumulator nie jest wystarczająco naładowany, układ sterujący nie dopuszcza do wyłączenia silnika przy chwilowym zatrzymaniu samochodu.

### **Napęd osprzętu silnika FEAD**

Jednym z integralnych elementów programu prac nad silnikami Ford EONetic była zawsze analiza możliwych źródeł tarcia współpracujących elementów i poszukiwanie sposobów usprawnienia i zwiększenia efektywności pracy poszczególnych układów. Najnowszym przykładem takich poszukiwań jest rozwiązanie polegające na zmniejszeniu naprężenia paska służącego do napędu przedniego osprzętu silnika FEAD (*Front End Accessory Drive*).

Nowo zaprojektowany wspornik mocujący alternatora i nowo opracowana geometria koła pasowego pozwoliły na zmniejszenie naprężenia paska zębatego napędzającego osprzęt silnika bez obawy pojawiania się problemów związanych z obluzowaniem się paska (takich jak np. zwiększenie zużycia samego paska lub łożysk alternatora, bądź wzrost poziomu hałasu).

Korzyści płynące z tej zmiany są oczywiste: w przypadku mniejszego naprężenia paska zmniejszeniu ulega także tarcie w całym układzie, a mniejszemu tarcia towarzyszy mniejsze zużycie paliwa.

### **Unowocześniona jednostka napędowa Duratorq TDCi**

Wysokoprężna jednostka Ford Duratorq TDCi o pojemności 1,6 litra otrzymała nowe wtryskiwacze. Zmodyfikowano również układ dolotowy powietrza, zaś w układzie wydechowym zastosowano czujnik tlenu (sonda lambda). Zmieniono również kalibrację i wartości wzorcowe dla elektronicznego układu sterowania pracą silnika. Czystość spalin zwiększono jeszcze bardziej dzięki zastosowaniu katalitycznego filtra cząstek stałych (cDPF). Proces filtrowania w tym filtrze nie wymaga używania żadnych specjalnych dodatków.

Oprócz tego, zmieniono nieco wartości przełożeń 5-biegowej ręcznej skrzyni biegów Ford Durashift w taki sposób, że „wydłużono” przełożenia dla trzeciego, czwartego i piątego biegu, co z kolei przyniosło obniżenie obrotów, na których silnik pracuje na tych biegach, a co się z tym wiąże – także zmniejszenie poziomu hałasu pracującego silnika.

### **Nowy tryb pracy Ford Eco**

Nowy Ford Focus EONetic jest samochodem, w którym zatroszczono się także o rozwiązania wspomagające „ekologiczne zachowania” kierowcy.

Użytkownik najnowszego Forda Focus EONetic nie tylko korzysta z dobrodziejstw rozwiązań typowo konstrukcyjnych zmniejszających zużycie paliwa, lecz ma także do swojej dyspozycji oprogramowanie w inteligentny sposób wspomagające oszczędną jazdę.

– Ford dysponuje bogatym doświadczeniem w zakresie „ekologicznych” i oszczędnych technik jazdy, dzięki którym jesteśmy w stanie uzyskiwać daleko idące oszczędności spalanej paliwa w realnych warunkach codziennej eksploatacji samochodu – wyjaśnia dr Seibert. – W przypadku wprowadzanego właśnie trybu jazdy Ford Eco mamy aplikację komputerową, której realistyczne i rzeczywiście pomocne wskazówki ułatwiający kierowcy wybór najbardziej ekonomicznej techniki jazdy pojawiają się na tablicy wskaźników samochodu.

Urządzenie monitoruje główne parametry pracy pojazdu, które są istotne dla uzyskania optymalnego zużycia paliwa i na które kierowca może wpływać poprzez odpowiednią zmianę swojego zachowania za kierownicą i zmianę techniki jazdy. Wśród tych parametrów są na przykład: antycypowanie zmiany biegów (dla ułatwienia możliwie najbardziej płynnej jazdy)

oraz jazda po autostradzie (wybór optymalnej prędkości jazdy na drogach szybkiego ruchu i na drogach lokalnych). Urządzenie ma również możliwość uwzględniania w swoich obliczeniach procentu wykonywanych normalnie jazd na krótkich dystansach, podczas których silnik nie ma szans na pełne rozgrzanie.

W efekcie tego procesu monitorowania program Ford Eco Mode generuje „profil” kierowcy, w którym na potrzeby pracy programu każdy z parametrów opisujących jazdę otrzymuje określoną ocenę punktową. Jednocześnie system podaje informacje jak z czasem poprawić technikę jazdy by oszczędzać paliwo. Ten odbywający się w sposób ciągły proces można następnie przekształcić w konkretne rady dla kierowcy jak najlepiej wykorzystać możliwości, jakie dają nowoczesne technologie w samochodzie.

– Tryb oszczędnej jazdy Ford Eco Mode autentycznie pomaga każdemu stać się kierowcą prawdziwie ekologicznym – podkreśla dr Seibert. – Naprawdę jesteśmy pod wrażeniem pozytywnych reakcji naszych klientów na nowy system po pierwszych testach. Wielu kierowców powiedziało nam, że zdecydowanie spodobało im się poznawanie zupełnie nowej i bardzo nowoczesnej dyscypliny sportowej: oszczędnej jazdy!

### **Za kierownicą Forda Focus EONetic**

Nowe rozwiązania, które pojawiają się po raz pierwszy w drugiej generacji Forda Focus EONetic przyczyniają się do uzyskania jeszcze większej oszczędności w zużyciu paliwa.

Dla poprawy własności aerodynamicznych wysokość Forda Focus EONetic zmniejszono o 10 mm z przodu i o 8 mm z tyłu. Powierzchnie w pobliżu skrajnych krawędzi dolnej kraty wlotu powietrza zasłonięto od spodu specjalnymi płytkami zaślepiającymi, co jest jednym z czynników przyczyniających się do poprawy współczynnika oporu aerodynamicznego  $C_x$ , który wynosi 0,31. Dążąc do obniżenia oporów toczenia podczas jazdy, zastosowano ogumienie Michelin Energy Saver najnowszej generacji. Opony mają rozmiar 195/65R15.

Kolejnym krokiem mającym na celu obniżenie oporów związanych z tarciem i przejętym z Forda Focus EONetic poprzedniej generacji jest zastosowanie oleju przekładniowego o obniżonej lepkości, opracowanego przez ściśle współpracujący z Fordem koncern paliwowy BP. Korzyści płynące z zastosowania takiego oleju w Fordzie Focus EONetic bardzo szybko stały się na tyle oczywiste, że niedługo potem Ford postanowił wprowadzić ten właśnie olej jako standardowy olej przekładniowy dla wszystkich seryjnie produkowanych samochodów

Forda w segmencie „C” (samochody kompaktowe) i segmencie „CD” (klasa średnia) wyposażonych w ręczną skrzynię biegów i mających koła zamachowe o dzielonych masach.

Obniżenie zużycia energii idzie w parze z innymi rozwiązaniami zwiększającymi efektywność pracujących układów. Dobrym przykładem jest elektryczno-hydrauliczny układ wspomagania kierownicy EHPAS. Rozwiązanie to dowodzi, że nawet niewielkie wydawałoby się zmiany konstrukcyjne mogą przynieść znaczące oszczędności paliwa. W tym przypadku, dzięki specjalnej kalibracji parametrów napędzanej elektrycznie pompy wspomagania kierownicy w czasie gdy pracuje ona bez obciążenia, uzyskano na tyle znaczące zmniejszenie zużycia energii, że przyniosło one widoczne zmniejszenie zużycia paliwa.

Nowy Ford Focus ECONetic z urządzeniem Auto-Start-Stop będzie oferowany w 5-drzwiowej wersji hatchback na kilku wybranych rynkach w Europie począwszy od 2010 roku.

**Dodatkowa alternatywa: Nowy Ford Focus ECONetic emitujący 104 g CO<sub>2</sub> na km**

Dążąc do zwiększenia wachlarza możliwości i chcąc zaspokoić oczekiwania nabywców pragnących mieć wersję ECONetic po nieco niższej cenie zakupu, a także żeby nie przekroczyć progu cenowego, powyżej którego w niektórych krajach obowiązują wyższe podatki, Ford wprowadza na rynek dodatkowe wersje nowego Forda Focus ECONetic bez zintegrowanego układu Auto-Start-Stop. Będą one dostępne zarówno w 5-drzwiowej wersji hatchback jak i w wersji kombi.

Źródłem napędu jest 1,6-litrowy silnik Diesel Duratorq TDCi, standardowo wyposażony w katalityczny filtr cząstek stałych (cDPF), w wersjach o mocy 90 KM lub 109 KM. Dzięki 5-drzwiowemu nadwoziu hatchback lub wersji kombi samochody te dysponują absolutnie takimi samymi zaletami jak pozostałe wersje Forda Focus ECONetic. Jedynym wyjątkiem w tym przypadku jest brak układu automatycznie wyłączającego i uruchamiającego silnik.

Nawet w samochodzie bez systemu Auto-Start-Stop, średni poziom emisji CO<sub>2</sub> jest nadal bardzo niski i wynosi 104 g/km, zaś przewidywane przez producenta średnie zużycie paliwa wynosi zaledwie 4,0 l/100 km\*.

– Od samego początku prac nad modelami rodziny ECONetic jednym z priorytetów było udostępnienie naszym klientom niedrogich w zakupie i eksploatacji samochodów z nowoczesnymi rozwiązaniami ekologicznymi i jednocześnie przygotowanie gruntu, na którym

przynajmniej niektóre z tych rozwiązań mogłyby znaleźć zastosowanie w naszych modelach wielkoseryjnych – podsumowuje dr Seibert.

– W tym nowym, bardzo starannie przygotowanym wykonaniu nowy Ford Focus EONetic oferuje absolutnie wszystko co trzeba: uniwersalność, zaawansowane rozwiązania techniczne oraz – bez względu na wersję i wyposażenie – rewelacyjnie niskie wskaźniki emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa. Teraz już wybór należy do klienta, bo samochód, który otrzyma tak czy inaczej jest samochodem bardzo przyjaznym dla środowiska.

*\*Uwaga: Podane wartości zużycia paliwa uzyskano podczas pomiarów zgodnych z dyrektywą Unii Europejskiej EU 80/1268/EEC regulującą sposób pomiaru zużycia paliwa. Wartości te będą się różnić od wskaźników podawanych w innych regionach świata, gdzie pomiaru zużycia paliwa dokonuje się w nieco inaczej skonstruowanych cyklach. Podane dane dotyczą Forda Focus z 5-drzwiowym nadwoziem hatchback.*

<b>Nowy Ford Focus EONetic</b>			
Wersja	Ford Focus EONetic z systemem Ford Auto-Start-Stop (wersja 5-drzwiowa hatchback)	Ford Focus EONetic (wersja 5-drzwiowa hatchback lub kombi)	Ford Focus EONetic (wersja 5-drzwiowa hatchback lub kombi)
Moc maksymalna (KM)	109	109	90
Maks. moment (Nm)	240	240	215
Emisja CO <sub>2</sub> (g/km)	99	104	104
Zużycie paliwa* (l/100 km)			
Cykl mieszany (zużycie średnie)	3,8	4,0	4,0
Prędkość maks. (km/h)	191	191	182
* Podane wartości emisji CO <sub>2</sub> i zużycia paliwa wyrażone odpowiednio w g/km oraz w l/100 km pochodzą z oficjalnych testów, przeprowadzanych zgodnie z dyrektywą 93/116/EC. Podane wartości zużycia paliwa uzyskano podczas pomiarów zgodnych z dyrektywą Unii Europejskiej EU 80/1268/EEC regulującą sposób pomiaru zużycia paliwa. Wartości te będą się różnić od wskaźników uzyskiwanych w pomiarach realizowanych w innych regionach świata.			

Uwaga: Podane dane mają charakter wstępny i odpowiadały stanowi rzeczywistości w chwili oddawania niniejszych materiałów do druku. Jednakże w związku z prowadzoną przez firmę Ford polityką stałego udoskonalania wytwarzanych produktów, zastrzega się prawo do zmiany danych w dowolnej chwili bez uprzedniego powiadomienia.

## **CUDOWNE MALUCHY: FORD KA I FORD FIESTA LOKOMOTYWĄ SPRZEDAŻY FORDA**

- **Ford Fiesta zajmuje drugie miejsce w Europie wśród najchętniej kupowanych modeli, jednocześnie jest numerem 1 wśród najchętniej kupowanych Fordów na 19 rynkach europejskich.**
- **Ford Ka i Ford Fiesta dostępne z oryginalnymi i stylowymi dodatkami spod znaku Ford Individual.**
- **Ford Fiesta wystartuje w Rajdowych Mistrzostwach Świata WRC w 2011 roku.**

Mimo trudnej sytuacji, w jakiej znalazła się światowa gospodarka w 2009 roku, Ford of Europe sukcesywnie zwiększa swój udział w rynku w tym roku, między innymi dzięki dużemu powodzeniu, jakim wśród klientów cieszą się dwa najnowsze małe modele Forda: nowy Ford Ka i nowy Ford Fiesta.

Bardzo pozytywne opinie w mediach, liczne nagrody przyznawane zarówno przez ekspertów jak i czytelników prasy motoryzacyjnej, zaawansowane rozwiązania technologiczne i nowoczesne wyposażenie, a także wprowadzone przez rządy niektórych krajów programy premii za złomowanie starych samochodów to czynniki, które przyczyniły się do sukcesu rynkowego tych dwóch zupełnie nowych modeli.

– Zgromadzone przez nas dane dowodzą, że Ford wprowadził na rynek udane nowe modele w bardzo odpowiednim czasie, w chwili gdy w okresie zdecydowanie gorszej koniunktury gospodarczej wielu nabywców zdecydowało przesiąść się na mniejsze samochody – tłumaczy Ingvar Sviggum, wiceprezes Ford of Europe odpowiedzialny za marketing, sprzedaż i serwis. – Oprócz tego, dopłaty i zachęty finansowe związane ze złomowaniem starych aut wprowadzone przez rządy niektórych krajów umożliwiły wielu osobom, które być może nigdy przedtem nie kupiły nowego samochodu na podjęcie tego kroku. Dla wielu takich nabywców najnowszy Ford Ka czy Ford Fiesta okazały się samochodami idealnie spełniającymi ich wymagania – dodaje Sviggum.

– Zarówno Ford Ka jak i Ford Fiesta to samochody, w których znajdziemy nowoczesne rozwiązania i bogate wyposażenie typowe dla samochodów znacznie większych, a przy tym wysoki komfort i doskonałe własności jezdne. To samochody, które także charakteryzują się niskim zużyciem paliwa i niskimi wskaźnikami emisji spalin dzięki bardzo nowoczesnym

i efektywnym silnikom benzynowym i Diesel – podkreśla dalej Ingvar Sviggum. – Jeżeli te atuty połączymy z mającą bardzo duży zasięg europejską siecią dilerów i punktów serwisowych Forda i dodamy jeszcze nasz program „Ford Individual” pozwalający na indywidualne dobieranie wyposażenia i wykończenia samochodu przez klienta w sposób umożliwiający „personalizację” wyglądu pojazdu, to łatwo zrozumieć dlaczego Ford Ka i Ford Fiesta odniosły w tym roku tak wielki sukces.

### **Ford Fiesta najważniejsze fakty**

- **Nowy Ford Fiesta najszybciej sprzedającym się modelem spośród wszystkich generacji noszących tę słynną nazwę**

250-tysięczny egzemplarz nowego Forda Fiesta zjechał z taśmy montażowej w zaledwie dziewięć miesięcy od premiery rynkowej.

- **Ford Fiesta drugim najchętniej kupowanym modelem w historii Ford of Europe**

Od chwili, gdy w 1976 roku zaprezentowano pierwszą generację Forda Fiesta, na całym świecie sprzedano ponad 12 mln samochodów noszących tę nazwę.

- **Ford Fiesta – sukcesy rynkowe**

Ford Fiesta zajmuje drugie miejsce w Europie wśród najchętniej kupowanych modeli. Jednocześnie jest modelem numer 1 wśród najlepiej sprzedających się modeli Forda aż na 19 rynkach Europy. Od chwili wprowadzenia na rynek najnowszej generacji tego modelu jesienią 2008 roku do końca pierwszego półrocza 2009 do nabywców w Europie trafiło ponad 300 tysięcy różnych wersji Forda Fiesta.

- **Nowy dostawczy Ford Fiesta ECONetic Van**

W sierpniu ruszyła produkcja nowego Forda Fiesta w dostawczej wersji ECONetic. To w tej chwili najbardziej ekonomiczna wersja Forda Fiesta, który do przejechania 100 km zużywa zaledwie 3,7 litra oleju napędowego\* (pomiar w tzw. europejskim cyklu mieszanym). Temu wskaźnikowi odpowiada najniższy w tej klasie wskaźnik emisji CO<sub>2</sub> wynoszący 98 g/km – oznacza to, że Ford Fiesta ECONetic Van jest samochodem dostawczym o najniższej emisji CO<sub>2</sub> zarówno w swoim segmencie, jak i w całej rodzinie europejskich modeli Forda.

*\* Uwaga: Podane wartości zużycia paliwa uzyskano podczas pomiarów zgodnych z dyrektywą Unii Europejskiej EU 80/1268/EEC regulującą sposób pomiaru zużycia paliwa. Wartości te mogą się różnić od wskaźników podawanych w innych częściach świata.*

- **Ford Fiesta zyskuje globalne oblicze**

Ford Fiesta jest tradycyjnie produkowany w zakładach Forda w Kolonii. Począwszy od stycznia 2009 r. ruszyła także produkcja Forda Fiesta w fabryce w hiszpańskiej Walencji. Egzemplarze Forda Fiesta montowane w Kolonii są eksportowane także na rynki Afryki Południowej, Australii oraz Nowej Zelandii.

Jak przystało na samochód mogący zaspokoić oczekiwania nabywców na rynkach globalnych i w celu zaspokojenia popytu na ten samochód na wielu rynkach świata, uruchomiono produkcję Forda Fiesta w chińskim Nankinie, gdzie powstają 5-drzwiowe wersje hatchback i 4-drzwiowe wersje sedan. Chiny są pierwszym rynkiem na świecie, na którym zaczęto sprzedawać Forda Fiesta z 4-drzwiowym nadwoziem sedan. Jednak Chiny nie będą jedynym krajem w Azji, gdzie produkowany będzie nowy Ford Fiesta. Zlokalizowana w Tajlandii fabryka należąca do spółki *joint-venture* Forda i Mazdy rozpocznie montaż nowego modelu w przyszłym roku.

Z kolei Fordy Fiesta na rynek północnoamerykański będą produkowane w zakładach w Cuautitlán w Meksyku. Z taśmy produkcyjnej będą zjeżdżały samochody w dwóch odmianach nadwoziowych: będą to hatchbacki o sportowej linii oraz wersje sedan. Sprzedaż w Ameryce Północnej ruszy w 2010 roku.

- **Ford Fiesta w sporcie motorowym**

Począwszy od 2011 roku obecna generacja samochodów rajdowych klasy WRC (*World Rally Cars*) ustąpi miejsca klasie „Super 2000”. Punktem wyjścia do prac nad nową bronią Forda na trasach rajdowych WRC będzie seryjnie produkowany Ford Fiesta.

Oprócz tego, w maju zaprezentowano zupełnie nowy samochód rajdowy Ford Fiesta R2. Został on opracowany jako następca odnoszącego wiele sukcesów Forda Fiesta ST ścigającego się w rajdach Grupy N. Nowy wóz przygotowywany jest z myślą o startach w popularnej serii Fiesta Sport **Trophy**, a także w mistrzostwach rajdowych o charakterze regionalnym.

Wersja rallycrossowa Forda Fiesta, oparta na samochodzie seryjnym i przygotowana przez stajnię Motor Sport Evolution, wystartowała w znanym rajdzie „Pikes Peak” w stanie Colorado w USA. Z dwukrotnym mistrzem świata w rajdach WRC, Finem Marcusem Grönholmem za kierownicą, Ford Fiesta zajął drugie miejsce w klasie otwartej „Unlimited” i zanotował piąty najszybszy czas przejazdu górskiego odcinka Pikes Peak International Hill Climb w okolicach Colorado Springs. Czas 11 minut i 28,963 sekund, jaki Grönholm zanotował na liczącej 156 zakrętów trasie o długości 12,4 mili, dał Finowi tytuł „Nowicjusza Roku” na trasie Pikes Peak.

- **22 nagrody i wyróżnienia na koncie Forda Fiesta, w tym prestiżowa nagroda „RED DOT” w kategorii wzornictwa**

Wśród różnego rodzaju nagród przyznawanych samochodom Forda przez ekspertów, media i samych użytkowników coraz więcej jest wyróżnień nadawanych przez instytucje zajmujące się designem i przez samych kierowców, które podkreślają oryginalną i innowacyjną stylistykę samochodów Forda. Design nowego Forda Fiesta w ostatnim czasie został wyróżniony w Niemczech prestiżową międzynarodową nagrodą w dziedzinie wzornictwa przemysłowego przyznawaną przez inicjatywę *Red Dot* należąca do najbardziej znanych i najbardziej prestiżowych programów promujących nowoczesne projektowanie i wzornictwo.

- **Poszerzając ofertę jednostek napędowych – silnik benzynowy Duratec Euro 5 oraz jednostka zasilana gazem LPG**

Wśród jednostek napędowych dostępnych już dziś nabywcom Forda Fiesta jest także silnik benzynowy Duratec o pojemności 1,25 litra. Jest to także pierwszy silnik w Fordzie Fiesta, który spełnia normę czystości spalin Euro 5. Co prawda spełnienie tej normy będzie wymagane prawem dopiero od 1 stycznia 2011 roku, ale już dziś dostępność takiego silnika w ofercie modelowej Forda Fiesta oznacza, że nabywcy mogą jeździć bardziej ekologicznymi samochodami ponad rok wcześniej zanim zaczną obowiązywać odpowiednie przepisy.

Dla nabywców zainteresowanych paliwami alternatywnymi Ford przygotował dostępną już wersję Forda Fiesta zasilaną płynnym gazem propan-butan (LPG). Klienci w Niemczech, Włoszech i w Holandii, gdzie istnieje odpowiednia infrastruktura stacji paliw, mogą już dziś zamawiać tę ekologiczną wersję Forda Fiesta.

- **Zupełnie nowe mobilne systemy nawigacji przygotowane dla użytkowników nowego Forda Fiesta**

Zamawiane od teraz egzemplarze nowego Forda Fiesta mogą korzystać z dobrodziejstw najnowszych mobilnych systemów nawigacji Forda. Dzięki tej funkcji kierowca korzystający ze smartfonu (telefonu komórkowego wyposażonego w system operacyjny Symbian Series 60) uzyskuje dostęp do nawigacji satelitarnej. System, który Ford opracował dla nowego Forda Fiesta korzysta z funkcji Bluetooth<sup>®</sup>, funkcji sterowania urządzeniami pokładowymi za pomocą głosu, a także gniazda USB umożliwiającego podłączenie telefonu komórkowego do samochodu. Odtwarzanie dźwiękowych wskazówek nawigacyjnych następuje przez głośniki samochodowe. Wskazówki nawigacyjne są dodatkowo wyświetlane w postaci strzałek i innych symboli w górnej części tablicy przyrządów. W chwili składania zamówienia na nowy

samochód u autoryzowanego dealera Forda wystarczy jedynie zaznaczyć na formularzu odpowiednie pole „mobilny system nawigacji”.

Dokładniejsze dane na temat kompatybilności systemu z poszczególnymi rodzajami aparatów telefonicznych oraz informacje w których modelach Forda system ten jest dostępny można znaleźć na specjalnej stronie internetowej [www.ford-mobile-connectivity.com](http://www.ford-mobile-connectivity.com)

### **Ford Ka i najważniejsze fakty**

- **Ford Ka – sukcesy rynkowe**

W czerwcu 2009 roku Ford sprzedał ogółem 9800 egzemplarzy Forda Ka, co jest wynikiem lepszym o 4100 sztuk w porównaniu z czerwcem roku poprzedniego. Od chwili premiery nowej generacji tego modelu na początku 2009 roku do nabywców trafiło ogółem 51 300 sztuk, co jest najlepszym wynikiem sprzedaży dla Forda Ka od 2003 roku.

Około 60% wszystkich sprzedanych egzemplarzy Forda Ka to samochody w wersji Titanium, a więc mające najwyższy standard wyposażenia.

- **Ford Ka – nowe możliwości indywidualnego wyboru wyposażenia i wykończenia**

Oferta modelowa Forda Ka obejmuje trzy stylowe wersje wyposażeniowe, z których każda ma swoje indywidualne oblicze, które dodatkowo można wzbogacać o indywidualne cechy wyposażenia i wykończenia w ramach programu „Individual”. Wszystkie egzemplarze Forda Ka z pakietami personalizacyjnymi Tattoo, Grand Prix oraz Digital na rok 2009 zostały już wyprzedane.

- **Ford Ka – zdobywca nagród i wyznacznik nowych trendów**

Również najnowszy Ford Ka zdobył szereg cennych nagród i wyróżnień. Wśród nich jest nagroda *Trend Award 2009* przyznawana przez czytelniczki kobiecego magazynu lifestylowego *Joy*. Innymi przedmiotami nominowanymi do nagród w tej kategorii były napoje i wyroby artystyczne.

Reklama TV promująca Forda Ka emitowana w całej Europie od stycznia 2009 tak bardzo spodobała się entuzjastom Forda Ka, że wytwórnia Universal Records we współpracy z Fordem zdecydowały się w lipcu na wypuszczenie na rynek albumu ze ścieżką dźwiękową skomponowaną specjalnie na potrzeby telewizyjnej kampanii reklamowej.

Materiał znany z reklamy to pierwszy utwór z projektu „*The Tease featuring Megan Wyler*”, a popyt z jakim się spotkał to najnowszy przykład tego, jak obecność Forda Ka w mediach zaczyna wciągać i inspirować internautów .

Również dla Forda Fiesta przygotowano program oryginalnych i stylowych dodatków wykończeniowych spod znaku „Individual” obejmujących: wykończenia wnętrza z wysokiej jakości skóry uzupełnione o dodatki stylistyczne z zewnątrz nadwozia, inne dla 3-drzwowej wersji Sport oraz Titanium. Nawet bez wybierania pakietów „Individual” blisko połowa, bo aż 45% nabywców Forda Fiesta zamawia najlepiej wyposażoną wersję Titanium.

Ford Ka i Ford Fiesta okazują się niezwykle atrakcyjnymi propozycjami dla nabywców poszukujących samochodów małych. Tradycja i wizerunek marki Ford w połączeniu z modną i atrakcyjną stylistyką *Kinetic Design* sprawiają, że nabywca otrzymuje pełen indywidualnego charakteru, dynamiczny mały samochód, który jest niezwykle przyjemny w prowadzeniu i który świetnie się prezentuje. Charakteryzując się najniższymi wskaźnikami emisji CO<sub>2</sub> ze wszystkich modeli Forda i zużywając bardzo mało paliwa, oba modele jednocześnie pod względem jakości jazdy dorównują większym modelom Forda. Bardzo bogate wyposażenie seryjne oraz szeroka oferta naszpikowanego elektroniką nowoczesnego wyposażenia dodatkowego oznaczają, że klient otrzymuje samochód o bardzo wysokich walorach użytkowych po bardzo atrakcyjnej cenie. Dodatkowym atutem Forda Ka i Forda Fiesta są wysokie ceny, które można uzyskać przy odsprzedaży pojazdu, a także atrakcyjne stawki ubezpieczeniowe.

– Oczywiście rozumiemy, że programy dopłat związanych ze złomowaniem starych pojazdów mają bardzo pozytywny wpływ na przemysł motoryzacyjny w całej Europie. Jednakże musimy zdawać sobie sprawę, że przy obecnej utrzymującej się słabości rynku podobne programy dopłat powinny być kontynuowane, a nawet rozszerzane, aż nastąpi odpowiednio mocne i trwałe odbudowanie popytu na nowe samochody – powiedział niedawno Ingvar Sviggum, wiceprezes Ford of Europe odpowiedzialny za marketing, sprzedaż i serwis. – Przy obecnym klimacie jaki panuje w gospodarce, uważamy że był to rzeczywiście dobry moment, by wprowadzić na rynek nie jeden, ale dwa mniejsze i bardzo ekonomiczne modele - nowego Forda Fiesta i nowego Forda Ka.

Podczas salonu samochodowego we Frankfurcie na stoisku Forda będzie można zobaczyć kilka egzemplarzy z rodziny Forda Ka i kilka Fordów Fiesta. Wśród wystawianych wersji Forda Ka znajdują się między innymi wersje Grand Prix oraz Digital wzbogacone o elementy stylizacyjne z pakietu „Individual”.

Z kolei przedstawicielami rodziny Forda Fiesta będą m.in.: ekologiczny Ford Fiesta ECONetic oraz kilka samochodów wyposażonych w różne systemy mobilnej nawigacji satelitarnej.

Na stoisku znajdzie się także 3-drzwiowa wersja Forda Fiesta z nadwoziem w kolorze Hot Magenta i z wnętrzem wystylizowanym w sposób świetnie ilustrujący możliwości, jakie daje program „Individual”. Źródłem napędu tego egzemplarza będzie silnik benzynowy Duratec o pojemności 1,25 litra, spełniający normę Euro 5.

###

## FORD ROZSZERZA OFERTE SILNIKÓW SPEŁNIAJĄCYCH NORMĘ EURO 5 W CAŁEJ GAMIE MODELI OSOBOWYCH

- **Jednostki napędowe spełniające normę Euro 5 będą oferowane w pełnej gamie modeli Forda, od samochodów małych aż po modele największe i luksusowe.**
- **Ogółem normę Euro 5 spełniać będzie 14 nowych modeli i wersji silnikowych.**
- **Wszystkie planowane modele i wersje będą dostępne wraz z rozpoczęciem produkcji we wrześniu 2009 r.**

Ford of Europe już wkrótce będzie miał w ofercie pełną gamę silników spełniających normę czystości spalin Euro 5, której wprowadzenie planowane jest dopiero od 1 stycznia 2011 roku. Silniki te będą oferowane w całej palecie modeli Forda, począwszy od samochodów małych, a skończywszy na największych modelach typowo luksusowych.

Od sierpnia 2009 roku ruszy produkcja ogółem ośmiu modeli i wersji silnikowych spełniających normę czystości spalin Euro 5. Będą to odmiany z ręczną skrzynią biegów modeli osobowych: Ford Fiesta, Ford Focus oraz Ford C-MAX. Nieco później, bo we wrześniu, pojawią się wersje z silnikami Euro 5 następujących modeli: Ford Focus Coupé-Cabriolet, Ford Mondeo, Ford S-MAX oraz Ford Galaxy.

Pełna gama modeli napędzanych silnikami spełniającymi normę Euro 5:

<b>Od sierpnia 2009 r.:</b>	<b>Rodzaj paliwa</b>	<b>Pojemność skokowa (cm<sup>3</sup>)</b>	<b>Moc silnika</b>	<b>Emisja CO<sub>2</sub> g/km</b>
<b>Fiesta, wersje 3-/5-drzwiowe</b>				
1,25 l Duratec	benzyna	1242	60 KM	127
1,25 l Duratec	benzyna	1242	82 KM	133
<b>Focus wersje 3-/4-/5-drzwiowe oraz kombi</b>				
1,6 l Duratec	benzyna	1596	100 KM	159
2,0 l Duratec	benzyna	1999	145 KM	169
1,6 l Duratorq TDCi z filtrem cDPF*	diesel	1560	90 KM	119
1,6 l Duratorq TDCi z filtrem cDPF*	diesel	1560	109 KM	119
<b>C-MAX, kompaktowy minivan</b>				
1.6 l Duratec	benzyna	1596	100 KM	164
2.0 l Duratec	benzyna	1999	145 KM	171

\* nie dotyczy wersji z silnikiem ECONetic.

<b>Od września 2009 r.:</b>	<b>Rodzaj paliwa</b>	<b>Pojemność skokowa (cm<sup>3</sup>)</b>	<b>Moc silnika</b>	<b>Emisja CO<sub>2</sub> g/km</b>
<b>Focus Coupé-Cabriolet</b>				
1.6 l Duratec	benzyna	1596	100 KM	169
2.0 l Duratec	benzyna	1999	145 KM	179
<b>Mondeo, 4-/5-drzwiowe oraz kombi</b>				
2,0 l Duratec	benzyna	1999	145 KM	184
<b>S-MAX, sportowy minivan</b>				
2,0 l Duratec	benzyna	1999	145 KM	189
<b>Galaxy, kompaktowy minivan</b>				
2,0 l Duratec	benzyna	1999	145 KM	189

Obok wymienionych wyżej modeli osobowych, wymogi normy Euro 5 spełnia także nowy Ford Transit EConetic (napędzany 2,2-litrową jednostką Duratorq TDCi o mocy 115 KM, emitującą średnio 189 g CO<sub>2</sub> na 1 km) w przypadku gdy jest on wyposażony w filtr cząstek stałych z powłoką katalityczną (cDPF).

Wszystkie wymienione modele i wersje silnikowe zostały skonstruowane i będą produkowane z myślą o sprostaniu bardzo rygorystycznym normom czystości spalin, które zaczną obowiązywać dla nowo rejestrowanych samochodów od 1 stycznia 2011 roku.

Graham Hoare, dyrektor Działu Konstrukcji Silników Ford of Europe w następujący sposób podsumowuje wprowadzane nowości w ofercie silników Forda:

– Uporządkowanie i unowocześnienie z tak dużym wyprzedzeniem naszej gamy silników dla masowego odbiorcy daje naszym klientom nie tylko możliwość zakupu wybranego samochodu z silnikiem, który już dziś, spełnia wymogi, które wejdą w życie w 2011 roku. Pozwala także naszym klientom na skorzystanie z ewentualnych ulg ekologicznych, które będą przysługiwać nabywcom samochodów spełniających normę Euro 5.

###

## **FORD POTWIERDZA KONTYNUACJĘ STARTÓW W RAJDOWYCH MISTRZOSTWACH ŚWIATA. PRZEDŁUŻENIE O KOLEJNE 2 LATA WSPÓŁPRACY Z FIRMĄ M-SPORT**

- **Ford of Europe będzie kontynuował swój udany program startów w Rajdowych Mistrzostwach Świata (WRC) w sezonach 2010 i 2011.**
- **Potwierdzenie współpracy partnerskiej z firmą M-Sport przy wsparciu sponsorskim firmy BP i emiratu Abu Dhabi.**
- **Nie zmieniony skład zespołu kierowców z fińskimi załogami: Mikko Hirvonen / Jarmo Lehtinen oraz Jari-Matti Latvala / Miikka Anttila.**

Ford of Europe potwierdził zamiar kontynuowania startów w Rajdowych Mistrzostwach Świata (WRC) pod egidą FIA w kolejnych dwóch sezonach. We współpracy ze swoim rajdowym partnerem, specjalistyczną firmą M-Sport, Ford przedłuży program udziału w rajdach WRC w sezonach 2010 i 2011, licząc na kolejne sukcesy.

Ford Focus RS World Rally Car, który ma na swoim koncie rekordowe osiągnięcia i który zdobył dla Forda tytuł Rajdowego Mistrza Świata w klasyfikacji producentów w sezonach 2006 i 2007, ponownie stanie na starcie rajdowych rund WRC w przyszłym sezonie.

Natomiast w 2011 roku kierowcy fabrycznego zespołu Forda przesiądą się do zupełnie nowego rajdowego Forda Fiesta S2000. Punktem wyjścia do opracowania nowego samochodu rajdowego tym razem będzie odnoszący duże sukcesy rynkowe seryjny Ford Fiesta, który dziś należy do najchętniej kupowanych samochodów osobowych w Europie.

Nie zmieni się skład obu załóg rajdowych, które tworzą w tej chwili Finowie: Mikko Hirvonen i pilot Jarmo Lehtinen oraz Jari-Matti Latvala i pilot Miikka Anttila. Kontynuację wsparcia dla zespołu zadeklarowali obaj strategiczni sponsorzy: koncern paliwowy BP oraz ministerstwo turystyki emiratu Abu Dhabi.

Ford szczyci się bardzo długą tradycją startów w rajdach samochodowych. Mając na swoim koncie aż 71 zwycięstw w rundach WRC i rekordowy wynik ukończenia kolejno aż 115 rajdów na miejscach premiowanych punktami MŚ, Ford należy do najlepszych i najbardziej utytułowanych zespołów w historii Rajdowych Mistrzostw Świata.

John Fleming, prezes i dyrektor zarządzający Ford of Europe podkreśla:

– Długo i bardzo ciężko pracowaliśmy wspólnie z Malcolmem Wilsonem i jego ludźmi z firmy M-Sport aby dojść do naszych dzisiejszych osiągnięć. Dzisiejsza deklaracja Forda jest bardzo ważna, ponieważ potwierdza, że mamy zamiar dołożyć wszelkich starań dla utrzymania znaczącej roli Forda w sporcie motorowym w skali globalnej. Nasza deklaracja dalszej obecności w sporcie rajdowym w dużej mierze stała się możliwa dzięki wspaniałej współpracy i głębokiemu zaangażowaniu Malcolma Wilsona i jego zespołu.

– Rajdowe Mistrzostwa Świata WRC to najtrudniejsza konkurencja w sporcie motorowym dla samochodów, których konstrukcja jest oparta na samochodach produkowanych seryjnie. Cieszymy się ogromnie, że przedłużamy nasz udział w Rajdach WRC na kolejne sezony. Jestem przekonany, że sukcesy, jakie odnosimy w sporcie motorowym pozwalają także pracownikom Forda poczuć autentyczną dumę z firmy, dla której wszyscy pracujemy. Mam nadzieję, że również w najbliższych latach będziemy mogli wspólnie czuć prawdziwą dumę jak najczęściej oglądając samochody Forda na podium dla zwycięzców – dodaje John Fleming.

Swojego zadowolenia nie ukrywa też Ian Slater, wiceprezes Ford of Europe ds. Public Affairs:  
– Wszyscy w firmie Ford jesteśmy niezmiernie dumni z tego, jak wiele Ford osiągnął w sporcie samochodowym. Jesteśmy oczywiście dumni z naszych osiągnięć w Rajdowych Mistrzostwach Świata WRC, przede wszystkim z dwóch tytułów mistrzowskich w 2006 i 2007 roku. Ta najnowsza deklaracja dalszego udziału w rajdach WRC wspólnie z Malcolmem i jego zespołem tylko pokazuje, że jesteśmy głodni kolejnych sukcesów.

– Rajdowe Mistrzostwa Świata WRC są bardzo ważne dla Forda, ale wiemy też jak bardzo ważny dla rajdów WRC jest udział zespołu takiego jak Ford. Wszyscy bardzo intensywnie pracują nad uczynieniem rajdów atrakcyjniejszymi dla producentów, dla mediów oraz dla publiczności i widzów przed telewizorami. Jesteśmy przekonani, że z czasem przyniesie to konkretne korzyści firmie Ford i przyciągnie do startów w rajdach nowe zespoły – kończy Ian Slater.

Gerard Quinn, dyrektor Działu Sportowego Ford of Europe, powiedział:

– Udział Forda w Rajdowych Mistrzostwach Świata WRC ma na celu wysłanie jednoznacznego sygnału przekonującego opinię publiczną o nieprzeciętnych walorach produkowanych przez nas samochodów seryjnych, które znajdują potwierdzenie w niezwykle trudnych warunkach sportowej rywalizacji. Rajdy WRC to także globalny salon wystawowy i kontynuowanie przez nas udziału w nich przynosi wymierne korzyści nie tylko firmie Ford, ale całemu sportowi motorowemu.

– W ostatnim czasie w formule WRC zarysowało się wiele korzystnych zmian. Przede wszystkim udało się obniżyć koszty uczestnictwa w Rajdowych Mistrzostwach Świata, udało się także ustabilizować regulaminowe wymagania techniczne, co dało producentom tak potrzebne poczucie pewności i stabilizacji. Sądzymy, że dzięki tym zmianom i większej atrakcyjności, zwiększy się obecność rajdów w mediach o globalnym zasięgu, co z kolei wpłynie na umocnienie pozycji rajdów WRC i spowoduje, że w ciągu najbliższych dwóch lat inni producenci pójdą naszym śladem – tłumaczy dalej Gerard Quinn.

Dyrektor firmy M-Sport i zarazem szef zespołu rajdowego Malcolm Wilson widzi to tak:

– Jestem niezmiernie szczęśliwy z faktu, iż możemy kontynuować naszą partnerską współpracę z firmą Ford. Opublikowane właśnie oświadczenie Forda jest kolejnym potwierdzeniem zaufania, jakim cieszy się M-Sport i zarazem świadczy o wielkim znaczeniu, jakie Ford przywiązuje do kontynuacji startów w rajdach WRC.

– Mamy zespół złożony z młodych, obiecujących i bardzo szybkich kierowców, którzy czynią stałe postępy poprawiając swoje umiejętności i zdobywając bezcenne doświadczenie. Z kolei Ford Focus RS WRC udowadnia, że jest samochodem niezwykle szybkim, a przy tym wytrzymałym i niezawodnym. W naszej siedzibie w Dovenby Hall dysponujemy doskonałą bazą techniczną i infrastrukturą, która z pomocą Forda umożliwi nam takie przygotowanie Forda Fiesta S2000, że w sezonie 2011 będziemy mogli z powodzeniem stawić czoła naszym rywalom. Nie startujemy w Mistrzostwach Świata WRC dla zabawy. Naszym celem jest walka o tytuł i zrobimy absolutnie wszystko, żeby tę rywalizację zakończyć na pierwszym miejscu.

– W nadchodzących sezonach 2010 i 2011 zamierzamy utrzymać znaczącą obecność Forda w rajdowym parku maszyn, zarówno przez wystawienie zespołu fabrycznego, jak i poprzez fakt, że samochody ze znakiem Forda startują w barwach wielu niefabrycznych zespołów prywatnych, które także są naszymi klientami – kończy Malcolm Wilson.

###

## **PROGRAM „FORD INDIVIDUAL” – JESZCZE JEDEN SPOSÓB NA ZASPOKOJENIE POPYTU NA MODELE Z BOGATSZYM I BARDZIEJ LUKSUSOWYM WYPOSAŻENIEM**

- **Do dziś ponad 45 tys. nabywców samochodów Ford wybrało dodatki i wyposażenie w ramach programu „Ford Individual”.**
- **Program dodatkowego wyposażenia pozwalający na „personalizację” samochodów osobowych Ford obejmuje dziś wszystkie segmenty.**
- **Wysoka jakość połączona z bardzo wysokim standardem wykonania.**
- **Wachlarz opcji wykończenia wnętrza i dodatków stylizacyjnych nadwozia z zewnątrz zaplanowany jako uzupełnienie aktualnej gamy wersji modelowych z najbogatszym wyposażeniem.**
- **Wszystkie modele dostępne z pakietami stylizacyjnymi „Individual” są prezentowane podczas Salonu Samochodowego we Frankfurcie.**

Od chwili wprowadzenia do oferty programu „Ford Individual” ponad 45 tys. nabywców samochodów Ford zdecydowało się wybrać oferowane w jego ramach wykończenie i dodatki umożliwiające indywidualną kompletację wyposażenia samochodu w sposób lepiej i pełniej podkreślający jego niepowtarzalny charakter i akcentujący osobowość właściciela.

Na uwagę zasługuje fakt, iż coraz większa liczba osób kupujących modele Ford z najbogatszym wyposażeniem chce dodatkowo doposażyć swoje samochody w „indywidualne” elementy wykończenia.

– Obecnie dużo więcej naszych klientów niż kiedykolwiek dotąd wybiera wersje naszych modeli mające najbogatsze wyposażenie. Klienci ci coraz częściej poszukują dodatkowych możliwości stylizowania wyglądu swojego samochodu w sposób, który nadaje mu zdecydowanie indywidualne i bardziej osobiste oblicze – wyjaśnia Bernhard Mattes, wiceprezes Ford of Europe odpowiedzialny za pion obsługi posprzedażnej (FCSD).

– Na przykład, ponad 40% klientów kupujących najnowszego Forda Fiesta zdecydowało się wybrać najbogatsze wersje Ghia lub Titanium. W przypadku poprzedniego modelu ten odsetek wynosił zaledwie 3%! Ta tendencja wyraźnie pokazuje, że o ile większa liczba nabywców

decyduje się dziś na zakup samochodów mniejszych, to ludzie ci nie chcą rezygnować z wyrafinowanego stylu, czy rozbudowanego i zaawansowanego technicznie wyposażenia. Właśnie z myślą o takiej grupie klientów powstał program „Ford Individual”.

Od 2007 roku Ford of Europe oferuje w ramach programu „Ford Individual” szeroki wachlarz elementów wykończeniowych i dodatków stylistycznych. Program ten umożliwia klientom nabywającym nowe samochody dobieranie specjalnie przygotowanych luksusowych elementów wykończenia wnętrza i dodatków uatrakcyjnających zewnętrzny wygląd samochodu. Wśród nich jest wysokiej jakości tapicerka ze skóry, specjalnie lakierowane dyfuzory czy oryginalnie lakierowane aluminiowe obręcze kół. W tej chwili wyposażenie z katalogu „Individual” jest dostępne dla siedmiu różnych modeli z europejskiej rodziny samochodów osobowych Forda.

Dodatkowe wyposażenie z katalogu „Ford Individual” najpierw zaczęto oferować w samochodach dużych: pierwszy był Ford S-MAX, po czym programem tym objęto także Forda Galaxy i Forda Mondeo. Niedługo potem z podobnej oferty mogli korzystać nabywcy najnowszych wersji Forda Ka i Forda Fiesta. Wreszcie, w marcu 2009 roku, program „Ford Individual” rozszerzono także na modele z rodziny Ford Focus i Ford Kuga.

Mała grupka projektantów, zafascynowanych swoją pracą i tworzących specjalny zespół wewnątrz Działu Projektowania Ford of Europe, opracowuje i doskonali kolejne wzory wykończeń i wyposażenia na potrzeby pakietów „Individual” dla siedmiu modeli Forda, które są w tej chwili objęte programem. Równolegle, dział FCSD dba o to, by dla każdego z samochodów osobowych rodziny Forda dostępny był szeroki wachlarz akcesoriów zwiększających walory funkcjonalne samochodu lub nadających mu bardziej sportowy wygląd.

– Znalezienie odpowiedniego sposobu zindywidualizowania wyposażenia samochodu zawsze było czymś bardzo ważnym dla naszych klientów, przede wszystkim wtedy gdy chodziło o zaspokojenie konkretnych wymagań dotyczących funkcjonalności – tłumaczy Bernhard Mattes. – Ale nie chodzi tutaj wyłącznie o zaczepy do holowania przyczep, aerodynamiczne spojlerzy czy gumowe maty chroniące podłogę. Obserwując ogólne trendy wśród nabywców zauważyliśmy, że coraz większe jest zapotrzebowanie na autentycznie wysokiej klasy, luksusowe wręcz dodatki i akcesoria pomagające w zindywidualizowaniu wyposażenia i wyglądu samochodu. I nie dotyczy to bynajmniej tylko dużych i droższych modeli, ale niemal w takim samym stopniu daje się zaobserwować dla wszystkich oferowanych przez nas modeli.

– W przypadku programu „Individual” kryteria dyktujące ostateczny kształt akcesoriów i dodatków należy podzielić na dwie grupy, w zależności od tego czy są kierowane do osób preferujących więcej luksusu czy też modny lub sportowy styl życia. Mamy więc pakiety wyposażenia w konwencji „Classic” i „Modern Techno” dla klientów ceniących sobie luksus oraz wykonania „Style”, „Fun” oraz „Fashion” dla klientów kładących większy nacisk na styl życia, w którym ważną rolę odgrywa sport i aktywność czy też najnowsze trendy w modzie.

### **„Ford Individual” – wychodząc naprzeciw popytowi na bogatsze wyposażenie i bardziej wyszukany styl**

Na uwagę zasługuje fakt, iż znaczący procent kupujących najnowszego Forda Fiesta wybiera wersje z najbogatszym wyposażeniem. Podobną tendencję obserwuje się w przypadku Forda Focus, gdzie jedna trzecia kupowanych samochodów to wersje najwyższe Ghia lub Titanium. W przypadku Forda Mondeo odsetek nabywców zamawiających wersje wyższe, w tym także wersję Titanium X, wynosił 55%, podczas gdy dla modelu S-MAX wskaźnik ten przekroczył 60%.

Do chwili obecnej dodatki i wyposażenie w ramach programu „Ford Individual” figurowało na liście życzeń około 45 tys. nabywców samochodów Forda. Ze względu na coraz większą popularność pakietów wyposażenia wnętrza ze skórzanymi obiciami foteli, produkcja tych wykończeń w tej chwili odbywa się na granicy zdolności produkcyjnych. Również bardzo duży jest popyt na pakiety dodatków stylizacyjnych nadwozia, aluminiowe obręcze kół oraz zestawy urządzeń multimedialnych.

– Dziś coraz mniej nabywców samochodów osobowych daje się sklasyfikować w tradycyjnie dotąd definiowanych segmentach aut małych, kompaktowych oraz klasy średniej i wyższej – wyjaśnia Laura Blossfeld-Smith z zespołu, który w strukturach Ford of Europe odpowiada za opracowanie zestawów do indywidualizacji wyposażenia. – Obok wymogu spełnienia podstawowych potrzeb użytkownika, jak np. odpowiednio pojemne wnętrze, coraz większą rolę w wyborze kupowanego samochodu odgrywa indywidualny charakter pojazdu.

Prace adaptacyjne w ramach personalizacji Forda Mondeo, Forda S-MAX i Forda Galaxy (produkowanych w zakładach Forda w Genk w Belgii), Forda Fiesta (wytwarzanego w zakładach w Kolonii) oraz Forda Focus i Forda Kuga (fabryka w Saarlouis w Niemczech) są wykonywane w specjalnie do tego przygotowanych centrach adaptacji samochodów, utworzonych w każdej z wymienionych wyżej fabryk. Prace modyfikacyjne są wykonywane przez specjalnie przeszkolonych pracowników Forda. W każdym przypadku bardzo ściśle

monitorowana jest jakość wykonywanych przeróbek. Wyjątkiem w powyższym systemie jest tylko Ford Ka – w przypadku tego modelu prace wyposażeniowe w ramach programu „Ford Individual” zostały wkomponowane w normalny proces montażu finalnego pojazdu.

# # #

*Informacje prasowe publikowane przez firmę Ford oraz zdjęcia wysokiej rozdzielczości są dostępne na specjalnej stronie internetowej Ford Motor Company przeznaczonej dla mediów*  
<http://media.ford.com>

W celu uzyskania dodatkowych informacji prosimy o kontakt:

**Monika Dobrolubow-Stefaniak**

Ford Polska

Tel.: (22) 608 6815