

**FORD PÅ MOTORMÄSSAN I FRANKFURT 2009**

Index	
NYA FORD C-MAX - ELEGANT OCH MÅNGSIDIG	Sidan 2
FORDS NYA HÖGEFFEKTIVA 4-CYLINDRIGA ECOBOOST-MOTORPROGRAM DEBUTERAR VID FRANKFURT MOTORSHOW	Sidan 9
FORD FOCUS BEV-PROTOTYP – E-MOBILITET SOM INTE KOMPROMISSAR MED STORLEKEN	Sidan 15
NYA BRÄNSLESNÅLA FORD FOCUS ECONETIC - NU MED AUTOMATISKT START/STOPP-SYSTEM FÖR BRÄNSLEFÖRBRUKNING PÅ 3,8 L/100 KM OCH CO₂-EMISSIONER PÅ 99 g/km	Sidan 18
SMÅ UNDER – KA OCH FIESTA ÖKAR FORDS FÖRSÄLJNING OCH EFTERFRÅGAN I ETT TUFFT KLIMAT	Sidan 25
EURO 5-MOTORER I HELA FORDS MODELLPROGRAM	Sidan 31
FORD FÖRLÄNGER SITT DELTAGANDE I WRC GENOM ETT NYTT TVÅÅRIGT AVTAL MED M-SPORT	Sidan 33
FORD INDIVIDUAL-PROGRAMMET KOMPLETTERAR KUNDERNAS ÖNSKEMÅL OM EXKLUSIVARE MODELLER	Sidan 36

”2009 har varit ett år med stora utmaningar för hela den europeiska bilindustrin. Men utmaningar kan även innebära spännande möjligheter. Hittills under året har Ford Europa kunnat bredda sin marknadsandel och har stärkt sin position som Europas näst största märke. Detta har vi klarat genom att erbjuda kunderna de nya och spännande produkter de vill ha, som nya Ford Fiesta, Ford Ka och Focus RS.

Här i Frankfurt bygger vi vidare på vår starka produktportfölj genom lanseringen av nya Ford C-MAX-serien, samt våra nya 4-cylindriga bensindrivna EcoBoost-turbomotorer med direktinsprutning och vi utnyttjar den senaste utvecklingen i våra planer för plugin-batterihybrider.”

**John Fleming, VD och koncernchef för Ford Europa
September 2009**

NYA FORD C-MAX - ELEGANT OCH MÅNGSIDIG

Den nya spännande C-MAX-serien med två modeller gör sin globala debut på motormässan i Frankfurt.

Nya C-MAX är den första produkten från Fords nya globala plattform i C-klassen.

Ny distinkt design visar att kompakta multiaktivitetsfordon kan vara eleganta och attraktiva.

Grand C-MAX, med 7 platser, ger C-MAX-serien extra utrymme och flexibilitet med dubbla skjutdörrar och innovativa koncept för sätena.

Modellen med 5 platser förenar en mer sportig design med traditionella C-MAX-egenskaper som utrymme och praktiska funktioner.

Bland drivlinorna finns nya högeffektiva Ford EcoBoost-bensinmotorer med låga CO₂-emissioner.

Ny teknik hos Ford Europa omfattar funktioner för halvautomatisk fickparkering, identifiering av döda vinkeln och motorstyrd baklucka.

Båda modellerna kommer att finnas på de större marknaderna i Europa i slutet av 2010.

Grand C-MAX kommer att lanseras i Nordamerika i slutet av 2011.

Den nya Ford C-MAX-serien med två modeller gör sin globala debut på årets motormässa i Frankfurt. Den nya spännande C-MAX-serien utgör ett nytt elegant och attraktivt alternativ på MAV-marknaden, med ett dynamiskt nytt utseende som breddar Fords belönade formspråk ”kinetisk design”.

För första gången kan Fords MAV-kunder välja mellan en C-MAX med 5 platser och nya Grand C-MAX med 7 platser, dubbla skjutdörrar och innovativ design på sätena som ger överträffad plats och flexibilitet.

Den nya Ford C-MAX-serien har försetts med ett antal nya avancerade tekniska funktioner för MAV-klassen, som ger ökad komfort, säkerhet och hållbarhet. Bland nyheterna finns de kraftfulla men bränslesnåla Ford EcoBoost-bensinmotorerna med låga CO₂-emissioner.

De nya C-MAX-modellerna är även de första produkterna som lanseras från Fords nya globala plattform för C-klassen och de visas i Frankfurt i en förproduktionsmodell inför säljstarten i Europa under slutet av 2010.

Ford bekräftar också att modellen Grand C-MAX kommer att lanseras i Nordamerika i slutet av 2011 och blir då, tillsammans med nya Fiesta, transportbilen Transit Connect och nästa generations Ford Focus, en av sex modeller som designats i Europa inom ramarna för företagets "One Ford"-strategi.

"Efter de enorma framgångarna med S-MAX och Galaxy planerar vi nu att utöka denna möjlighet till kunder inom MAV-kompaktsegmentet med vårt nya breddade C-MAX-utbud," säger John Fleming, koncernchef och VD för Ford Europa. "Den rymliga Grand C-MAX med sju platser är helt ny för oss och kombinerat med den sportiga 5-sitsiga modellen kan vi erbjuda två dynamiska och mycket praktiska familjefordon.

"De nya C-MAX-modellerna är otroligt viktiga eftersom de utgör starten på vår planerade produktion av upp till två miljoner fordon om året med flera olika karosser, alla baserade på vår nya globala plattform för C-klassen," tillägger John Fleming.

Förhandsvisning av nya C-MAX

Uttrycksfull dynamisk design

Den nya Ford C-MAX-serien visar att MAV-fordon kan vara eleganta samtidigt som de kännetecknas av ordentligt med utrymme och smarta funktioner.

"Precis som 2009 års iosis MAX-konceptbil, introducerar C-MAX-modellerna en mer dynamisk design inom MAV-segmentet," förklarar Martin Smith, designchef hos Ford Europa. "Vi anser oss ha skapat två särpräglade fordon som kunderna väljer för deras utseende och köregenskaper och inte bara för att de är praktiska och mångsidiga."

Fräck design både på exteriör och interiör är resultatet av vidareutvecklingen av Fords formspråk "kinetic design". Vi har byggt vidare på de teman som använts hos nya produkter som framgångsrika Fiesta, Kuga och Mondeo.

Viktiga element i formspråket hos de nya modellerna är den uppåtsvepande midjelinjen, de djärva hjulhuskanterna, den rejäla axellinjen som framhävs av en framträdande underskärning och en distinkt "kick-up" vid C-stolpens rutor.

Frontens design präglas av Fords välkända trapetsformade grill, som fått en "pianosvart" finish på modellbilarna i Frankfurt, samt de iögonfallande nya strålkastarna som tidigare setts på konceptbilen iosis Max.

Två särpräglade karaktärer

C-MAX och Grand C-MAX har medvetet utformats med två särpräglade karaktärer, som avspeglar de olika prioriteringar som kunderna för respektive modell ofta har.

C-MAX med 5 platser avviker från de normala MAV-modellerna genom en sportigare känsla som påminner om en elegant personbil. Den har en kupéliknande, svepande taklinje som faller av bakåt, utan att ge avkall på de traditionella C-MAX-egenskaperna som utrymme och praktiska funktioner.

Fönstren har samma djärva form som hos Fiesta och Kuga, med en kraftfull "kick-up" bakom C-stolpen. Baktill påminner bakluckans sportigare ruta om den större S-MAX.

Lika dynamisk karaktär har Grand C-MAX med 7 platser. Den har dock ett mer funktionellt utseende som framhäver modellens extra utrymme och mångsidighet. Tack vare en längre hjulbas har den 7-sitsiga modellen en högre taklinje och tunnare stolpar, vilket framhäver det generösa utrymmet och den goda sikten i kupén.

De dubbla skjutdörrarna är prydligt integrerade och dörrskenan döljs på ett smart sätt av underskärningen på fordonets "midjelinje". Tack vare den stora bakluckan är lasthöjden låg och det eleganta stycket mellan baklyktorna och bakrutan får den att påminna om Galaxy, Fords största passagerarfordon.

Elegant, modern interiör

Interiören hos nya C-MAX har utvecklats med samma designfilosofi som användes för att forma karossen och den gör att exteriörens fräscha och moderna karaktär matchas av interiören.

Designen är i stora drag en utveckling av den senaste Fiesta-modellen, med kraftfulla linjer och tuffa detaljer som inspirerats av de imponerande formerna hos konceptbilen iosis MAX.

Bland de mer iögonfallande designelementen finns den vingliknande delen på den övre instrumentpanelen, som sträcker sig ut mot sidorna. En dramatisk ”hornform” sveper ned från den nedre instrumentpanelen och framhäver den mjuka övergången från instrumentpanelen till mittkonsolen.

Förarplatsen, som ser likadan ut i båda C-MAX-modellerna, ger föraren en upphöjd position med en högt monterad växelspak och mittkonsol.

Området kring mittkonsolen bygger på den hyllade layouten från nya Fiesta och modellerna i de lägre serierna har samma ergonomiska reglagedesign, medan bilarna i de högre serierna försetts med nästa generations Sony-ljudenheter med en blanksvart finish.

Noggrant utformade förvaringsutrymmen finns i hela kupén, inklusive generösa fack i dörrarna, ett stort handskfack samt ytterligare fack och mugghållare i mittkonsolen.

Smart 7-sitsig layout

Nya 7-sitsiga Grand C-MAX har gott om plats för upp till sju passagerare trots de kompakta yttermått. Extra komfort fås av skjutdörrarna bak på båda sidor. De gör det smidigt för exempelvis föräldrar som hjälper barnen på plats i barnstolar eller för att enkelt ta sig i och ur bilen på trånga parkeringsplatser.

För att maximera mångsidigheten hos den 7-sitsiga modellen har Fords konstruktörer utvecklat en smart ny mekanism som gör det möjligt att fälla ned de tre sätena i andra

raden. Tack vare denna mekanism kan mittsätet snabbt och enkelt fällas ned under ett av de två yttre sätena, så att ett praktiskt gångutrymme skapas mellan dem.

På så sätt kan passagerarna få tillgång till sätena i tredje raden utan att behöva tränga sig förbi de två yttre sätena. Detta är särskilt praktiskt om det finns bilbarnstolar eller bälteskuddar på de här platserna. Ägarna kan alltså välja mellan den praktiska säteslayouten med 2+2+2 platser eller en komplett 7-sitsig version när det behövs.

Sätena i andra och tredje raden har konstruerats på ett smart sätt så att de kan fällas ned och skapa en plan lastyta, oavsett hur många säten som används. Alla fällmekanismer är konstruerade så att de kan manövreras med en hand.

5-sitsiga C-MAX har samma populära placering av sätena som den nuvarande modellen med tre individuellt fällbara säten (40/20/40), samt alternativet med ett komfortsystem som gör det möjligt att skjuta de två yttre sätena diagonalt bakåt och inåt så att en lyxig 2+2-layout bildas.

Varaktiga prestanda

I C-MAX-serien lanseras ett antal avancerade tekniska nyheter för fordon och drivlina inom den kompakta MAV-klassen som ger ökad komfort, säkerhet och hållbarhet.

Vid sidan av uppgraderade versioner av Fords hyllade TDCi-dieselmotorer, kommer den nya C-MAX-serien även att omfatta ett antal bensinmotorer, inklusive Fords nya fyrcylindriga EcoBoost-motor på 1,6 liter. Motorn kommer att byggas vid Fords anläggning i Bridgend i Wales och används nu för första gången i en produktionsbil.

Fords nya globala serie med fyrcylindriga EcoBoost-motorer har utvecklats av Fords drivlinjeingenjörer med bas i Europa och introduceras stegvis i det europeiska modellprogrammet från 2010. EcoBoost-motorerna har turboladdning och direktinsprutning, vilket ger en bränsleförbrukning och CO₂-emissioner som är 20 procent lägre än hos konventionella, större bensinmotorer med samma effekt.

EcoBoost-tekniken är en mer kostnadseffektiv lösning än motsvarande hybrid- eller dieselmotorversioner. Den bygger vidare på befintlig bensinmotorteknik och erbjuder kunderna bättre bränsleekonomi och lägre utsläpp utan att försämra prestanda.

Kombinationen av direktinsprutning, avancerad turboteknik och variabla ventilinställningar ligger till grund för en mycket effektivare förbränning. Ford EcoBoost erbjuder det höga vridmoment vid låga varvtal och den följsamhet som förknippas med kraftigare motorer, men har en storlek, vikt och bränsleförbrukning som en betydligt mindre motor.

Nya C-MAX kommer även att kunna fås med Fords senaste högeffektiva sexväxlade PowerShift-automatlåda med dubbel koppling, som redan visat sig vara ett allt mer populärt alternativ i den nuvarande modellen.

C-MAX-teknik

Bland de tekniska nyheter som lanseras i C-MAX-serien av Ford Europa finns ett antal funktioner som kommer att förbättra de praktiska användningsmöjligheterna och säkerheten för familjer. Bland innovationerna finns funktioner för halvautomatisk fickparkering, identifiering av döda vinkeln, varningslampor för säkerhetsbältena i baksätet, eldrivna barnspärrar för dörrarna och motordriven baklucka.

Mer information om dessa funktioner samt en fullständig teknisk beskrivning av nya C-MAX kommer att publiceras närmare lanseringen under 2010.

Den nya generationen av globala C-klassbilar från Ford

C-MAX är den första i en ny generation av globala C-klassbilar som Ford planerar att lansera under de närmsta åren. Dessa nya spännande modeller omfattar bland annat den globala lanseringen i slutet av 2010 av nästa generation av den bästsäljande Ford Focus.

Den nya C-klassen är resultatet av ett oöverträffat globalt utvecklingsprogram och den är fullmatad med imponerande teknik som förbättrar säkerheten, komforten och de praktiska funktionerna för föraren. Upp till 2 miljoner fordon per år, som bygger på denna plattform, kommer att säljas av Ford över hela världen när alla modeller har lanserats.

”Genom att koncentrera resurserna på ett globalt program med nya bilar i C-klassen, kan Ford erbjuda sina kunder verkligt spännande utföranden som är fullmatade med den allra senaste fordonstekniken,” säger Gunnar Herrmann, Fords chef för fordonslinjen för bilar i C-klassen. ”Vi ser fram emot att presentera fler detaljer när fordonen lanseras!”

#

*Fords pressreleaser och högupplösta bilder finns att tillgå
på Ford Motor Companys webbplats för media (<http://media.ford.com>).*

FORDS NYA HÖGEFFEKTIVA 4-CYLINDRIGA ECOBOOST-MOTORPROGRAM DEBUTERAR VID FRANKFURT MOTORSHOW

- **Nästa generations högeffektiva 4-cylindriga Ford EcoBoost-motorer med låga CO₂-emissioner presenteras vid bilmässan i Frankfurt.**
- **Bränsleförbrukningen och CO₂-emissionerna har minskats med upp till 20 procent jämfört med konventionella bensinmotorer.**
- **Ford EcoBoost gör det möjligt att krympa måtten – då kan man erhålla samma prestanda som hos en motor med stor kapacitet, men med bränsleekonomin hos en mycket mindre enhet.**
- **Fords globala EcoBoost-motorprogram har direktinsprutning, turbofunktion och variabla ventilinställningar för maximal förbränningseffektivitet.**
- **I Europa kommer man inledningsvis att fokusera på två 4-cylindriga motorer på 1,6 liter respektive 2,0 liter. Senare kommer en avancerad, mindre motor att komplettera utbudet.**
- **De första produktionsmotorerna lanseras i Europa från 2010.**

Ford Europa avslöjar nu fler detaljer om den nya generationens högeffektiva 4-cylindriga Ford EcoBoost-motorer med låga CO₂-emissioner vid motormässan i Frankfurt, innan de tas i produktion under 2010.

Motorerna har direktinsprutning, turboladdning och dubbla variabla ventilinställningar för att maximera förbränningseffektiviteten. Det sänker bränsleförbrukningen och CO₂-emissionerna med upp till 20 procent jämfört med konventionella bensinmotorer med samma effekt.

”De nya 4-cylindriga Ford EcoBoost-bensinmotorer som kommer 2010 är en viktig komponent i Ford Motor Companys globala vision för hållbar utveckling,” säger John Fleming, koncernchef och VD för Ford Europa.

”Vi menar att motorerna kommer att ge kunderna ett verkligt tilltalande alternativ till diesel- eller hybridmotorer, genom konkurrenskraftig bränsleekonomi och låga ägarkostnader, kombinerat med de följsamma prestanda och breda varvtalsregister som fått så många förare att föredra bensinmotorer,” tillägger Fleming.

De första 4-cylindriga Ford EcoBoost-motorerna i Fords europeiska produktutbud lanseras under 2010 och SCTi (sequential charge turbo injection) används i produktionsmodellerna. Den nya serien omfattar 1,6-litersmodeller för nya Ford C-MAX och 2,0-litersmodeller för Fords storbilar.

Ytterligare en avancerad mindre Ford EcoBoost-motor kommer att introduceras senare för att bredda möjligheterna inom Fords program för småbilar och mellanstora bilar.

Dessutom har Ford bekräftat att den nya EcoBoost-motorn på 2,0 liter kommer att säljas globalt. Den ska lanseras i Nordamerika under 2010 och kommer från 2011 att för första gången monteras i en bakhjulsdriven modell, nämligen Ford Falcon i Australien.

”Med 2,0-litersmotorn som klarar 200 hk och högre, 1,6-litersmotorn som tar hand om intervallet 150–180 hk och den mindre motorn som möter behoven i segmentet under 130 hk, kommer vi med tiden att erbjuda en högeffektiv EcoBoost-motor med låga CO₂-emissioner för alla våra stora europeiska modellprogram,” säger John Fleming.

Tre kritiska element

Drivlinjeingenjörerna har maximerat förbättringarna av bränsleekonomi och emissioner som Fords EcoBoost-motorer skapar genom att utveckla ett nytt system som förenar fördelarna hos tre kritiska element: direkt bränsleinsprutning med högt tryck, avancerad turboladdning och dubbla oberoende variabla ventilinställningar.

Var och en av dessa egenskaper har potentiella tekniska fördelar i sig, men genom att tillämpa alla tre tillsammans ökar prestanda betydligt och förbränningsprocessen blir mycket effektivare i hela varvtalsregistret.

Tack vare detta kan Fords EcoBoost-teknik ge kunderna många av de fördelar som de senaste dieselmotorerna erbjuder, samtidigt som köregenskaperna och kostnadsfördelarna med en bensinmotor bevaras.

De huvudsakliga fördelarna med Fords EcoBoost-design är:

Optimerad motoreffektivitet – bränsleförbrukningen och CO₂-emissionerna har minskats med upp till 20 procent.

Ökad körglädje – kraftfullt vridmoment i det låga registret och följsamma prestanda i hela varvtalsregistret.

Möjlighet att krympa måtten – samma prestanda som hos en stor motor, men med storlek, vikt och bränsleekonomi som hos en mycket mindre enhet.

Tekniken i Fords EcoBoost-motorer bygger på befintlig kunskap om bensinmotorer och ger kunderna ett mer prisvärt alternativ för att minska koldioxidemissionerna än motsvarande hybrid- eller dieselmotorer.

Optimerad motoreffektivitet

Den minskade bränsleförbrukningen och de sänkta CO₂-emissionerna som Fords EcoBoost-motorer uppnår är resultatet av ett förbränningssystem där bränslet brinner på det mest effektiva och rena sättet.

I centrum står ett högtryckssystem för direktinsprutning där bränslet sprutas in i varje cylinder i små, exakta mängder vid ett tryck på upp till 200 bar. Droppstorleken är vanligtvis mindre än 0,02 mm, en femtedel av bredden hos ett hårstrå från en människa.

Jämfört med konventionell bränsleinsprutning får man en svalare och mer kompakt tändning som leder till bättre bränsleekonomi och motorprestanda. Precis som i en modern dieselmotor är det även möjligt med flera insprutningar per förbränningscykel, vilket ytterligare förbättrar ekonomi och emissioner.

Variabla ventiltider för både insug och utblås hjälper de 4-cylindriga Ford EcoBoost-motorerna att optimera gasflödet genom förbränningskammaren vid alla motorhastigheter, vilket förbättrar effektivitet och prestanda, framför allt när motorn är belastad.

Ökad körglädje

För att maximera körglädjen ger Fords EcoBoost-motorer samma kraftfulla låga vridmoment som gjort de senaste dieselmotorerna så populära. Detta kombineras med förfinade och följsamma prestanda över hela varvtalsregistret.

Detta har blivit möjligt tack vare den avancerade turbotekniken, med små turbinhjul med låg tröghet som roterar snabbare än 200 000 v/min. Turbinerna har valts ut noggrant för att garantera att maximalt vridmoment kan erhållas vid 1 500 v/min eller lägre, med minimal fördröjning när föraren vill accelerera snabbt i trafiken.

Laddluftkyleffekten vid direktinsprutning bidrar ytterligare till att öka prestanda vid låga motorhastigheter. Variabla ventiltider förstärker ytterligare detta genom en ”renhållningseffekt”, som ökar luftflödet genom motorn och maximerar vridmomentet vid låga varvtal.

Noggrann turbomatchning garanterar att Fords EcoBoost-motorer förblir kraftfulla och följsamma vid hastigheter över 5 000 v/min, vilket ger ett mycket bredare effektintervall än hos en normal dieselenhet.

Möjlighet att minska storleken

En viktig fördel med Fords EcoBoost-modeller är att större vanliga motorer kan ersättas med mycket mindre enheter utan att ge avkall på prestanda.

Den prestandaökning som turbofunktionen normalt ger resulterar i en 50-procentig ökning av vridmomentet. Därför finns det stora möjligheter att minska kapaciteten samtidigt som en stor prestandafördel erhålls.

Fördelarna med den minskade storleken omfattar ökad effektivitet tack vare minskad intern friktion, minskade pumpförluster och lägre vikt, vilket även gör att motorn snabbare blir varm. Detta bidrar till de verkliga bränsleekonomifördelarna hos Ford EcoBoost-motorerna som kunderna kan dra nytta av vid alla körförhållanden, både vid stads- och landsvägskörning.

Avancerad motorkonstruktion

Ford EcoBoost-motorerna på 1,6 och 2,0 liter är avancerade, lätta, högeffektiva motorer som specialutvecklats ur Fords senaste program med 4-cylindriga motorer.

Båda enheterna är konstruerade helt av aluminium, med sextonventilers DOHC-cylinderhuvuden med dubbla oberoende variabla kaminställningar. Motorerna har förfinats för maximalt effektutnyttjande med optimerade smörjsystem och användning av lågfriktionsbeläggningar.

Förbränningssystemets avancerade design gör att båda motorerna uppfyller de strängaste globala emissionskraven, däribland PZEV-standarden (partial zero emission vehicles) i Kalifornien och de europeiska reglerna enligt Steg 5.

Tillverkning i Europa

Tillverkningen av de första två Ford EcoBoost-motorerna för Europa kommer att ske på två olika platser inom Fords tillverkningsnätverk för drivlinor. 2,0-litersenheten kommer att tillverkas vid motorfabriken i spanska Valencia och 1,6-litersmotorn kommer att tillverkas i Bridgend i Storbritannien.

Den kommande avancerade Ford EcoBoost-motorn med ännu mindre cylindervolymer kommer att tillverkas både vid motorfabriken i tyska Köln och vid den nya anläggningen i Craiova i Rumänien.

En global familj

Ford Motor Companys globala EcoBoost-motorfamilj ligger till grund för företagets planer för hållbar utveckling, som innebär att man ska leverera stora volymer av prisvärda och bränslesnåla fordon som uppskattas av kunder över hela världen.

År 2012 räknar Ford med att årligen tillverka 1,3 miljoner EcoBoost-motorer över hela världen. 750 000 av dem ska tillverkas i USA, där tillgängligheten på turbodieselmotorer i personbilar är lägre. År 2013 räknar Ford med att EcoBoost-motorerna ska finnas i 90 procent av företagets globala modellprogram.

EcoBoost bygger på en strategi där bensenmotorerna görs bränslesnålare och kombineras med turboladdning och annan drivlineteknik. Detta ger markant förbättrad bränsleekonomi och mycket bättre vridmoment plus kraften hos en större motor.

EcoBoost-revolutionen har redan startat i Nordamerika. Ford inledde nyligen tillverkningen av sin första EcoBoost-motor där. Detta är även den första dubbelturboladdade bensenmotorn med direktinsprutning som tillverkas i Nordamerika.

#

Fords pressreleaser och högupplösta bilder finns att tillgå på Ford Motor Companys webbplats för media (<http://media.ford.com>).

FORD FOCUS BEV-PROTOTYP – E-MOBILITET SOM INTE KOMPROMISSAR MED STORLEKEN

- **Frankfurt debut för Ford Focus-baserad batteridrivna personbilsprototyp**
- **Fords första europeiska plugin-batterihybrid (BEV) kommer att ingå i ett demonstrationsprogram under 2010**
- **Focus BEV-prototyperna kommer att utgöra en del av det brittiska forskningsprogrammet för fordon med ultralåga koldioxidutsläpp**
- **Möjlighet till andra utvalda demonstrationsprojekt i Europa**

Vid årets motormässa i Frankfurt visar Ford Europa de första prototyperna av plugin-batterihybrider (BEV) som bygger på Ford Focus och som specialutvecklats för att delta i den brittiska regeringens demonstrationsprojekt för bilar med ultralåga koldioxidemissioner nästa år.

Syftet med forskningsprogrammet är att testa om tekniken kan användas i framtida personbilar hos Ford Europa.

Ett konsortium bestående av Ford, Scottish and Southern Energy samt Strathclyde University kommer att använda de femton prototyperna av Focus BEV samt en laddningsinfrastruktur i och omkring stadsdelen Hillingdon i London från början av 2010. Bilarna kommer att användas både av Scottish and Southern samt av ett antal utvärderingsförare i Hillingdon.

De nya BEV-demonstrationsfordonen utvecklas delvis med offentliga medel från den brittiska regeringens teknikstrategiråd (Technology Strategy Board, TSB), som främjar innovativa branschledda projekt som bidrar till minskade CO₂-emissioner samtidigt som de är till fördel för landets transportsystem.

”Elbilar är ett viktigt steg i Fords strävan efter att tillhandahålla effektivare och varaktigare lösningar”, säger John Fleming, koncernchef och VD för Ford Europa. ”Hos Ford ser vi fram emot att samarbeta med övriga projektpartner och utveckla en hållbar marknad för elbilar i Europa.”

Focus BEV-prototyperna

Focus BEV-prototypen bygger på den nuvarande europeiska Ford Focus-modellen och kommer att ha en ny helt elektrisk drivlina, från leverantören Magna. Den här tekniken bygger på den som utvecklats för Fords nya globala C-klass och kommer att lanseras i Nordamerika under 2011.

För att bedöma om den här tekniken lämpar sig för europeiska vägar och körförhållanden byggs femton Focus BEV-prototyper för Europa. De här bilarna ger mobilitet med noll emissioner utan att begränsa användarnas behov och med gott om plats för fem passagerare, ett praktiskt bagageutrymme och andra klassledande egenskaper som redan finns hos Ford Focus.

Under ytan har Ford Focus-prototyperna ett toppmodernt litium-jon-batteripack med en kapacitet på 23 kWh och en chassimonterad elmotor med permanent magnet på 100 kW. BEV-modellerna kommer att kunna köra upp till 120 km på en laddning och ha en toppfart på 136 km/h. Det kommer att ta cirka 6-8 timmar att ladda batterierna via det normala 230 V-nätet.

Prototypen innehåller viktiga komponenter från Fords välbeprövade nordamerikanska hybridteknik, inklusive det elektriska klimatkontrollsystemet. Denna högspänningskompressor för luftkonditionering är en av huvudkomponenterna hos Ford Fusion Hybrid, årsmodell 2010, som nyligen lanserats på den nordamerikanska marknaden.

Det framgångsrika samarbetet som har möjliggjort utvecklingen av det brittiska programmet visar även möjligheten att testa liknande prototypbilar i andra europeiska länder.

”Elbilar är ett viktigt steg för att utnyttja Fords globala resurser och kunskaper på ett effektivt sätt”, säger John Fleming, koncernchef och VD för Ford Europa. ”Utvecklingen av Focus BEV-prototyperna är ett viktigt steg i vår strävan efter att tillhandahålla effektivare och varaktigare lösningar som är prisvärda och praktiska för våra kunder. Vi ser fram emot att arbeta med övriga projektpartner och utveckla en realistisk lösning och en hållbar marknad för elbilar i Europa.”

Ford Focus BEV-prototyp – tekniska data	
Batteriteknik	Litium-jon tri-metall
Batterikapacitet	23 kWh
Laddningstid	6-8 timmar (230 V-nät)
Elmotor	Permanent-magnetmotor
Maximal effekt	100 kW
Max vridmoment	320 Nm
Toppfart	136 km/h
Räckvidd	120 km

###

*Fords pressreaser och högupplösta bilder finns att tillgå
på Ford Motor Companys webbplats för media (<http://media.ford.com>).*

NYA BRÄNSLESNÅLA FORD FOCUS ECONETIC - NU MED AUTOMATISKT START/STOPP-SYSTEM FÖR BRÄNSLEFÖRBRUKNING PÅ 3,8 L/100 KM OCH CO₂- EMISSIONER PÅ 99 G/KM

- **Nästa generations 5-dörrars Focus ECONetic för 2010 med Fords automatiska start/stopp-system som tillval når i genomsnitt CO₂-emissioner på 99 g/km med en bränsleförbrukning på 3,8 l/100 km**
- **Detta är Ford Europas första produktionsmodell med ny ekoteknik som Fords automatiska start/stopp-system, smart förnyelsebar laddning, Ford Eco Mode och lågspännings-FEAD**
- **5-dörrars Focus ECONetic och kombimodeller utan Fords automatiska start/stopp-system som tillval når i genomsnitt fortfarande CO₂-emissioner på 104 g/km**
- **De nya Focus ECONetic-modellerna kommer att finnas till försäljning i början av 2010**

Vid årets motormässa i Frankfurt visar Ford nästa steg i den hyllade Ford ECONetic-strategin för låga CO₂-emissioner, den supereffektiva nya Focus ECONetic årsmodell 2010.

Ford ECONetic Fiesta, Focus, Mondeo och Transit har redan visat sig vara smarta alternativ för kunder som prioriterar låga koldioxidemissioner och god bränsleekonomi. På årsmodell 2010 har denna formel tagits ytterligare ett steg genom att ny teknik förenas med smarta detaljer för att ge den mest effektiva Focus ECONetic som hittills byggts.

Effektiv teknik

Nya 5-dörrars Focus ECONetic har som tillval **Fords automatiska start/stopp-system** som förhandsvisats på Ford iosis MAX-konceptbilen på årets motormässa i Genève. Oberoende av om systemet används eller ej, så har Focus ECONetic **smart förnyelsebar laddning** och **lågspännings-FEAD** (Front End Accessory Drive). Detta är nya tekniska funktioner hos Ford Europa som nu för första gången finns i produktutbudet och som tillsammans bidrar

till att sänka koldioxidemissionerna och förbättra bränsleeffektiviteten samtidigt som de banar väg för nya drivlinor.

Kraften levereras fortfarande av Fords beprövade och tåliga **1,6-liters Duratorq TDCi**-motor på 109 hk (80 kW) med dieselpartikelfilter (cDPF) som standard. Målvärdena för genomsnittsvärdena för CO₂-emissionerna för bilar med det automatiska start/stopp-systemet är så låga som 99 g/km, med en bränsleförbrukning på 3,8 l/100 km vid blandad körning och 104 g/km för standardmodellen av Focus EConetic.*

Nya Focus EConetic är också den första bilen med Fords nya **Eco Mode**-system som standard. Ford Eco Mode är ett helt nytt förarinformationssystem som hjälper föraren till förbättrad bränsleekonomi. Systemet bidrar därmed både till sänkta kostnader för föraren och förbättringar för miljön.

”För att uppnå dessa imponerande siffror har vi kombinerat den välbeprövade approachen från den ursprungliga Focus EConetic-modellen med ännu fler detaljförbättringar samt helt ny teknik,” säger dr Thilo Seibert, ansvarig för CO₂-teknik hos Ford Europa. ”Nya Focus EConetic är särskilt viktig eftersom den banar väg för delar av denna teknik så att den kan implementeras i vårt basutbud under den närmsta framtiden.”

Fords automatiska start/stopp-system

Nya 5-dörrars Focus EConetic är den första europeiska Ford-modellen med det nya automatiska start/stopp-systemet, som kombinerar en funktion för automatiska start/stopp av motorn med bilens smarta förnyelsebara system för laddning och avancerad batterihantering.

Fords automatiska start/stopp-system stänger automatiskt av motorn när den går på tomgång – till exempel vid trafikljus – och slår på den igen när det är dags att köra iväg; ett enkelt sätt att spara bensin när bilen står stilla.

Systemet kan sänka bränsleförbrukningen och CO₂-emissionerna med upp till fem procent vid blandad körning. Vid stadskörning och vid tung trafik med många stopp kan besparingarna uppgå till hela 10 procent.

Fords avancerade automatiska start/stopp-system har konstruerats noggrant med kundkomforten i fokus, samt för att ge konsekventa prestanda vid start/stopp. Det innebär att föraren enkelt kan starta och stoppa mjukt och tyst.

När motorn stängs av förbereder den elektroniska styrenheten motorns system för en omedelbar omstart. Ett integrerat sensorsystem används sedan för att identifiera om föraren utför en åtgärd som signalerar att han eller hon tänker köra iväg, exempelvis genom att trampa på gaspedalen eller kopplingen.

När föraren förbereder sig på att köra iväg startas motorn tyst och nästan omedelbart: Det tar bara 0,3 sekunder för den att starta. Processen sker nästan omärkligt och innan föraren hunnit växla.

För att kunna hantera det ökade antalet motorstarter har startmotorn uppgraderats med en högeffektiv elmotor och en mer kraftfull drevmekanism med minskade bullernivåer.

Avancerad batteriteknik krävs för att säkerställa att huvudbatteriet klarar de upprepade laddnings-/urladdningscykler som blir resultatet vid stopp/starter.

Smart förnyelsebar laddning

Nya Focus ECONetic har även försetts med avancerad teknik som säkerställer att batteriet laddas på det mest effektiva sättet.

Ett smart förnyelsebart laddningssystem ökar generatoreffekten när bilen bromsas eller när hastigheten sänks. Det omvandlar bilens kinetiska energi till elkraft utan behov av ytterligare bränsle.

Den ”lediga” elströmmen används för att ladda batteriet så att det senare kan användas av elsystemen. Detta kan exempelvis ske när motorn är avstängd under en stoppfas, men det kan även inträffa när generatoren drivs i ett mindre effektivt läge.

Batteriet har ett avancerat hanteringssystem som kontinuerligt övervakar dess status och kommunicerar med Fords automatiska start/stopp-system, så att den förnyelsebara laddningsfunktionen kan ladda batteriet på bästa sätt. Start/stopp-systemet vet hur stor batteriladdning som är tillgänglig och kan därför låta motorn gå om batteriet saknar tillräcklig laddning.

Lågspännings-FEAD

Det har alltid varit en integrerad del av Ford ECONetic-tanken att bevaka potentiella friktionskällor och hitta innovativa lösningar som ökar effektiviteten. Lågspännings-FEAD (Front End Accessory Drive) är det senaste teknikexemplet som bevisar detta.

Ett nytt generatorfäste och en ny design på remskivorna har gjort det möjligt att minska spänningen i den främre hjälpdrevremmen utan att orsaka de problem som normalt är förknippade med låg spänning i drivremmar, som ökat slitage på remmen eller på generatorns kullager, samt ökade bullernivåer.

Fördelen med förändringarna är tydlig: När remspänningen är lägre minskar friktionen i hela systemet och lägre friktion ger lägre bränsleförbrukning.

Förbättrad Duratorq TDCi-motorteknik

Ford Duratorq TDCi-motorn på 1,6 liter har försetts med nya insprutare, insugssystemet har ändrats och avgassystemet har försetts med en syresensor. Motorhanteringssystemet har omkalibrerats och ett dieselpartikelfilter (cDPF, coated Diesel Particulate Filter) har tillförts. Inga tillsatser krävs för filtreringsprocessen.

Utväxlingslägena i den 5-växlade manuella Ford Durashift-växellådan har förändrats och är nu längre för 3:ans, 4:ans och 5:ans växlar. Det ger lägre varvtal och lägre bullernivåer.

Nya Ford Eco Mode

I nya Focus ECONetic har även fokus på den mänskliga faktorn förstärkts.

Förarna av nya Ford Focus ECONetic kommer inte bara att dra nytta av ny teknisk maskinvara som bidrar till minskad bränsleförbrukning, utan även av användningen av smart, förarfokuserad mjukvara.

”Hos Ford har vi lång erfarenhet av tekniker för eko-körning som används för att erhålla en så effektiv bränsleförbrukning som möjligt,” förklarar dr Seibert. ”Det nya Ford Eco Modesystemet är ett nytt mjukvaruprogram som integrerats i instrumentpanelen för att ge föraren användbara och realistiska råd för miljövänlig körning.”

I det här systemet övervakas viktiga parametrar som är relevanta för optimal bränsleförbrukning och som aktivt kan påverkas genom ett förändrat körbeteende. Dessa parametrar omfattar växling, planering (att köra så konsekvent och mjukt som möjligt) och motorvägskörning (körning med den mest effektiva hastigheten på motor- och landsvägar). Dessutom beaktas andelen korta körningar med kall motor av systemet.

Utifrån denna övervakningsprocess genererar Ford Eco Mode en förarprofil med ett poängschema för körparametrarna, samtidigt som det ger information om hur bränsleekonomin kan förbättras över tiden. Denna kontinuerliga process kan omvandlas till råd för föraren som kan bidra till att fordonstekniken utnyttjas maximalt.

”Ford Eco Mode hjälper dig att bli en miljövänlig bilförare,” säger dr Seibert. ”Vi är imponerade av den positiva respons systemet fått av kunderna i tidiga tester. Kunderna har berättat att de aktivt uppskattat att utforska ett nytt och mycket modernt område: Sänkt bränsleförbrukning!”

Ford ECONetic-upplevelsen

Den nya teknik som finns i andra generationens Ford Focus ECONetic kompletterar och tillför mer till den ursprungliga modellens bränslebesparande egenskaper.

Aerodynamiken har förbättrats tack vare att Focus ECONetic har sänkts med 10 mm i fronten och 8 mm bak, samtidigt som den nedre grillens yttre del försetts med blindplåtar på insidan, vilket bidrar till bilens gynnsamma motståndskoefficient på 0,31. Bilen utnyttjar den senaste generationens Michelin Energy Saver-däck (195/65R15) till fullo för att minska motståndet.

En ytterligare åtgärd som minskar friktionen är användningen av växellådsolja med låg viskositet som utvecklats av Fords partner BP. Fördelarna med oljan för Focus ECONetic visade sig direkt och därför har Ford beslutat att använda den som standardolja för alla företagets passagerarbilar inom C- och CD-segmenten. Detta gäller bilar med manuell växellåda och dualmass-svänhjul.

Den minskade energiförbrukningen kombineras med effektiviteten hos Focus elektrohydrauliska EHPAS-styrssystem och visar att även små förändringar ibland kan ge en stor vinst. När den elektriska servopumpens tomgångsprestanda omkalibrerades, minskades energiförbrukningen tillräckligt mycket för att bränsleförbrukningen skulle sjunka tydligt.

2010 års modell av Focus ECONetic med automatiskt start/stopp-system kommer att säljas i en 5-dörrarsmodell på utvalda europeiska marknader från början av 2010.

Det mångsidiga alternativet: Nya Focus ECONetic – 104 g/km

För att erbjuda ännu större mångsidighet även för kostnadsmedvetna ECONetic-kunder på många marknader som passar lokala skatteregler, lanserar Ford även fler 5-dörrarsversioner och kombimodeller av nya Focus ECONetic utan det integrerade automatiska start/stopp-systemet.

Dessa versioner, som erbjuds med Fords 1,6-liters Duratorq TDCi-motor med dieselpartikelfilter (cDPF) som standard i modeller med både 90 hk och 109 hk, samt som 5-dörrars- eller kombimodell, innehåller all den senaste Focus ECONetic-tekniken, med undantag för start/stopp-funktionen.

Även utan Fords automatiska start/stopp-system är de genomsnittliga CO₂-emissionerna låga på 104 g/km och den genomsnittliga bränsleförbrukningen är bara 4,0 l/100 km*.

”Redan då Ford inledde sitt ECONetic-program stod det klart att kunderna skulle erbjudas prisvärd miljövänlig teknik samt att programmet skulle bana väg för den teknik som senare eventuellt skulle integreras i kärnprogrammen”, sammanfattar dr Seibert. ”Med sin nya breda konfiguration ger nya Focus ECONetic precis det som behövs: mångsidighet, den

senaste tekniken och – oavsett version – mycket goda resultat för CO₂-emissioner och bränsleekonomi. Nu är det upp till kunden att välja och det är alltid ett grönt val.”

**Obs! Uppgifter om bränsleförbrukning bygger på EU:s bränsleekonomidirektiv*

EU 80/1268/EEC och kan skilja sig från siffror som bygger på andra beräkningsgrunder i övriga delar av världen. Uppgifterna avser 5-dörrars Focus.

Nya Ford Focus ECONetic			
Version	Focus ECONetic med Fords automatiska start/stopp-system (5-dörrarsmodell)	Focus ECONetic (5-dörrars- eller kombimodell)	Focus ECONetic (5-dörrars- eller kombimodell)
Maxeffekt (hk/kW)	109 / 80	109 / 80	90 / 66
Max vridmoment (Nm)	240	240	215
CO ₂ -emission (g/km)	99	104	104
Bränsleförbrukning* (l/100 km)			
Stadsmiljö	4,5	5,0	5,0
Landsväg	3,4	3,4	3,4
Blandad	3,8	4,0	4,0
Toppfart km/h (mph)	191 (119)	191 (119)	182 (113)
* Alla CO ₂ -värden i g/km och bränsleförbrukningsvärden är hämtade från vederbörligen godkända tester i enlighet med EU-direktiv 93/116/EG. Bränsleförbrukningsvärdena har tagits fram i enlighet med EU-direktivet 80/1268/EEC och kan därmed skilja sig från siffror som bygger på andra beräkningsgrunder i övriga delar av världen.			

Obs! Denna information utgår från preliminära specifikationer och var korrekt vid tryckningstillfället. Ford har dock som policy att ständigt utveckla och förbättra sina produkter. Vi förbehåller oss rätten att när som helst ändra dessa uppgifter.

###

Fords pressreleaser och högupplösta bilder finns att tillgå på Ford Motor Companys webbplats för media (<http://media.ford.com>).

SMÅ UNDER – KA OCH FIESTA ÖKAR FORDS FÖRSÄLJNING OCH EFTERFRÅGAN I ETT TUFFT KLIMAT

- **Fiesta är Europas näst bäst säljande bil och Fords bästsäljare på de 19 europeiska marknaderna**
- **Särpräglade, eleganta stylingtillbehör till Ka och Fiesta i Fords Individual-program**
- **Fiesta tävlar i WRC 2011**

Trots de mycket svåra ekonomiska förhållandena under 2009 har Ford Europa utökat sin marknadsandel under året tack vare kundtillströmningen till företagets senaste småbilar, nya Ford Ka och Fiesta.

Positiva rapporter i media, flera branschutmärkelser och priser från biltidskrifter, snabb teknisk utveckling och skrotningspremier i viktiga områden i Europa har bidragit till att göra de två nya modellerna så framgångsrika.

”Resultaten visar att Ford lanserade rätt bilar vid rätt tillfälle eftersom många kunder valt mindre fordon på grund av de rådande ekonomiska förhållandena,” säger Ingvar Sviggum, chef för marknadsföring, försäljning och service hos Ford Europa. ”Dessutom har skrotningspremierna på många europeiska marknader gjort det möjligt för många som kanske aldrig ägt en bil tidigare att ta steget och nya Ka och Fiesta har visat sig vara det perfekta valet.” Både Ka och Fiesta har de funktioner och egenskaper som man hittar hos stora bilar, mycket god bränsleekonomi och låga emissioner med många olika effektiva bensin- och dieselmotorer samt klassledande köregenskaper,” tillägger Sviggum. ”När dessa attribut kombineras med Fords omfattande återförsäljar- och servicenätverk i Europa samt med initiativ som anpassningsprogrammet Ford Individual där kunderna kan göra sina bilar ännu mer personliga, blir det tydligt varför Ka och Fiesta visat sig bli så framgångsrika under året.”

Fakta om Fiesta

Nya Ford Fiesta är den snabbast säljande modellen med detta namn någonsin
250 000 exemplar hade lämnat bandet bara nio månader efter lanseringen

Fiesta är Fords näst bäst säljande modell i Europa

Sedan den allra första Fiestan presenterades år 1976 har mer än sammanlagt 12 miljoner bilar sålts världen över.

Fiestas säljframgångar

Fiesta är Europas näst mest sålda bil och Fords bästsäljare på Euro 19-marknaderna. Efter halva 2009 hade nästan 300 000 Fiesta-bilar sålts i Europa sedan lanseringen under hösten 2008.

Nya Fiesta ECONetic transportbil

Från augusti har en ny Fiesta ECONetic transportbil tagits i produktion (säljs inte på den svenska marknaden). Fords mest ekonomiska Fiesta-transportbil har en bränsleförbrukning på bara 3,7 l/100 km* vid blandad körning. Den imponerande bränsleekonomin matchas av klassledande CO₂-utsläpp på 98 gram per kilometer, vilket gör Fiesta ECONetic till den bil inom segmentet och inom Fords europeiska modellprogram som har lägst CO₂-emissioner.

Uppgifter om bränsleförbrukning bygger på EU:s bränsleekonomidirektiv EU 80/1268/EEC och kan skilja sig från siffror som bygger på andra beräkningsgrunder i övriga delar av världen

Fiesta – global utveckling

Från januari 2009 tillverkas Fiesta både i Köln och i Fords anläggning i spanska Valencia. Fiesta-bilar från Köln exporteras nu till Sydafrika, Australien och Nya Zeeland.

I enlighet med företagets globala mål samt för att möta den globala efterfrågan, tillverkas Fiesta även i Nanjing där man gör 5-dörrarsmodeller och sedanmodeller. Kina blir också den första marknaden som får se Fiesta i en fyradörrars sedanversion. Nästa år kommer nya Fiesta även att tillverkas på Fords och Mazdas gemensamma fabrik i Thailand, Auto Alliance.

För den nordamerikanska marknaden kommer nya Fiesta att tillverkas på Fords fabrik i mexikanska Cuautitlán i två karossmodeller: En sportig halvkombi och en sedan. Nya Fiesta lanseras 2010 på den nordamerikanska marknaden.

Fiesta inom motorsporten

Från 2011 ersätts dagens VM-bilar av konceptet ”Super 2000”. Den nya WRC-rallybilen kommer att bygga på Ford Fiesta.

I maj presenterades dessutom en helt ny rallybil, Ford Fiesta R2. Den nya bilen kommer att ersätta den framgångsrika Fiesta ST Group N-modellen och har siktet inställt på den populära Fiesta Sport**Trophy**-serien och regionala rallymästerskap.

En produktionsbaserad Fiesta Rallycross-bil, som specialutrustats av det svenska teamet Olsbergs Motor Sport Evolution, deltog i tävlingen ”Pikes Peak” i Colorado. Fiestan, som kördes av tvåfaldige världsmästaren Marcus Grönholm, fick en andraplacing i den obegränsade klassen. Hans tid var den femte bästa av alla i Pikes Peak International Hill Climb i amerikanska Colorado Springs. Grönholm tog dessutom hem utmärkelsen ”Årets nykomling” för sin tid – 11 minuter och 28,963 sekunder – på den 20 kilometer långa sträckan uppför välkända Pikes Peak Highway med dess 156 kurvor.

22 utmärkelser för Fiesta inklusive det prestigefyllda RED DOT-priset för design

Priserna har ofta kommit från branschobservatörer och branschintressenter och många av de senaste priserna har Ford fått för sina innovationer och de har delats ut av designinstitutioner och förarorganisationer. Fiestas design har nyligen i Tyskland erhållit det prestigefyllda priset för internationell produktdesign från Red Dot, ett av världens största prisprogram för design.

Fler alternativ för drivlinan – Duratec och LPG som är godkända enligt utsläppskraven i Euro 5

Nu erbjuder Ford för första gången Fiesta-kunderna en Duratec-bensinmotor på 1,25 liter som uppfyller utsläppskraven i Euro 5. Från och med 1 januari 2011 kommer detta att vara ett lagstadgat krav för nya fordon. Tack vare introduktionen av denna motor i Fiesta-programmet ligger kunderna som väljer den mer än ett år före lagstiftningen.

För dem som vill ha alternativa bränslekällor finns nu en Fiesta som drivs med gasol (LPG). Kunder i Tyskland, Italien och Nederländerna, där den nödvändiga infrastrukturen finns, kan nu beställa denna Fiesta med alternativ drivkälla.

Splitterny teknik för mobil navigation är tillgänglig för Fiestas kunder

Nya Fiesta-modeller som beställs från och med nu kan dra fördel av Fords nya teknik för mobil navigation. Föraren kan använda en ”smartphone” – en mobiltelefon med operativsystemet Symbian Series 60 – för att få tillgång till funktionen för mobil satellitnavigation. I det system Ford har utvecklat för Fiesta finns Bluetooth®, röststyrningsfunktion och USB-anslutning som ansluter bilen till telefonen. Ljudet spelas upp via bilens högtalarsystem och köranvisningar visas på den övre delen av instrumentpanelen. När kunden beställer sin bil hos återförsäljaren markeras helt enkelt rutan ”mobil navigation” i beställningsformuläret.

Information om vilka mobiltelefoner som är kompatibla, samt information om vilka Ford-modeller systemet är tillgängligt för, finns på webbplatsen www.ford-mobile-connectivity.com

Fakta om Ka

Försäljningsframgången Ka

I juni 2009 sålde Ford 9 800 Ka-modeller, en ökning med 4 100 enheter från året innan. Ford har levererat över 51 300 enheter till sina kunder sedan modellen lanserades tidigare under 2009. Det är modellens bästa försäljningsresultat sedan 2003.

Cirka 60 procent av alla Ka-modeller som säljs har utrustningsvarianten Titanium, den högsta modellen.

Anpassning av Ka

Ka-utbudet omfattar tre särpräglade och eleganta modeller inom Individual-stylingprogrammet. Ka-modellerna med Individual-anpassning – Tattoo, Grand Prix och Digital – har redan sålt slut för 2009.

Ka – pristagare och trendsättare

Nya Ford Ka har erhållit många priser, däribland Trend Award 2009. Där fick den flest röster från läsarna av den tyska livsstilstidskriften *Joy*, som riktar sig till kvinnor. Andra nomineringar i kategorin var drinkar och konstverk.

TV-reklamen för Ford Ka som sänts i Europa sedan januari har väckt så stor uppmärksamhet bland Ka-entusiaster att Universal Records i samarbete med Ford i juli beslutade att släppa det exklusiva musikspåret som komponerats för TV-kampanjen. Låten är den första från ”The Tease featuring Megan Wyler” och den efterfrågan som skapats visar i vilken omfattning Ka-relaterat material engagerar webbanvändarna.

Fiesta har även ett program med särpräglade stylingalternativ inom Individual-programmet. Här finns bland annat interiörer av exklusivt läder som kompletteras av exteriördetaljer för 3-dörrarsmodellerna i serierna Sport och Titanium. Även utan Individual-stylingen har nästan hälften, 45 procent, av Fiesta-kunderna beställt de mest exklusiva Titanium-modellerna.

Ford Ka och Fiesta har visat sig vara tilltalande alternativ för småbilsägaren. Ford-märkets historia, i kombination med den hyllade designen, ger kunderna småbilar som är roliga att köra i exklusiv förpackning. De har de lägsta CO₂-emissionerna och den lägsta bränsleförbrukningen i Fords modellprogram, men motsvarar Fords större bilar vad gäller körkvalitet. Den omfattande utrustningen och de många tekniskt avancerade alternativen ger nya kunder mycket värde för pengarna. Högt andrahandsvärde och låga försäkringspremier bidrar till att göra Ka och Fiesta populära.

”Vi märker av de positiva effekterna av nationella skrotningspremier över hela Europa, men med tanke på den svaga marknaden är det mycket viktigt att dessa program förlängs och utökas tills den underliggande efterfrågan på nya fordon har återhämtat sig.” Detta uttalande kom nyligen från Ingvar Sviggum, chef för marknadsföring, försäljning och service, Ford Europa. ”Med tanke på det rådande ekonomiska klimatet är detta ett bra tillfälle att ha lanserat inte bara en utan två mindre, bränslesnåla bilar som Fiesta och nya Ka.”

På Frankfurtmässan kommer flera olika Ka- och Fiesta-modeller att visas. Bland Ka-modellerna finns Grand Prix och Digital med stylingdetaljer från Individual-programmet. Fords Fiesta-serie omfattar Fiesta EConetic, samt modeller som är utrustade med den nya funktionen för mobil navigation.

En 3-dörrarsmodell av Fiesta med karosfärgen Hot Magenta kommer att ha interiördetaljer från Individual-programmet och en ny 1,25-liters Duratec-motor som uppfyller kraven i Euro 5.

###

EURO 5-MOTORER I HELA FORDS MODELLPROGRAM

- Motorerna som uppfyller utsläppsgränserna i Euro 5 finns nu i allt från små till stora och lyxiga Ford-modeller
- 14 nya kombinationer av fordon/motor uppfyller utsläppsgränserna i Euro 5
- Full tillgänglighet från september 2009

Ford Europa kommer inom kort att erbjuda ett stort utbud av motorer som uppfyller framtida utsläppskrav i Euro 5. Dessa motorer kommer att finnas i hela modellprogrammet, från småbilar till stora lyxmodeller.

Från augusti 2009 kommer totalt åtta kombinationer av bil/motor med manuell växellåda för personbilsserierna Fiesta, Focus, Focus, och C-MAX att uppfylla kraven. I september följer sedan motorer som uppfyller utsläppsgränserna i Euro 5 för serierna Focus Coupé-Cabriolet, Ford Mondeo, S-MAX och Galaxy.

Hela utbudet av personbilar som uppfyller utsläppsgränserna i Euro 5 är:

Augusti 2009:	Bränsletyp	Ccm	Effekt	CO₂ g/km
Fiesta 3-/5-dörrars				
1,25 l Duratec	Bensin	1242	60 hk	127
1,25 l Duratec	Bensin	1242	82 hk	133
Focus, 3-/4-/5-dörrars, kombi				
1,6 l Duratec	Bensin	1596	100 hk	159
2,0 l Duratec	Bensin	1999	145 hk	169
1,6 l Duratorq TDCi med cDPF*	Diesel	1560	90 hk	119
1,6 l Duratorq TDCi med cDPF*	Diesel	1560	109 hk	119
C-MAX, kompakt MAV				
1,6 l Duratec	Bensin	1596	100 hk	164
2,0 l Duratec	Bensin	1999	145 hk	171

*gäller ej EConetic-versioner

September 2009:	Bränsletyp	Ccm	Effekt	CO₂ g/km
Focus Coupé-Cabriolet				
1,6 l Duratec	Bensin	1596	100 hk	169
2,0 l Duratec	Bensin	1999	145 hk	179
Mondeo, 4-/5-dörrars, kombi				
2,0 l Duratec	Bensin	1999	145 hk	184
S-MAX, sport-MAV				
2,0 l Duratec	Bensin	1999	145 hk	189
Galaxy, kompakt MAV				
2,0 l Duratec	Bensin	1999	145 hk	189

Vid sidan av dessa personbilar uppfyller Fords nya Transit ECONetic-modell (2,2-liters Duratorq TDCi, 115 hk och genomsnittliga CO₂-emissioner på 189 g/km) också kraven i Euro 5 när cDPF-tillbehöret monterats (belagt dieselpartikelfilter).

Alla dessa kombinationer av fordon/drivlina kommer att tillverkas så att de uppfyller de utsläppsgränser som gäller för nyregistrerade fordon från och med den 1 januari 2011.

Graham Hoare, chef för utvecklingen av drivlinor hos Ford Europa säger: ”Denna tidiga anpassning av vårt motorutbud ger våra kunder chansen att redan nu köpa ett fordon som inte bara uppfyller 2011 års krav mer än ett år i förväg, utan dessutom kan komma att ge dem skattemässiga fördelar i framtiden.”

###

Fords pressreleaser och högupplösta bilder finns att tillgå på Ford Motor Companys webbplats för media (<http://media.ford.com>).

FORD FÖRLÄNGER SITT DELTAGANDE I WRC GENOM ETT NYTT TVÅÅRIGT AVTAL MED M-SPORT

- **Ford Europa kommer att fortsätta driva sitt framgångsrika WRC-program under 2010 och 2011**
- **Samarbetet med M-Sport fortsätter tillsammans med stöd från BP och Abu Dhabi**
- **Som förare fortsätter Mikko Hirvonen/Jarmo Lehtinen och Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila**

Ford Europa har bekräftat att man kommer att fortsätta tävla i FIA World Rally Championship under de kommande två säsongerna. Tillsammans med långvariga partnern M-Sport kommer Ford att fortsätta driva sitt framgångsrika WRC-program under 2010 och 2011.

Rekordbilen Ford Focus RS World Rally Car, som erhöll märkestiteln både 2006 och 2007, kommer att tävla igen under nästa säsong. Under 2011 kommer teamet att övergå till nya Ford Fiesta S2000, som bygger på den framgångsrika Fiesta-produktionsmodellen som är en av Europas bästsäljande bilar.

Teamet behåller de nuvarande förarna Mikko Hirvonen/Jarmo Lehtinen och Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila. BP och Abu Dhabi kommer också att fortsätta stödja programmet.

Ford har haft mångåriga framgångar inom rallysporten. Med över 70 vinster i WRC och rekordpoäng är Ford ett av de mest framgångsrika teamen inom sporten.

Ford Europas VD och koncernchef John Fleming framhöll den starka viljan att fortsätta som finns hos båda parter: ”Vi har fört ett nära samarbete med Malcolm och M-Sport för att nå dit där vi befinner oss nu och dagens tillkännagivande är viktigt eftersom det visar på vårt gemensamma engagemang i att bevara Fords framträdande globala position inom motorsporten. Det förnyade engagemanget bygger på den fina relation vi har med Malcolm och hans team.”

”WRC-motorsporten är den tuffaste tävlingen för standardbilar och vi är mycket glada över att kunna fortsätta delta. Jag anser att våra framgångar i WRC och andra grenar inom motorsporten gör att Fords medarbetare kan vara stolta över företaget de arbetar hos. Jag hoppas att de kommer att vara lika stolta som jag när de ser Fords bilar på prisvallar över hela världen under de kommande åren,” tillägger han.

Ian Slater, Ford Europas chef för kommunikation och Public Affairs, säger: ”Alla hos Ford är stolta över vår långa tradition inom motorsporten och över framgångarna inom WRC, framför allt våra VM-titlar från 2006 och 2007. Detta nya åtagande tillsammans med Malcolm i WRC visar att vi är sugna på mer framgång.”

”På samma sätt som World Rally Championship är viktigt för Ford, förstår vi också hur viktigt Fords fortsatta deltagande är för WRC. Alla arbetar hårt för att göra de internationella rallytävlingarna mer tilltalande för tillverkare, media och publik, och vi är övertygade om att detta kommer att öka fördelarna för Ford och locka fler konkurrenter under de kommande åren,” tillägger han.

Gerard Quinn, motorsportansvarig hos Ford Europa, kommenterar: ”Fords deltagande i WRC syftar till att visa vad våra produktionsmodeller går för och till att tydligt visa allmänheten var vi står i en mycket konkurrensutsatt miljö. WRC är en global utställningshall och vårt fortsatta deltagande i tävlingen är inte bara till fördel för Ford, utan även för hela sporten.

”WRC har utvecklats mycket under den senaste tiden. Det gäller framför allt sänkningar av deltagarkostnaderna samt införandet av nya långsiktiga tekniska regler som ger tillverkarna den stabilitet de efterfrågar. Vi anser att tävlingen med hjälp av dessa förändringar, kommer att dra nytta av större global exponering i media genom att den växer sig allt starkare, vilket kommer att leda till att andra tillverkare följer i våra fotspår under de kommande två åren,” säger Quinn.

VD för M-Sport och teamchef, Malcolm Wilson, instämmer: ”Jag är mycket glad över att vårt samarbete med Ford fortsätter. Detta visar vilket förtroende Ford har för M-Sport och den vikt Ford lägger vid WRC.

”Vi har unga, dynamiska förare som får allt mer erfarenhet och mognar. Focus RS WRC har gång efter gång visat sin hastighet, styrka och tillförlitlighet och vi har allt vi behöver i

Dovenby Hall för att tillsammans med Fort utveckla Fiesta S2000 till en bil som klarar att möta rivalerna under 2011. Vi deltar inte i WRC bara för att det är roligt. Vi deltar för att stå på prisballen och vi gör allt vi kan för att vinna.

”Under 2010 och 2011 räknar vi med att Fords närvaro inom WRC kommer att vara oförändrad. Både vad gäller de officiella teamen och via våra kunder,” tillägger Wilson.

###

FORD INDIVIDUAL-PROGRAMMET KOMPLETTERAR KUNDERNAS ÖNSKEMÅL OM EXKLUSIVARE MODELLER

- **Fler än 45 000 kunder har valt ”Ford Individual”**
- **Fords program för personlig anpassning av fordonen är tillgängligt inom alla segment**
- **Hantverkskunnande på högsta nivå**
- **Många alternativ för exteriör- och interiörstyling som kompletterar de populära exklusiva modellerna**
- **Alla modeller som kan fås med Individual-styling visas vid motormässan i Frankfurt**

Över 45 000 Ford-ägare har valt stylingpaket från anpassningsprogrammet ”Ford Individual” sedan lanseringen 2007 och det har blivit populärt bland det ökande antal kunder som köper Fords exklusivare modeller.

”Vi ser att allt fler kunder väljer de exklusivare modellerna i vårt senaste program och sedan är intresserade av stylingalternativ som gör det möjligt för dem att anpassa sina fordon ytterligare,” säger Bernhard Mattes, chef för kundserviceavdelningen hos Ford Europa. ”Exempelvis väljer fler än 40 procent av alla Fiesta-kunder versionerna Ghia eller Titanium, jämfört med bara tre procent för den tidigare modellen. Detta visar tydligt att många kunder som väljer småbilar inte vill ge avkall på stil, funktion och utrustning och det är här som Ford Individual kommer in i bilden.”

Sedan 2007 har Ford Europa erbjudit många olika stylingalternativ inom ramarna för ”Ford Individual”-programmet. Kunderna kan bland annat välja bland skraddarsydd interiör- och exteriörfunktioner, inklusive eleganta skinnklädslar, specialfärgade diffuseralternativ och fälgar med speciallackering. ”Ford Individual”-programmet erbjuds för närvarande kunder som beställer sju olika modeller ur Fords prisbelönte personbilsutbud.

Programmet erbjöds först för S-MAX och sedan för Galaxy och Mondeo. Det breddades sedan snabbt till nya Ka och Fiesta, följt av Focus och Kuga i mars 2009.

Ett litet specialteam inom Fords europeiska designgrupp skapar och skräddarsyr Ford Individual-paketet specifikt för de sju modeller som ingår i programmet. Dessutom erbjuder Fords kundserviceavdelning många praktiska och sportiga tillbehör för samtliga personbilar i Fords utbud.

”Det har alltid varit viktigt för våra kunder att kunna anpassa sina bilar. Det gäller framför allt önskemål om särskilda funktioner,” säger Mattes. ”Men det handlar inte bara om dragkrokar, spoilers och golvmattor av gummi. I linje med de allmänna trenderna vet vi att efterfrågan på verkligt lyxiga anpassningsalternativ ökar – och det gäller inte bara för stora och dyra bilar, utan för hela vårt modellprogram.”

Inom ”Ford Individual” vänder sig dessa designteman till olika grupper: Lyx eller Livsstil. Inom lyxkategorin hittar vi designteman som ”Classic” och ”Modern Techno”, medan livsstilsgruppen omfattar ”Style”, ”Fun” och ”Fashion”.

Ford Individual – uppfyller kundernas önskemål om exklusiva modeller

I tillägg till det stora antal Fiesta-kunder som väljer de exklusiva modellerna, köper en tredjedel av alla Focus-kunder de lyxigaste versionerna Ghia och Titanium. För Mondeo har antalet beställningar på mer exklusiva modeller, däribland Titanium X, landat på 55 procent medan det nått mer än 60 procent för S-MAX.

Hittills har fler än 45 000 kunder valt ett ”Ford Individual”-paket. Tack vare den ökande efterfrågan på läderklädselar ligger tillverkningen nära maximal kapacitet. Efterfrågan på stylingpaket för exteriören och karosspaket samt aluminiumfälgar i specialutförande och multimediasystem är också hög.

”Färre kunder kan räknas till de traditionella kategorierna av personer som köper småbilar, kompaktd modeller, bilar i mellanklassen eller lyxbilar,” säger Laura Blossfeld-Smith från Ford Europas team för anpassning av bilar. ”Förutom att uppfylla baskrav, som utrymme, spelar i dagens läge även fordonets karaktär en mycket viktig roll när kunden ska köpa en ny bil.”

Anpassningen av Mondeo, S-MAX och Galaxy (som byggs vid Fords anläggning i Genk i Belgien), Fiesta (Köln, Tyskland) samt Focus och Kuga (Saarlouis, Tyskland), utförs vid särskilda anpassningscentra som byggts upp vid respektive anläggning. Ändringarna utförs av specialutbildad personal och kvaliteten övervakas noga. För nya Ford Ka har implementeringen av "Ford Individual"-funktionerna integrerats som en del av den normala monteringsprocessen.

###