

FORD OP HET SALON VAN FRANKFURT 2009

Index	
HET STIJLVOLLE EN VEELZIJDIGE GLOEDNIEUWE FORD C-MAX-GAMMA	Blz 2
NIEUWE UITERST EFFICIËNTE 4-CILINDER FORD ECOBOOST MOTORFAMILIE IN PREMIÈRE OP SALON VAN FRANKFURT	Blz 9
FORD FOCUS BEV PROTOTYPE – E-MOBILITY ZONDER RUIMTEVERLIES	Blz 15
ZUINIGE NIEUWE FORD FOCUS ECONETIC MAAKT GEBRUIK VAN AUTO-START-STOP OM SLECHTS 99G/KM CO2 UIT TE STOTEN EN 3,8L/100KM BRANDSTOF TE VERBRUIKEN	Blz 18
KLEINE MIRAKELS – KA EN FIESTA GEVEN VERKOOPCIJFERS EN KLANTENVRAAG FORD EEN BOOST IN MOEILJK KLIMAAT	Blz 26
FORD BREIDT EURO 5-MOTOREN UIT IN HET HELE GAMMA	Blz 32
FORD VERLENGT WRC-DEELNAME DOOR NIEUWE TWEEJARIGE OVEREENKOMST MET M-SPORT	Blz 34
FORD INDIVIDUAL-PROGRAMMA SPEELT IN OP KLANTENVRAAG NAAR HOGERE MODELUITVOERINGEN	Blz 37

“2009 is een jaar vol grote uitdagingen voor de hele Europese auto-industrie. Maar uitdagingen creëren ook uitstekende kansen. Ford Europa is er dit jaar tot nu toe in geslaagd zijn marktaandeel te verhogen en zijn positie als Europa’s tweede best verkopende merk te versterken. We zijn daarin geslaagd door onze klanten de opwindende nieuwe producten te bieden die ze willen, zoals de nieuwe Ford Fiesta, Ford Ka en Focus RS.

Hier in Frankfurt bouwen we voort op ons sterke productgamma met de lancering van de nieuwe Ford C-MAX reeks, en onze nieuwe EcoBoost viercilinder turbomotoren met directe injectie. Bovendien tonen we ook de nieuwste ontwikkelingen in onze plannen voor door batterijen aangedreven voertuigen.

**John Fleming, Voorzitter & CEO, Ford Europa
september 2009**

HET STIJLVOLLE EN VEELZIJDIGE GLOEDNIEUWE FORD C-MAX-GAMMA

- **Spannend, gloednieuw C-MAX-gamma met twee modellen in wereldwijde première op Autosalon van Frankfurt**
- **Nieuwe C-MAX is het eerste product op het nieuwe wereldwijde C-segment platform van Ford**
- **Kenmerkende nieuwe designs tonen hoe compacte multi-activity vehicles (MAV) stijlvol en aantrekkelijk kunnen zijn**
- **Grand C-MAX met 7 zitplaatsen voegt extra ruimte en flexibiliteit toe aan het C-MAX-gamma, met twee schuifdeuren en innovatieve zetelconcepten**
- **Model met 5 zetels combineert een slanker, sportiever design met traditionele goede C-MAX-eigenschappen als ruimte en gebruiksvriendelijkheid**
- **Tot de aandrijvingsopties behoren de nieuwe efficiënte Ford EcoBoost-benzinemotoren met lage CO₂-uitstoot**
- **Nieuwe technologieën voor Ford Europa zijn onder meer semiautomatisch parallel parkeersysteem, dodehoekmonitor en elektrisch bedienbare achterklep**
- **Beide modellen beschikbaar op belangrijkste Europese markten tegen eind 2010**
- **Lancering Grand C-MAX in Noord-Amerika bevestigd voor eind 2011**

Een volledig nieuw Ford C-MAX-gamma met twee nieuwe modellen gaat dit jaar in première op het Salon van Frankfurt. De spannende nieuwe C-MAX-familie voegt nieuwe dimensies van stijl en aantrekkelijkheid toe aan het segment van de compacte multi-activity vehicles (MAV), met een gedurfde en dynamische nieuwe look die in het verlengde ligt van de veelgeprezen 'kinetic design'-taal van Ford.

Voor het eerst zullen de MAV-klanten van Ford de keuze hebben tussen een C-MAX met 5 zitplaatsen en de nieuwe Grand C-MAX met 7 zitplaatsen, die uitgerust is met twee schuifdeuren en een innovatief zeteldesign, wat een zee aan ruimte en uitstekende flexibiliteit biedt.

In het nieuwe Ford C-MAX-gamma wordt een aantal geavanceerde nieuwe technologieën geïntroduceerd in de compacte MAV-klasse die gericht is op comfort, veiligheid en duurzaamheid. Enkele voorbeelden zijn de nieuwe en krachtige, en tegelijk erg zuinige Ford EcoBoost-benzinemotoren met lage CO₂-uitstoot.

De nieuwe C-MAX-modellen zijn ook de eerste producten die gelanceerd worden op basis van het nieuwe, wereldwijde C-segment voertuigplatform van Ford, en zijn in preproductievorm te bekijken in Frankfurt, voordat de Europese verkoop van start gaat tegen eind 2010.

Verder bevestigt Ford nog dat het Grand C-MAX-model ook zal worden geïntroduceerd in Noord-Amerika rond eind 2011. Daarmee vervoegt hij de nieuwe Fiesta, de Transit Connect Van en de nieuwe generatie Ford Focus als één van de zes in Europa ontworpen modellen die het bedrijf had aangekondigd als onderdeel van zijn 'One Ford'-strategie.

“In navolging van de overweldigende populariteit van het duo S-MAX en Galaxy, zijn we van plan die lijn door te trekken naar de compacte MAV-klanten met ons nieuwe uitgebreide C-MAX-gamma,” zei John Fleming, Voorzitter & CEO van Ford Europa. “De ruime Grand C-MAX met zeven zitplaatsen is een volledig nieuw model voor ons. In combinatie met het sportieve model met vijf zitplaatsen kunnen we daarmee een unieke keuze uit twee dynamische en erg handige familievoertuigen aanbieden.

“Het belang van de nieuwe C-MAX-modellen kan niet worden onderschat, aangezien ze de komst aankondigen van bijna twee miljoen voertuigen per jaar in verschillende koetswerkversies, allemaal op basis van ons nieuwe wereldwijde C-segment platform,” voegde Fleming eraan toe.

Voorsmaakje van de nieuwe C-MAX

Expressief, dynamisch design

Het nieuwe Ford C-MAX-gamma toont aan dat compacte MAV's stijlvol en aantrekkelijk kunnen zijn en tegelijk veel ruimte en een uitstekende functionaliteit kunnen bieden.

“Net zoals de iosis MAX concept-car van 2009, geven de twee C-MAX-modellen het MAV-segment een meer gevoelsmatig, dynamisch design mee,” vertelt Martin Smith, Executive Design Director van Ford Europa. “Wij zijn ervan overtuigd dat we twee unieke voertuigen hebben gecreëerd die klanten zullen kiezen omwille van hun look en rijeigenschappen, en niet enkel omdat ze praktisch en veelzijdig zijn.”

Het gedurfde exterieur- en interieurdesign zijn gecreëerd door middel van de nieuwste evolutie van de ‘kinetic design’-vormtaal van Ford, waarbij is voortgebouwd op de thema’s die tijdens recente productlanceringen zijn ingezet, zoals de gigantisch succesvolle Fiesta-, Kuga- en Mondeo-gamma’s.

Tot de opvallende ‘kinetic design’-elementen die zijn toegepast op de nieuwe modellen, behoren de dynamische oplopende taillelijn, volle gesculpteerde oppervlakken, gedurfde wielkasten, sterke atletische schouders ondersteund door een geprononceerde terugspringende lijn en de kenmerkende omhoog springende raamlijn bij de C-stijl.

Het design aan de voorzijde is voorzien van de kenmerkende trapeziumvormige onderste radiatorrooster van Ford – met een speciale ‘piano black’-afwerking op de voertuigen op het Salon van Frankfurt – in combinatie met de opvallende nieuwe koplampvormgeving, die al te zien was op de iosis Max concept-car.

Twee uiteenlopende karakters

De C-MAX en Grand C-MAX zijn bewust ontworpen met twee uiteenlopende karakters, die de verschillende prioriteiten van de typische klanten voor elk model weerspiegelen.

De C-MAX met 5 zitplaatsen vertrekt van het normale MAV-concept door een sportiever gevoel te geven samen met de look van een stijlvolle passagierswagen. Hij is voorzien van een coupéachtige, naar achter toe aflopende golvende daklijn, maar behoudt tegelijkertijd de gevestigde goede C-MAX-eigenschappen zoals ruimte en gebruiksvriendelijkheid.

Zijn raamlijn, die sterk omhoog springt achter de C-stijl, volgt de gedurfde vorm van de Fiesta en Kuga. Achteraan zijn in het achterklepdesign sporen te herkennen van de grotere S-MAX, met zijn sportievere vormgeving van de achterraut.

De Grand C-MAX met 7 zitplaatsen is al even dynamisch van karakter, maar heeft een functioneler uiterlijk dat de extra ruimte en veelzijdigheid die de wagen biedt, in de verf zet. Het model met 7 zitplaatsen heeft niet alleen een langere wielbasis, maar ook een hogere daklijn en dunnere stijlen die de zee aan ruimte en het uitstekende zicht in de cabine benadrukt.

De twee schuifdeuren zijn netjes geïntegreerd, waarbij de rail slim is verstopt onder de terugspringende schouderlijn van het voertuig. Het design van de grote achterklep zorgt voor een lage laadhoogte, terwijl de stijlvolle kruising tussen de achterlichten en de achterraut aan de verwantschap met de Galaxy, Fords grootste personenvervoerder, herinneren.

Stijlvol en modern interieur

In het nieuwe C-MAX interieur is dezelfde 'kinetic design'-filosofie als die voor het koetswerk toegepast, waardoor het dynamische en moderne karakter van het exterieur weerspiegeld wordt in de stijl van de cabine.

De belangrijkste designthema's zijn een evolutie van de thema's die werden ontwikkeld voor de nieuwste Fiesta: gespierde, expressieve vormen en erg gedurfde lijnen die zijn geïnspireerd door de verbluffende vormen van de iosis MAX concept-car.

Tot de belangrijkste designkenmerken horen het strakke, vleugelachtige gedeelte van het bovenste instrumentenpaneel (IP), dat zich uitstrekt naar de zijkanten van het interieur. Een dramatische 'stierhoornachtige' vorm golft naar beneden vanaf het onderste IP, waardoor de vloeiende lijn vanaf het IP naar de middenconsole toe wordt benadrukt.

De cockpit – die de twee C-MAX-modellen gemeen hebben – biedt een gecontroleerde, verhoogde rijpositie met hoog gemonteerde versnellingspook en middenconsole.

Het centrale bedieningsgedeelte is gebaseerd op de alom geprezen lay-out in de nieuwe Fiesta. In de goedkopere modellen wordt hetzelfde ergonomische bedieningsdesign toegepast als de Fiesta, terwijl de duurdere modellen gebruik maken van de nieuwe generatie Sony head units met een blinkend zwarte afwerking.

Zorgvuldig ontworpen opbergplaatsen zijn verspreid over de hele cabine, waaronder ruime opbergvakken in het portier, een groot handschoenkastje, en extra compartimenten en bekerhouders in de middenconsole.

Ingenieuze lay-out met 7 zitplaatsen

De nieuwe Grand C-MAX met 7 zitplaatsen biedt tot zeven passagiers een ruime plaats binnen compacte exterieurafmetingen, met het extra comfort dat de achterste schuifdeuren aan beide kanten van de wagen bieden. Ideaal voor ouders die jonge kinderen in hun kinderzitjes zetten, of voor gemakkelijk in- en uitstappen in smalle parkeerplaatsen.

Om de veelzijdigheid van de lay-out van de 7 zitplaatsen maximaal te benutten, hebben Ford ingenieurs een ingenieus nieuw neerklapmechanisme ontwikkeld voor de drie zetels op de tweede rij. Met dit mechanisme kan de middelste zetel snel en eenvoudig onder een van de twee buitenste zetels worden geschoven, waardoor er een handige wandelruimte tussenin ontstaat.

Hierdoor kunnen passagiers naar de derde rij gaan zonder hinder voor de twee buitenste zetels, wat vooral van pas komt wanneer die plaatsen worden bezet door kinderzitjes of verhoogkussens. Eigenaars hebben dus de optie om de handige 2+2+2 lay-out te gebruiken, of te kiezen voor de volledige zevensitscapaciteit wanneer nodig.

De zetels op de tweede en derde rij zijn slim bedacht zodat er een vlakke laadvloer ontstaat wanneer ze worden neergeklapt, ongeacht het aantal zetels er wel nog worden gebruikt. Alle neerklapmechanismen zijn zo ontworpen dat ze met maar één hand bediend kunnen worden.

De C-MAX met 5 zetels behoudt de populaire zitplaatsconfiguratie van het huidige model met drie individuele 40/20/40 neerklapbare zetels, en het optionele Comfort Seat-systeem waarmee de buitenste zetels diagonaal achterwaarts en naar binnen toe kunnen schuiven om een luxueuze 2+2 lay-out te creëren.

Duurzame prestaties

Met het C-MAX-gamma wordt een aantal geavanceerde nieuwe voertuig- en aandrijvingstechnologieën geïntroduceerd in de compacte MAV-klasse om het comfort, de veiligheid en de duurzaamheid te verhogen.

Bovenop de verbeterde versies van de alom geprezen Ford TDCi-dieselmotoren, zal het nieuwe C-MAX-gamma ook verkrijgbaar zijn met een reeks benzinemotoren. Eén daarvan is de eerste toepassing van de nieuwe 1,6-liter Ford EcoBoost 4-cilindermotor, die zal worden gebouwd in de Bridgend-fabriek van Ford in Wales.

De nieuwe wereldwijde familie Ford EcoBoost 4-cilindermotoren is ontwikkeld door Ford aandrijvingsingenieurs in Europa, en wordt stelselmatig geïntroduceerd in het Europese productgamma vanaf 2010. EcoBoost koppelt turbodruk aan directe injectietechnologie om tot een brandstofverbruik en CO₂-uitstoot te komen die 20 procent lager liggen dan conventionele benzinemotoren met een grotere cilinderinhoud en een vergelijkbaar vermogen.

Ford EcoBoost-technologie zal betaalbaarder zijn dan vergelijkbare hybride- of dieselmotoren, en is gebaseerd op kennis van bestaande benzinemotoren om klanten een manier te bieden het brandstofverbruik en de uitstoot aanzienlijk te verlagen zonder in te boeten aan rijprestaties.

De combinatie van directe brandstofinjectie, geavanceerde turbodruk en variabele kleppentiming zorgt voor een veel efficiënter verbrandingsproces. Daardoor is de Ford EcoBoost-technologie in staat het hoge koppel aan lage toeren en de pittige prestaties van een motor met grote cilinderinhoud te leveren, maar met de omvang, het gewicht en het verbruik van een veel kleinere motor.

De nieuwe C-MAX zal in optie ook verkrijgbaar zijn met de nieuwste efficiënte PowerShift automatische transmissie van Ford met zes versnellingen en dubbele ont koppeling, die steeds populairder blijkt te worden op het huidige model.

C-MAX-technologieën

De nieuwe technologieën die bij Ford Europa worden geïntroduceerd in het C-MAX-gamma, omvatten een reeks functies die de gebruiksvriendelijkheid en de veiligheid voor gezinnen zullen verhogen. Enkele voorbeelden van deze innovaties zijn het semiautomatisch parallel parkeersysteem, de dodehoekmonitor, waarschuwinglampjes voor de veiligheidsgordels van passagiers achterin en elektrisch bedienbare kindersloten en achterklep.

Meer details over deze functies en het volledige technische verhaal van de nieuwe C-MAX zullen dichterbij de lancering in 2010 worden vrijgegeven.

NIEUWE UITERST EFFICIËNTE 4-CILINDER FORD ECOBOOST MOTORFAMILIE IN PREMIÈRE OP SALON VAN FRANKFURT

- **Uiterst efficiënte familie Ford EcoBoost 4-cilinder benzinemotoren met lage CO₂-uitstoot van de volgende generatie onthuld op Salon van Frankfurt**
- **Brandstofverbruik en CO₂-uitstoot tot 20 procent lager in vergelijking met conventionele benzinemotoren**
- **Met Ford EcoBoost wordt minder meer – de prestaties van een motor met grote cilinderinhoud gekoppeld aan het verbruik van een veel kleinere motor**
- **Ford EcoBoost wereldwijde motorfamilie is uitgerust met directe benzine-injectie, turbodruk en variabele kleppentiming voor maximale verbrandingsefficiëntie**
- **De Europese toepassingen zullen aanvankelijk beperkt zijn tot twee 4-cilindermotoren met een inhoud van 1,6-en 2,0-liter, waarna later een geavanceerde motor met kleine cilinderinhoud zal worden gelanceerd**
- **De eerste productiemotoren zullen vanaf 2010 in Europa worden geïntroduceerd**

Ford Europa geeft nadere details vrij over zijn nieuwe generatie efficiënte Ford EcoBoost 4-cilinder benzinemotoren met lage CO₂-uitstoot op het Salon van Frankfurt, voordat deze in productie gaan in 2010.

De motoren zijn voorzien van directe benzine-injectie, turbo en dubbele variabele kleppentiming om het verbrandingsproces efficiënter te maken, wat leidt tot een lager brandstofverbruik en tot 20 procent minder CO₂-uitstoot in vergelijking met conventionele benzinemotoren met een vergelijkbaar vermogen.

“De nieuwe familie Ford EcoBoost 4-cilinder benzinemotoren die eraan komt in 2010, is een essentieel onderdeel van het wereldwijde 'Blueprint for Sustainability' van Ford Motor Company,” aldus John Fleming, Voorzitter & CEO, Ford Europa.

“Wij zijn ervan overtuigd dat deze motoren een echt aantrekkelijk alternatief voor diesel- of hybridemotoren zullen bieden voor klanten, dankzij het efficiënte brandstofverbruik en de lage eigendomskosten in combinatie met de pittige prestaties en het brede toerentalbereik die benzinemotoren zo populair hebben gemaakt bij veel bestuurders,” voegde Fleming eraan toe.

De eerste reeks Ford EcoBoost 4-cilindermotoren uit het Europese productgamma van het bedrijf, zal in 2010 worden gelanceerd en gebruik maken van de SCTi-benaming (sequential charge turbo injection) voor de productiemodellen. De beschikbare versies zullen de 1,6-liter motoren voor de nieuwe Ford C-MAX en de 2,0-liter motoren voor het gamma grote wagens zijn.

Een bijkomende geavanceerde Ford EcoBoost-motor met kleine cilinderinhoud zal later worden geïntroduceerd om de toepassingsmogelijkheden in het gamma kleine en middenklassewagens van Ford uit te breiden.

Verder heeft Ford bevestigd dat de nieuwe 2,0-liter Ford EcoBoost-motor wereldwijd verkrijgbaar zal zijn. In 2010 zal hij gelanceerd worden in Noord-Amerika en vanaf 2011 zal de eerste versie met achterwielaandrijving in de Ford Falcon verkrijgbaar zijn in Australië.

“De 2,0-liter motor zal worden gebruikt voor vermogens van 200 pk en meer, terwijl de 1,6-liter zal dienen voor het vermogensbereik tussen 150-180 pk en de kleine motorversie zal voldoen aan de vraag naar motoren in het segment van minder dan 130 pk. Gaandeweg zullen we een efficiënte Ford EcoBoost-motor met lage CO₂-uitstoot aanbieden voor al onze belangrijkste Europese voertuiglijnen,” zei Fleming.

Drie cruciale elementen

De aandrijvingsingenieurs zijn erin geslaagd het verbruik en de uitstoot van de Ford EcoBoost-motoren te verbeteren door een nieuw verbrandingssysteem te ontwerpen dat de voordelen van drie belangrijke elementen combineert: directe brandstofinjectie onder hoge druk, geavanceerde turbodruk en dubbele onafhankelijke variabele klepentiming.

Elk van deze kenmerken op zich kunnen technische voordelen opleveren, maar door deze drie elementen tegelijk toe te passen, werd het vermogen aanzienlijk verhoogd en het verbrandingsproces over het volledige bereik van de motoren veel efficiënter gemaakt.

Daardoor kan de Ford EcoBoost-technologie veel van de voordelen die de nieuwste dieselmotoren bieden, ook aan de klanten leveren, terwijl de rijeigenschappen en de kostenvoordelen van een benzinemotor behouden blijven.

De belangrijkste voordelen van de ontwerpaanpak van Ford EcoBoost zijn onder meer:

- geoptimaliseerde motorefficiëntie – brandstofverbruik en CO₂-uitstoot tot 20 procent lager
- meer rijplezier – krachtig koppel vanaf laag toerental en pittige prestaties over het hele toerentalbereik
- meer met minder – prestaties van een grote motor, maar met de omvang, het gewicht en het verbruik van een veel kleinere motor

De technologie in Ford EcoBoost-motoren is gebaseerd op bestaande kennis van benzinemotoren, en biedt klanten een meer betaalbaar alternatief om de CO₂-uitstoot te verminderen in vergelijking met hybride of dieselmotoren.

Verbeterde motorefficiëntie

Het lagere brandstofverbruik en dito CO₂-uitstoot van de Ford EcoBoost-motoren is het resultaat van een verbrandingssysteem dat de brandstof op een zo efficiënt en schoon mogelijke wijze verbrandt.

Bepalend daarvoor is het directe injectiesysteem onder hoge druk dat brandstof in kleine, precieze hoeveelheden in elke cilinder inspuit onder een druk van bijna 200 bar – de druppelgrootte is meestal kleiner dan 0,02 mm, een vijfde van de dikte van een mensenhaar.

In vergelijking met conventionele brandstofinjectie, produceert directe injectie een koelere druklading met hogere dichtheid, waardoor het brandstofverbruik en de prestaties

verbeteren. Zoals in een moderne dieselmotor zijn er ook meerdere injecties per verbrandingscyclus mogelijk, wat het verbruik en de uitstoot nog meer ten goede komt.

Dankzij variabele kleppentiming op zowel de inlaat- als de uitlaatnokkenas, wordt de brandstofstroom doorheen de verbrandingskamer van Ford EcoBoost-4-cilindermotoren geoptimaliseerd bij alle toerentallen, wat de efficiëntie en prestaties ten goede komt, vooral bij deelbelasting.

Meer rijplezier

Om het rijplezier van de bestuurder te maximaliseren, bieden de Ford EcoBoost-motoren hetzelfde koppel bij lage toeren dat de recentste dieselmotoren zo populair heeft gemaakt, en dat in combinatie met verfijnde en pittige prestaties over het hele toerentalbereik.

Dat is te danken aan geavanceerde turbotechnologie, met kleine roteren met lage inertie die aan snelheden van meer dan 200.000 t/min. draaien. De turbines worden zorgvuldig geselecteerd om ervoor te zorgen dat het maximumkoppel wordt bereikt aan 1.500 t/min. of minder, met een absoluut minimum aan vertraging wanneer de bestuurder snel wil accelereren in het verkeer.

Het voordeel van de laaddrukkoeling van directe injectie speelt een bijkomende rol in het oppeppen van de prestaties aan lage motortoerentallen. Dat wordt nog versterkt door de variabele kleppentiming door middel van een 'spoel'-effect, dat de luchtstroom doorheen de motor verhoogt en het koppel bij lage toeren maximaliseert.

Door de turbo zorgvuldig te integreren, blijven Ford EcoBoost-motoren krachtig en snel reageren aan toerentallen van meer dan 5.000 t/min., wat een veel breder vermogensbereik oplevert dan een typische dieselmotor.

Minder is meer

Een belangrijk voordeel van de Ford EcoBoost-aanpak, is de mogelijkheid om de motorinhoud te verlagen, zodat grotere atmosferische motoren kunnen worden vervangen door veel kleinere motoren zonder in te boeten aan vermogen.

De vermogenboost die wordt verkregen door de turbodruk, levert een koppel van gemiddeld 50 procent meer op, wat het mogelijk maakt om de motorinhoud aanzienlijk te verkleinen en toch een mogelijk vermogensvoordeel te behalen.

Tot de voordelen van een kleinere motorinhoud behoren efficiëntie door middel van minder interne wrijving, lagere pompverliezen en lichter gewicht – waardoor de motor ook sneller warmdraait. Daardoor is het lagere reële verbruik van Ford EcoBoost-motoren een feit in alle rijomstandigheden, zowel in de stad als op de snelweg.

Geavanceerde motorontwerpen

De 1,6-en 2,0-liter Ford EcoBoost-motoren zijn geavanceerde lichtgewicht, uiterst efficiënte motorontwerpen die speciaal zijn ontwikkeld op basis van de nieuwste 4-cilinder motorfamilies van Ford.

Beide motoren zijn volledig gemaakt uit aluminium, met DOHC-cilinderkoppen met zestien kleppen en dubbele onafhankelijke variabele kleppentiming. De motoren zijn verfijnd om zo efficiënt mogelijk te draaien, met een geoptimaliseerd smeersysteem en gebruik van coatings met lage wrijving.

Dankzij het geavanceerde ontwerp van het verbrandingssysteem voldoen beide motoren aan de strengste wereldwijde uitstootnormen, waaronder de PZEV-norm (partial zero emission vehicles) in Californië en de Euro 5-normen in Europa.

Europese productie

De productie van de twee eerste Ford EcoBoost-motoren voor Europese voertuigen, zal worden verdeeld over twee verschillende locaties binnen het aandrijvingsproductienetwerk van Ford. De 2,0-liter motor zal worden geproduceerd in de Valencia Engine Plant in Spanje, terwijl de 1,6-liter motor zal worden gemaakt in de Bridgend Engine Plant in het Verenigd Koninkrijk.

De toekomstige geavanceerde Ford EcoBoost-motor met kleine inhoud zal zowel in de Cologne Engine Plant in Duitsland als in de nieuwe Craiova Engine Plant in Roemenië geproduceerd worden.

Wereldwijde familie

De wereldwijde EcoBoost-motorfamilie van Ford Motor Company vormt de basis van het duurzaamheidsplan op korte termijn van het bedrijf. Ford streeft ernaar in massa geproduceerde, betaalbare, zuinige voertuigen te leveren die klanten over de hele wereld willen en op prijs stellen.

Het bedrijf wil tegen 2012 jaarlijks 1,3 miljoen EcoBoost-motoren produceren, waarvan 750.000 in de VS, waar turbodieselmotoren in passagierswagens nog niet zo ingeburgerd zijn. Ford verwacht tegen 2013 EcoBoost-motoren te kunnen aanbieden in 90 procent van zijn wereldwijde productgamma.

De strategie achter EcoBoost is benzinemotoren kleiner en dus zuiniger te maken, en daarbij gebruik te maken van turbodruk en andere aandrijvingstechnologieën om een aanzienlijk efficiënter brandstofverbruik én het hogere koppel en vermogen van een grotere motor te bieden.

De EcoBoost-revolutie is al op gang gekomen in Noord-Amerika. Ford startte daar onlangs met de productie van zijn eerste EcoBoost-motor, die ook meteen de eerste dieselmotor met directe injectie en twin-turbo is die in Noord-Amerika zal worden gebouwd.

Deze EcoBoost 3,5-liter V6-motor levert hetzelfde vermogen als zijn V8-concurrenten maar met een lager brandstofverbruik. Hij is verkrijgbaar voor de nieuwe Ford Taurus SHO met 370 pk en op de Ford Flex, Lincoln MKS- en MKT-modellen van 2010, met 360 pk en een soepel koppel van 475 Nm verspreid over een breed toerentalgebied.

FORD FOCUS BEV PROTOTYPE – E-MOBILITY ZONDER RUIMTEVERLIJES

- **Debuut in Frankfurt voor prototype elektrische wagen op basis van Ford Focus**
- **Eerste Europese Battery Electric Vehicle passagierswagen van Ford kondigt demonstratieprogramma in 2010 aan**
- **Ford BEV-prototypes zullen deel uitmaken van onderzoeksprogramma ‘Ultra-Low Carbon Vehicles’ in VK**
- **Mogelijkheid voor andere geselecteerde demonstratieprojecten in Europa**

Op het Autosalon van Frankfurt in 2009, onthult Ford Europa de eerste van een vloot Battery Electric Vehicle (BEV)-prototypes op basis van de Ford Focus. Die zijn speciaal ontwikkeld om volgend jaar deel te nemen aan de demonstratie 'Ultra-Low Carbon Vehicles' op initiatief van de Britse overheid.

Het doel van het onderzoeksprogramma is de geschiktheid testen van de technologie voor mogelijke toepassing in het Europese passagierswagengamma van Ford in de toekomst.

Een consortium van Ford, Scottish and Southern Energy en Strathclyde University zal gebruik maken van een vloot van vijftien Ford Focus BEV prototypevoertuigen en een oplaadinfrastructuur in en rond het Londense district Hillingdon vanaf begin 2010. De voertuigen zullen worden gebruikt door zowel Scottish als Southern alsook door een aantal testrijders in Hillingdon.

Deze nieuwe BEV-demonstratievloot wordt deels ontwikkeld met steun uit publieke fondsen van de Technology Strategy Board (TSB) van de Britse overheid, die innovatieve, door de industrie geleide projecten promoot die de CO₂ verminderen en tegelijk het transportsysteem van het land ten goede komen.

“Overschakelen op elektrische aandrijving is een belangrijke stap in het streefdoel van Ford om efficiëntere en duurzamere mobiliteitsoplossingen aan te bieden,” vertelt John Fleming,

Voorzitter & CEO Ford Europa. “En Ford kijkt ernaar uit om samen te werken met zijn projectpartners om een rendabele markt voor elektrische voertuigen in Europa te creëren.”

De Focus BEV-prototypevoertuigen

Het Focus BEV-prototype is gebaseerd op de huidige Europese Ford Focus en zal gebruik maken van een nieuwe, volledig elektrische aandrijving, geleverd door strategisch leverancier Magna. Deze technologie is gebaseerd op de andere die wordt ontwikkeld voor de nieuwe generatie van wereldwijde voertuigen van Ford in het C-segment en die gelanceerd zal worden in Noord-Amerika in 2011.

Om na te gaan of deze technologie geschikt is voor Europese weg- en rijomstandigheden, wordt er een vloot van vijftien Europese Focus BEV-prototypes gebouwd. Deze wagens zullen mobiliteit bieden zonder lokale uitstoot. Tegelijk zullen ze toch helemaal voldoen aan de gebruikersbehoeften en ruimte bieden aan vijf passagiers, en over een praktische kofferruimte en andere toonaangevende functies beschikken die al toegepast zijn in de Ford Focus.

Onder de huid van de Ford Focus-prototypes bevindt zich een ultramodern lithium-ion batterijpak met een vermogen van 23 kWh en een op het chassis gemonteerde elektrische tractiemotor met permanente magneet van 100 kilowatt. De BEV zal een bereik van maximaal 120 km hebben en een topsnelheid van 136 km/u. Het opladen van de batterijen zal ongeveer 6-8 uur duren via het gewone 230 volt-net.

Het prototype is uitgerust met cruciale onderdelen van de gekende Noord-Amerikaanse hybridetechnologie van Ford, waaronder het elektrische klimaatregelingsysteem. De airconditioningcompressor op hoogspanning is een belangrijk onderdeel van de Ford Fusion hybride 2010, die recent werd geïntroduceerd op de Noord-Amerikaanse markt.

De succesvolle samenwerking waardoor dit Britse programma kan doorgaan, toont ook het potentieel aan voor gelijkaardige vloten prototypevoertuigen die in overweging genomen kunnen worden om te testen in andere Europese landen.

“Overschakelen op elektrische aandrijving is een sleutelonderdeel in het doeltreffend gebruik van de wereldwijde middelen en talenten van Ford,” volgens John Fleming, Voorzitter & CEO Ford Europa. “De ontwikkeling van deze vloot van Focus BEV-prototypes is een belangrijke stap in de richting van onze doelstelling om efficiëntere en duurzamere mobiliteitsoplossingen aan te bieden die betaalbaar en praktisch zijn voor onze klanten. We kijken ernaar uit om samen te werken met de verschillende projectpartners om een realistische oplossing en een rendabele markt voor elektrische voertuigen te creëren in het VK en in Europa.”

Ford Focus BEV-prototype	
Accutechnologie	Lithium Ion Tri-Metal
Accuvermogen	23 kWh
Oplaadtijd	6-8 uur (230 V-net)
Elektrische motor	Motor met permanente magneet
Max. vermogen	100 kW
Max. koppel	320 Nm
Topsnelheid	136 km/u
Bereik	120 km

ZUINIGE NIEUWE FORD FOCUS ECONETIC MAAKT GEBRUIK VAN AUTO-START-STOP OM SLECHTS 99G/KM CO₂ UIT TE STOTEN EN 3,8L/100KM BRANDSTOF TE VERBRUIKEN

- **5-deurs Focus ECONetic van volgende generatie voor 2010 met optioneel Ford Auto-Start-Stop-systeem streeft naar gemiddelde CO₂-uitstoot van 99 g/km en verbruik van 3,8 l/100 km**
- **Eerste Ford Europa productiemodel met nieuwe eco-technologieën waaronder Ford Auto-Start-Stop, Smart Regenerative Charging, Ford Eco Mode en Low Tension FEAD**
- **Focus ECONetic 5-deurs en Clipper-versies zonder optionele Ford Auto-Start-Stop halen toch nog slechts 104 g/km.**
- **Nieuw Focus ECONetic-gamma beschikbaar vanaf begin 2010**

Op het Autosalon van Frankfurt 2009 onthult Ford Europa de volgende stap in zijn geprezen Ford ECONetic-strategie voor een lage CO₂-uitstoot: de superefficiënte nieuwe Focus ECONetic 2010.

Speciale Ford ECONetic Fiesta-, Focus-, Mondeo- en Transit-modellen hebben zich al gevestigd als geloofwaardige alternatieven voor klanten die belang hechten aan rijden met een lage CO₂-uitstoot en laag brandstofverbruik. Het nieuwe model voor 2010 doet er nog een schepje bovenop door nieuwe technologie te combineren met slimme snufjes om de tot nu toe meest efficiënte Focus ECONetic te produceren.

Efficiënte technologie

De nieuwe Focus ECONetic met 5 deuren kan in optie worden uitgerust met een nieuw **Ford Auto-Start-Stop-systeem** dat al werd gedemonstreerd op de Ford iosis MAX concept-car op het Autosalon van Genève 2009. Ongeacht of Auto-Start-Stop is geplaatst, beschikt de Focus ECONetic over de 2 nieuwe technologieën **Smart Regenerative Charging-** en **Low Tension FEAD** (Front End Accessory Drive). Die worden voor het

eerst toegepast op het Ford Europa productgamma, en zorgen samen voor een lagere uitstoot en een lager brandstofverbruik, waarmee ze de weg bereiden voor toekomstige aandrijvingen van het blauwe ovaal.

Het vermogen is nog steeds afkomstig van de vertrouwde en duurzame **1,6-liter Duratorq TDCi**-motor met 109 pk (80 kW) en standaard gecoate roetfilter (cDPF). De beoogde gemiddelde CO₂-uitstoot voor de wagen uitgerust met Auto-Start-Stop kan zakken tot 99 g/km, met een gecombineerd brandstofverbruik van 3,8 l/100 km en 104 g/km voor de standaard Focus ECONetic.*

De nieuwe Focus ECONetic is ook het eerste voertuig dat standaard is uitgerust met het nieuwe **Ford Eco Mode**-systeem, en een gloednieuw bestuurderinformatiesysteem dat de bestuurder helpt een lager praktijkverbruik te halen. Dat komt zowel de portefeuille van de klant als het milieu ten goede.

“Om deze indrukwekkende cijfers te behalen, hebben we de vertrouwde aanpak van het oorspronkelijke Focus ECONetic-model gecombineerd met nog meer kleine verbeteringen en nieuwe technologieën,” aldus Dr. Thilo Seibert, Manager CO₂ Technologies voor Ford Europa. “De nieuwe Focus ECONetic is vooral belangrijk omdat hij het pad effent voor een aantal van deze technologieën die in de nabije toekomst zullen worden toegepast op onze belangrijkste voertuigreeksen.”

Ford Auto-Start-Stop-systeem

De nieuwe 5-deurs Focus ECONetic is de eerste Europese Ford die een nieuw Ford Auto-Start-Stop-systeem biedt, dat het automatisch starten en stoppen van de motor combineert met de smart regenerative charging-functie en de geavanceerde accumanagementsystemen van de wagen.

Het Ford Auto-Start-Stop-systeem legt de motor automatisch stil wanneer het voertuig stationair draait, bij een stoplicht bijvoorbeeld, en start de motor opnieuw wanneer de bestuurder wil vertrekken, waardoor de brandstof die verbruikt wordt bij stationair draaien, wordt uitgespaard.

Het systeem kan tot vijf procent brandstofverbruik en CO₂-uitstoot besparen in gemengde rijomstandigheden. In druk verkeer met veelvuldig stoppen en in de stad kan de besparing zelfs oplopen tot 10 procent.

Het geavanceerde nieuwe Ford Auto-Start-Stop-systeem is zorgvuldig ontworpen met het comfort van de klant voor ogen, en om een vlot, stil en naadloos start- en stopgedrag te creëren, waarvoor de bestuurder niets anders hoeft te doen.

Wanneer de motor afslaat, bereidt de elektronische regeleenheid de motorsystemen onmiddellijk zodat die bliksemsnel opnieuw kunnen aanslaan. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een geïntegreerd systeem met sensoren die detecteren wanneer de bestuurder een handeling uitvoert die aangeeft dat hij wil wegrijden, zoals het indrukken van het gas- of ontkoppelingspedaal.

Zodra de bestuurder zich klaarmaakt om weg te rijden, start de motor stil en bijna ogenblikkelijk. Het systeem heeft amper 0,3 seconden nodig om de motor te starten. Het proces verloopt bijna onmerkbaar en vindt plaats nog voor je de auto in versnelling hebt gezet.

Om het hogere aantal motorstartacties aan te kunnen, is de startmotor geüpgraded met een krachtige elektrische motor en een sterker, door een tandwiel aangedreven mechanisme met een lager geluidsniveau.

Er is geavanceerde accutechnologie nodig om ervoor te zorgen dat de hoofdacqu van het voertuig de frequente laad-ontlaadcycli, die gepaard gaan met de stop-startacties, aankan.

Smart Regenerative Charging

De nieuwe Focus ECONetic maakt ook gebruik van geavanceerde technologieën om ervoor te zorgen dat de accu opgeladen blijft op de efficiëntst mogelijke wijze.

Een Smart Regenerative Charging-systeem verhoogt de alternatorstroom wanneer het voertuig remt of accelereert. Daardoor wordt de kinetische energie van het voertuig omgezet in elektrische energie zonder dat er extra brandstof nodig is.

De 'vrije' elektrische stroom wordt gebruikt om de accu bij te laden, zodat deze later door de elektrische systemen kan worden gebruikt. Dat kan zijn wanneer de motor wordt stilgelegd tijdens een stopfase, maar ook wanneer de generator in minder efficiënte modus werkt.

De accu is uitgerust met een geavanceerd managementsysteem dat de status ervan voortdurend controleert en communiceert met het Ford Auto-Start-Stop-systeem, zodat het regeneratieve charging-systeem de accu op een optimale manier kan opladen. Het start-stop-systeem weet hoeveel acculading er beschikbaar is, zodat het de motor kan laten draaien als het oplaadniveau van de accu te laag is.

Low Tension FEAD

Dit heeft altijd al integraal onderdeel uitgemaakt van de Ford ECOnetic aanpak om potentiële wrijvingsbronnen te detecteren en innovatieve oplossingen te zoeken om alles nog efficiënter te laten werken. De Low Tension FEAD (Front End Accessory Drive)-technologie is het recentste voorbeeld daarvan.

Dankzij een nieuw ontworpen alternatorbeugel en een nieuw riemschijfdesign kan de spanning van de voorste hulpaandrijfriem worden verlaagd zonder problemen te veroorzaken die normaal verband houden met een te slappe aandrijfriem, zoals slijtage van de riem zelf of van de alternatorlagers, of ook een verhoogd geluidsniveau.

Het voordeel van deze wijzigingen is duidelijk: wanneer de riem minder strak gespannen staat, is de wrijving in het hele systeem lager en minder wrijving zorgt voor een lager brandstofverbruik.

Verbeterde Duratorq TDCi-motortechnologie

De Ford Duratorq 1,6-liter TDCi-motor werd voorzien van nieuwe injectoren, het inlaatsysteem werd gereviseerd en het uitlaatsysteem uitgerust met een zuurstofsensor. Het motormanagementsysteem werd geherkalibreerd en een standaard gecoate roetfilter (cDPF) werd toegevoegd. Er zijn geen additieven nodig voor het filterproces.

Verder werden de transmissieverhoudingen van de handgeschakelde Ford Durashift met vijf versnellingen gereviseerd. Dat resulteerde in een lager motortoerental en minder motorlawaai dankzij een langere verhouding voor de derde, vierde en vijfde versnelling.

Nieuwe Ford Eco Mode

De nieuwe Focus ECONetic houdt ook rekening met de menselijke factor.

Bestuurders van de nieuwe Ford Focus ECONetic zullen niet enkel kunnen genieten van nieuwe technologische hardware die voor een lager brandstofverbruik zorgt, maar ook van intelligente, op de bestuurder gerichte software.

“Bij Ford hebben we heel wat ervaring met de ‘Ecologische rijtechnieken’ die worden gebruikt om een optimaal verbruik in de praktijk te halen,” legt Dr. Seibert uit. “Het nieuwe Ford Eco Mode-systeem is een nieuwe softwaretoepassing die wordt toegevoegd aan het instrumentenpaneel om de bestuurder bruikbaar en realistisch advies in verband met ecologisch rijden te geven.”

Dit systeem controleert belangrijke parameters die een rol spelen bij een optimaal brandstofverbruik dat actief beïnvloed kan worden door het rijgedrag aan te passen. Tot deze parameters behoren onder meer schakelen, anticiperen (zo gelijkmatig en soepel mogelijk rijden) en rijden op de weg (rijden aan de efficiëntste snelheid op snelwegen en plattelandswegen). Bovendien houdt het systeem ook rekening met het aantal korte ritten met koude motor.

Als resultaat van dit controleproces genereert Ford Eco Mode een bestuurdersprofiel met een scoretabel voor deze rijparameters en biedt informatie over hoe het brandstofverbruik stilaan kan worden verminderd. Dit voortdurende proces kan worden vertaald in advies voor de bestuurder die het beste uit de technologie van het voertuig kan helpen te halen.

“Ford Eco Mode helpt u echt een ecologische bestuurder te worden,” merkte Dr. Seibert op. “We zijn onder de indruk van de positieve feedback over het systeem van klanten tijdens de eerste testen. Klanten hebben ons verteld dat ze actief en met plezier een nieuwe en erg eigentijdse discipline hebben leren kennen: brandstof besparen!”

De Ford ECONetic ervaring

De nieuwe technologieën die zijn toegevoegd aan de tweede generatie Ford Focus ECONetic, zijn complementair aan de brandstofbesparende functies van het oorspronkelijke model.

Om de aerodynamica te verbeteren, is de Focus ECONetic vooraan 10 mm en achteraan 8 mm verlaagd, terwijl de buitenste delen van de onderste radiatorrooster zijn voorzien van afsluitplaten aan de binnenkant die bijdragen tot de gunstige weerstandscoefficiënt van 0,31. De wagen benut het volle potentieel van de nieuwste generatie Michelin Energy Saver 195/65R15 banden om de rolweerstand te verlagen.

Een andere maatregel om de wrijving te verminderen is afkomstig uit de oorspronkelijke Focus ECONetic: het gebruik van transmissieolie met een lage viscositeit ontwikkeld door Fords energiepartner BP. De voordelen van het gebruik van deze olie in de Focus ECONetic waren meteen duidelijk, dus introduceerde Ford ze vervolgens als de standaard transmissieolie voor alle belangrijkste passagierswagens uit het C- en CD-segment van het bedrijf die uitgerust zijn met handgeschakelde transmissie en 'dual-mass'-vliegwiel.

Het lagere energieverbruik wordt gekoppeld aan de efficiëntie van de Focus elektro-hydraulisch stuurbekrachtiging (EHPAS) en bewijst nogmaals dat ogenschijnlijk kleine veranderingen een groot verbruiksvoordeel kunnen opleveren. Door de prestaties van de elektrische servopomp bij nullast te herkalibreren, werd het energieverbruik voldoende teruggedrongen om een merkbaar lager brandstofverbruik te kunnen optekenen.

De nieuwe Focus ECONetic voor 2010 met Auto-Start-Stop zal enkel op geselecteerde Europese markten verkrijgbaar zijn als 5-deurs vanaf begin 2010.

Het veelzijdige alternatief: Nieuwe Focus ECONetic met 104 g/km

Om ook aan prijsbewuste ECONetic-kanten op verschillende markten een nog grotere veelzijdigheid te bieden en ervoor te zorgen dat de lokale voorwaarden voor

belastingvoordeel vervuld zijn, lanceert Ford ook bijkomende 5-deurs en Clipper-versies van de nieuwe Focus ECONetic zonder het geïntegreerde Ford Auto-Start-Stop-systeem.

Deze versies, verkrijgbaar met Fords 1,6-liter Duratorq TDCi-motor met standaard gecoate roetfilter (cDPF) met 90 pk (66 kW) of 109 pk (80 kW) en met keuze uit 5-deurs en Clipper-koetswerken, bieden het volledige gamma van de nieuwste Focus ECONetic-technologie, met als enige uitzondering de start-stop functionaliteit.

Zelfs zonder Ford Auto-Start-Stop, bedraagt de gemiddelde CO₂-uitstoot amper 104 g/km en het beoogde gemiddelde brandstofverbruik slechts 3,9 l/100 km*.

“Vanaf het prille begin van de ECONetic-aanpak van Ford is er een duidelijke intentie geweest om onze klanten betaalbare Eco-technologie aan te bieden, en om de weg te bereiden voor die technologieën om eventueel geïntegreerd te worden in de belangrijkste voertuigprogramma's,” besluit Dr. Seibert. “Met zijn nieuwe uitgebreide uitrusting, biedt de nieuwe Focus ECONetic precies wat nodig is: veelzijdigheid, de nieuwste technologie en, ongeacht de versie, uitstekende CO₂- en brandstofverbruikcijfers. Nu is de keuze aan de klant, en die is hoe dan ook groen.”

**Opmerking: De vermelde brandstofverbruikcijfers zijn gebaseerd op de Europese richtlijn betreffende brandstofverbruik EU 80/1268/EEC, en kunnen verschillen van de cijfers uit rijcycli in andere regio's van de wereld. Gegevens van toepassing op Focus met 5-deurs koetswerk*

De nieuwe Ford Focus ECONetic			
Versie	Focus ECONetic met Ford Auto-Start-Stop (5-deurs model)	Focus ECONetic (5-deurs- of Clipper-model)	Focus ECONetic (5-deurs- of Clipper-model)
Max. vermogen (pk/kW)	109 / 80	109 / 80	90 / 66
Max. Koppel (Nm)	240	240	215
CO ₂ -uitstoot (g/km)	99	104	104
Brandstofverbruik* (l/100 km)			
Binnen de stad			
Buiten de stad [A1]			
Gecombineerd	3,8	3,9	3,9
Topsnelheid km/u			
	191 (119)	191 (119)	182 (113)
* Alle CO ₂ -uitstootcijfers in g/km en brandstofverbruikcijfers zijn afkomstig uit officieel goedgekeurde tests in overeenstemming met de EG-richtlijn 93/116/EG. De vermelde brandstofverbruikcijfers zijn gebaseerd op de Europese richtlijn betreffende brandstofverbruik EU 80/1268/EEG, en kunnen verschillen van de cijfers uit rijcycli in andere regio's van de wereld.			

Opmerking: Deze gegevensinformatie heeft betrekking op voorlopige specificaties en was correct bij het ter perse gaan. Ford voert echter een beleid van voortdurende productontwikkeling. Het recht om deze gegevens op elk moment te wijzigen zonder voorafgaande kennisgeving, is dan ook voorbehouden.

KLEINE MIRAKELS – KA EN FIESTA GEVEN VERKOOPCIJFERS EN KLANTENVRAAG FORD EEN BOOST IN MOEILIJK KLIMAAT

- **Fiesta de op een na best verkopende wagen van Europa en de bestverkopende Ford wagen in de Euro 19 markten**
- **Gamma opvallende en stijlvolle upgrades voor de Ka en Fiesta in het Ford Individual-programma**
- **Nieuwe Fiesta WRC aangekondigd voor competitie in 2011**

Ondanks het moeilijke economische klimaat in 2009, heeft Ford Europa zijn marktaandeel dit jaar progressief weten te verhogen dankzij de nieuwste kleine sterren, de nieuwe Ford Ka en Fiesta, die een grote schare enthousiaste klanten hebben weten te verzamelen.

Positieve berichtgeving in de media, regelmatige prijzen vanuit de sector en van de lezers van automagazines, een hoog technologisch niveau en autopremies van de overheid in belangrijke Europese regio's, hebben allemaal bijgedragen tot het succes van deze twee gloednieuwe modellen.

“Uit de praktijk blijkt dat Ford de juiste nieuwe wagens op het juiste moment heeft geïntroduceerd aangezien veel klanten tijdens de moeilijke economische omstandigheden kozen voor compactere voertuigen,” zei Ingvar Sviggum, Vice President van Marketing, Sales & Service van Ford Europa. “Bovendien hebben de autopremies op vele Europese markten ervoor gezorgd dat mensen die voordien misschien nog nooit een nieuwe wagen hadden gekocht, die stap nu toch hebben gezet. De nieuwe Ka en Fiesta zijn daarbij de ideale keuze gebleken.”

“Zowel de Ka als de Fiesta bieden de functies en technologie van grote wagens in combinatie met een uitstekend brandstofverbruik en lage uitstoot, met een ruime keuze aan zuinige benzine- en dieselmotoren, en toonaangevende rijeigenschappen,” voegde Sviggum eraan toe. “Die eigenschappen in combinatie met het uitgebreide Europese verdeler- en servicenetwerk van Ford en met initiatieven zoals het Ford Individual voertuigpersonalisatieprogramma, waarmee klanten hun wagens nog meer naar hun hand

kunnen zetten, maken duidelijk waarom de Ka en de Fiesta dit jaar zoveel succes hebben geogenst.”

Feiten over de Fiesta

- **Nieuwe Ford Fiesta is het snelst verkopende model met het alombekende logo ooit**

Het 250.000^e exemplaar rolde al na amper negen maanden van de band

- **Fiesta is het tweede best verkopende model van Ford in Europa**

Sinds de lancering van de allereerste Fiesta in 1976, zijn er wereldwijd al meer dan 12 miljoen van verkocht.

- **Fiesta verkoopsucces**

Fiesta is de 2^e best verkopende wagen in Europa en Fords best verkopende op de Euro 19 markten.

Tegen het einde van de eerste helft van 2009, waren er bijna 300.000 Fiesta's verkocht in Europa sinds zijn lancering in het najaar van 2008.

- **Nieuwe Fiesta ECONetic Van**

Vanaf augustus is er een nieuwe Fiesta ECONetic Van in productie gegaan. De zuinigste Ford Fiesta Van kan 100 kilometer ver rijden met een gemengd verbruik van slechts 3,7 liter brandstof*. Dit indrukwekkende brandstofverbruik is bovendien gekoppeld aan een toonaangevende CO₂-uitstoot van 98 g/km, waardoor de Fiesta ECONetic Van het bedrijfsvoertuig met de laagste uitstoot is, zowel in zijn segment als in het Europese gamma van Ford.

**De vermelde brandstofverbruikcijfers zijn gebaseerd op de Europese richtlijn betreffende brandstofverbruik EU 80/1268/EEC, en kunnen verschillen van de cijfers uit rijcycli in andere regio's van de wereld.*

- **Fiesta verovert de wereld**

Vanaf januari 2009 kreeg de Fiesta-productie in Keulen ondersteuning van de Ford productiefabriek in Valencia in Spanje, toen die ook begon met de productie van de Fiesta.

De Fiesta's die in Keulen zijn geproduceerd, worden nu geëxporteerd naar Zuid-Afrika, Australië en Nieuw-Zeeland.

Om zijn wereldallures eer te bewijzen en aan de wereldwijde vraag en verspreiding te voldoen, wordt de Fiesta ook in Nanjing gebouwd, waar vijfdeurs- en sedanmodellen worden geproduceerd. China is de eerste markt waar de Fiesta vierdeurs sedan wordt geïntroduceerd. China zal niet de enige productielocatie in Azië zijn. De joint-venturefaciliteit van Ford en Mazda in Thailand, Auto Alliance, zal het nieuwe model vanaf volgend jaar beginnen te assembleren.

De Fiesta voor de Noord-Amerikaanse markt zal in Cuautitlàn in Mexico gebouwd worden, in twee koetswerkversies: een sportieve hatchback en een sedan. De verkoop in Noord-Amerika zal in 2010 van start gaan.

- **Fiesta in de motorsport**

Vanaf 2011 zal de huidige generatie World Rally Cars worden vervangen door een "Super 2000". De nieuwe WRC rallyauto zal gebaseerd zijn op de normale Ford Fiesta.

Bovendien werd er in mei een gloednieuwe Ford Fiesta R2 rallywagen onthuld. Het nieuwe voertuig, dat werd ontworpen om de succesvolle Fiesta ST Group N rallywagen te vervangen, moet de concurrentie het vuur aan de schenen leggen in de populaire Fiesta Sport**Trophy**-reeks, alsook in regionale rallywedstrijden.

Een Fiesta Rallycrosswagen gebaseerd op het productiemodel en gebouwd door Motor Sport Evolution, werd ingeschreven in de 'Pikes Peak' race in Colorado. De Fiesta, bestuurd door tweemaalig World Rally Cross-kampioen Marcus Grönholm, eindigde tweede in de 'Unlimited Class' en behaalde de algemeen vijfde snelste tijd tijdens de Pikes Peak International Hill Climb in Colorado Springs in de Verenigde Staten. Een ronde van 11 min 28,963 sec op het 20 km lange parcours met 156 bochten bezorgde Grönholm de titel van Pikes Peak 'Rookie of the Year'.

- **22 prijzen voor Fiesta, waaronder prestigieuze RED DOT-prijs voor design**

Waar lof dikwijls van 'industry watchers' en belanghebbenden kwam, zijn veel van de recente prijzen uit een voor Ford nieuwe hoek gekomen, met vooral lovende kritieken van

designgroepen en bestuurdersverenigingen. Het design van de Fiesta is onlangs in Duitsland bekroond met de prestigieuze prijs voor internationaal productdesign door Red Dot, een van de grootste designerkenningsprogramma's ter wereld.

- **Meer aandrijvingsopties – Duratec Euro 5 en LPG**

Een 1,25-liter Duratec benzinemotor is nu verkrijgbaar en dat is meteen de eerste motor die beschikbaar is voor Fiesta-klienten die voldoet aan de Euro 5-norm. Die norm is een wettelijke vereiste voor nieuw geregistreerde voertuigen vanaf 1 januari 2011, en doordat deze motor nu al beschikbaar is in het Fiesta-gamma, kunnen klienten die daarvoor kiezen, de wetgeving meer dan een jaar voor zijn.

Voor wie op zoek is naar alternatieve krachtbronnen, is er nu ook een Fiesta beschikbaar die rijdt op vloeibaar petroleumgas (LPG). Klienten in Duitsland, Italië en Nederland – waar de nodige infrastructuur voorhanden is – kunnen deze alternatief aangedreven Fiesta nu bestellen.

- **Gloednieuwe mobiele navigatietechnologie beschikbaar voor Fiesta-klienten**

Nieuwe Fiesta-modellen die vanaf nu worden besteld, kunnen worden uitgerust met de nieuwe mobiele navigatietechnologie van Ford. Dankzij deze functionaliteit kan de bestuurder een 'smartphone' gebruiken – een mobiele telefoon die is uitgerust met het Symbian Series 60 besturingssysteem – om mobiele satellietnavigatie te ontvangen. Het systeem dat door Ford werd ontwikkeld voor de Fiesta, maakt gebruik van de Bluetooth®-, stembedienings- en USB-aansluitingsfuncties van de wagen om verbinding te maken met de telefoon. Het geluid wordt afgespeeld via het luidsprekersysteem van de wagen en aanwijzingen per afslag worden bovenaan het instrumentenpaneel weergegeven. Bij het plaatsen van hun bestelling bij de dealer wordt er simpelweg een vakje 'mobiele navigatie' aangevinkt op het voertuigbestelformulier.

De compatibiliteit van de gsm-handset en informatie over het Ford gamma waarvoor het systeem beschikbaar is, kunt u vinden op de speciale website www.ford-mobile-connectivity.com.

Feiten over de Ka

- **Ka verkoopsucces**

In juni 2009 verkocht Ford 9.800 Ka-modellen, een toename met 4.100 eenheden ten opzichte van juni vorig jaar, en werden er meer dan 51.300 eenheden verkocht aan Ford klanten sinds de lancering van het model eerder in 2009. Dat is het beste verkoopcijfer van het model sinds 2003.

Ongeveer 60 procent van alle verkochte Ka-modellen behoren tot de Titanium-topreeks.

- **Ka personalisatie**

Het Ka-gamma omvat drie opvallende en erg stijlvolle modellen binnen het Individual-stylingprogramma. De Ka-modellen met Individual-personalisatie (Tattoo, Grand Prix en Digital Art) zijn al uitverkocht voor 2009.

- **Ka – prijsbeest en trendzetter**

De nieuwe Ford Ka is ook in de prijzen gevallen, waaronder de Trend Award 2009. Hij werd verkozen door de lezers van het Duitse lifestylemagazine voor vrouwen *Joy*, waarbij de andere nominaties in de categorie o.m. dranken en kunstwerken waren.

De tv-spot voor de Ford Ka die vanaf januari in heel Europa werd uitgezonden, lokte zoveel reacties uit van de Ka-fans dat Universal Records en Ford in juli samen besloten om het exclusieve muzieknummer uit te brengen dat werd gecomponeerd voor de lanceringscampagne op tv.

Het nummer is de eerste uitgave van 'The Tease featuring Megan Wyler' en de vraag die ernaar ontstond bewijst opnieuw hoe media in verband met de Ka internetgebruikers bezighoudt.

De Fiesta beschikt ook over een programma met distinctieve Individual-stylingopties: hoogwaardige lederen interieurs worden aangevuld met stylingelementen aan het koetswerk die kunnen worden toegepast op driedeurs Sport- of Titanium-modellen. Zelfs wanneer ze niet kiezen voor Individual styling, heeft bijna de helft – 45 procent – van de Fiesta-klanten de meest complete Titanium-modellen besteld.

De Ford Ka en Fiesta blijken een aantrekkelijk aanbod te zijn voor de bezitters van compacte. Fords erfgoed, in combinatie met het geprezen kinetic Design, biedt klanten een

vinnige compacte wagen in een superstijlvol kleedje. Ze hebben de laagste CO₂-uitstoot van het Ford gamma en een laag brandstofverbruik, maar bieden tegelijk dezelfde rijeigenschappen als de grotere Ford modellen. Nieuwe klanten krijgen een nieuwe wagen met een aantrekkelijke prijs/kwaliteitsverhouding, dankzij de uitgebreide standaarduitrusting en een reeks technologisch geavanceerde opties. De hoge restwaarde en lage verzekeringscategorie maken dat de Ka en Fiesta nog aantrekkelijker worden.

“We erkennen de positieve invloed die de nationale autopremies hebben op de sector in Europa, maar gezien de voortdurende malaise op de markt, is het heel belangrijk dat deze premies worden aangehouden en zelfs nog uitgebreid tot de teruggevallen vraag naar nieuwe voertuigen zich voldoende herpakt heeft.” Ingvar Sviggum, Vice President Marketing, Sales & Service, Ford Europa zei onlangs: “Gezien het huidige economische klimaat, was dit het goede moment om niet één maar twee compactere, zuinige wagens te introduceren: de nieuwe Fiesta en de nieuwe Ka.”

Er zullen een aantal Ka- en Fiesta-modellen worden getoond op het Autosalon van Frankfurt. Voor de Ka zullen er onder meer de Grand Prix- en Digital Art-modellen met Individual-stylingkenmerken staan. Het Fiesta-gamma op de Ford stand omvat de Fiesta ECONetic, en modellen die uitgerust zijn met de nieuwe mobiele navigatiefunctie. Verder zal er een driedeurs Fiesta met Hot Magenta-koetswerkkleur staan met interieurstyling uit het Individual-programma en de nieuwe 1,25-liter Duratec Euro 5-motor.

FORD BREIDT EURO 5-MOTOREN UIT IN HET HELE GAMMA

- Euro 5-motoren verkrijgbaar voor compacte, grote en luxe Ford modellen
- 14 nieuwe voertuig/motorcombinaties zullen voldoen aan Euro 5-norm
- Volledige beschikbaarheid vanaf productie in september 2009

Ford Europa zal binnenkort een uitgebreid gamma motoren aanbieden die voldoen aan de toekomstige Euro 5-uitstootnorm in zijn hele productgamma van compacte wagens tot grote luxemodellen.

Vanaf de productie in augustus 2009, zullen in totaal acht voertuig/motorcombinaties met handgeschakelde versnellingsbak voor de Fiesta-, Focus- en C-MAX-personeelwagens voldoen aan de norm. In september volgen dan de Euro 5-motoren voor de Focus Coupé-Cabriolet, de Ford Mondeo-, S-MAX- en Galaxy-reeksen.

De volledige reeks personenwagens die voldoen aan de Euro 5-norm is:

Vanaf augustus 2009 op:	Brandstoftype	Inhoud	Vermogen	CO₂ g/km
Fiesta, 3-/5-deurs				
1,25-liter Duratec	Benzine	1242	60 pk	127
1,25-liter Duratec	Benzine	1242	82 pk	133
Focus, 3-/4-/5-deurs, Clipper				
1,6-liter Duratec	Benzine	1596	100 pk	159
2,0-liter Duratec	Benzine	1999	145 pk	169
1,6-liter Duratorq TDCi met cDPF*	Diesel	1560	90 pk	119
1,6-liter Duratorq TDCi met cDPF*	Diesel	1560	109 pk	119
C-MAX, Compact MAV				
1,6-liter Duratec	Benzine	1596	100 pk	164
2,0-liter Duratec	Benzine	1999	145 pk	171

* niet van toepassing op ECONetic-versies

Vanaf september 2009 op:	Brandstoftype	Inhoud	Vermogen	CO₂ g/km
Focus Coupé-Cabriolet				
1,6-liter Duratec	Benzine	1596	100 pk	169
2,0-liter Duratec	Benzine	1999	145 pk	179
Mondeo, 4-/5-deurs, Clipper				
2,0-liter Duratec	Benzine	1999	145 pk	184
S-MAX, Compact MAV				
2,0-liter Duratec	Benzine	1999	145 pk	189
Galaxy, Compact MAV				
2,0-liter Duratec	Benzine	1999	145 pk	189

Behalve op deze personenwagens, voldoet de nieuwe Transit EConetic van Ford (2,2-liter Duratorq TDCi met 115 pk en gemiddelde CO₂-uitstoot van 189 g/km) ook aan de Euro 5-norm wanneer deze is uitgerust met zijn optionele cDPF (gecoate roetfilter).

Al deze voertuig/aandrijvingcombinaties zullen worden geproduceerd in overeenstemming met de strikte uitstootnormen die wettelijk van kracht zullen worden voor nieuw geregistreerde voertuigen vanaf 1 januari 2011.

Graham Hoare, Executive Director Powertrain Development bij Ford Europa, zei: “Dankzij deze vroege aanpassing van ons in massa geproduceerde motorgamma hebben onze klanten nu al de mogelijkheid om een voertuig te kopen dat meer dan een jaar op voorhand voldoet aan de normen van 2011, en kunnen zij ook genieten van toekomstige belastingvoordelen voor Euro 5-voertuigen.”

FORD VERLENGT WRC-DEELNAME DOOR NIEUWE TWEEJARIGE OVEREENKOMST MET M-SPORT

- Ford Europa zet succesvol WRC-programma verder in 2010 en 2011
- Partnerschap met M-Sport blijft behouden, net als steun van BP en Abu Dhabi
- Pilotenteams onveranderd: Mikko Hirvonen/Jarmo Lehtinen en Jar-Matti Latvala/Miikka Anttila

Ford Europa heeft vandaag zijn engagement voor het FIA Wereldkampioenschap Rally bevestigd, door bekend te maken dat het de komende twee seizoenen zal deelnemen. Samen met M-Sport, zijn partner op lange termijn, zal Ford zijn succesvolle WRC-programma verderzetten in 2010 en 2011.

De Ford Focus RS World Rally Car, de recordauto die in 2006 en 2007 de wereldtitel voor constructeurs in de wacht sleepte, zal volgend seizoen opnieuw meedingen naar de titel. In 2011 stapt het team dan over op de gloednieuwe Ford Fiesta S2000, die gebaseerd is op de enorm succesvolle Fiesta serieauto die één van de meest verkochte auto's in Europa is.

Het team zal met de huidige pilotenteams Mikko Hirvonen / Jarmo Lehtinen en Jari-Matti Latvala / Miikka Anttila aantreden. Senior partners BP en Abu Dhabi blijven het team ook steunen.

Ford heeft een lange en succesvolle geschiedenis in het internationale rallyrijden. Met meer dan 70 WRC-overwinningen en een recordaantal opeenvolgende finishes in de punten, is Ford één van de meest succesvolle en geduchte teams uit het kampioenschap.

John Fleming, Voorzitter en CEO van Ford Europa, benadrukte de sterke wil om door te gaan van beide partijen. "We hebben nauw samengewerkt met Malcolm en M-Sport om dit punt te bereiken; het bericht van vandaag is dan ook belangrijk, omdat het ons gedeelde engagement benadrukt om de prominente plaats van Ford in de internationale autosport te handhaven. Dit hernieuwde engagement bouwt voort op onze uitstekende relatie met Malcolm en zijn toegewijd team," aldus John Fleming.

"Het WRC is de zwaarste competitie uit de autosport voor wagens die gebaseerd zijn op serieauto's, en we zijn blij met onze verlengde deelname. Ik ben ervan overtuigd dat onze

successen in het WRC en andere autosportdisciplines de werknemers van Ford de kans bieden om trots te zijn op de onderneming waarvoor ze werken. Ik hoop dan ook dat ze de komende jaren net zo trots als ik zullen zijn wanneer ze overal ter wereld de auto's van Ford bovenaan het erepodium zien staan," voegde hij eraan toe.

Ian Slater, Vice-President Communications & Public Affairs bij Ford Europa: "Iedereen bij Ford is trots op onze lange geschiedenis in de autosport, en trots op onze successen in het WRC, vooral onze wereldtitels in 2006 en 2007. Dit nieuwe WRC-engagement met Malcolm bewijst dat we zin hebben in meer succes."

"Net zoals het Wereldkampioenschap Rally belangrijk is voor Ford, begrijpen we ook hoe belangrijk de verdere deelname van Ford aan het WRC zelf is. Iedereen werkt hard om het internationale rallyrijden aantrekkelijker te maken voor constructeurs, de pers en de toeschouwers. We hebben er het volste vertrouwen in dat Ford daar de vruchten van zal plukken, en dat het de komende jaren voor meer deelnemers zal zorgen", voegt hij er nog aan toe.

"De WRC-deelname van Ford is bedoeld om de pluspunten van onze serieauto's in de verf te zetten en het publiek een duidelijke boodschap over te brengen vanuit een erg competitieve omgeving. Het WRC is een internationale showroom en onze verdere deelname aan het kampioenschap is niet alleen positief voor Ford, maar ook voor de sport in zijn geheel," aldus Gerard Quinn, Senior Manager Motorsport bij Ford Europa, naar aanleiding van het recente bericht.

"Het WRC is er onlangs sterk op vooruit gegaan, vooral wat betreft het verlagen van de deelnamekosten en het bevestigen van nieuwe technische reglementen op lange termijn om voor de broodnodige stabiliteit voor constructeurs te zorgen. We denken dat het kampioenschap, dankzij deze veranderingen, van een ruimere belangstelling van de internationale pers zal kunnen genieten, naarmate het meer successen boekt, zodat andere constructeurs de komende twee jaar ons voorbeeld zullen volgen," aldus Quinn.

Malcolm Wilson, algemeen directeur en teamdirecteur van M-Sport zei: "Het doet me plezier dat we ons partnerschap met Ford verder kunnen zetten. Dit bericht is het zoveelste bewijs van het vertrouwen in M-Sport en benadrukt het belang dat Ford aan het WRC hecht."

"We beschikken over jonge en dynamische pilotenteams die aan ervaring en maturiteit blijven winnen. De Focus RS WRC heeft elke keer opnieuw zijn snelheid, sterkte en betrouwbaarheid bewezen, terwijl we in onze thuisbasis in Dovenby Hall de nodige infrastructuur hebben om, met de steun van Ford, de Fiesta S2000 te ontwikkelen tot een auto die zich in 2011 zal kunnen meten met onze rivalen. We doen niet alleen voor ons plezier mee aan het WRC, maar ook om titels te winnen. En daar gaan we voor tot het uiterste.

"We verwachten de sterke aanwezigheid van Ford in het WRC-wagenpark te kunnen handhaven in de loop van 2010 en 2011, zowel via het officiële 'fabrieksteam' als via onze klanten," voegde Wilson eraan toe.

FORD INDIVIDUAL-PROGRAMMA SPEELT IN OP KLANTENVRAAG NAAR HOGERE MODELUITVOERINGEN

- **Meer dan 45.000 klanten hebben ‘Ford Individual’ gekozen**
- **Het voertuigpersonalisatieprogramma van Ford beschikbaar in elk segment**
- **Hoge kwaliteit in combinatie met groot vakmanschap**
- **Reeks exterieur- en interieurstylingopties vullen populaire hoge modeluitvoeringen verder aan**
- **Alle modellen verkrijgbaar met Individual styling te zien op Autosalon van Frankfurt**

Sinds de lancering in 2007 hebben meer dan 45.000 Ford eigenaars hebben gekozen voor de stylingpakketten uit het 'Ford Individual' voertuigpersonalisatieprogramma. Het blijkt populair te zijn bij steeds meer klanten die de hogere modeluitvoeringen van het bedrijf kopen.

"We zien klanten meer dan ooit kiezen voor de hogere modeluitvoeringen in ons nieuwste gamma, en vervolgens zijn ze op zoek naar opties waarmee ze hun voertuig nog meer kunnen personaliseren," zei Bernhard Mattes, Ford Europa's Europese Vice President voor Ford Customer Service Division. "Zo koos bijvoorbeeld meer dan 40 procent van alle Fiesta-kopers de Ghia- of Titanium-versie in vergelijking met slechts drie procent voor het vorige model. Dat is een duidelijke aanwijzing dat veel klanten, ondanks hun keuze voor kleinere voertuigen, niet bereid zijn om stijl, functies en uitrusting op te offeren, en daar komt Ford Individual op het toneel."

Sinds 2007 biedt Ford Europa een waaier aan stylingmogelijkheden en -opties binnen zijn 'Ford Individual'-programma. Het Ford Individual-programma biedt klanten een luxueus gamma individuele interieur- en exterieurkenmerken, zoals hoogwaardige lederen zetelafwerking, speciaal gekleurde diffusors en velgen met gepersonaliseerde lakkleuren. Het is momenteel verkrijgbaar voor klanten die een van de zeven modellen uit het bekroonde passagierswagengamma van het bedrijf bestelt.

Het programma, dat eerst werd toegepast op de S-MAX en vervolgens op de Galaxy en Mondeo, werd al snel uitgebreid naar de nieuwe Ka en Fiesta, gevolgd door het Focus- en Kuga-gamma in maart 2009.

Een klein, toegewijd team binnen de Europese designgroep van Ford creëert de Ford Individual-pakketten en past ze specifiek aan de zeven modellen aan die deel uitmaken van het programma. Bovendien blijft de Customer Service Division van Ford een reeks functionele en sportieve accessoires aanbieden voor het volledige gamma Ford passagierswagens.

“Voertuigpersonalisatie heeft altijd een belangrijke rol gespeeld voor onze klanten, vooral wanneer het aankomt op het vervullen van speciale functionele vereisten,” vertelt Mattes. “Maar het gaat niet enkel om trekhaken, spoilers en rubberen vloermatten. We waren op de hoogte van de algemene trend en wisten dat er een groeiende vraag bestond naar echte luxepersonalisatie – en niet alleen voor grote en duurdere wagens, maar in ons volledige gamma.”

Bij ‘Ford Individual’ zijn de designthema’s gericht op verschillende groepen. Luxe of Lifestyle. Er zijn de ‘Classic’- en ‘Modern Techno’-designs die in de Luxe-categorie vallen, en ‘Style, Fun en Fashion’ in de Lifestyle-groep.

Ford Individual – voldoen aan de klantenvraag naar het hoogste stylingniveau

Bovenop het aanzienlijke aantal Fiesta-klanten die voor de duurdere uitvoeringen kiezen, kiest een derde van alle Focus-klanten voor de hoogste Ghia- of Titanium-versies. Voor de Mondeo lag het bestelpercentage voor duurdere uitvoeringen, waaronder de Titanium X, op 55 procent, terwijl dat bij de S-MAX meer dan 60 procent bedroeg.

Tot dusver hebben bijna 45.000 klanten gekozen voor een ‘Ford Individual’-pakket. Omwille van de stijgende vraag naar stylingpakketten met lederen bekleding, naderen de productieniveaus stilaan hun volle capaciteit. Stylingpakketten voor het exterieur en koetswerkkits, maar ook speciale lichtmetalen velgen en multimediasystemen zijn erg in trek.

“Steeds minder kleinhandelsklanten kunnen worden onderverdeeld in de traditionele categorieën van kopers van kleine, compacte, middenklasse- of luxeklassewagens,” zegt Laura Blossfeld-Smith van het Vehicle Personalisation Team van Ford Europa.

“Tegenwoordig moet een voertuig niet enkel voldoen aan de basisbehoeften, zoals ruimte, maar speelt vooral zijn karakter een cruciale rol bij de aankoop van een nieuwe wagen.”

De personalisatie van de Mondeo, S-MAX en Galaxy (gebouwd in de Ford fabriek in Genk), de Fiesta (Keulen, Duitsland) en de Focus en Kuga (Saarlouis, Duitsland), wordt uitgevoerd in speciale modificatiecentra die zijn gecreëerd in de respectieve fabrieken. De aanpassingen worden uitgevoerd door speciaal opgeleid personeel en de kwaliteit wordt streng bewaakt. Voor de nieuwe Ford Ka is de implementatie van ‘Ford Individual’-kenmerken nu geïntegreerd in het gewone assemblageproces.

###

Persbericht en foto's in hoge resolutie vindt u op www.fordpers.be

Voor meer informatie:

Jo Declercq
Tel: +32 2 482 21 03
jdecler2@ford.com