**Bejött a Ford 2012-ben megkezdett haszongépjármű stratégiája, a Ford évek óta a legkedveltebb haszongépjármű márka hazánkban**

* A Ford hosszú évek óta vezeti a haszonjármű piacot Magyarországon
* A következetes stratégia Európai szinten is meghozta gyümölcsét, a márka 2015 után 2016-ban is az élen végzett a haszongépjármű piacon
* A Ford haszongépjárművek iránti töretlen és egyre növekvő a kereslet, melynek eredményeként a Ford az első negyedévben 1288 darabbal 21 százalékos részesedéssel, a legközelebbi versenytárs eredményét messze túlszárnyalva zárt az élen.

**Budapest 2017. május 26. –  A** DEKRA 2017-es tanúsítványa alapján a Ford haszongépjárművei a legkisebbtől a legnagyobb ismét kategóriáig első helyen végeztek az 1 kilométerre vetített üzemeltetési költségek terén.

A  rendkívül sikeres első negyedév után hazánkban a Ford továbbra is magasan vezet a haszongépjármű szegmensben, mely a haszonjármű modellek legendás megbízhatóságán túl, a DEKRA által ismét elismert alacsony üzemeltetési költségeknek is köszönhető. Idei év első három hónapjában a a kishaszongépjármű értékesítésben összpiaci szinten egy közel 10 százalékos visszaesés tapasztalható; a Ford kishaszonjárművei iránti töretlen érdeklődés biztosította, hogy a Ford piac visszaesését jelentősen kiküszöbölve megőrizze piacvezető pozícióját.

**A Big Bang Stratégia**

A 2012-ben meghirdetett Big Bang névre keresztelt haszongépjármű stratégia keretében a Ford idén ismét jelentős mérföldkőhöz érkezett. A reformációs folyamat során teljesen megújult, és kibővült a Ford haszongépjármű palettája.

„A Big Bang stratégia részeként elkülönítettük (Tourneo) és teherszállító (Transit) modellcsaládot, bevezettük a legkisebb, személyautó alapokra épülő Courier modellcsaládot, és teljesen megújítottuk a Connect modelleket – nyilatkozta Papp Zoltán, a Ford Magyarország haszongépjármű igazgatója. A program keretében a Ford szétválasztotta a 1 tonnás és 2 tonnás Transit családot, így alakult ki a Custom (V362) modellcsalád és a maradt meg a klasszikus Transit elnevezést a legendás 2 tonnás (V363) modellcsaládnak, melynek első darabja 1965. augusztus 9-én gördült le a Ford gyár szalagjáról. „A Ford valaha volt legsikeresebb haszonjármű modelljéből több millió darab fut jelenleg is a világ útjain, a Transit Európa legnépszerűbb haszonjárműve, mely sikerét a megbízhatóságon kívül annak is köszönheti, hogy a 469 féle különböző alváz, felépítmény, motor, váltó, felszereltség kombinációból minden ügyfelünk megtalálja az igényeinek legjobban megfelelő változatot” – mondat el Papp - „Természetesen ebben a haszonjármű kategóriában kiemelt jelentősége van a használat során jelentkező költségeknek is, és büszkén jelenthetjük ki, hogy a DEKRA 2017-es tanúsítványa alapján a Ford haszongépjárművei a legkisebbtől a legnagyobb ismét kategóriáig első helyen végeztek az 1 kilométerre vetített üzemeltetési költségek terén. Ehhez járul még hozzá, hogy 2017-re valamennyi motorunk EURO6-os normatíva szerinti kibocsátással rendelkezik.”

Ezen újítások, és fejlesztése eredményeként a 2012-ben még a haszongépjármű piac 7. helyén lévő Ford (8,5 % piacrésszel) 2015-re az első helyre lépett. 2016-ban pedig már 13,2 százalékos piacrészesedéssel őrizte meg vezető szerepét.

Magyarországon 2006 óta (2011 kivételével) a Ford folyamatosan piacvezető, 2017-ben pedig rekord piaci részesedést ért el, 27,3 százalékkal.

**Új, a személyautók kényelmét és biztonságát idéző technológiák - , automataváltó és hátsó légrugózás**

A Ford tágas és sokoldalúan alakítható Tourneo Custom személyszállítója most először kapható Sport kivitelben is, dinamikus külső megjelenésével és sportos stílusú utasterével különleges megjelenést kínálva a privát vásárlók és az üzleti megrendelők számára.

A Sport változat alapját a Tourneo Custom Titanium modell képezi; a 170 lóerős Ford EcoBlue dízelmotorral hajtott autó 8 üléses változatban, rövid és hosszú tengelytávolsággal is megrendelhető. A külső és belső kiegészítő elemek megegyeznek a Transit Custom kínálatával.

A legújabb Tourneo Custom vásárlói most az extrák és a technológiák jelentősen megújult kínálatából válogathatnak, amelyben olyan tételek szerepelnek, mint a simán és gyorsan kapcsoló hatfokozatú SelectShift automata sebességváltó; a szegmensben egyedüliként kínált hátsó légrugózás, amely széles terhelési tartományban is azonos hasmagasságot, kényelmes gördülést és kiszámítható járműdinamikát biztosít; vagy éppen az attraktív, új formavilágú 17 colos könnyűfém keréktárcsák.

A Ford tavaly bemutatott Transit Custom és Tourneo Custom modelljeiben a legmodernebb, eddig a személyautókra jellemző vezetéssegítő technológiákkal találkozhatunk

Mindegyik modellben megjelennek az új, kifinomult vezetősegítő rendszerek:

* Az Ütközésre Figyelmeztető rendszer – a szegmensben elsőként [Gyalogosészlelő technológiával](https://youtu.be/gZ9NBpADTwE) párosítva – csökkenti a frontális ütközés és a gyalogosgázolás veszélyét, illetve mérsékli az ebből eredő sérülések súlyosságát
* A továbbfejlesztett Elektronikus Stabilitásvezérlés új funkciói tovább javítják az autó stabilitását extrém forgalmi körülmények közt; ilyen például az [Oldalszél Stabilizálás](https://www.youtube.com/watch?v=kCA4krtjwcM), amely a jármű egyik oldalán aktiválja a fékeket, hogy csökkentse egy váratlan oldalirányú széllökés hatását, s így a kijelölt nyomvonalon tartsa az autót

**EcoBlue motor**

A Ford díjnyertes EcoBoost benzinmotorjainak élvonalbeli teljesítményére és technológiáira alapozva született meg a Ford EcoBlue dízelmotor-család; ezek a 100-240 lóerős erőforrások hajtják majd a vállalat jövőbeli személyautóit és haszongépjárműveit.

Az új Transit és Transit Custom haszongépjárművekben bemutatkozó négyhengeres, 2,0 literes Ford EcoBlue egység az üzemanyag-takarékosság, a teljesítmény és a kifinomult működés páratlan kombinációját kínálja.

Az új erőforrás érezhetően javítja az autók vezethetőségét, hiszen a most kifutó, azonos teljesítményű 2.2 TDCi blokkhoz képest 20 százalékkal nagyobb forgatónyomatékot ad le 1.250 1/perc fordulatszámon, így a haszongépjárművek vezetői sokkal könnyebben kezelhetik majd a mindennapos közlekedési helyzeteket, például az araszoló forgalomban való lassú haladást vagy a lassan mozgó járművek előzését. Az új motor emellett egy személyautó kifinomult működését kínálja a haszongépjármű-szegmensben, hiszen alapjárati zajkibocsátása 50 százalékkal alacsonyabb.

A vadonatúj motor felépítése kisebb belső súrlódást és tisztább égést biztosít. A kipufogógázok kifinomult utánkezelésének köszönhetően az ultra-alacsony károsanyag-kibocsátás megfelel a 2016 szeptemberében életbe lépő, szigorúbb Euro VI szabvány előírásainak, amely az Euro V szabványban megengedett szinthez képest 55 százalékkal alacsonyabb NOx-kibocsátást irányoz elő.

A motor gázcseréjét olyan innovatív megoldások tökéletesítik, mint a Fordnál első ízben alkalmazott tükrözött beömlőnyílással kiegészített integrált szívórendszer, a magas hőmérsékleti tartományokra tervezett rakétahajtóművek anyagából készített, kis tehetetlenségű turbótöltő, valamint a vadonatúj, nagy nyomású üzemanyag-befecskendezési rendszer, amely gyorsabb, csendesebb és precízebb üzemanyag-ellátást biztosít.

A Ford angol és német tervezőcsapatai által kifejlesztett vadonatúj, 2,0 literes Ford EcoBlue motor először 105, 130 és 170 lóerős kivitelekben készül a haszongépjárművek számára. A 200 lóerőnél nagyobb teljesítmény leadására is képes blokk – további új EcoBlue erőforrásokkal együtt – később a Ford személyautónak kínálatában is megjelenik, s a választékban egy 1,5 literes egység is szerepel majd.

**Csekély súrlódás, kifinomult égés**

A mérnökök teljesen tiszta lappal kezdtek hozzá a vadonatúj 2,0 literes Ford EcoBlue motor tervezéséhez, innovatív megoldásokkal csökkentve a szerkezet súrlódását, amelyekkel 13 százalékos fogyasztáscsökkenést sikerült elérniük:

* A 10 mm-rel eltolt hajtókarok minimumra csökkentik a dugattyú oldalirányú terhelését, mérsékelve ezzel a kisméretű, vasból készült blokk hengerfalán keletkező súrlódó erőhatásokat
* Kisebb átmérőjű főtengelycsapágyak
* Olajfürdős kialakítás a vezérműtengely és az olajpumpa szíjhajtásához
* Optimalizált szelepvezérlés és vadonatúj, egyetlen darabból készített vezérműtengely-modul

A Ford első ízben alkalmazott tükrözött beömlőnyílással kiegészített integrált szívórendszert, amely precízen vezérli a hengerekbe irányuló levegőáramlást: az egyes és kettes számú hengerekbe az óramutató járásával megegyező irányban, a hármas és négyes számú hengerekben pedig ezzel ellentétes irányban forgatva meg a légáramot.

Ez a szimmetrikus elrendezés egységes üzemanyag-levegő keveredést biztosít mind a négy égéstérben, így a mérnökök jobban kontrollálhatták az üzemanyag égését. Az égési folyamat finomhangolása során a számítógépes szakértők egyedül a szelepemelés és szelepvezérlés beállításánál több mint 1400 olyan tényezőt vizsgáltak meg, amelyek befolyásolhatják a működés hatékonyságát.

Az új üzemanyag-fúvókák akár hat befecskendezést is képesek elvégezni egyetlen égési ciklus során; az egyes befecskendezések ideje kevesebb mint 250 mikroszekundum (0,00025 másodperc), és ezalatt 0,8 mg gázolajat juttatnak az égéstérbe, ami körülbelül egy cukorkristály tömegének felel meg. Ez a csekély mennyiség nyolc, egyenként 120 mikron átmérőjű (vagyis körülbelül az emberi hajszál vastagságával megegyező), kúp alakú lyukon át jut az égéskamrába.

A jellemzően a prémium személyautókban alkalmazott, az elektromosság hatására alakváltozással reagáló kristályokkal működő piezoelektromos technológia kiválóan alkalmas az üzemanyag mennyiségének szabályozására, ezért a Ford ezt a technológiát használta fel az üzemanyag-befecskendező egységben. Az új befecskendezők kevesebb zajjal működnek; az üzemanyag-szivattyú energiavesztesége minimális; az Auto-Start-Stop rendszer gyorsabban és kevésbé észrevehetően működik; a maximális üzemanyag-takarékosság érdekében a rendszer valós időben változtatja a kalibrációt.

**Fejlett turbótöltés**

A mérnökök kifejezetten úgy tervezték meg a vadonatúj, kompakt turbótöltőt, hogy alacsonyabb motorfordulatszám mellett is több levegőt szállítson, mint a most kifutó 2.2 TDCi blokk hasonló rendszere, így a motor a teljes fordulatszám-tartományban erőlködés nélkül, fürgén reagál a gázparancsra, és már 1.250 1/perc fordulatszámon is 340 Nm forgatónyomatékot ad le.

A legmodernebb aerodinamikai elvek alapján tervezett turbinakerék átmérője közel 10 százalékkal csökkent. A kerék olyan könnyűfémből készült, amit extrém hőmérsékleteken, például rakétahajtóművekben használnak. A repülőgépiparban használatos alumíniumból készült kompresszorkerék átmérője ugyancsak 15 százalékkal csökkent. Ezek a méretcsökkenések mérséklik a tehetetlenséget, így gyorsabban épül fel a teljesítmény; a kerék fordulatszáma elérheti a 240.000 1/perc értéket is, ami javítja az alacsony fordulatszám mellett leadott forgatónyomatékot.

A kompresszorkerekeket öntés helyett egyetlen tömbből marják ki, így a gyártási tűrés 2-3 mikron közti értékre javult (ami körülbelül egy baktérium méretének felel meg), ezzel együtt pedig tartósabb, kevesebb zajjal és rezgéssel működő szerkezetet eredményez. Az új turbótöltő működtető egységében a korábbi csigakerekes megoldást fogaskerekes szerkezet váltotta fel, ami a felére, azaz 110 ezredmásodpercre (egy emberi szempillantás felére) csökkentette a reakcióidőt.

A Ford első, szabványosított szelektív katalitikus redukciós rendszere is segít abban, hogy az új motor magabiztosan teljesítse a jövőbeli európai károsanyag-kibocsátási előírásokat. A maximális hatékonyság és az üzemi hőmérséklet alatt is kiváló teljesítmény érdekében a rendszer a motorblokk hátsó részén kapott helyet. A kipufogógáz-visszavezető cső egybeépült a hengerfejjel, így a motor kialakítása még kompaktabb, a gázhűtés pedig optimálisabb lett.

**Még finomabb működés**

A 2,0 literes Ford EcoBlue motor a Ford első dízel haszongépjármű-erőforrása, amely személyautós szintű zaj-, vibráció- és nyersesség (NVH) értékeket kínál, jelentős mértékben javítva a vezető komfortérzetét.

Az új motor alapjáraton feleakkora zajkibocsátással működik, mint a 2.2 TDCi blokk. Különleges tervezésének köszönhetően a zajcsökkentésre optimalizált hengerfej és motorblokk, valamint a merevebb létraváz és olajteknő érzéketlen a motor belsejében zajló folyamatokra, a nem sík felületekkel illeszkedő részegységek szoros tömítései pedig elnyelik a motorzajt.

“Egy motor alapfelépítménye úgy működik, mint erősítő; akárcsak egy harang, ami felerősíti a belső mozgás zajait. Ezért aztán egy olyan harangot próbáltunk kifejleszteni, ami nem szól túl jól,” mondta Dominic Evans, a Ford Európa NVH-specialistája. “A motor minden jelentős zajforrását úgy terveztük meg, hogy csendesebben és simábban működjön – és sikerült megalkotnunk a Ford eddigi legkifinomultabb haszongépjármű-dízelmotorját.”

A hengerfej habosított anyagú hangszigetelő burkolata és a hangelnyelő anyagból készült első burkolat tovább mérsékli a kabinba beszivárgó motorzajt, így a vezető munkakörnyezete még csendesebbé válik. Az NVH-értékek javítását célzó további megoldások:

* A fogaskerekek fogazásának mikron (0,001 mm) szintű elemzésével tökéletesebbé vált a fogak csatlakozása; ezáltal simább a működés, és kevesebb a magas frekvenciájú hang
* Az optimalizált olajpumpa szabálytalan terelőlapátjai megtörik a szerkezet zajának frekvenciáját, így az kevésbé érzékelhető az emberi fül számára
* A modern üzemanyag-befecskendezőkben integrált piezo-köteg, zajlágyító szoftver és optimalizált előbefecskendezés működik

**Strapabíró haszongépjárművek**

Az új 2,0 literes Ford EcoBlue motor is megfelel a Ford szigorú, haszongépjárművekre vonatkozó tartóssági elvárásainak, amelyek a világ minden piacán azonosak, legyen szó akár Európáról, az USA-ról vagy Kínáról. A motor teljesítményét 5,5 millió kilométernek megfelelő tesztüzemben vizsgálták; ebben 400.000 kilométernyi közúti teszt is szerepelt, amit valódi haszongépjármű-felhasználók teljesítettek, emellett pedig átfogó laboratóriumi elemzés és kíméletlen próbák a Ford tesztpályáin, valamint CAE-értékelés a fejlesztés minden egyes fázisában.

A mérnökök a kenési rendszer minden elemét (beleértve az olaj specifikációját, az olajteknő és szűrő méretezését, a hengerfurat deformációjának mérettűrését és a dugattyúgyűrű kialakítását) úgy alakították ki, hogy az az olaj élettartamának növelését szolgálja, amellett pedig karbantartást nem igénylő elemeket terveztek (vezérműszíj, vezérműtengely-modul, vízpumpa).

.

# # #

***A Ford Motor Company***

*A Ford Motor Company globális autóipari és mobilitási vállalat, amelynek központja a Michigan állambeli Dearborn. Az összesen mintegy 203.000 alkalmazottat foglalkoztató, világszerte 62 gyártóüzemet működtető vállalat alaptevékenysége a Ford személyautók, városi terepjárók (SUV) és haszongépjárművek, valamint a Lincoln luxusautók gyártása, értékesítése, finanszírozása és a velük kapcsolatos szolgáltatások biztosítása. Ugyanakkor a Ford lendületesen dolgozik az új lehetőségek kiaknázásán az elektromos autók, az önvezető járművek és a mobilitás területén. A vállalat a Ford Motor Credit Company révén pénzügyi szolgáltatásokat is nyújt. Amennyiben több információra van szüksége a Ford termékeiről és szolgáltatásairól, kérjük, keresse fel a* [*www.corporate.ford.com*](http://www.corporate.ford.com) *vagy a* [*www.ford.hu*](http://www.ford.hu) *honlapot.*

*A saját tulajdonú vállalatokban körülbelül 53.000 alkalmazottat, az összevont, illetve nem összevont közös vállalkozásokkal együtt pedig mintegy 68.000 embert foglalkoztató* ***Ford Európa*** *felel a Ford márkához tartozó autók gyártásáért, értékesítéséért és karbantartásáért Európa 50 piacán. A Ford Motor Credit Company mellett a Ford Európa üzleti tevékenysége magában foglalja a Ford Ügyfélszolgálat és 24 gyártóüzem (16 saját tulajdonú vagy összevont közös vállalat és 8 nem összevont közös vállalkozás) működtetését. Az első Ford autókat 1903-ban szállították Európába – ugyanabban az évben, amikor a Ford Motor Companyt alapították. Az európai gyártás 1911-ben indult meg.*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Sajtókapcsolat:** | Györke Orsolya |   |
|  | **Ford Közép- és Kelet-****Európai Értékesítő Kft.**1138 Budapest Népfürdő u. 22.  |  |
|  | Tel: +36 1 2454 205 |  |
|  | email: ogyorke@ford.com  |  |