

Neuer Ford Focus EcoBoost Hybrid: elektrifizierter Antrieb verbessert Treibstoffeffizienz um 17 Prozent

- Der Ford Focus wird ab sofort auch mit elektrifiziertem EcoBoost Hybrid-Antrieb angeboten. Das 48-Volt-Mild-Hybrid-System verbessert die Treibstoffeffizienz und steigert die Leistung
- Weiterentwickelter Ford Focus verfügt über eine neue 12,3-Zoll grosse digitale Instrumententafel
- Im Verlauf des Jahres werden die fortschrittlichen Bordtechnologien ausserdem um das Fahrer-Assistenzsystem "Lokale Gefahrenwarnung" (Local Hazard Information LHI) erweitert

WALLISELLEN, 7. Juli 2020 - Der Ford Focus (Limousine, 5-türig und Turnier) kann in der Schweiz jetzt auf Wunsch auch mit einem elektrifizierten EcoBoost Hybrid-Antriebsstrang bestellt werden. In Kombination mit dieser ausgereiften 48-Volt-Mild-Hybrid-Technologie entwickelt der mehrfach preisgekrönte 1,0-Liter-EcoBoost- Dreizylinder-Benziner wahlweise eine Leistung von 92 kW (125 PS)* oder von 114 kW (155 PS)* bei geringen CO₂-Emissionen von kombiniert 99-94 g/km (Limousine, 92 kW/125 PS-Version) beziehungsweise von kombiniert 103-93 g/km (Limousine, 114 kW/155 PS-Version). Insgesamt ergibt sich, bezogen auf die 114 kW/155 PS-Version, eine Verbesserung der Treibstoffeffizienz um 17 Prozent im Vergleich zum aktuellen Ford Focus mit dem 1,5-Liter-EcoBoost-Motor und einer Leistung von 110 kW (150 PS). Der neue EcoBoost Hybrid-Antrieb ist für alle neun Ford Focus-Ausstattungsvarianten erhältlich. Verkaufspreis der 103 kW/125 PS-Variante (Limousine): ab 23.700 Schweizer Franken (Ausstattungsversion Trend) beziehungsweise ab 28.600 Schweizer Franken (114 kW/155 PS, Limousine, Ausstattung Cool & Connect). Der 1,0-LiterEcoBoost-Motor mit 92 kW (125 PS)* ist auch ohne mild Hybrid-Antrieb lieferbar (ab 25.800 Schweizer Franken). Alle Preise gültig ab 1. Juli, inklusive 7.7 Prozent Mehrwertsteuer.

Zusätzlich zum neuen, elektrifizierten Antriebsstrang bietet die weiterentwickelte Ford Focus-Baureihe eine ebenfalls neue, 12,3-Zoll grosse digitale Instrumententafel mit Echtfarben-Anzeige sowie ein hohes Mass an Konnektivität durch das serienmässige FordPass Connect-Modem¹). Im Verlauf dieses Jahres werden die verfügbaren Bord-Technologien ausserdem um das Fahrer-Assistenzsystem "Lokale Gefahrenwarnung" (Local Hazard Information LHI) erweitert.

"Unsere elektrifizierten Antriebsstränge sind nicht nur darauf ausgelegt, den Fahrern beim Tanken bares Geld zu sparen, sondern auch dazu, den Fahrspass zu steigern", sagt Roelant de Waard, Vice President, Marketing, Sales & Service, Ford of Europe. "Der Ford Focus EcoBoost Hybrid kombiniert überzeugend die Leistung von Elektro- und Benzinmotor. Die daraus resultierende Effizienz bei zugleich kraftvoller Leistungsentfaltung wären in diesem Umfang vor wenigen Jahren noch undenkbar gewesen".

Der Ford Focus ist nach dem Ford Puma und dem Ford Fiesta sowie den Nutzfahrzeugen Ford Transit und Tourneo Custom/Transit Custom die nächste Ford-Baureihe mit Mild-Hybrid-Technologie und entsprechend verbesserter Treibstoffeffizienz. Das Unternehmen hat sich zum Ziel gesetzt, von jeder in Europa auf den Markt gebrachten Pkw-Baureihe auch mindestens eine elektrifizierte Version anzubieten. Alleine bis Ende 2021 will Ford die Zahl der elektrifizierten Fahrzeugmodelle in Europa auf insgesamt 18 erweitern, darunter Versionen mit Mild-Hybrid-, Plug-in-Hybrid- und Voll-Hybrid-Antrieb sowie batterie-elektrische Fahrzeuge.

Der Ford EcoBoost Hybrid-Antrieb - der Einstieg in die Welt der Elektromobilität

Beim Ford EcoBoost Hybrid-Antrieb handelt es sich um eine 48-Volt-Mild-Hybrid-Technologie und damit um den Einstieg in die Welt der Elektromobilität. Das bedeutet: Bei geringeren Drehzahlen wird der EcoBoost-Benzinmotor von einem Elektromotor unterstützt - genauer: von einem riemengetriebenen Starter-Generator (Belt-driven Integrated Starter/Generator, BISG) mit einer Leistung von 11,5 kW (16 PS). Durch die Platzierung der 48-Volt-Batterie unter dem Beifahrersitz des Ford Focus konnte der Mild-Hybrid-Antrieb ohne Verlust von Gepäck- oder Passagiererraum integriert werden. Der BISG ersetzt die konventionelle Lichtmaschine und ist in den Nebenaggregate-Strang integriert. Die elektrische Drehmoment-Unterstützung sorgt insbesondere im Drehzahlkeller für ein druckvolles, unmittelbares Ansprechverhalten des Turbo-Benziners. Zugleich ermöglicht das Mild-Hybrid-System es, einen grösseren Lader einzusetzen. Dies sorgt für mehr Leistung, bringt normalerweise aber auch ein trägeres Ansprechverhalten mit sich. Die Drehmoment-Unterstützung des Starter-Generators kann dieses "Turboloch" jedoch überbrücken.

Der Ford Focus mit EcoBoost Hybrid-Technologie kann nicht an eine externe Stromquelle angeschlossen werden. Dies ist auch nicht nötig, denn die luftgekühlte 48-Volt-Lithium-Ionen-Batterie (10 Ah), die den Elektromotor (BISG) mit Strom versorgt, wird automatisch durch das Bremssystem beim Ausrollen und beim Abbremsen des Fahrzeugs aufgeladen (Rekuperation).

Das EcoBoost Hybrid-System überwacht kontinuierlich, wie das Fahrzeug bewegt sowie wann und wie intensiv die Batterie geladen wird. Hieraus errechnet es, wann die gespeicherte Energie am sinnvollsten in Vortrieb investiert werden kann. Zwei Strategien kommen zum Einsatz:

- Drehmoment-Ersatz - der riemengetriebene Starter-Generator BISG steuert im laufenden Betrieb, bezogen auf die 114 kW/155 PS-Version, bis zu 24 Nm bei, die der Benziner daher nicht aufbringen muss. Dies ermöglicht niedrige CO₂-Emissionen von 103-93 g/km (kombiniert) sowie eine hohe Treibstoffeffizienz von 4,6-4,1 l/100 km (kombiniert).

- Drehmoment-Zuschuss - der riemengetriebene Starter-Generator BISG greift als Elektromotor ein, sobald der Benziner die volle Leistung abrufen will. Dies bedeutet eine Erhöhung des

Gesamtdrehmoments von bis zu 20 Nm über das vom Benzinmotor allein bei Vollast erzeugte Niveau. Bei niedrigen Drehzahlen beträgt das Drehmoment-Plus sogar bis zu 50 Prozent.

Der 114 kW (155 PS)* starke 1,0-Liter EcoBoost Hybrid-Antrieb des Ford Focus ermöglicht im Vergleich zu einem 2,0-Liter-Benzinermotor mit 145 PS, wie er noch vor zehn Jahren für den damaligen Ford Focus erhältlich war, eine Verbesserung der Treibstoffeffizienz von rund 45 Prozent.

Weiterentwickeltes Start-Stopp-System und Zylinder-Deaktivierung

Der Ford Focus mit EcoBoost Hybrid-Antrieb verfügt über ein serienmässiges Start-Stopp-System mit Ausroll-Funktion. Hierbei handelt es sich um eine Weiterentwicklung des herkömmlichen Start-Stopp-Systems. Bei niedrigen Geschwindigkeiten schaltet diese Technologie den Benzinmotor schon vor dem tatsächlichen Stillstand ab, sobald die Kupplung getreten wird, je nach gewählter Einstellung bei 15, 20 oder 25 km/h ein. So lassen sich bereits beim Ausrollen Treibstoff sparen und die Emissionen reduzieren. Beim Wiederanfahren startet der Motor dann innerhalb von nur 350 Millisekunden - dies entspricht gerade mal einem Wimpernschlag.

Darüber hinaus kommt auch beim Ford Focus EcoBoost Hybrid die Treibstoffsparende Zylinder-Deaktivierung zum Einsatz. Dank dieser innovativen Technologie wird die Treibstoffeffizienz weiter erhöht, indem einer der drei Zylinder automatisch abgeschaltet wird, wenn keine volle Leistung benötigt wird - beispielsweise im Schubbetrieb. Das System kann einen Zylinder in 14 Millisekunden ohne Beeinträchtigung der Leistung und für den Fahrer unmerklich ab- und wieder zuschalten.

Die 12,3 Zoll grosse digitale Instrumententafel

Besonders detaillierte, hochaufgelöste und intuitiv erkennbare Bilder und Icons zeichnen die 12,3 Zoll grosse digitale Instrumententafel aus (Bildschirm-Diagonale: 31,2 Zentimeter). Sie lässt sich vielfach individualisieren - zum Beispiel wenn es um die Priorisierung bestimmter Informationen geht, und deckt das komplette Farbspektrum ab. Ausserdem ermüdet sie die Augen weniger als herkömmliche Displays. Ihre sogenannte Freiform-Technologie überwindet das typische Rechteck-Format und ermöglicht eine harmonische Integration in das Interieur.

Bei den Versionen mit 48-Volt-Antriebstechnologie (EcoBoost Hybrid) hat die digitale Instrumententafel zusätzlich einen Mild-Hybrid-Informationsbereich, der den Fahrer darüber informiert, ob die Batterie gerade geladen oder als zusätzliche Unterstützung bei der Beschleunigung eingesetzt wird.

Das System "Lokale Gefahrenhinweise"

Ein weiteres Highlight ist das serienmässige FordPass Connect-Modem¹⁾. Es wird Fahrern erstmals im Ford Focus ermöglichen, von lokalen Gefahrenmeldungen (LHI) zu profitieren. Auf Basis von Informationen des FordPass Connect-Modems kann dieses Feature bereits schon dann auf mögliche Gefahrensituationen hinweisen, wenn sie weder vom Fahrer noch von den Assistenzsystemen wahrgenommen werden können, da sie sich zum Beispiel hinter einer uneinsehbaren Kurve befinden. Möglich wird dies durch den Zugriff auf Daten von HERE Technologies, die lokale Behörden und Rettungsdienste sowie andere mit der Cloud

verbundene Verkehrsteilnehmer beisteuern. Dies betrifft zum Beispiel Hinweise auf Unfälle, Baustellen und liegengebliebene Fahrzeuge oder auch vor kritischen Strassenbedingungen ausserhalb des Sichtbereichs. Das System "Lokale Gefahrenhinweise" ist ein Beispiel für die umfassenden Möglichkeiten vernetzter CloudSysteme ("Schwarm-Intelligenz").

Dank des serienmässigen FordPass Connect-Modems lassen sich eine Vielzahl von Funktionen via Smartphone aus der Ferne kontrollieren und betätigen - so zum Beispiel das Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs, die Fahrzeugortung, oder auch ein schneller Check der Tankfüllung, des Luftdrucks und des Ölstands, sogar der Motor lässt sich - bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe - per Fernbedienung starten.

Link auf Pressematerial

Über den nachfolgenden Link ist weiteres Pressematerial (u.a. Bilder) vom neuen Ford Kuga abrufbar: <http://focus.fordpresskits.com/>

* Treibstoffverbrauch des Ford Focus (Limousine, 5-türig) in l/100 km: 5,9 - 3,5 (kombiniert); CO2-Emissionen in g/km: 134 - 92 (kombiniert), CO2-Effizienzklasse: C/B - A+**

* Treibstoffverbrauch des Ford Focus (Turnier) in l/100 km: 5,9 - 3,5 (kombiniert); CO2-Emissionen in g/km: 135 - 93 (kombiniert), CO2-Effizienzklasse: C/B - A+**

** Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren (§ 2 Nrn. 5, 6, 6a PkwEnVKV in der jeweils geltenden Fassung) ermittelt.

Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (World Harmonised Light Vehicle Test Procedure, WLTP), einem neuen, realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Treibstoffverbrauchs und der CO2-Emissionen, typgenehmigt. Seit dem 1. September 2018 hat das WLTP den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ), das derzeitige Prüfverfahren, ersetzt. Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Treibstoffverbrauchs- und CO2-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen.

Die angegebenen Werte dieses Fahrzeugtyps wurden bereits anhand des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zu Vergleichszwecken zurückgerechnet. Bitte beachten Sie, dass für CO2-Ausstoß-basierte Steuern oder Abgaben seit dem 1. September 2018 die nach WLTP ermittelten Werte als Berechnungsgrundlage herangezogen werden. Daher können für die Bemessung solcher Steuern und Abgaben andere Werte als die hier angegebenen gelten.

Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Hinweis nach Richtlinie 1999/94/EG: Der Treibstoffverbrauch und die CO2-Emissionen eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Treibstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst. CO2 ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas. Weitere Informationen zum offiziellen Treibstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem 'Leitfaden über den Treibstoffverbrauch, die CO2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen' entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei www.dat.de/ unentgeltlich erhältlich ist. Für weitere Informationen siehe Pkw-EnVKV-Verordnung.

1) Die Nutzung von FordPass Connect ist 10 Jahre ab Erstzulassung des Fahrzeugs kostenfrei. Davon ausgeschlossen sind Informationen für Live Traffic und "Lokale Gefahrenwarnung" (falls verfügbar), die ab Erstzulassung 12 Monate kostenfrei sind. Diese Dienste können im Anschluss auf Wunsch

kostenpflichtig verlängert werden. Die Verfügbarkeit der Dienste ist abhängig von der Netzabdeckung und kann je nach Ort und Wetterbedingung abweichen. Damit Live Traffic funktioniert, wird Ford SYNC 3 in Verbindung mit einem Ford Navigationssystem im Fahrzeug benötigt.

###

Über die Ford Motor Company

Die Ford Motor Company ist ein globales Unternehmen mit Sitz in Dearborn, Michigan (USA). Das Unternehmen konstruiert, fertigt, vermarktet und wartet die gesamte Palette von Autos, LKWs, SUVs und Elektrofahrzeugen der Marke Ford sowie Luxusfahrzeugen der Marke Lincoln, bietet Finanzdienstleistungen über die Ford Motor Credit Company und strebt in den Bereichen Elektrifizierung, autonome Fahrzeuge und Mobilitätslösungen die Marktführerschaft an. Ford beschäftigt weltweit rund 194 000 Menschen. Weitere Informationen zu Ford, seinen Fabrikaten und der Ford Motor Credit Company finden Sie unter www.corporate.ford.com.

Ford Europe zeichnet verantwortlich für die Produktion, den Vertrieb und die Wartung von Fahrzeugen der Marke Ford in 50 Einzelmärkten und beschäftigt in seinen eigenen Niederlassungen und in konsolidierten Joint-Venture-Betrieben rund 50 000 Mitarbeitende und rund 64 000 Mitarbeiter, wenn nicht konsolidierte Joint-Venture-Betriebe eingerechnet werden. Zusätzlich zur Ford Motor Credit Company gehören zu Ford Europe ebenfalls die Ford Customer Service Division sowie 20 Produktionsstätten (13 eigene oder konsolidierte Joint-Venture-Betriebe und sechs nicht konsolidierte Joint-Venture-Betriebe). Die ersten Autos von Ford wurden 1903 nach Europa verschifft – im gleichen Jahr wurde die Ford Motor Company gegründet. Die europäische Produktion startete 1911.

Ihr Ansprechpartner

Dominic Rossier
Manager Communications & Public Affairs
Geerenstrasse 10
8304 Wallisellen
043 233 22 80
drossier@ford.com