



Ford Focus 2014 – Dossier de presse

- En général p. 2
- Motorisations p. 8
- Infodivertissement - SYNC 2 p. 12
- Sécurité p. 14
- Spécifications techniques p. 16

Nouvelle Ford Focus : des technologies avancées, un savoir-faire de pointe et une efficacité améliorée relèvent d'un cran la barre du modèle le plus vendu au monde

- La nouvelle Focus offre un nouveau design élégant, avec un nouveau "visage" Ford plus audacieux et un habitacle redessiné
- La gamme de moteurs améliorés pour l'Europe offre une efficacité énergétique accrue de 19 pour cent et comprend les nouveaux 1,5 litre EcoBoost et 1,5 litre TDCi
- Une dynamique de conduite de premier ordre encore améliorée, avec un train avant plus ferme, une suspension et des amortisseurs revisités, la direction assistée électrique et le système de stabilité transitionnel, inédit sur le secteur
- La nouvelle Focus inaugure le système de connectivité SYNC 2 en Europe, avec écran couleur tactile et commande vocale perfectionnée garantissant un pilotage aisé du système audio, de navigation, de climatisation et des téléphones portables
- La nouvelle Focus est le premier modèle Ford à proposer le système de stationnement perpendiculaire mains-libres, qui aide le conducteur à manœuvrer en marche arrière dans les emplacements en créneau ou en épi
- Prix pour le Grand-Duché au moment du lancement : à partir de € 15.301,65 (1.6 TI-VCT 85 ch – Ambiente), € 18.057,85 (1.0 EcoBoost 100 ch – Trend), € 19.245,87 (1.6 TDCi 95 ch – Trend). Clipper : + € 712,81
- Vidéo Ford Belgique: <http://youtu.be/SZtCW3fODdw>
- Plus d'infos : <http://newfocus.fordpresskits.com/>

Berchem-Sainte-Agathe, le 30 septembre 2014 – La nouvelle Ford Focus relève d'un cran la barre du modèle le plus vendu au monde* par un design extérieur plus audacieux et parlant davantage à l'émotion, un nouvel aménagement intérieur intuitif et raffiné, près de 18 systèmes d'aide à la conduite inédits ou améliorés et une efficacité énergétique nettement optimisée. (Vidéo en studio – en anglais : <http://youtu.be/pQo7mQoWJRw>)

La nouvelle Focus, dont la mise sur le marché est prévue pour novembre 2014, inaugure également en Europe le système de connectivité embarqué SYNC 2 de Ford, de pair avec une gamme de motorisations puissantes bien que sobres incluant un nouveau moteur essence 1,5 litre EcoBoost et des moteurs diesel TDCi.

« Nous ne pouvions nous contenter d'être numéro 1 ; nous voulions faire encore mieux avec une nouvelle version époustouflante de la Focus », a déclaré Stephen Odell, Président de Ford Europe, Moyen-Orient et en Afrique. « La nouvelle Focus associe un design moderne, des technologies de pointe et une efficacité énergétique élevée, sans oublier l'agrément de conduite qui a fait sa réputation. »

Un design sophistiqué

Ford a conçu une Focus plus sophistiquée et plus évoluée, avec un remodelage qui reflète le langage stylistique global One Ford.

Disponible en Belgique/au Grand-Duché en cinq portes et break, et dans une nouvelle teinte de carrosserie Deep Impact bleu, la nouvelle Focus présente une silhouette plus basse et plus large, avec un capot, un avant et une calandre redessinés. Le capot sculpté dessine une forme dynamique qui s'étend des montants avant aux coins supérieurs de la calandre trapézoïdale inversée pour conférer au véhicule une allure fière et assurée.

Des phares plus minces au dessin ciselé et des feux antibrouillard effilés ajoutent à l'aspect audacieux de l'avant. Quelques subtils détails chromés soulignent l'élégance du style, tandis que l'arrière se veut plus élancé, avec une nouvelle disposition de la jupe et du hayon ainsi que des feux arrière amincis.

« L'objectif était de renforcer l'attrait émotionnel du design de la Focus en intégrant notre dernier « Visage Ford », explique Joel Piaskowski, Directeur du design, Ford Europe. « La nouvelle Focus est plus harmonieuse, plus athlétique, avec un langage plus raffiné dans ses surfaces, en promesse de l'expérience au volant à venir. »

Lors de la refonte de l'habitacle de la nouvelle Focus, Ford a tenu compte du feedback des utilisateurs et répondu à leurs attentes par un agencement plus intuitif, complété par un volant et une console centrale comportant un nombre moindre de commandes et de boutons. Le nouveau garnissage noir satiné et les détails chromés participent à l'impression de sobriété et de modernité.

La nouvelle console redessinée offre davantage d'espace de rangement ainsi qu'un nouvel accoudoir coulissant intégré. La console réglable peut accueillir différentes bouteilles et gobelets avec une capacité suffisante pour loger simultanément une bouteille d'eau de 1 litre et un gobelet de 0,4 litre. Les acquéreurs de la Focus bénéficieront d'un confort acoustique supérieur grâce à une moquette plus épaisse, un vitrage latéral plus épais et une meilleure isolation du compartiment moteur.

« Nous avons répondu à une demande claire des clients en faveur d'une plus grande simplicité de l'habitacle en créant un lien visuel plus net entre les composants clés et en réduisant nettement le nombre de commandes », ajoute Joel Piaskowski.

Efficace et agréable à conduire

La nouvelle Focus offre un gain de consommation de 19 pour cent par rapport au modèle sortant, ainsi qu'une réduction significative des émissions de CO₂ sur toute la gamme.

Au premier semestre 2014, un modèle Focus sur trois en Europe a été vendu équipé du moteur 1,0 litre EcoBoost, élu Moteur international de l'année pour la troisième fois consécutive.**

La nouvelle Focus restera également proposée avec le moteur essence 1,0 litre EcoBoost de 100 ch affichant un taux d'émissions de CO₂ de 99 g/km, dont la précédente version est devenue cette année la première voiture familiale non hybride européenne à descendre sous le seuil des 100 g/km de CO₂.***

La nouvelle Focus offrira également le nouveau moteur essence 1,5 litre EcoBoost de Ford, disponible en version 150 ch et 182 ch avec une nouvelle boîte automatique à six rapports. Lorsqu'il est couplé à la boîte manuelle six rapports, le moteur offre un gain énergétique de sept pour cent par rapport au moteur 1,6 litre EcoBoost sortant, qui offre une puissance équivalente. En 2015, il sera également proposé avec une boîte automatique six rapports.

Le nouveau moteur diesel 1,5 litre TDCi de 120 ch avec boîte automatique six rapports PowerShift offre une amélioration de 19 pour cent par rapport à l'actuel moteur 2,0 litres TDCi de 115 ch avec PowerShift. Le modèle 150 ch avec boîte manuelle six rapports affiche une amélioration de 15 pour cent par rapport à la version sortante de 140 ch.

Grâce à sa tenue de route et sa direction améliorées, la nouvelle Focus hisse à un niveau supérieur la dynamique et l'agrément de conduite unanimement salués du modèle. Les ingénieurs Ford sont parvenus à obtenir une réactivité plus franche, plus vive et plus en prise avec la route en augmentant la rigidité structurelle du train avant, en revisitant la géométrie de la suspension, en accroissant la rigidité latérale des bagues de suspension impliquées dans la direction et en réajustant les amortisseurs.

La direction assistée électrique a également été recalibrée pour procurer au conducteur un toucher de route plus sensible. Le système de stabilité transitionnel amélioré de Ford, inédit sur le secteur, surveille la vitesse du véhicule et les mouvements du volant afin de prévoir les pertes d'adhérence avant qu'elles ne surviennent et déclenche le contrôle électronique de stabilité plus tôt pour améliorer la sécurité et garantir des déplacements plus fluides.

La nouvelle Focus sera également disponible avec des palettes de changement de vitesse au volant permettant au conducteur de passer les rapports sans ôter les mains du volant. Les palettes seront disponibles en option sur toutes les boîtes automatiques et Powershift des modèles diesel et essence.

L'expérience de conduite de la Focus offre un niveau de raffinement encore supérieur grâce aux importantes mesures de réduction des bruits, vibrations et stridences, qui assurent plus de quiétude dans l'habitacle au profit d'une conduite plus sereine et sans stress.

Écran tactile avec SYNC 2

La nouvelle Focus sera le premier véhicule en Europe à offrir le système de connectivité évolué SYNC 2 de Ford, avec écran couleur tactile huit pouces à haute résolution et commande vocale avancée permettant de piloter le système audio, la navigation, la climatisation et les téléphones portables.

Le système de navigation SYNC 2 inaugure plusieurs fonctionnalités pour l'Europe : un affichage fractionné avec le détail des intersections, l'indication vocale du nom des rues, des vues en 3D des bretelles d'autoroutes et des points de repère, ainsi que le guide MICHELIN.

Les commandes vocales permettent d'indiquer une destination d'une seule traite ou de sélectionner les titres d'un artiste. Il suffit également de presser la touche de la commande vocale et de dire « J'ai faim » pour afficher une liste des restaurants situés à proximité avec les itinéraires qui y mènent au moyen du système de navigation.

Technologies de conduite avancées

La nouvelle Focus est le premier véhicule Ford à offrir le stationnement perpendiculaire, une nouvelle technologie mains-libres qui aide le conducteur à manœuvrer en marche arrière dans les emplacements en créneau ou en épi.

Le système de stationnement parallèle actif, introduit sur l'actuelle Focus, permet d'une simple pression sur bouton de localiser les emplacements adéquats à l'aide de capteurs à ultrasons. Le système effectue les manœuvres tandis que le conducteur commande l'accélérateur et les freins. Deux capteurs supplémentaires montés à l'arrière permettent à la nouvelle Focus de se garer tout aussi facilement en épi ou en créneau.

Grâce à ces capteurs supplémentaires, Ford est également en mesure de proposer pour la première fois en Europe des technologies conçues pour aider les conducteurs à quitter un emplacement. for the first time in Europe:

- L'alerte de véhicules en approche avertit le conducteur des véhicules susceptibles de croiser sa trajectoire lors de sa marche arrière. Le système utilise un radar d'une portée de 40 mètres et émet trois signaux d'alerte distincts lorsqu'il détecte un véhicule en approche à gauche ou à droite.
- L'aide à la sortie de stationnement aide le conducteur à quitter un emplacement en créneau. Une fois que le conducteur a choisi le côté gauche ou le côté droit pour sortir, le système gère la direction tandis que le conducteur commande l'accélérateur et les freins.

Ford a également amélioré son système de prévention des collisions Active City Stop, qui utilise des capteurs placés à l'avant du véhicule pour détecter des objets stationnaires sur la route et précharger les freins si le véhicule s'approche d'un objet trop vite. Si le conducteur ne réagit toujours pas, le système réduit le couple moteur et engage automatiquement les freins pour atténuer le choc d'une collision. L'Active City Stop est désormais opérationnel jusqu'à 50 km/h contre 30 km/h sur le modèle actuel.

Dans le cas d'objets en mouvement, le freinage actif fonctionne de manière similaire à l'Active City Stop, mais avec un rayon de détection des véhicules entre 8 km/h et 180 km/h. Il assiste le conducteur à des vitesses plus élevées, sur l'autoroute par exemple, en émettant des alertes et en freinant si nécessaire.

Le régulateur de vitesse adaptatif permet au conducteur de la Focus de maintenir une distance prédéfinie avec le véhicule qui précède, même lorsque ce véhicule roule à une vitesse inférieure à la vitesse de croisière. Pour les cas où le régulateur de vitesse n'est pas activé, Ford introduit pour la première fois en Europe son système d'indication de la distance, qui permet au conducteur de définir la distance qu'il souhaite conserver par rapport au véhicule qui précède. Si le conducteur se rapproche en deçà de la valeur définie, le système déclenche un signal visuel en trois étapes - gris, jaune, puis rouge.

La nouvelle Focus est également équipée pour la première fois de la technologie MyKey de Ford. Le système permet au propriétaire du véhicule de programmer une clé - le plus souvent à l'usage des jeunes conducteurs - qui limite la vitesse maximale et le volume du système audio et le neutralise si le conducteur ou ses passagers n'ont pas bouclé leurs ceintures de sécurité. Le système empêche également la désactivation des équipements de sécurité.

Éclairer la voie

Le système d'éclairage avant adaptatif amélioré est désormais capable d'ajuster le faisceau des nouveaux phares bi-xénon HID pour suivre de manière optimale le tracé de la route. Le système évalue la lumière ambiante ainsi que les objets présents sur la route à l'avant du véhicule afin d'adapter l'angle du faisceau lumineux et son intensité sur une plage de sept niveaux en fonction de la vitesse, de l'angle de braquage et de la distance des obstacles devant le véhicule.

À vitesse élevée, sur autoroute par exemple, les phares sont relevés pour projeter un faisceau plus long et plus droit et augmenter ainsi la visibilité. En ville, où la vitesse est limitée et l'éclairage plus important, le faisceau est abaissé pour éclairer plus intensément la zone immédiatement devant le véhicule. Dans les virages pris à vitesse réduite, le système éclaire le côté de la chaussée pour rendre plus visibles les cyclistes et les piétons. Le système aide le conducteur dans les virages négociés à vitesses plus élevées en dirigeant le faisceau dans le sens de la trajectoire.

La nouvelle Focus continue d'offrir les fonctionnalités innovantes que les conducteurs apprécient et sur lesquels ils peuvent s'appuyer, notamment le dispositif de protection des portières, qui amortit les chocs accidentels grâce à une patte de protection qui se déploie en une fraction de seconde après l'ouverture des portes pour protéger leur bord.

« Bien qu'offrant une foule de nouvelles fonctionnalités et technologies de pointe, cette nouvelle version de la Focus a été raffinée et simplifiée », a déclaré Jim Baumbick, directeur de la gamme du segment C pour Ford Europe. « Ce remaniement sophistiqué confère à la Focus un style rafraîchi et modernisé à l'intérieur comme à l'extérieur, tout en préservant le plaisir de conduire que procure le modèle lorsque l'on s'installe au volant. Nous n'avons consenti aucun compromis sur ce plan, au contraire, nous sommes allés encore plus loin. »

Ford proposera également la nouvelle Focus ST, présentée au Festival of Speed de Goodwood, au Royaume-Uni, et qui sera disponible pour la première fois en version essence et diesel plus tard cette année dans toute l'Europe. Cette Focus ST ultra évoluée offre de nouvelles technologies de contrôle du châssis, une suspension et une direction remaniées, ainsi que des pneus sur mesure garantissant une expérience de conduite encore plus réactive, équilibrée et raffinée.

Lancée en 1998, la Ford Focus s'est vendue depuis à plus de 12 millions d'exemplaires, dont 6,9 millions en Europe, où une nouvelle Focus est fabriquée toutes les 90 secondes. Pour répondre à la demande croissante en faveur de la Focus, qui est distribuée dans plus de 140 marchés, Ford a augmenté sa capacité de production mondiale de manière à fabriquer le modèle dans huit usines de production réparties sur quatre continents. Les usines situées en Allemagne, États-Unis, Russie, Chine, Thaïlande, Vietnam, Taiwan et Argentine totalisent une capacité de production de plus de 1,5 million de véhicules par an.

###

La Ford Focus est le modèle le plus vendu dans le monde, sur la base de l'analyse conduite par Ford des relevés d'immatriculations Polk pour 2013. Le nombre d'immatriculations de la Focus a augmenté de 8,1 pour cent en 2013, avec 1 097 618 véhicules vendus dans le monde contre 1 014 965 en 2012, dont 317 110 immatriculations en Europe l'année dernière, soit 29 pour cent du total des immatriculations.

**Selon les chiffres de ventes Ford. Les 20 principaux marchés européens de Ford sont Autriche, Belgique, Grande-Bretagne, République tchèque, Danemark, Finlande, France, Allemagne, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Portugal, Roumanie, Espagne, Suède et Suisse.

***Les valeurs de consommation et d'émissions de CO₂ sont mesurées selon les exigences et spécifications techniques des règlements européens (CE)715/2007 et (CE)692/2008 dans leur dernière version modifiée. Les chiffres de consommation et d'émissions de CO₂ sont indiqués pour un modèle de véhicule et non un exemplaire spécifique. La procédure de test standard appliquée permet de comparer différents types de véhicules de différents constructeurs. Outre la consommation de carburant, le comportement routier ainsi que d'autres facteurs non techniques jouent un rôle déterminant dans la consommation de carburant et les émissions de CO₂ du véhicule. Le CO₂ est le principal gaz à effet de serre responsable du réchauffement climatique. Les valeurs indiquées en MPG correspondent également au cycle de conduite européen et sont exprimées en gallons impériaux. Les valeurs indiquées peuvent différer de celles d'autres régions du monde en raison des différents cycles de conduite et réglementations en vigueur sur ces marchés.

La nouvelle Ford Focus offre une consommation réduite de 19 pour cent, de pair avec de nouveaux moteurs plus puissants

- Les nouveaux groupes propulseurs de la Focus offrent une consommation réduite de 19 pour cent
- La nouvelle Focus inaugure le moteur essence 1,5 litre EcoBoost en Europe et propose également le moteur diesel 1,5 litre TDCi, pour des réductions significatives des émissions de CO₂ sur toute la gamme
- Les améliorations apportées au moteur 2,0 litres TDCi garantissent une puissance, un couple et une efficacité énergétique accrus
- Le piège à NO_x de Ford réduit les émissions ; le revêtement en carbone amorphe diminue le coefficient de frottement des composants du moteur

La nouvelle Ford Focus offre les motorisations les plus économiques jamais conçues, avec une amélioration de 19 pour cent et une réduction significative des émissions de CO₂ sur l'ensemble de la gamme.

La nouvelle Focus sera le premier véhicule en Europe à proposer le nouveau moteur essence 1,5 litre EcoBoost de Ford et sera également disponible pour la première fois avec le moteur diesel 1,5 litre TDCi de Ford. Les ingénieurs Ford sont parvenus à optimiser la puissance, le couple et l'efficacité du moteur 2,0 litres TDCi. La Focus restera proposée avec le moteur essence 1,0 litre EcoBoost maintes fois primé, dont un modèle à 99 g/km de CO₂.*

Les nouvelles technologies diesel de pointe sont disponibles sur les deux moteurs 1,5 litre et 2,0 litres TDCi et incluent notamment un piège à NO_x garantissant des émissions d'échappement plus propres. Le coefficient de frottement a également été réduit grâce à l'application microscopique d'un revêtement en carbone amorphe (DLC), tandis que la respiration du moteur a été améliorée grâce au turbocompresseur à géométrie variable.

Parmi les technologies d'efficacité énergétique Ford figurent le système d'arrêt/démarrage automatique, le volet de calandre actif ainsi que la charge régénérative intelligente qui permet une réduction significative des émissions de CO₂ sur toute la gamme des moteurs essence et diesel.

« Nous sommes parvenus à améliorer l'efficacité énergétique sans perte de performances en analysant dans leurs moindres détails l'efficacité du moteur et de la transmission. Nous offrons aussi aux acquéreurs un choix plus grand se traduisant par quatre nouvelles combinaisons de moteurs et de transmissions », a déclaré Joe Bakaj, Vice-président du développement de produits, Ford Europe. « L'introduction du nouveau 1,5 litre TDCi signera la mise en conformité de tous les moteurs de la Focus avec la norme Euro 6 plusieurs mois même avant l'entrée en vigueur de la loi. »

De puissants moteurs essence

Le nouveau moteur essence 1,5 litre EcoBoost de Ford réalise une amélioration de sept pour cent sur l'efficacité énergétique lorsqu'il est couplé à la boîte manuelle 6 rapports et équipé du système d'arrêt/démarrage automatique, par rapport au 1,6 litre EcoBoost sortant, de puissance équivalente. Il sera également proposé à partir de début 2015 avec une boîte automatique à six rapports.

Disponible en version 150 ch ou 182 ch, le nouveau moteur 1,5 litre EcoBoost est équipé du collecteur d'échappement intégré, introduit pour la première fois sur le moteur 1,0 litre EcoBoost de Ford. Cette technologie améliore l'efficacité en permettant au moteur d'atteindre une température optimale plus rapidement et offre également une disponibilité du couple plus rapide en minimisant le trajet des gaz d'échappement circulant entre les cylindres et le turbocompresseur.

Le moteur EcoBoost associe les technologies de suralimentation, d'injection directe à haute pression, de double distribution indépendante à calage variable, de pair avec nouveau bloc moteur en aluminium. Le refroidisseur d'air de suralimentation à eau améliore l'alimentation en air du moteur, tandis que le système de contrôle a été reprogrammé pour offrir un haut niveau de raffinement, de silence de fonctionnement et de performance.

« Le nouveau moteur essence 1,5 litre EcoBoost offre aux acquéreurs toutes les dernières technologies EcoBoost réunies en un seul pack plus intelligent et plus efficace, » a déclaré Joe Bakaj. « Plus économique, plus performant et offrant un fonctionnement plus fluide, ce nouveau moteur EcoBoost constitue une option de choix pour les conducteurs qui apprécient les performances essence mais souhaitent de faibles coûts d'utilisation. »

Moteur 1,0 litre EcoBoost primé

La nouvelle Focus continuera de proposer le moteur essence 1,0 litre EcoBoost de Ford, qui a été choisi l'année dernière par un tiers des clients de la Focus** et couronné Moteur international de l'année 2014 pour la troisième fois consécutive. Dès début 2015, le 1,0 litre EcoBoost de 125 ch sera également proposé avec la boîte automatique à six rapports.

La nouvelle Focus restera également offerte dans la version 1,0 litre EcoBoost affichant un taux d'émissions de CO₂ de 99 g/km, dont la précédente version est devenue cette année la première voiture familiale non hybride européenne à rester en deçà du seuil des 100 g/km.

Les nouveaux rapports de démultiplication permettent un taux d'émissions réduit, en association avec les technologies d'efficacité énergétique actuelles, dont le système d'arrêt/démarrage automatique, le volet de calandre actif ainsi que le mode Eco qui renseigne le conducteur sur son style de conduite afin de l'aider à rouler plus économiquement.

Par ailleurs, le système de charge régénérative intelligente de Ford engage l'alternateur de manière sélective et recharge la batterie lorsque le véhicule est en roue libre ou freine afin de récupérer l'énergie qui serait autrement perdue et réduire ainsi la charge moteur, pour une consommation moindre.

Les palettes de changement de vitesses seront proposées en option sur toutes les boîtes automatiques et PowerShift des moteurs essence et diesel et permettront au conducteur de passer les rapports sans ôter les mains du volant.

Nouvelle technologie diesel

La nouvelle Focus sera proposée pour la première fois avec le moteur diesel 1,5 litre TDCi de Ford. Disponible en version 95 ch ou 120 ch, il offre une puissance, un couple et une réactivité accrus, de pair avec une chambre de combustion à la conception optimisée, ainsi qu'une technologie de suralimentation et d'injection ultra moderne. Il intègre le processus de combustion le plus efficace jamais développé dans un moteur diesel Ford et dispose d'un piège à NO_x monté dans le système de post-traitement de l'échappement, pour des émissions encore plus propres.

« La surface totale du matériau actif au sein du nouveau piège à NO_x équivaut en taille à 2 ½ terrains de football, bien qu'elle ne mesure que 132 mm de diamètre et 124 mm de longueur », explique David King, Directeur de la calibration des moteurs diesel, Ford Europe. « Elle agit à la manière d'une éponge pour capturer les émissions de NO_x résultant de la combustion plus efficace du diesel, ce qui permet à Ford d'atteindre des niveaux inférieurs de CO₂ ».

Ford a développé la forme du bol du piston du moteur afin d'améliorer la combustion et revêtu un certain nombre de composants, dont les pistons, les axes et les joints, d'une couche de carbone amorphe, un matériau extrêmement dur et lisse. Un dépôt d'une épaisseur de six microns, soit moins d'un tiers de l'épaisseur d'un cheveu, suffit pour réduire les frottements au profit d'une plus grande efficacité et d'un raffinement élevé.

Un turbocompresseur à géométrie variable remanié accroît le flux d'air dans le moteur, tandis que l'injection à haute pression de dernière génération minimise les pertes de carburant internes et améliore la combustion, ce qui optimise l'efficacité énergétique et réduit les émissions de CO₂.

La version de 95 ch émet un taux d'émissions de CO₂ de 98 g/km, soit une amélioration de dix pour cent par rapport au moteur diesel 1,6 litre TDCi. Elle affiche également une consommation de 3,8 l/100 km, lorsqu'elle est appariée à la boîte manuelle à six rapports. En Belgique, cette motorisation sera proposée en version EConetic avec 88 grammes de CO₂ et une consommation mixte de 3,4 litres par 100 kilomètres.

Un moteur diesel 1,5 litre TDCi avec boîte automatique PowerShift est également programmé pour l'année prochaine. Il offrira une amélioration de 19 pour cent par rapport au moteur diesel 2,0 litres TDCi PowerShift de 115 ch, qu'il remplace. La version avec boîte manuelle à six rapports affichera de son côté une progression de 10 pour cent.

Le moteur diesel 2,0 litres TDCi perfectionné offre une puissance, un couple et une efficacité nettement accrus. La version de 150 ch affiche une amélioration de 15 pour cent par rapport au précédent modèle de 140 ch lorsqu'elle est couplée à la boîte manuelle à six rapports ou la boîte automatique PowerShift – un gain réalisé grâce à l'introduction du système d'arrêt/démarrage automatique et du turbocompresseur à géométrie variable. Le couple passe de 340 Nm à 380 Nm.

« La nouvelle Focus atteste de l'engagement de Ford à répondre à la demande des conducteurs en faveur d'une efficacité énergétique élevée au moyen de technologies avancées », a déclaré Joe Bakaj. « Les clients n'ont plus besoin d'opter pour un modèle spécifique en vue de réduire leur empreinte de carbone ou les coûts de fonctionnement. Ils ont désormais le choix entre des motorisations optimisées sur toute la gamme. »

Les moteurs essence 1,6 litre Ti-VCT et diesel 1,6 litre TDCi resteront disponibles pour certains modèles sur certains marchés.

#

*Les valeurs de consommation et d'émissions de CO₂ sont mesurées selon les exigences et spécifications techniques des règlements européens (CE)715/2007 et (CE)692/2008 dans leur dernière version modifiée. Les chiffres de consommation et d'émissions de CO₂ sont indiqués pour un modèle de véhicule et non un exemplaire spécifique. La procédure de test standard appliquée permet de comparer différents types de véhicules de différents constructeurs. Outre la consommation de carburant, le comportement routier ainsi que d'autres facteurs non techniques jouent un rôle déterminant dans la consommation de carburant et les émissions de CO₂ du véhicule. Le CO₂ est le principal gaz à effet de serre responsable du réchauffement climatique. Les valeurs indiquées en MPG correspondent également au cycle de conduite européen et sont exprimées en gallons impériaux. Les valeurs indiquées peuvent différer de celles d'autres régions du monde en raison des différents cycles de conduite et réglementations en vigueur sur ces marchés.

**Selon les chiffres de ventes Ford. Les 20 principaux marchés européens de Ford sont Autriche, Belgique, Grande-Bretagne, République tchèque, Danemark, Finlande, France, Allemagne, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Portugal, Roumanie, Espagne, Suède et Suisse.

Vous souhaitez dîner ? Le nouveau système SYNC 2 de Ford activé par commande vocale vous trouve un restaurant, vous aide à réserver une table et vous guide jusqu'à destination

- Ford présente le système SYNC2, qui permet au conducteur de contrôler les principaux systèmes embarqués du véhicule au moyen de commandes vocales simples et naturelles ainsi que d'un nouvel écran couleur tactile huit pouces à haute résolution
- Dans un langage simple et courant, le conducteur peut commander les systèmes de téléphonie, de divertissement, de climatisation et de navigation. Le Guide MICHELIN vous aide dans le choix d'un restaurant.
- Le tableau de bord simplifié comportant moins de boutons est équipé d'un écran tactile 8 pouces à haute résolution, facile à utiliser. L'écran de navigation affiche de manière détaillée les intersections, les jonctions d'autoroutes et les points de repère en 3D

Ford présente le système SYNC2, qui permet au conducteur de contrôler les principaux systèmes embarqués du véhicule au moyen de commandes vocales simples et naturelles ainsi que d'un nouvel écran couleur tactile huit pouces à haute résolution.

Les fonctions SYNC 2 de la nouvelle Focus facilitent le contrôle du système multimédia du véhicule, de la climatisation, de la navigation par satellite et des périphériques mobiles par le biais de commandes vocales. En outre, SYNC 2 dispose également de commandes du tableau de bord simplifiées.

Il suffit d'appuyer sur le bouton de la commande vocale et de dire « J'ai faim » pour que s'affiche une liste des restaurants situés à proximité. Si vous n'êtes pas trop pressé, vous pouvez utiliser le guide MICHELIN pour choisir un restaurant. SYNC 2 établit la liaison téléphonique avec le restaurant pour réserver une table et vous y guide.

La saisie d'une adresse de navigation a également été simplifiée. Plutôt que d'énoncer l'adresse par étapes, vous pouvez indiquer l'adresse complète d'une traite et SYNC 2 affichera l'itinéraire. Pour les points d'intérêt, vous n'avez même pas besoin d'indiquer une adresse – il vous suffit de dire « Musée Picasso » ou « Tour Eiffel ». Le système de navigation SYNC 2 est pris en charge par le prestataire de services cartographiques HERE et permet l'affichage en 3D des principaux points de repère et intersections.

« Nous avons voulu faire de SYNC 2 un outil simple et intuitif à utiliser, permettant une transition parfaite entre l'écran tactile et les commandes vocales », a déclaré Christof Kellerwessel, chief engineer, Electronic and Electrical Systems Engineering, Ford of Europe. Christof Kellerwessel, Ingénieur en chef, électronique et systèmes d'ingénierie électrique de Ford Europe. « Les conducteurs pourront contrôler un nombre plus important que jamais de systèmes embarqués, tout en gardant les yeux sur la route et les mains sur le volant. » S'il fait trop chaud, dites « Max AC » pour rafraîchir rapidement l'habitacle, ou soyez plus précis et dites « Température à 20 degrés ».

Connectez votre MP3 et écoutez la musique de votre choix en demandant simplement au SYNC 2 de sélectionner l'artiste ou la piste que vous souhaitez. Pas besoin d'énoncer une kyrielle de commandes. Les pochettes d'albums s'affichent également à l'écran avec les lecteurs compatibles. La connectivité est assurée via Bluetooth, le port USB et la carte SD.

Les clients peuvent passer des appels téléphoniques en mains par le biais de la commande « Appeler <nom> », sans avoir à donner d'abord la commande « Téléphone », même si le système est en mode audio, navigation ou autre.

SYNC 2 dispose également de l'assistance d'urgence de Ford, qui relie directement les occupants du véhicule aux opérateurs de services de secours locaux après un accident, dans la langue appropriée pour la région.

Dans la foulée de sa présentation en Europe à bord de la nouvelle Focus, SYNC 2 sera également introduit sur la nouvelle Mondeo dans le courant de l'année, ainsi que sur la nouvelle Mustang lors de son lancement en 2015.

La nouvelle Ford Focus offre une technologie inédite capable de prévoir et de prévenir les dérapages

- Le nouveau système de contrôle de stabilité transitionnel avancé de la nouvelle Focus améliore la sécurité en anticipant les dérapages et en intervenant plus tôt afin de prévenir toute perte de contrôle
- Ce système inédit sur le secteur détecte tout risque de dérapage selon la vitesse et la direction du véhicule et déclenche le freinage préventif du contrôle électronique de la stabilité, pour des trajets en toute sécurité
- Ce système fait partie des nouvelles technologies de contrôle du châssis qui améliorent la dynamique et la sécurité de conduite de la nouvelle Focus
- La nouvelle Focus offre une expérience de conduite optimisée grâce la direction assistée électrique remaniée, de nouveaux amortisseurs, de nouvelles bagues de suspension et une rigidité structurelle accrue
- L'expérience de conduite de la Focus atteint un niveau de raffinement encore supérieur grâce aux importantes mesures de réduction des bruits, vibrations et stridences, qui assurent une plus grande quiétude dans l'habitacle

Ford Motor Company lance une nouvelle technologie capable de prévoir les risques de dérapage et d'intervenir de manière précoce afin de prévenir toute perte de contrôle.

Monté pour la première fois sur un véhicule de série, ce système de stabilité transitionnel amélioré, l'ESC, fait ses débuts sur la nouvelle Focus. Il est capable de calculer les risques de dérapage du véhicule sur la base de la vitesse ainsi que de la position et la vitesse de rotation du volant.

Dès lors que le système identifie la moindre amorce de dérapage, il freine immédiatement les roues concernées - souvent avant même que le conducteur ne se soit rendu compte du problème - par le biais du contrôle de stabilité électronique avancé, garantissant ainsi des trajets plus sûrs et sans accroc.

« Grâce à sa capacité à détecter avant tout accident les scénarios induisant une perte de contrôle, le système de stabilité transitionnel amélioré déclenche le processus de rétablissement plus rapidement que jamais, renforçant ainsi la sécurité et le confort du conducteur et des passagers », explique Norbert Kessing, Directeur de la dynamique du véhicule, Ford Europe.

Le système de stabilité transitionnel amélioré fait partie des nouvelles technologies de contrôle du châssis qui améliorent la dynamique et la sécurité de conduite de la nouvelle Focus. Les ingénieurs Ford ont également remanié la direction assistée électrique (EPAS) afin d'améliorer le toucher de route de la Focus et la rendre encore plus facile à conduire.

Les ingénieurs ont recalibré le système de direction assistée électrique afin de réduire l'effort à fournir sur le volant, éliminer les zones neutres de la direction et offrir un retour d'informations quasi instantané par rapport à la surface de la route, au profit d'une direction plus instinctive.

« La Ford Focus est depuis toujours réputée pour sa dynamique de conduite et son comportement routier de premier ordre. Cette nouvelle version se veut encore plus agréable à conduire, tout en délivrant un niveau inégalé de confort, de stabilité et de sécurité sur la route », a déclaré Joe Bakaj, Vice-président du développement des produits, Ford Europe.

L'expérience de conduite a été encore optimisée par un niveau de confort acoustique supérieur, obtenu grâce à un vitrage latéral plus épais, des moquettes plus épaisses, de nouveaux passages de roue avant et garnitures de portières, ainsi que des joints acoustiques plus absorbants autour du système d'extraction de l'air, des charnières des rétroviseurs et du hayon. Ces modifications permettent à la Focus d'offrir au conducteur et ses passagers une quiétude absolue dans l'habitacle, pour une conduite sereine et sans stress.

Les ingénieurs de Ford ont également amélioré la rigidité structurelle avant de la nouvelle Focus en augmentant l'épaisseur des deux supports du compartiment moteur et en recourant à un procédé de soudage à l'arc avec un métal plus robuste qui permet de réduire le fléchissement de la carrosserie dans les virages, pour des réponses plus affûtées et une plus grande agilité. La nouvelle technologie d'amortissement variable piloté offre une meilleure absorption des chocs et solidité et a permis aux ingénieurs d'atteindre un équilibre optimal entre contrôle de la carrosserie et confort du conducteur.

En outre, la géométrie de la suspension de la nouvelle Focus a été affinée et la rigidité des bagues de suspension en caoutchouc du bras inférieur augmentée de plus de 20 pour cent. Ceci réduit le coefficient de flexibilité entre les montants métalliques en condition de charges élevées, par exemple en virages, et minimise les mouvements de volant indésirables. Les bagues avant présentent désormais des bords évasés qui enserrant le moyeu de la suspension ainsi que des points de montage du châssis, réduisant ainsi le déplacement des composants liés.

La toute nouvelle Focus est construite sur la plateforme mondiale Ford du segment C, qui sert également de base aux C-MAX et Grand C-MAX. L'année dernière, la Focus a enregistré un total de plus d'un million d'immatriculations, dont plus de 317 000 en Europe.*

#

* Ford Sales Reporting figures. Ford's 20 European main markets are Austria, Belgium, Britain, Czech Republic, Denmark, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Ireland, Italy, the Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Spain, Sweden and Switzerland.

FORD FOCUS SPECIFICATIONS - BELUX

PERFORMANCE AND ECONOMY

Focus 5-Door								
Engine	Power (PS)	CO ₂ (g/km)	Fuel consumption l/100 km (mpg) ^{ØØ}			Performance ^Ø		
			Urban	Extra Urban	Combined	Max speed km/h (mph)	0-100 km/h 0-62 mph (sec)	50-100 km/h 31-62 mph (sec)*
1.0L EcoBoost petrol 5-speed manual with Auto-Start-Stop	100	105	5.7	3.9	4.6	187 (116)	12.5	12.8
1.0L EcoBoost petrol 6-speed auto	125	114	6.4	4.0	4.9	195 (121)	11.0	11.8
1.0L EcoBoost petrol 6-speed manual with Auto-Start-Stop	125	108	5.7	4.1	4.7	195 (121)	11.0	11.8
1.5L EcoBoost petrol 6-speed manual with Auto-Start-Stop	150	127	7.0	4.6	5.5	212 (131)	8.9	8.2
1.5L EcoBoost petrol 6-speed manual with Auto-Start-Stop	182	127	7.0	4.6	5.5	224 (139)	8.6	8.0
1.6L TI-VCT petrol 5-speed manual	85	136	8.3	4.6	5.9	172 (106)	14.9	17.0
1.5L TDCi diesel 6-speed manual with Auto-Start-Stop	95	98	4.3	3.4	3.8	182 (113)	12.0	10.4
1.5L TDCi diesel 6-speed manual with Auto-Start-Stop	120	98	4.3	3.4	3.8	195 (121)	10.5	9.2
1.6L TDCi diesel 6-speed manual with Auto-Start-Stop	95	109	5.1	3.7	4.2	182 (113)	12.5	10.9
1.6L TDCi diesel 6-speed manual with Auto-Start-Stop	115	109	5.1	3.7	4.2	195 (121)	10.8	9.9
2.0L TDCi diesel 6-speed manual with Auto-Start-Stop	150	105	4.7	3.7	4.0	212 (131)	8.8	8.1
2.0L TDCi diesel 6-speed PowerShift with Auto-Start-Stop	150	115	5.2	4.0	4.4	210 (130)	8.7	N.A
2.0L TDCi diesel 6-speed PowerShift	150	124	6.1	4.0	4.8	210 (130)	8.7	N.A.

Focus Wagon								
-------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Engine	Power (PS)	CO ₂ (g/km)	Urban	Extra Urban	Combined	Max speed km/h (mph)	0-100 km/h 0-62 mph (sec)	50-100 km/h 31-62 mph (sec)*
1.0L EcoBoost petrol 5-speed manual with Auto-Start-Stop	100	115	6.5	4.2	5.0	185 (114)	12.7	13.0
1.0L EcoBoost petrol 6-speed auto	125	116	6.5	4.2	5.0	193 (119)	11.2	12.0
1.0L EcoBoost petrol 6-speed manual with Auto-Start-Stop	125	110	5.8	4.2	4.8	193 (119)	11.2	12.0
1.5L EcoBoost petrol 6-speed manual with Auto-Start-Stop	150	128	7.1	4.7	5.6	210 (130)	9.1	8.4
1.5L EcoBoost petrol 6-speed manual with Auto-Start-Stop	182	128	7.1	4.7	5.6	220 (136)	8.8	8.2
1.6L TI-VCT petrol 5-speed manual	85	139	8.4	4.7	6.0	170 (105)	15.1	17.2
1.5L TDCi diesel 6-speed manual with Auto-Start-Stop	95	98	4.3	3.4	3.8	180 (111)	12.2	10.6
1.5L TDCi diesel 6-speed manual with Auto-Start-Stop	120	98	4.3	3.4	3.8	180 (111)	10.7	9.4
1.6L TDCi diesel 6-speed manual with Auto-Start-Stop	95	109	5.1	3.7	4.2	180 (111)	12.7	11.1
1.6L TDCi diesel 6-speed manual with Auto-Start-Stop	115	109	5.1	3.7	4.2	193 (119)	11.0	10.1
2.0L TDCi diesel 6-speed manual with Auto-Start-Stop	150	105	4.7	3.7	4.0	210 (130)	9.0	8.3
2.0L TDCi diesel 6-speed PowerShift with Auto-Start-Stop	150	115	5.2	4.0	4.4	210 (130)	8.9	N.A
2.0L TDCi diesel 6-speed PowerShift	150	124	6.1	4.0	4.8	208 (129)	8.9	N.A.

*In 4th gear. ØFord test figures. ØØThe declared fuel consumptions and CO₂ emissions are measured according to the technical requirements and specifications of European Directive 80/1268/EEC or the European Regulation (EC) 715/2007 amended by (EC) 692/2008. Fuel consumption and CO₂ emissions are specified for a vehicle type and not for a single car. The applied standard test procedure enables to compare between different vehicle types and different manufacturers. This information is not part of any product offer made. Real-world fuel consumption can vary as the fuel efficiency of a vehicle is influenced by (individual) car configurations, driving behaviour, use of technical equipment such as A/C, as well as other non-technical factors. Note All vehicles are Durashift 5-speed manual unless otherwise stated. BP Ultimate, a range of advanced performance fuels, the perfect partner to meet the most demanding needs of Ford's class-leading technology. BP Ultimate can boost power and acceleration, lower exhaust emissions and improve fuel economy, compared with ordinary fuels.

WEIGHTS FIVE-DOOR

	Kerb weight (kg) [#]	Gross Vehicle Mass (kg)	Gross Train Mass (kg)	Max. Towable Mass (braked) (kg)	Max. Towable Mass (unbraked) (kg)	Max. Roof Load [kg]
1.0L EcoBoost 5-speed manual 100 PS	1276	1900	1975	1000	635	75
1.0L EcoBoost 6-speed manual 125 PS	1327	1900	1975	1200	660	75
1.0L EcoBoost 6-speed auto 125 PS	1280	1900	1975	1200	640	75
1.5L EcoBoost 6-speed manual 150 PS	1325	1900	1975	1500	660	75
1.5L EcoBoost 6-speed auto 150 PS	1364	1900	1975	1500	680	75
1.5L EcoBoost 6-speed manual 180 PS	1325	1900	1975	1500	660	75
1.5L EcoBoost 6-speed auto 180 PS	1325	1900	1975	1500	660	75
1.6L TI-VCT petrol 5-speed manual 85 PS	1264	1825	1900	700	630	75
1.5L TDCi diesel 6-speed manual 95 PS	1338	1900	1975	1200	665	75
1.5L TDCi diesel 6-speed manual 120 PS	1343	1900	1975	1200	670	75
1.5L EConetic diesel 6-speed manual	1350	1900	1975	400	300	75
1.5L TDCi diesel 6-speed PowerShift	1364	1900	1975	1200	680	75
1.6L TDCi diesel 6-speed manual 95 PS	1332	1900	1975	1200	665	75
1.6L TDCi diesel 6-speed manual 115 PS	1336	1900	1975	1200	665	75
2.0L TDCi diesel 6-speed manual 150 PS	1415	2025	2125	1500	705	75
2.0L TDCi diesel 6-speed PowerShift	1455	2050	2125	1500	725	75

WEIGHTS WAGON

	Kerb weight (kg) [#]	Gross Vehicle Mass (kg)	Gross Train Mass (kg)	Max. Towable Mass (braked) (kg)	Max. Towable Mass (unbraked) (kg)	Max. Roof Load [kg]
1.0L EcoBoost 5-speed manual 100 PS	1485	1900	1990	1000	655	75
1.0L EcoBoost 6-speed manual 125 PS	1518	1900	1990	1200	670	75
1.0L EcoBoost 6-speed auto 125 PS	1490	1900	1990	1200	655	75
1.5L EcoBoost 6-speed manual 150 PS	1524	1900	1990	1500	675	75
1.5L EcoBoost 6-speed auto 150 PS	1563	1900	1990	1500	690	75
1.5L EcoBoost 6-speed manual 180 PS	1524	1900	1990	1500	675	75
1.5L EcoBoost 6-speed auto 180 PS	1563	1900	1990	1500	690	75
1.6L TI-VCT petrol 5-speed manual 85 PS	1473	1825	1915	700	650	75
1.5L TDCi diesel 6-speed manual 95 PS	1537	1900	1990	1200	680	75
1.5L TDCi diesel 6-speed manual 120 PS	1564	1900	1990	1200	690	75
1.5L EConetic diesel 6-speed manual	1549	1900	1990	400	400	75
1.5L TDCi diesel 6-speed PowerShift	1564	1900	1990	1200	690	75
1.6L TDCi diesel 6-speed manual 95 PS	1530	1900	1990	1200	675	75

1.6L TDCi diesel 6-speed manual 115 PS	1535	1900	1990	1200	680	75
2.0L TDCi diesel 6-speed manual 150 PS	1628	2050	2140	1800	730	75
2.0L TDCi diesel 6-speed PowerShift	1655	2050	2140	1800	735	75

Represents the lightest kerbweight assuming driver at 75 kg, full fluid levels and 90% fuel levels, subject to manufacturing tolerances and options, etc., fitted.

Towing limits quoted represent the maximum towing ability of the vehicle at its Gross Vehicle Mass to restart on a 12 per cent gradient at sea level. The performance and economy of all models will be reduced when used for towing. Nose weight limit is a maximum of 50 kg on all models. Gross Train Mass includes trailer weight

DIMENSIONS

Exterior (mm)	5-Door	Wagon
Overall length	4358	4556
Overall width with/without mirrors	2010/1823	2010/1823
Overall width with folded back mirrors	1858	1858
Overall max height (unladen)	1484	1505
Wheelbase	2648	2648
Track front min/max depending on tyre size and wheel offset	1544/1559	1544/1559
Track rear min/max	1534/1549	1534/1549
Interior		
Front headroom (without/with sunroof)	993/977	993
Front max legroom (mid-height rearmost seating pos.)	1094	1094
Front shoulder room	1411	1411
Rear headroom (without/with sunroof)	962/962	999
Rear legroom	849	849
Rear shoulder room	1336	1336
Luggage capacity (litres)[‡]		
5-seat mode, laden to package tray (with full spare)	277	No full size spare
5-seat mode, laden to package tray (with mini spare)	316	476
5-seat mode, laden to package tray (with tyre repair kit)	363	490
2-seat mode, laden to roof (with full spare)	1062	No full size spare
2-seat mode, laden to roof (with mini spare)	1101	1502
2-seat mode, laden to roof (with tyre repair kit)	1148	1516

Fuel tank capacity (litres)	5-Door	Wagon
Petrol	55	55
Diesel	53 (60*)	53 (60*)

‡ Measured in accordance with ISO 3832. Dimensions may vary dependent on the model and equipment fitted.

*2.0 Duratorq TDCi engine only

STEERING AND SUSPENSION

System	Rack and Pinion with Electronic Power Assisted Steering (EPAS)
Turning circle (m)	11.0
Max steering wheel turns	2.6

CHASSIS

Front suspension	Independent MacPherson struts with offset coil spring over gas filled damper units and lower L-arms with optimised front rubber bushings and rear hydro-bush mounted on separate reinforced cross-member sub-frame, anti-roll bar.
Rear suspension	Fully independent multi-link Control Blade with large dampers. Rear damper with dual path body mounts. Anti-roll-bar connected to spring links.

BRAKES

	Front	Rear
Braking	Dual circuit, diagonally split, hydraulically operated front and rear with disc/disc (or disc/drum) brakes. Vacuum servo assisted with four-channel ABS and electronic brake distribution (EBD)	
Disc/Drum dimensions (mm)	278 x 25 300x25 (for Focus with 1.6 EcoBoost and 2.0 TDCi)	228 x 40 (for low power/series Focus models, fitment varies by market)
Brake drum dimensions (rear)	N/A	228 x 40 (for low power/series Focus models, fitment varies by market)

WHEELS & TYRES

	Wheels	Tyres
Standard	16" X 6.5"	205/55-R16
Optional	17" X 7"	215/50-R17

ENGINE DATA

		1.0-litre EcoBoost petrol (100, 125 PS)	1.5-litre EcoBoost petrol (150, 182 PS)	1.6-litre Ti-VCT petrol (85, 105, 125 PS)
Type		Inline three cylinder turbo petrol direct fuel injection and Ti-VCT, transverse	In-line four-cylinder turbocharged	Inline four cylinder petrol with Ti-VCT, transverse
Displacement	cm ³	998	1499	1596
Bore	mm	71.9	79.0	79.0

Stroke	mm	82.0		81.4		81.4		
Compression ratio		10.0:1		10.0:1		11.0:1		
Max power	PS (kW)	100 (74)	125 (92)	150 (110)	182 (134)	85 (63)	105 (77)	125 (92)
	at rpm	6000	6000	6000	6000	6000	6000	6000
Max torque	Nm	170	170	240	240	141	150	159
	at rpm	1400-4000	1400-4500	1600-4000	1600-5000	2500	4000-4500	4000
Valve gear		DOHC with 4 valves per cylinder, twin independent variable cam timing		DOHC with 4 valves per cylinder, twin independent variable cam timing		DOHC with 4 valves per cylinder, twin independent variable cam timing		
Cylinders		3 in-line		4 in-line		4 in-line		
Cylinder head		Cast aluminium		Cast aluminium		Cast aluminium		
Cylinder block		Cast iron		Cast aluminium		Cast aluminium		
Camshaft drive		Low friction Belt-in-Oil with dynamic tensioner		Low friction Belt-in-Oil with dynamic tensioner		Timing belt with dynamic tensioner		
Crankshaft		Cast iron, 6 counterweights, 4 main bearings		Cast iron, 4 counterweights, 5 main bearings		Cast iron, 4 counterweights, 5 main bearings		
Engine management		Bosch MED17 with CAN-Bus and individual cylinder knock control. FGEC Software		Bosch MED17 with CAN-Bus and individual cylinder knock control. FGEC Software		Siemens ECM EMS2101 16 Bit		
Fuel injection		High pressure direct fuel injection with 6 hole injectors		High pressure direct fuel injection with 6 hole injectors		Electronic port fuel injection		
Emission level		Euro Stage 6	Euro Stage 6	Euro Stage 6	Euro Stage 6	Euro Stage 5		
Turbocharger		Continental low inertia turbo		Continental low inertia turbo		n/a		
Lubrication system		Electronically controlled variable displacement oil pump for improved fuel economy		Electronically controlled variable displacement oil pump for improved fuel economy		Pressure-fed lubrication system with full flow oil filter		
System capacity with filter	litres	4.1		4.1		4.1		
Cooling system		Split cooling system with 2 thermostats		Split cooling system with 2 thermostats		Water pump with thermostat and valves		
System capacity incl heater	litres	5.8		5.5		5.5		

		1.0-litre EcoBoost petrol (100, 125 PS)		1.5-litre EcoBoost petrol (150, 182 PS)		1.6-litre Ti-VCT petrol (85, 105, 125 PS)
Transmission		Durashift 5-speed (iB5) manual	Durashift 6-speed (B6) manual	Durashift 6-speed (B6) manual	Durashift 6-speed (B6) manual	Durashift 5-speed (iB5) manual
Gear ratios		5th 0.756 4th 0.951 3rd 1.281	6th 0.690 5th 0.821 4th 1.032	6th 0.690 5th 0.821 4th 1.032	6th 0.690 5th 0.821 4th 1.032	5th 0.756 4th 0.951 3rd 1.281

	2nd 1.926 1st 3.583 Reverse 3.620 Final Drive 4.250	3rd 1.357 2nd 2.048 1st 3.727 Reverse 3.820 Final Drive 4.070	3rd 1.357 2nd 2.048 1st 3.727 Reverse 3.820 Final Drive 4.070	3rd 1.357 2nd 2.048 1st 3.727 Reverse 3.820 Final Drive 4.070	2nd 1.926 1st 3.583 Reverse 3.620 Final Drive 4.250
--	--	---	---	---	--

DIESEL ENGINES

		1.5-litre TDCi diesel (95, 120 PS)		1.6-litre TDCi diesel (95, 115 PS)		2.0L TDCi diesel (150 PS)
Type		Inline four cylinder turbocharged diesel		Inline four cylinder turbo diesel, transverse		Inline four cylinder turbocharged diesel
Displacement	cm ³	1499		1560		1997
Bore	mm	75.0		75.0		85.0
Stroke	mm	88.3		88.3		88.0
Compression ratio		16 : 1		16.0:1		16.0:1
Max power	PS (kW)	95 (70)	120 (88)	95 (70)	115 (84)	150 (110)
	at rpm	3600	3600	3800	3600	3750
Max torque	Nm	270	270	215	270 (285 with transient overboost)	370
	at rpm	1500-2000	1750-2500	1750	1750-2500	2000-3250
Valve gear		SOHC with 2 valves per cylinder		DOHC with 2 valves per cylinder		DOHC with 4 valves per cylinder
Cylinders		4 in line		4 in line		4 in line
Cylinder head		Cast aluminium		Cast aluminium		Cast aluminium
Cylinder block		Cast aluminium		Cast aluminium		Cast aluminium
Camshaft drive		Timing belt (crankshaft to intake) with dynamic tensioner; Intake to exhaust chain with hydraulic tensioner		Timing belt (crankshaft to intake) with dynamic tensioner; Intake to exhaust chain with hydraulic tensioner		Belt driven cams with primary drive tensioner
Crankshaft		Steel, 8 counterweights, 5 main bearings		Cast steel, 8 counterweights, 5 main bearings		Steel, 8 counterweights, 5 main bearings
Engine management		Ford Common Rail Diesel Engine Management System		Ford Common Rail Diesel Engine Management System		Ford Common Rail Diesel Engine Management System
		1.5-litre TDCi diesel (95, 120 PS)		1.6-litre TDCi diesel (95, 115 PS)		2.0L TDCi diesel (150 PS)
Fuel injection		High pressure direct fuel injection with 8 hole injectors		Common rail direct fuel injection; 1600 bar injection pressure; 7-hole piezo-electric		High pressure direct fuel injection with 8 hole injectors

				injectors		
Emission control		Oxidation catalyst, water cooled EGR and standard cDPF		Oxidation catalyst, water cooled EGR and standard cDPF	Oxidation catalyst, water cooled EGR and standard cDPF	
Emission level		Euro Stage 6	Euro Stage 6	Euro Stage 6	Euro Stage 6	
Turbocharger		Honeywell VGT		Garrett fixed geometry turbocharger	Honeywell VGT	
Lubrication system		Crankshaft nose driven oil pump		Pressure-fed lubrication system with full flow oil filter	Crankshaft nose driven oil pump	
System capacity with filter	litres	3.8		3.8	5.7	
Cooling system		Block mounted centrifugal mechanical water pump and mechanical thermostat. Head mounted water outlet connector with ECT sensor.		Water pump with thermostat and valves, with thermal management system	Block mounted centrifugal mechanical water pump and mechanical thermostat. Head mounted water outlet connector with ECT sensor.	
System capacity incl heater	litres	5.8		5.8	6.3	
Transmission		Durashift 6-speed (B6) manual	Automatic 6-speed (MPS6) PowerShift	Durashift 6-speed (B6) manual	Automatic 6-speed (MPS6) PowerShift	Manual 6-speed (MMT6)
Gear ratios		6th 0.622 5th 0.738 4th 0.919 3rd 1.258 2nd 2.048 1st 3.727 Reverse 3.818 Final Drive 3.611	6th 0.756 5th 0.943 4th 0.829 3rd 1.194 2nd 1.952 1st 3.583 Reverse 4.843 Final Drive 3.933	6th 0.622 5th 0.738 4th 0.919 3rd 1.258 2nd 2.048 1st 3.727 Reverse 3.818 Final Drive 3.611	6th 0.756 5th 0.943 4th 0.829 3rd 1.194 2nd 1.952 1st 3.583 Reverse 4.843 Final Drive 3.933	6th 0.737 5th 0.886 4th 0.816 3rd 1.156 2nd 1.864 1st 3.583 Reverse 1.423 Final Drive N.A.

Note: The stated fuel consumption and CO₂ emissions are measured according to the technical requirements and specifications of the European Regulation (EC) 715/2007 as last amended. Results in MPG also correspond to this European drive cycle and are stated in imperial gallons. The results may differ from fuel economy figures in other regions of the world due to the different drive cycles and regulations used in those markets

Note: The data information in this press release reflects preliminary specifications and was correct at the time of going to print. However, Ford policy is one of continuous product improvement. The right is reserved to change these details at any time.

###

About Ford Motor Company

Ford Motor Company, a global automotive industry leader based in Dearborn, Mich., manufactures or distributes automobiles across six continents. With about 186,000 employees and 65 plants worldwide, the company's automotive brands include Ford and Lincoln. The company provides financial services through Ford Motor Credit Company. For more information about Ford and its products worldwide please visit www.corporate.ford.com.

Ford of Europe is responsible for producing, selling and servicing Ford brand vehicles in 50 individual markets and employs approximately 50,000 employees at its wholly owned facilities and approximately 69,000 people when joint ventures and unconsolidated businesses are included. In addition to Ford Motor Credit Company, Ford Europe operations include Ford Customer Service Division and 24 manufacturing facilities (13 wholly owned or consolidated joint venture facilities and 11 unconsolidated joint venture facilities). The first Ford cars were shipped to Europe in 1903 – the same year Ford Motor Company was founded. European production started in 1911.

Ford in Belgium & Luxemburg

Ford Belgium (Brussels) distributes Ford vehicles and Ford original parts in Belgium & Luxemburg, since 1922. Ford Genk produces all large cars (Mondeo, S-MAX, Galaxy) for Ford in Europe, with 3.800 employees. Ford Lommel Proving Ground is the lead test facility for validation of all Ford models in Europe, with 350 employees.

Contact(s): Jo Declercq
+32 (2) 482 21 03
Jdecler2@ford.com

Arnaud Henckaerts
+32 (2) 482 21 05
Ahenckae@ford.com