



Ford Mondeo – Dossier de presse

- En général p. 2
- Motorisations p. 8
- Confort p. 13
- Spécifications techniques p. 18

La toute nouvelle Ford Mondeo lance son système de détection des piétons ; de nouvelles motorisations et un poids à vide revu à la baisse pour une efficacité renforcée

- La nouvelle Mondeo présente pour la toute première fois le système de détection des piétons Ford avec avertissement de collision ; ce système est capable de détecter la présence de piétons sur la chaussée à l'avant du véhicule – ou qui pourraient traverser devant le véhicule – et de contrôler automatiquement le freinage si le conducteur ne réagit pas aux avertissements
- La gamme de transmissions la plus large à ce jour concernera en premier lieu la Mondeo Hybrid, la voiture la plus sophistiquée de ce segment, équipée, au choix, d'un moteur 1.0-litre, d'un nouveau moteur essence 1.5-litre EcoBoost ou d'un nouveau moteur diesel 210 PS 2.0-litre TDCi à bi-turbo séquentiel
- Le poids à vide de la nouvelle Mondeo a été réduit de 25 kg, les 80 % des 115 kg de carrosserie économisés ayant été reportés sur l'amélioration de la consommation de carburant et la réduction des émissions de CO₂
- La suspension arrière multibras intégrale, un châssis plus rigide, la direction assistée électrique et un nouveau système de freinage renforcent la dynamique de conduite et réduisent les distances d'arrêt du véhicule
- Les fonctions d'assistance, de confort et de sécurité dont jouit le conducteur incluent notamment le système d'éclairage adaptatif à LED Ford, les ceintures de sécurité gonflables à l'arrière, les sièges Multi-Contour, les systèmes SYNC 2 et MyKey
- Les matériaux de pointe utilisés comprennent des aciers à ultra haute résistance, du magnésium et des matières polymères intelligentes ; des méthodes de production par hydroformage innovantes concourent également à l'amélioration de la résistance
- Un raffinement inégalé grâce à une diminution des bruits de circulation de 3 décibels et des bruits aérodynamiques de 8 %, et un système de refroidissement hors pair ; une voiture sophistiquée grâce à la qualité des matériaux utilisés et au soin apporté à sa conception
- Prix pour la Belgique : essence à partir de € 24.700 (Trend - 1.0 EcoBoost 125 ch), diesel à partir de € 26.950 (Trend - 1.6 TDCi 115 ch ECOnetic). Clipper + € 1.500
- Vidéo Ford Belgique : www.media-ford.eu (ou <http://youtu.be/cRz7Vt6k9uk>)
- Plus d'infos : <http://mondeo.fordpresskits.com/>

Berchem-Sainte-Agathe, le 27 octobre 2014 – La toute nouvelle Ford Mondeo présente pour la première fois un système de détection des piétons conçu pour limiter la gravité des collisions ou aider le conducteur à les éviter.

Le système de détection des piétons avec avertissement de collision équipe la gamme de modèles de transmissions la plus large à ce jour ; la première Mondeo hybride essence-électricité en fait partie. Un nouveau moteur diesel 210 PS TDCi à bi-turbo séquentiel sera disponible dès le début de l'année prochaine.

La nouvelle Mondeo, disponible en version 4 ou 5 portes et en version break – développée tout spécialement pour le marché européen – affiche un niveau de raffinement, de sophistication et de technicité jamais atteint à ce jour grâce au système d'éclairage adaptatif à LED Ford, aux ceintures de sécurité arrière gonflables et aux sièges Multi-Contour.

"La nouvelle Mondeo est le véhicule Ford le plus développé du point de vue technologique jamais importé en Europe," affirme Ulrich Koesters, Directeur de gammes, Ford Europe. "Des fonctions telles que le système de détection des piétons avec avertissement de collision renforcent la sécurité du conducteur lors de trajets en ville aux heures de pointe."

La détection des piétons

Le nouveau système de détection des piétons avec avertissement de collision Ford est capable de détecter la présence de piétons marchant sur ou à proximité de la chaussée à l'avant du véhicule, ou qui pourraient traverser devant le véhicule. Si le système détecte une collision potentielle, il contrôle automatiquement le freinage si le conducteur ne réagit pas aux avertissements. Le système traite les informations collectées par une caméra montée sur le pare-brise, et dont le radar est situé dans le pare-chocs, et les compare aux informations d'une base de données de "formes de piétons" pour faire la distinction entre des personnes et les paysages et objets typiques des bords de route.

Si un piéton est détecté devant la voiture, et qu'une collision est imminente, le conducteur reçoit d'abord un avertissement sonore et visuel. Si le conducteur ne réagit pas, le système écourte le temps nécessaire au freinage en réduisant l'espace situé entre les plaquettes de frein et les disques. Si le conducteur ne réagit toujours pas, le freinage intervient automatiquement et la vitesse du véhicule diminue.

Les ingénieurs ont testé ce système sur circuits fermés à l'aide de dispositifs flanqués de mannequins de taille humaine. Ils ont également passé des mois à tester et affiner le système sur les routes du monde entier pour confirmer l'efficacité du système dans des conditions bien réelles.

"Les tests réalisés dans des conditions réelles ont été une partie importante du développement. Les piétons présentent une multitude de formes et de tailles et ils peuvent prendre un nombre infini de positions," indique Gregor Alexi, Ingénieur en systèmes de sécurité active, Ford Europe. "Nous avons parcouru plus de 500 000 kilomètres et rencontré un très large éventail de personnes et de situations potentielles."

La toute nouvelle Mondeo dispose également d'un système de freinage automatique capable d'atténuer ou d'éviter une collision avec un véhicule situé devant. Le système Active City Stop fonctionne jusqu'à 40 km/h (25 mi/h). A une vitesse supérieure, le nouveau système d'assistance en cas de collision imminente repose sur un radar et une caméra qui balayent la zone située à l'avant du véhicule de façon à lancer le freinage automatique maximal pour aider le conducteur à gérer ou éviter plusieurs types de collisions par l'arrière.

Le système de détection par radar s'applique également à la nouvelle fonction d'indication de la distance ainsi qu'au régulateur de vitesse intelligent. La fonction d'indication de la distance sert d'interface visuelle intuitive pour informer le conducteur du laps de temps qui sépare son véhicule du véhicule qui le précède. Le régulateur de vitesse intelligent permet de maintenir automatiquement la distance prédéfinie avec le véhicule qui précède.

De plus, la caméra située à l'avant du véhicule est reliée au système de contrôle de la trajectoire qui modifie le couple de direction pour permettre à la nouvelle Mondeo de reprendre sa trajectoire en cas de dérive involontaire du véhicule ; elle est également reliée au système de Reconnaissance des panneaux routiers de façon à informer le conducteur des dernières limitations de vitesse, des fins d'interdiction et des restrictions de dépassement rencontrées sur l'écran du tableau de bord.

La gamme de motorisations la plus large à ce jour

La nouvelle Mondeo est proposée avec plusieurs motorisations essence en option qui incluent les moteurs 1.5-litre EcoBoost et 2.0-litre EcoBoost ainsi que le moteur essence 1.0-litre EcoBoost Ford, un moteur économique et pourtant étonnamment puissant qui vient d'être élu Moteur de l'année par la presse internationale pour la troisième fois consécutive.

La nouvelle Mondeo sera également équipée d'un moteur diesel 2.0-litre TDCi très puissant en option doté d'un bi-turbo séquentiel affichant 210 ch et un couple de 450 Nm. Un modèle développé grâce à la technologie EConetic sera disponible, alimenté par un moteur diesel 1.6-litre présentant un très faible taux d'émissions de CO₂ de 94 g/km* ainsi que des modèles diesel 2.0-litre TDCi affichant 150 ou 180 ch.

Le modèle Mondeo Hybrid 4 portes associe un moteur essence 2.0-litre spécialement développé pour ce modèle à un moteur électrique et une batterie ion-lithium 1,4 kWh qui permettent de réduire de façon significative la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à 99 g/km.*

La gamme de transmissions de la Mondeo, grâce à des fonctions de type Calandre à volets actifs réduisant la résistance, permet de diminuer la consommation de carburant et le rejet d'émissions polluantes de 14 %.

Une dynamique hors pair

Premier modèle destiné à l'Europe à bénéficier de la nouvelle plate-forme globale de Ford du segment CD, la nouvelle Mondeo sera équipée du tout dernier système de suspension arrière multibras intégrale Ford conçu pour améliorer la souplesse et les performances dynamiques du véhicule.

Cette toute nouvelle plate-forme et structure de carrosserie est mise en valeur pour la première fois sur la Mondeo grâce au système de direction assistée électrique ; de plus, un système de freinage anti-blocage optimisé permet également de réduire les distances d'arrêt de plus de 1 mètre à partir de 100 km/h (62 mi/h).

"Grâce à une structure de carrosserie 10 % plus rigide que sur la génération précédente de Mondeo et un équipement favorisant la tenue de route des véhicules à l'instar du système de répartition du couple, nous sommes face à la Mondeo la plus réactive et versatile jamais conçue," souligne Koesters.

Une carrosserie plus résistante grâce à des matériaux de pointe

La toute nouvelle Ford Mondeo a été conçue à partir de matériaux et de techniques de production sophistiqués, l'objectif étant de proposer un véhicule plus résistant, plus sûr, plus léger et fait pour durer.

L'application, pour la première fois dans l'industrie, du procédé d'hydroformage pour obtenir des aciers à ultra haute résistance a permis de produire les montants A et B ainsi que les longerons de toit. Une nouvelle structure intérieure de hayon en magnésium sur les modèles 4 et 5 portes permet de réduire le poids de 40 % environ par rapport à un acier traditionnel équivalent.

Un absorbeur d'énergie avant recyclé, le premier projet mis en œuvre par Ford pour satisfaire aux exigences de protection des piétons aux E-U et en Europe, permet également de réduire le poids de la structure de carrosserie de 115 kg maximum pour le modèle 1.5-litre EcoBoost. La Mondeo 1.5-litre EcoBoost pèse 25 kg de moins que l'ancien modèle 1.6-litre EcoBoost, 80 % du poids ainsi économisé ayant été reportés sur l'amélioration de la consommation de carburant, la réduction des émissions de CO₂, l'amélioration de la sécurité et du confort.

"Le poids qui a été gagné pendant la phase de développement a été soigneusement reporté sur des dispositifs d'économie de carburant tels que des boucliers aérodynamiques et un système automatique de démarrage/arrêt, des fonctions d'amélioration du confort et de la convivialité et une structure de carrosserie plus sûre car plus robuste," affirme Koesters. "Nous avons renforcé la résistance de zones décisives pour la sécurité de 40 %, et vérifié les performances ainsi obtenues par des milliers de simulations informatiques et plus de 180 véritables essais de collision."

La structure de carrosserie de la Mondeo est composée à 61 % d'acier haute résistance. De l'acier thermo-traité a été utilisé dans la structure de toit pour réduire le poids de 0,5 kg supplémentaire.

Les améliorations en matière de structure de carrosserie incluent également :

- Une barre stabilisatrice conçue tout spécialement pour limiter le déplacement de la transmission en cas de choc frontal de façon à réduire le mouvement de la crémaillère de direction
- Des longerons de bas de caisse fabriqués à partir d'un acier au bore martensitique pour une protection renforcée en cas d'impacts latéraux
- Des absorbeurs d'énergie montés dans les pare-chocs pour décupler l'absorption d'énergie en cas de collision, conformes aux caractéristiques des traverses de châssis
- Un capot avant bombé conçu pour se déformer sous le choc de façon à augmenter l'absorption d'énergie
- Un raccord reliant la glissière au passage de roue intégré au soubassement arrière qui permet d'augmenter la rigidité de torsion de 25 % par rapport à une conception traditionnelle

Des fonctions d'amélioration du confort, de la convivialité et de la sécurité

La nouvelle Mondeo présente pour la première fois en Europe le système d'éclairage adaptatif à LED Ford qui associe des phares exclusivement à LED au système d'éclairage avant adaptatif Ford pour une visibilité accrue de l'environnement de conduite.

Une version améliorée de la fonction d'assistance active au stationnement avec stationnement perpendiculaire (Active Park Assist with Perpendicular Parking) permet au conducteur de repérer des places de parking latérales adaptées à la taille de son véhicule et de faire reculer ce dernier pour effectuer un créneau sans intervention physique ; cette fonction vient compléter la fonction d'assistance à la sortie de stationnement (Park-Out Assist) qui guide le conducteur pour quitter une place de parking latérale. La fonction d'aide au stationnement latéral avertit également le conducteur en présence d'obstacles à l'avant, à l'arrière et de chaque côté du véhicule.

Les ceintures de sécurité arrière gonflables Ford, une première dans l'industrie automobile, feront leur apparition en Europe sur la toute nouvelle Mondeo. En cas d'accident, la ceinture se gonfle rapidement pour répartir la violence du choc sur une partie du corps cinq fois plus importante que ce qu'une ceinture classique peut offrir.

La présence de dispositifs sophistiqués comme la colonne de direction à réglages électriques et mémorisation, les sièges Ford Multi-Contour dotés d'une fonction active de massage unique en son genre et le système de connectivité Ford SYNC 2 concourt également à l'amélioration du confort et de la convivialité de la Mondeo.

Pour la première fois sur ce segment, la technologie MyKey permet au propriétaire de la Mondeo de programmer une clé – cette fonction est tout particulièrement adaptée aux jeunes conducteurs. La fonction MyKey peut dorénavant neutraliser les appels entrants et réduire la vitesse de pointe, prévenir la désactivation de l'assistance au conducteur et des fonctions de sécurité, réduire le volume maximum du système audio et désactiver le système dans son intégralité si le conducteur et les passagers n'ont pas attaché leurs ceintures de sécurité.

L'assurance d'une conception et d'une qualité supérieures

La réduction des bruits extérieurs d'environ 3 décibels à l'arrière et 2 décibels à l'avant a été possible grâce au système de suspension arrière multibras intégrale et à l'ajout de matériaux antisoniques ; les bruits aérodynamiques, quant à eux, ont diminué de 8 % pour atteindre les niveaux de bruit dont seuls les véhicules du segment Premium jouissaient jusqu'ici.

La qualité et le soin apportés à la conception de la Mondeo en font un véhicule à l'habitacle raffiné, élégant, sportif et éminemment expressif grâce à une ergonomie et un confort intérieurs optimisés et des équipements et finitions de grande qualité.

La nouvelle Mondeo, qui est assemblée sur le site de production ultramoderne des véhicules Ford de Valence en Espagne, a le profil d'un coupé sport en raison de sa faible hauteur de carrosserie et du toit panoramique vitré rétractable qui équipe les modèles break. Le profil latéral a été conçu pour procurer une impression de "légèreté visuelle", alors que la conception technique et sophistiquée de l'extrémité avant se caractérise par la calandre trapézoïdale la plus imposante jamais créée par Ford, un capot bombé et des phares adaptatifs aux formes élancées.

Dans l'habitacle, le conducteur de la Mondeo est accueilli par un tableau de bord numérique/analogique, tandis qu'une console centrale aux lignes arrondies et épurées confère au véhicule une allure sportive digne d'un véritable poste de pilotage

"Proposée en version 4 portes, 5 portes et break avec une palette de motorisations incluant dorénavant un modèle hybride électrique en option, la Mondeo n'a jamais été aussi attirante en raison de la qualité de sa conception," souligne Joe Bakaj, Vice-président, Développement produits, Ford Europe.

La toute nouvelle Ford Mondeo propose la gamme de transmissions la plus large à ce jour et présente pour la première fois une version hybride essence-électricité

- La nouvelle Ford Mondeo est équipée de la gamme de transmissions la plus large à ce jour
- Ford présente également un système Auto-Start-Stop (démarrage/arrêt automatique) et un système à transmission intégrale intelligent sur l'intégralité de la gamme, ainsi que plusieurs modèles à transmission automatique pour la première fois en Europe
- La toute première Mondeo hybride électrique, la berline la plus sophistiquée de ce segment, est équipée d'un moteur essence 1.0-litre EcoBoost ou d'un moteur diesel 2.0-litre TDCi plus puissant pour un taux d'émissions de CO₂ de 99 g/km
- Les modèles hybrides essence-électricité peuvent atteindre 135 km/h (85 mi/h) en mode électrique, afficher jusqu'à 187 ch pour 4,2 l/100 km (67,3 mi/g) et 99 g/km d'émissions de CO₂
- Le taux d'émissions de CO₂ du moteur essence 1.0-litre EcoBoost de 125 ch est de 119 g/km ; le nouveau moteur 1.5-litre EcoBoost de 160 ch affiche un taux d'émissions de CO₂ de 134 g/km pour une consommation de carburant de 5,8 l/100 km (48,7 mi/g)
- Le moteur diesel 1.6-litre TDCi EConetic, leader de sa catégorie, affiche un taux d'émissions de CO₂ de 94 g/km ; le modèle break, quant à lui, affiche un taux d'émissions de CO₂ inférieur à 100 g/km
- Le moteur 2.0-litre TDCi de 210 ch doté d'un bi-turbo séquentiel sera disponible dans la gamme diesel ; dès leur lancement, tous les moteurs diesel afficheront un taux d'émissions de CO₂ inférieur à 130 g/km

La toute nouvelle Ford Mondeo propose la gamme de transmissions la plus large et la plus sophistiquée du point de vue technique en 21 ans d'histoire de ce modèle ; ses clients seront séduits par un choix sans précédent de motorisations extrêmement performantes et économes et les taux d'émissions de CO₂ parmi les plus faibles.

Du côté des innovations, on remarquera la première Mondeo hybride essence-électricité, le moteur Ford 1.0-litre EcoBoost aux multiples récompenses – le premier moteur essence 1.0-litre présent sur le segment Mondeo, et les moteurs diesel 2.0-litre TDCi plus puissants qui affichent des taux de rejets de CO₂ et de NO_x en forte baisse.

La nouvelle Mondeo sera équipée, au choix, du tout dernier moteur essence Ford 1.5-litre EcoBoost, du moteur diesel 1.6-litre TDCi affichant un taux d'émissions de CO₂ inférieur à 100 g/km même pour les modèles break, ou d'un moteur diesel 2.0-litre TDCi ultra performant en option doté d'un bi-turbo séquentiel pour une puissance de 210 ch et un couple de 450 Nm.

Dès leur lancement, tous les moteurs diesel montés sur la Mondeo afficheront un taux d'émissions de CO₂ inférieur à 130 g/km grâce au concours d'un système automatique de

démarrage/arrêt présent sur l'intégralité de la gamme et, pour la première fois, de systèmes de transmission automatique. Le système tout-terrain intelligent Ford fera également son apparition sur les berlines Mondeo.

"Grâce à des groupes motopropulseurs innovants comme le moteur Ford 1.0-litre EcoBoost maintes fois récompensé, notre premier véhicule hybride assemblé en Europe, et des moteurs diesel ultra performants dotés d'un bi-turbo séquentiel, nous avons pu améliorer le rendement, la consommation de carburant ainsi que les taux d'émissions de CO₂ de nos véhicules sans pour autant sacrifier la puissance et l'expérience de conduite propres à la Mondeo qu'attendent nos clients," explique Joe Bakaj, Vice-président, Développement produits, Ford Europe. "En termes de puissance, la nouvelle génération de berlines Mondeo a été conçue pour répondre à toutes les exigences des conducteurs."

La toute nouvelle Mondeo sera disponible chez tous les concessionnaires européens d'ici la fin de l'année pour les versions 1.5-litre et 2.0-litre EcoBoost, hybride essence-électricité, 1.6-litre TDCi et 2.0-litre TDCi de 150 ch ou 180 ch. Les nouvelles motorisations 2.0-litre TDCi 210 ch, 1.5-litre TDCi,** 1.0-litre EcoBoost et les versions à transmission intégrale seront commercialisées en 2015.

La première berline Mondeo Hybrid

La nouvelle Mondeo Hybrid est le premier véhicule hybride essence-électricité assemblé par Ford en Europe. Disponible en version 4 portes, ce véhicule hybride sera assemblé aux côtés des moteurs essence et diesel de la gamme Mondeo sur le site de production ultramoderne des véhicules Ford de Valence en Espagne.

La Mondeo Hybrid marque le début d'une nouvelle ère dans la gamme des berlines Mondeo proposées aux clients européens, roulant avec succès dans les traces de sa petite sœur américaine, la Ford Fusion Hybrid. Ford est aujourd'hui le deuxième constructeur de véhicules hybrides le plus important aux États-Unis.

À l'instar de la Fusion Hybrid, la Mondeo Hybrid a été conçue à partir du système hybride essence-électricité Ford de troisième génération qui associe le rendement et la souplesse d'un groupe motopropulseur électrique adapté à de nombreuses situations routières aux performances et à la liberté d'un moteur à combustion classique.

Le système hybride repose sur le fonctionnement de deux moteurs électriques – le premier venant épauler le moteur essence pour entraîner les roues et le second servant à recharger la batterie 1.4 kWh lithium-ion située derrière les sièges arrière. Le système électrique haute tension de la Mondeo Hybrid est conforme aux normes en vigueur au même titre que les moteurs et systèmes de transmission classiques Ford.

La Mondeo Hybrid peut atteindre 135 km/h (85 mi/h) en mode électrique, alors que l'association du moteur essence 2.0-litre Atkinson spécialement conçu et du système de traction électrique affiche 187 ch pour un rendement de 4,2 l/100 km (67,3 mi/g) et un taux d'émissions de CO₂ de 99 g/km.*

Le conducteur peut également utiliser l'interface Ford SmartGauge pour contrôler, gérer et réduire la consommation d'énergie et de carburant grâce à plusieurs fonctions de type "Brake Coach" qui encourage le freinage graduel pour permettre de recharger davantage la batterie.

"Le groupe motopropulseur hybride essence-électricité de la Mondeo ne requiert aucun changement de comportement de la part du conducteur ; la conduite est la même que pour un véhicule essence ou diesel classique. Tous les véhicules démarrent de la même façon. Ils sont alimentés de la même façon. Leur conduite est la même," insiste Thomas Zenner, Contremaître, Génie électrique, Ford Europe. "S'il est une chose que le client peut apprendre, c'est d'optimiser la consommation de carburant de son véhicule en modifiant ses habitudes de conduite – grâce à la fonction SmartGauge, il dispose de tous les outils pour y parvenir."

De plus, le développement d'un système de direction assistée électrique, d'une transmission variable continue et de logiciels de commande Ford a permis d'accroître le rendement des véhicules. La Mondeo Hybrid fonctionne sans commandes auxiliaires du moteur dans le but de réduire de façon significative la résistance sur le moteur. Les systèmes de climatisation, de refroidissement du groupe motopropulseur et de dépression sont à commandes électriques. Un nouveau système de récupération de la chaleur dégagée par les gaz d'échappement a été conçu pour réchauffer plus rapidement l'habitacle.

La technologie EcoBoost récompensée

La toute nouvelle Mondeo sera la première berline de son segment à être équipée d'une moteur essence 1.0-litre. Le moteur Ford 1.0-litre EcoBoost a été élu Moteur de l'année 2014 par la presse internationale pour la troisième fois consécutive ; la version affichant 125 ch et un taux d'émissions de CO₂ de 119 g/km* équipera la gamme des berlines Mondeo dès le début de l'année 2015.

Les performances du moteur 1.0-litre EcoBoost, dignes d'un moteur beaucoup plus puissant, sont dues principalement à la technologie EcoBoost qui repose sur un système d'alimentation en carburant par injection directe à haute pression (HPDI) et une double distribution variable indépendante (VCT). Un turbocompresseur à faible inertie peut atteindre 248 000 tr/m, c'est-à-dire plus de 4 000 tours par seconde, ce qui représente quasiment deux fois le nombre maximum de tr/m des turbocompresseurs qui alimentent les moteurs des Formules F1 2014.

Le rendement a pu être amélioré grâce à un système de refroidissement d'air à deux blocs doté de circuits séparés pour la tête aluminium et le bloc acier, un revêtement à faible coefficient de frottement des éléments internes du moteur, une courroie de distribution immergée dans l'huile et une pompe à huile à déplacement variable contrôlée par un module de commande du moteur (ECU) qui ajuste la lubrification et la pression de l'huile à la demande.

L'utilisation des mêmes composants moteur a déjà fait ses preuves sur les modèles Ford Fiesta, Focus, B-MAX, EcoSport, C-MAX et Grand C-MAX, Tourneo Connect, Tourneo Courier, Transit Connect et Transit Courier. L'étalonnage de l'allumage et de l'alimentation en carburant ainsi que les rapports de boîte de vitesses du moteur 1.0-litre EcoBoost ont été corrigés pour optimiser les performances de la Mondeo.

Un alésage plus étroit et une course plus longue des cylindres permettent au moteur d'un véhicule de la taille de la Mondeo de fournir un couple maximal de 170 Nm disponible à partir de 1 300 tr/m. Le moteur 1.0-litre EcoBoost associé à une transmission manuelle à 6 vitesses permet d'atteindre un rendement d'utilisation du carburant de 5,1 l/100 km (55,4 mi/g).*

La nouvelle Mondeo sera également équipée du nouveau moteur essence Ford 1.5-litre EcoBoost avec, au choix, une boîte de vitesses manuelle ou automatique à 6 vitesses. Un collecteur d'échappement intégré équipera pour la première fois le moteur Ford 1.0-litre EcoBoost. Ce système permet d'accroître le rendement en aidant le moteur à atteindre plus rapidement une température optimale de fonctionnement ; il permet également de transmettre plus rapidement le couple nécessaire en réduisant la distance parcourue par les gaz d'échappement entre les cylindres et le turbocompresseur.

Un nouveau bloc moteur en aluminium associé à un refroidisseur d'air d'admission à eau permettent d'optimiser le système d'admission d'air du moteur ; le moteur 1.5-litre EcoBoost peut alors afficher un taux d'émissions de CO₂ de 134 g/km – une diminution de 11 % par rapport au moteur essence 1.6-litre EcoBoost précédent – et un rendement d'utilisation du carburant de 5,8 l/100 km (48,7 mi/g),* tout en conservant une puissance de 160 ch.

"Le nouveau moteur essence 1.5-litre EcoBoost est un concentré des toutes dernières technologies EcoBoost pour le plus grand plaisir de nos clients," affirme Bakaj. "Ce nouveau moteur EcoBoost, plus économique et plus souple sans tourner pour autant à plein régime, représente une option séduisante pour les conducteurs attachés aux performances des véhicules essence qui refusent de se ruiner en carburant."

La Mondeo sera toujours disponible avec un moteur essence Ford 2.0-litre EcoBoost pour une puissance de 203 ch ou 240 ch et une boîte automatique 6 vitesses. Le système Auto-Start-Stop (démarrage/arrêt automatique), qui équipe pour la première fois les groupes motopropulseurs, sera disponible sur toute la gamme Mondeo ; la technologie appliquée à l'économie de carburant permettra de réduire le taux d'émissions de CO₂ du moteur 2.0-litre EcoBoost de 6 %.

De meilleures performances diesel

Un moteur diesel 2.0-litre TDCi à turbocompresseur à tuyère variable qui permet de réguler la poussée en fonction de la vitesse du moteur équipe les berlines Mondeo 150 ch ou 180 ch de la gamme diesel ; chaque moteur de cette gamme affiche un taux d'émissions de CO₂ inférieur à 130 g/km . Le nouveau moteur 2.0-litre TDCi est composé d'un bloc moteur, d'une culasse et d'un système d'injection de carburant retravaillés ainsi que d'un système Ford de traitement en aval des NO_x pauvres conçu pour réduire le taux d'émissions polluantes.

Le rendement est supérieur grâce à un système de régulation thermique actif qui réduit le temps nécessaire au préchauffage en refroidissant à la demande certains composants spécifiques du moteur de façon à atteindre le meilleur rendement possible rapidement ; une pompe à huile à débit variable permet également de réduire les pertes parasites en augmentant à la demande la pression de l'huile.

Les deux versions 2.0 TDCi 150 ch et 180 ch peuvent être équipées d'une boîte manuelle 6 vitesses ou d'une transmission automatique PowerShift 6 vitesses ; sous leur forme ECOnetic, elles affichent un taux d'émissions de CO₂ de 107 g/km et un rendement de 4,1 l/100 km (68,9 mi/g).*

Les moteurs diesel 150 ch et 180 ch seront également livrés avec le système à transmission intégrale intelligent Ford qui permet une transition harmonieuse entre les performances d'un

système à traction avant et à transmission intégrale, ce dernier étant capable de contrôler automatiquement la traction et la tenue de route si nécessaire. Ce système contrôle en permanence l'adhérence des roues sur la chaussée, c'est-à-dire toutes les 16 millisecondes, et il peut corriger la puissance d'entraînement de chaque roue toutes les 100 millisecondes.

La Mondeo est également disponible avec le moteur diesel Ford 1.6-litre TDCi pour les modèles standard et ECONetic, c'est-à-dire à rendement amélioré, pour les modèles plus sophistiqués. Les modèles ECONetic affichent des taux d'émissions de CO₂ parmi les plus faibles, c.-à-d. 94 g/km, ce qui représente une amélioration de 14 % par rapport à la génération précédente – et inférieurs à 100 g/km même pour les modèles break.*

Le moteur diesel 2.0-litre TDCi ultra performant en option sera doté d'un bi-turbo séquentiel pour une puissance de 210 ch et un couple de 450 Nm, disponible à partir de 2 000 tr/m ; son taux d'émissions de CO₂ est d'ores et déjà beaucoup plus faible que celui de l'ancien moteur 2.2-litre TDCi de 200 ch.

Le bi-turbo séquentiel à commande électronique permet d'accroître la réactivité du moteur. Une petite turbine à faible inertie permet de répondre rapidement à la première demande d'accélération, alors qu'un turbocompresseur à forte inertie plus grand est capable de soutenir une pression de suralimentation plus importante pour un rendement optimal.

"Le nouveau moteur diesel TDCi ultra performant suit la tendance actuelle de réduction de la consommation de carburant que nous menons grâce à notre technologie EcoBoost. En effet, des moteurs plus petits affichant un meilleur rendement et un taux d'émissions polluantes moins important grâce à un ensemble de technologies innovantes nous encouragent aujourd'hui à redevenir les leaders en la matière," affirme Andrew Brumley, Ingénieur en chef, Programmes de motorisation Ford. "Le bi-turbo séquentiel est à la hauteur des performances qu'exigent nos clients au quotidien, le décalage du turbo n'étant plus qu'un lointain souvenir."

###

* La consommation de carburant et le taux d'émissions de CO₂ déclarés sont mesurés conformément aux exigences et caractéristiques techniques des Directives européennes (CE) 715/2007 et (CE) 692/2008, dernières modifications prises en compte. La consommation de carburant et le taux d'émissions de CO₂ sont indiqués pour un modèle de véhicule et non pour un véhicule unique. La procédure de test standard utilisée permet de comparer différents types de véhicule et différents constructeurs. En plus du rendement d'une voiture, le style de conduite ainsi que d'autres facteurs non-techniques peuvent jouer un rôle déterminant dans l'étude de la consommation de carburant d'un véhicule et son taux d'émissions de CO₂. Le CO₂ est le principal gaz à effet de serre responsable du réchauffement de la planète. Les résultats en miles/gallons (MPG) correspondent également à ce cycle de conduite européen et sont indiqués en gallons impériaux. Les résultats peuvent s'écarter des chiffres relatifs à la consommation de carburant dans d'autres régions du monde en raison des différents cycles de conduite et de la réglementation en vigueur sur ces marchés.

** Le moteur 1.5-litre TDCi remplacera le moteur 1.6-litre TDCi sur la plupart des marchés européens à partir de 2015.

Grâce au concours de technologies sophistiquées, d'un châssis innovant et d'une carrosserie anti-bruit, le tout-nouveau Ford Mondeo jouit dorénavant d'un confort inégalé

- Le tout-nouveau Ford Mondeo fait ses débuts en Europe équipé de sièges Ford Multi-Contour et d'une nouvelle suspension arrière à bras intégrés pour un confort et un raffinement intérieurs décuplés
- Les phares adaptatifs à LED conçus pour faciliter la conduite de nuit sont également présentés en Europe pour la première fois ; les systèmes de commande vocale SYNC 2 et d'assistance active au stationnement avec stationnement perpendiculaire (Active Park Assist with Perpendicular Parking) améliorent aussi le côté pratique de la conduite
- Un habitacle de grande qualité reposant sur de nouveaux systèmes de chauffage, ventilation et climatisation dotés de performances de refroidissement hors pair ; une réduction du niveau de sonore dans l'habitacle jusqu'à 3 décibels
- Le Mondeo est également doté d'un nouvel écran d'affichage numérique/analogique des instruments de 10 pouces, d'un hayon électrique, d'un volant chauffant et d'une colonne de direction électrique à mémoire, entièrement réglable

Berchem-Sainte-Agathe, le 23 octobre 2014 – Le tout-nouveau Ford Mondeo repose sur des technologies innovantes d'assistance au conducteur, une structure de châssis sophistiquée et un habitacle de grande qualité conçus pour offrir un confort et un raffinement inégalés.

Le Mondeo présente pour la première fois en Europe les sièges Ford Multi-Contour dotés d'une fonction active de massage unique en son genre, et une nouvelle suspension arrière à bras intégrés pensés pour améliorer le confort de conduite et limiter le niveau sonore de l'habitacle. De plus, le Mondeo est équipé du nouveau système de connectivité SYNC 2 Ford à commande vocale et écran tactile de 8 pouces conçu pour faciliter l'utilisation des systèmes de téléphone, multimédia, de climatisation et de navigation.

Les nouvelles technologies mises en œuvre parmi lesquelles le système Ford de phares adaptatifs à LED et le système d'assistance active au stationnement avec stationnement perpendiculaire (Active Park Assist with Perpendicular Parking) présentés en Europe pour la première fois contribuent à faciliter l'expérience de conduite.

"Le tout-nouveau Mondeo tire profit des dernières innovations et technologies développées par Ford pour offrir l'expérience de conduite la plus raffinée et la plus souple à ce jour," affirme Ulrich Koesters, Directeur de gammes, Ford Europe. "Grâce à des systèmes qui guident le véhicule pour sortir d'une place de parking sans l'intervention du conducteur en début de trajet ou à des sièges qui se dégonflent pour permettre aux passagers de sortir plus facilement du véhicule en fin de trajet, le Mondeo a été conçu pour le confort des passagers du début à la fin."

Le plaisir de sièges confortables

Les sièges Ford Multi-Contour dotés d'une fonction active de massage ont été conçus pour réduire la fatigue musculaire des passagers des sièges avant, tout particulièrement sur de longs trajets.

Les sièges ajustables à 10 positions sont également dotés de fonctions de chauffage et de refroidissement ; de plus, ils intègrent un système de 11 coussins conçus pour masser en douceur les cuisses, les fesses et le bas du dos.

Plusieurs clapets à l'échelle nanométrique à réponse rapide reposant sur un réseau de fils métalliques à mémoire de forme de la largeur d'un cheveu humain permettent de contrôler le flux d'air de chaque coussin de façon à offrir le massage nécessaire ou un maintien adapté. Le rembourrage des sièges peut même se dégonfler à l'ouverture des portes pour faciliter la sortie des passagers.

Une équipe de deux docteurs en médecine a développé la technologie des sièges Multi-Contour de Ford en ayant recours à des techniques sophistiquées de cartographie de la pression et de contrôle de la posture par ultrasons dans le but de visualiser de façon optimale les mouvements de la colonne vertébrale en position assise et de mesurer les petites impulsions électriques générées par les mouvements musculaires grâce à l'électromyographie.

"Le Mondeo permettra de réduire la fatigue musculaire et l'apparition de douleurs chez le conducteur et le passager avant en stimulant en continu les muscles et les vaisseaux sanguins grâce au mouvement de vague généré par ce système unique au monde," indique Jeroen Lem, ingénieur de recherche, technologie de l'habitacle, Ford Europe. "Ce système sophistiqué, qui contrôle la pression de chaque coussin pour produire cet effet de vague unique qui étire le dos en douceur, propose deux réglages d'intensité qu'il est possible de sélectionner à partir de l'écran tactile central."

L'assurance d'un éclairage haute technologie

Les phares adaptatifs à LED du nouveau Mondeo associent la luminosité proche de la lumière du jour des LED au système d'éclairage avant adaptatif Ford qui permet de régler l'angle et l'intensité du faisceau des phares aux besoins de l'environnement de conduite. Le système peut sélectionner jusqu'à sept réglages différents selon la vitesse du véhicule, la luminosité, l'angle de braquage, la distance avec le véhicule situé devant et le fonctionnement des essuie-glaces.

La toute nouvelle Mondeo sera équipée d'une version améliorée de la fonction d'assistance active au stationnement avec stationnement perpendiculaire (Active Park Assist with Perpendicular Parking) permettant au conducteur de repérer les places de parking latérales adaptées à la taille de son véhicule et de faire reculer ce dernier dans des espaces parallèles à la chaussée et côte-à-côte avec d'autres véhicules sans son intervention.

Ce système d'aide au stationnement avancé sera assuré par la fonction d'assistance à la sortie de stationnement (Park-Out Assist), qui guide le conducteur pour quitter une place de parking parallèle, et la fonction d'assistance au stationnement latéral (Side Parking Aid), qui repose sur une représentation visuelle du véhicule à l'écran et l'émission d'un signal sonore en cas d'obstacles de chaque côté, à l'avant et à l'arrière du véhicule.

Système de climatisation, entre autres, à commande vocale

Le système SYNC 2 intégré à la Mondeo permet au conducteur de contrôler plusieurs systèmes embarqués à l'aide de commandes vocales simples et d'un écran tactile couleur haute résolution de 8 pouces. Le système Bluetooth, les ports USB et les ports de carte SD assurent la connectivité.

Le fait d'appuyer tout simplement sur la touche de commande vocale et de dire "J'ai faim" se traduira par l'affichage d'une liste de restaurants locaux et le Guide MICHELIN pourra aider le conducteur à choisir un restaurant. Le système SYNC 2 mettra alors en contact l'utilisateur du téléphone et le restaurant pour réserver une table et guider le véhicule à la bonne adresse.

La saisie d'une adresse de navigation a aussi été simplifiée. Plutôt que d'avoir à énoncer l'adresse en plusieurs fois, l'utilisateur peut indiquer l'adresse complète et sélectionner de la musique à partir d'un appareil MP3 connecté en demandant au système SYNC 2 de jouer un artiste ou un morceau. La pochette de l'album concerné s'affiche également à l'écran.

Les clients peuvent passer des appels téléphoniques mains-libres en disant "Appeler <nom>", sans avoir à passer d'abord par la commande vocale "Téléphone", lorsque le système est en mode audio, navigation ou autre.

Le système SYNC 2 comprend également la fonction d'assistance d'urgence Ford, qui permet de connecter directement les passagers du véhicule aux services d'urgence locaux après un accident et ce, dans la langue du pays.

"Nous avons développé le système SYNC 2 de sorte que son utilisation soit simple et intuitive pour tous les conducteurs et qu'il soit facile de passer de l'écran tactile aux commandes vocales," affirme Christof Kellerwessel, ingénieur en chef, Ingénierie des systèmes électroniques et électriques, Ford Europe. "Les conducteurs pourront contrôler davantage de systèmes embarqués que par le passé sans quitter la route des yeux et en gardant les mains sur le volant."

Les conducteurs de la Mondeo peuvent aussi contrôler l'environnement intérieur par le biais de commandes vocales de type "Clim. maxi" pour rafraîchir rapidement l'habitacle, ou de commandes plus spécifiques comme par exemple "Température 20 degrés".

Le système de chauffage, de ventilation et de climatisation de la toute nouvelle Mondeo a été ajusté pour devenir encore plus silencieux. Ce système permet également d'améliorer le confort intérieur grâce au contrôle automatique de l'air ambiant qui assure une variation des températures de moins d'un degré même en cas de climats extrêmes, et à la présence de ventilateurs adaptatifs qui maintiennent un flux d'air constant même en cas de changements de vitesse du véhicule. Les passagers des sièges arrière bénéficient de leurs propres bouches de ventilation.

De plus, la toute nouvelle Mondeo est équipée d'un capteur de qualité de l'air ambiant qui sélectionne automatiquement le mode de recirculation de l'air en présence de pollution extérieure, et un capteur d'humidité capable de prendre des mesures préventives contre la formation de buée sur les vitres intérieures. Le refroidissement de l'habitacle de 55°C à 18°C en 15 minutes ne peut que forcer le respect.

Un nouveau châssis pour une plus grande souplesse

Premier modèle destiné à l'Europe à bénéficier de la nouvelle plate-forme globale de Ford du segment CD, la nouvelle Mondeo sera équipée du tout dernier système de suspension arrière multibras intégrale de Ford conçu pour améliorer la souplesse et les performances dynamiques du véhicule.

La conception de cette nouvelle suspension conjugue à la fois les exigences indispensables à l'amélioration du confort mais également à la sécurité en conservant la rigidité latérale nécessaire aux mouvements et de la tenue de route du véhicule. Grâce à cette nouvelle suspension, les roues peuvent se déplacer d'avant en arrière en présence d'obstacles sur la chaussée. L'absorption des chocs est de ce fait bien meilleure et contribue à améliorer la souplesse de conduite et la réduction des bruits dans l'habitacle. La suspension arrière à correcteur d'assiette, qui concerne les modèles break, concourt de façon spectaculaire au maintien de la garde au sol ainsi qu'au confort et à la tenue de route quelle que soit la charge du véhicule.

La suspension arrière multibras intégrale permet de réduire les bruits de roulement d'environ 3 décibels à l'arrière et 2 décibels à l'avant ; l'utilisation supplémentaire de matériaux antisoniques intégrés au soubassement, aux passages de roue et aux portes avant et arrière pour bloquer les bruits de roulement. Le nombre de trous dans la carrosserie de la nouvelle Mondeo a également été réduit pour limiter les transferts de bruits.

Les bruits aérodynamiques ont été ramenés au niveau des véhicules du segment Premium grâce à une conception optimisée des montants de vitre et des rétroviseurs extérieurs et des joints de vitre et de porte, ainsi qu'à l'amélioration de l'absorption des bruits dans l'habitacle. Un niveau de bruits aérodynamiques de 21,1 sones – une unité de mesure du bruit – correspond à une amélioration de 8 % par rapport à la génération précédente de Mondeo. L'épaisseur des vitres arrière a été augmentée de 0,4 millimètres, ce qui permet de limiter l'intrusion des bruits de la circulation dans la partie arrière de l'habitacle.

Grâce aux joints qui ont été ajoutés entre le capot et les ailes avant et à l'isolation du compartiment moteur qui n'est plus en fibres de verre mais en mousse, les bruits de transmission perceptibles dans l'habitacle ont pu diminuer de 1,5 à 2 décibels.

Plusieurs systèmes actifs parmi lesquels le Système de répartition du couple, le Système de compensation de sortie de voie, le Système de compensation des mouvements du volant et le Système de compensation de l'effet de couple ont permis d'ajuster au mieux la tenue de route et le confort de conduite.

Grâce à l'introduction d'une direction assistée électrique (EPAS) sur la Mondeo, le poids de la direction peut également s'adapter aux différentes caractéristiques de châssis "confort", "normal" et "sport" du dispositif d'amortissement en continu de Ford. Le conducteur notera une différence importante entre les caractéristiques des trois châssis proposés.

"Le réglage de la toute nouvelle Mondeo a été spécialement conçu pour satisfaire les besoins des conducteurs européens," affirme Geert van Noyen, Directeur du programme "Dynamique du véhicule", Ford Europe. "Nous avons étudié cinq conceptions possibles juste pour les bagues de suspension – chaque modèle de bague correspondant à deux mois d'étude – avant d'être satisfait, et privilégié également le réglage de la direction pour obtenir une sensation de souplesse et de fluidité."

La qualité et le confort en prime

Dans l'habitacle, le conducteur de la Mondeo est accueilli par un tableau de bord numérique/analogique de 10 pouces en option. L'écran couleur personnalisable fournit des informations animées issues de fonctions telles que le Système de maintien de la trajectoire.

Une console centrale aux lignes arrondies et épurées confère au véhicule une allure sportive digne d'un véritable poste de pilotage ; de plus, la console centrale a été conçue de manière symétrique de sorte que les différents instruments sont accessibles du siège conducteur et du siège du passager avant – il en va de même pour l'espace de stockage ouvert situé devant le levier de vitesse.

Un tableau de bord ainsi qu'un espace de rangement et une boîte à gants en position centrale agréables au toucher sont caractéristiques du choix et de la qualité des matériaux utilisés et du soin apporté à leur conception. Le chrome a également été choisi pour l'entourage des bouches d'aération ainsi que pour les touches à effleurement de l'ensemble.

La réflexion apportée à la conception des sièges avant se traduit par des dossiers de sièges plus fins – les passagers des sièges arrière peuvent ainsi jouir de davantage d'espace pour les jambes sans pour autant sacrifier au confort du conducteur et du passager avant. Les passagers des sièges arrière ont, de plus, une sensation d'espace grâce au large toit panoramique vitré en option sur les modèles Mondeo break.

Le confort de conduite et le côté pratique de la Mondeo sont également accentués par l'ajout d'équipements hors pair tels que la colonne de direction à réglages électriques et mémorisation, le hayon à commande électrique et le volant chauffant.

"La toute nouvelle Mondeo repose sur une série de fonctions et de technologies sophistiquées conçues pour accroître le plaisir, le confort et le côté pratique de la conduite sur route comme aucune autre voiture de sa catégorie," insiste Joe Bakaj, Vice-président, Développement produits, Ford Europe.

FORD MONDEO SPECIFICATIONS

PERFORMANCE AND ECONOMY

Mondeo 5-Door								
Engine	Power (PS)	CO ₂ (g/km)	Fuel consumption l/100 km ^{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 6-speed manual	125	119	6.3	4.4	5.1	200	12	13.1
1.5L EcoBoost petrol 6-speed manual	160	134	7.8	4.6	5.8	222	9.2	8.2
1.5L EcoBoost petrol 6-speed automatic	160	146	8.7	4.9	6.3	214	9.1	N/A
2.0L EcoBoost petrol 6-speed automatic	203	169	10.2	5.6	7.3	232	8.7	N/A
2.0L EcoBoost petrol 6-speed automatic	240	169	10.2	5.6	7.3	240	7.9	N/A
1.6L TDCi diesel ECONetic 6-speed manual	115	94	4.1	3.3	3.6	192	12.1	13.6
2.0L TDCi diesel 6-speed manual	180	115	5.1	4.0	4.4	225	8.3	8.3
2.0L TDCi diesel ECONetic 6-speed manual	150	107	4.6	3.7	4.1	215	9.4	9.9
2.0L TDCi diesel ECONetic 6-speed manual	180	107	4.6	3.7	4.1	225	8.4	8.7
2.0L TDCi diesel 6-speed PowerShift	150	125	5.3	4.4	4.8	213	9.9	N/A
2.0L TDCi diesel 6-speed PowerShift	180	125	5.3	4.4	4.8	223	8.6	N/A

Mondeo 4-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	0-100 km/h 0-62 mph (sec)	50-100 km/h 31-62 mph (sec)*
2.0L iVCT Hybrid	187	99	2.8	5.0	4.2	187	9.2	N/A

Mondeo Wagon								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Engine	Power (PS)	CO ₂ (g/km)	Fuel consumption l/100 km (mpg) ØØ			Performance Ø		
			Urban	Extra Urban	Combined	Max speed km/h	0-100 km/h 0-62 mph (sec)	50-100 km/h 31-62 mph (sec)*
1.0L EcoBoost petrol 6-speed manual	125	120	6.2	4.6	5.2	195	12.1	13.3
1.5L EcoBoost petrol 6-speed manual	160	137	7.9	4.7	5.9	217	9.3	8.4
1.5L EcoBoost petrol 6-speed automatic	160	152	8,8	5.2	6.5	209	9.2	N/A
2.0L EcoBoost petrol 6-speed automatic	203	174	10.3	5.8	7.5	227	8.8	N/A
2.0L EcoBoost petrol 6-speed automatic	240	174	10.3	5.8	7.5	235	8.0	N/A
1.6L TDCi petrol ECOnetic 6-speed manual	115	99	4.2	3.5	3.8	187	12.3	13.8
2.0L TDCi diesel 6-speed manual	180	117	5.1	4.1	4.5	220	8.4	8.4
2.0L TDCi diesel ECOnetic 6-speed manual	150	109	4.7	3.8	4.2	210	9.5	10.1
2.0L TDCi diesel ECOnetic 6-speed manual	180	109	4.7	3.8	4.2	220	8.5	8.8
2.0L TDCi diesel 6-speed PowerShift	150	128	5.4	4.5	4.9	208	10.0	N/A
2.0L TDCi diesel 6-speed PowerShift	180	128	5.4	4.5	4.9	218	8.7	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. 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 6-speed manual 125 PS	1455	2130	3030	900	725	75
1.5L EcoBoost 6-speed manual 160 PS	1485	2160	3410	1250	725	75
1.5L EcoBoost 6-speed automatic 160 PS	1505	2190	3640	1450	750	75
2.0L EcoBoost 6-speed automatic 203 PS	1564	2230	4030	1800	750	75
2.0L EcoBoost 6-speed automatic 240 PS	1564	2230	4030	1800	750	75
1.6L TDCi ECOnetic 6-speed manual 115 PS	1494	2170	2570	400	400	75
2.0L TDCi 6-speed manual 180 PS	1584	2270	4070	1800	750	75
2.0L TDCi ECOnetic 6-speed manual 150 PS	1578	2260	4060	1800	750	75
2.0L TDCi ECOnetic 6-speed manual 180 PS	1584	2270	4070	1800	750	75
2.0L TDCi 6-speed PowerShift 150 PS	1581	2270	4270	2000	750	75
2.0L TDCi 6-speed PowerShift 180 PS	1589	2270	4270	2000	750	75

WEIGHTS FOUR-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]
2.0L iVCT Hybrid Automatic 187 PS	1579	2250	N/A	N/A	N/A	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 6-speed manual 125 PS	1476	2230	3130	1100	735	75
1.5L EcoBoost 6-speed manual 160 PS	1504	2260	3510	1450	750	75
1.5L EcoBoost 6-speed automatic 160 PS	1527	2290	3740	1650	750	75
2.0L EcoBoost 6-speed automatic 203 PS	1584	2320	4120	2000	750	75
2.0L EcoBoost 6-speed automatic 240 PS	1584	2320	4120	2000	750	75
1.6L TDCi ECOnetic 6-speed manual 115 PS	1515	2270	2670	400	400	75
2.0L TDCi 6-speed manual 180 PS	1602	2330	4130	2000	750	75
2.0L TDCi ECOnetic 6-speed manual 150 PS	1597	2330	4130	2000	750	75
2.0L TDCi ECOnetic 6-speed manual 180 PS	1602	2330	4130	2000	750	75
2.0L TDCi 6-speed PowerShift 150 PS	1601	2330	4330	2200	750	75
2.0L TDCi 6-speed PowerShift 150 PS	1609	2330	4330	2200	750	75

Represents the lightest kerb weight 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)	4-Door	5-Door	Wagon	HEV
Overall length	4871	4871	4867	4867
Overall width with/without mirrors	2121/1852	2121/1852	2121/1852	2121/1852
Overall width with folded back mirrors	1911	1911	1911	1911
Overall max height (unladen)	1482	1482	1501	1501
Wheelbase	2850	2850	2850	2850
Track front	1599	1599	1599	1599
Track rear	1595	1595	1595	1595
Minimum ground clearance (GVM)	101	101	98	98
Minimum ground clearance (Curb)	128	128	128	128
Interior				
Front headroom (without/with sunroof)	996/941	987/964	988/946	988/946
Front max legroom (mid-height rearmost seating posn)	1128	1128	1128	1128
Front shoulder room	1469	1469	1469	1469
Front hip room	1396	1396	1396	1396
Exterior (mm)	4-Door	5-Door	Wagon	HEV
Rear headroom (without/with sunroof)	960/959	961/960	992/946	992/946
Rear legroom	972	972	972	972
Rear shoulder room	1410	1410	1410	1410
Rear hip room	1381	1381	1381	1381
Luggage capacity (litres)[†]				
5-seat mode, laden to package tray (with full spare)	429	458	488	N/A
5-seat mode, laden to package tray (with mini spare)	516	541	500	N/A
5-seat mode, laden to package tray (with tyre repair kit)	525	550	525	383
5-seat mode, laden to roof (with full spare)	N/A	557	712	N/A
5-seat mode, laden to roof (with mini spare)	N/A	645	730	N/A
5-seat mode, laden to roof (with tyre repair kit)	N/A	654	755	N/A
2-seat mode, laden to roof (with full spare)	N/A	1356	1585	N/A
2-seat mode, laden to roof (with mini spare)	N/A	1437	1605	N/A
2-seat mode, laden to roof (with tyre repair kit)	N/A	1446	1630	N/A
Loading length				
Floor to first row with full size spare	1987	1961	1976	N/A
Floor to first row with mini spare or tyre repair kit	1994	1997	1974	1988
Floor to 2nd row with full size spare	1148	1121	1118	N/A

Floor to 2nd row with mini spare or tyre repair kit	1189	1192	1117	1125
Width between wheelhouses	1039	1130	1141	932
Load opening width (at floor)	883	841	1110	883
Load opening height (at vehicle centreline)	N/A	653	742	N/A
Cargo Height (at rear wheel centreline)	N/A	801	793	N/A
Liftover Height (Curb)	649	661	611	649

Fuel tank capacity (litres)	5-Door	4-Door	Wagon
Petrol	62.5	62.5 (Hybrid 53)	62.5
Diesel	62.5	62.5	62.5

‡ 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 Electric Power Assisted Steering (EPAS)
Turning circle (m)	11.6

CHASSIS

Front suspension	Independent MacPherson strut with stabiliser bar
Rear suspension	Independent integral link with stabiliser bar

BRAKES

	Front	Rear
Disc dimensions (mm)	300 x 28	302 x 11

WHEELS & TYRES

	Wheels	Tyres
Standard	6.5 J x 16	215/60 R16
Optional	7.5 J x 17	235/50 R17
Optional	8 J x 18	235/45 R18
Optional	8 J x 19	235/40 R19

PETROL ENGINES

		1.0-litre EcoBoost petrol (125 PS)	1.5-litre EcoBoost petrol (160 PS)	2.0-litre EcoBoost petrol (203, 240 PS)	
Type		Inline three cylinder turbo petrol direct fuel injection and Ti-VCT, transverse	Inline four cylinder turbo petrol direct fuel injection and Ti-VCT, transverse	Inline four cylinder turbo petrol direct fuel injection and Ti-VCT, transverse	
Displacement	cm ³	998	1498	1999	
Bore	mm	71.9	79.02	87.50	
Stroke	mm	82.0	76.40	83.10	
Compression ratio		10.0:1	10.0:1	10.0:1	
Max power	PS (kW)	125 (92)	160 (118)	203 (149)	240 (177)
	at rpm	6000	6000	5300	5400
Max torque	Nm	170	240	345	345
	at rpm	1400-4500	1500-4500	2700-3500	2300-4900
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	Single chain	
Crankshaft		Cast iron, 6 counterweights, 4 main bearings	Cast iron, 4 counterweights, 5 main bearings	Cast iron, 8 counterweights, 5 main bearings	
Engine management		Bosch MED17	Bosch MED17	Bosch MED17	
Fuel injection		High pressure direct fuel injection with 6 hole injectors	High pressure direct fuel injection with 6 hole injectors	High pressure petrol direct injection with 7-hole injectors	
Emission level		Euro Stage 6	Euro Stage 5b	Euro Stage 6	Euro Stage 5
Turbocharger		Continental low inertia turbo	Borg Warner	Borg Warner	
		1.0-litre EcoBoost petrol (125 PS)	1.5-litre EcoBoost petrol (160 PS)	2.0-litre EcoBoost petrol (203, 240 PS)	
Lubrication system		Electronically controlled variable displacement oil pump	Electronically controlled variable displacement oil pump	TBA	
Cooling system		Split cooling system with 2 thermostats	Double acting thermostat with clutched mechanical water pump	TBA	
Transmission		6-speed (B6) manual	6-speed (B6) manual	6-speed (6F35) auto	6-speed (6F35) auto
Gear ratios		1 - 3.727	1 - 3.727	1 - 4.584	1 - TBA
		2 - 2.048	2 - 2.048	2 - 2.964	2 - TBA
		3 - 1.357	3 - 1.258	3 - 1.912	3 - TBA
		4 - 1.032	4 - 0.919	4 - 1.446	4 - TBA
		5 - 0.821	5 - 0.738	5 - 1.000	5 - TBA
		6 - 0.690	6 - 0.622	6 - 0.746	6 - TBA

	Rev - 3.818 FD – 4.27	Rev - 3.818 FD – 3.07	Rev - 2.943 FD – 3.07	Rev - TBA FD – 3.208
--	--------------------------	--------------------------	--------------------------	-------------------------

DIESEL ENGINES

		1.6-litre TDCi diesel (115 PS)	1.6-litre TDCi diesel ECONetic (115 PS)	2.0-litre TDCi diesel (150, 180 PS)	
Type		Inline four cylinder turbo diesel, transverse	Inline four cylinder turbo diesel, transverse	Inline four cylinder turbo diesel	
Displacement	cm ³	1560	1560	1997	
Bore	mm	75.0	75.0	85.0	
Stroke	mm	88.3	88.3	88.0	
Compression ratio		16.0:1	16.0:1	16.7:1	
Max power	PS (kW)	115 (85)	115 (85)	150 (110)	180 (132)
	at rpm	3600	3600	3500	3500
Max torque	Nm	270	270	350	400
	at rpm	1750-2000	1750-2000	2000-2500	2000-2500
Valve gear		DOHC 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		Cast steel, 8 counterweights, 5 main bearings	Cast steel, 8 counterweights, 5 main bearings	Steel, 8 counterweights, 5 main bearings	
		1.6-litre TDCi diesel (115 PS)	1.6-litre TDCi ECONetic diesel (115 PS)	2.0-litre TDCi diesel (150, 180 PS)	
Engine management		Ford Common Rail Diesel Engine Management System	Ford Common Rail Diesel Engine Management System	Ford Common Rail Diesel Engine Management System	
Fuel injection		Multipoint direct injection	Multipoint direct injection	Multipoint direct injection	
Emission level		Euro Stage 5b	Euro Stage 5b	Euro Stage 6	
Turbocharger		Garrett fixed geometry turbocharger	Garrett fixed geometry turbocharger	Variable Nozzle, high mounted	
Cooling system		Centrifugal flow pump, primary belt driven	Centrifugal flow pump, primary belt driven	Ford Active Thermal Management System	
Transmission		Durashift 6-speed (B6) manual	Durashift 6-speed (B6) manual	6-speed (MMT6) manual	6-speed (MPS6) PowerShift

					automatic
Gear ratios		1 - 3.727 2 - 2.048 3 - 1.258 4 - 0.919 5 - 0.738 6 - 0.622 Rev - 3.818 FD - 3.61	1 - 3.727 2 - 2.048 3 - 1.258 4 - 0.919 5 - 0.738 6 - 0.622 Rev - 3.818 FD - 3.35	1 - 3.583 2 - 1.864 3 - 1.156 4 - 0.816 5 - 0.886 6 - 0.737 FD -3.813/ 2.773	1 – TBA 2 – TBA 3 - TBA 4 - TBA 5 - TBA 6 - TBA Reverse - TBA FD - 4.357/ 2.905

		2.0-litre TDCi ECONetic diesel (150, 180 PS)	
Type		Inline four cylinder turbo diesel	
Displacement	cm ³	1997	
Bore	mm	85.0	
Stroke	mm	88.0	
Compression ratio		16.7:1	
Max power	PS (kW)	150 (110)	180 (132)
	at rpm	3500	3500
Max torque	Nm	350	400
	at rpm	2000-2500	2000-2500
Valve gear		DOHC with 4 valves per cylinder	
Cylinders		4 in-line	
Cylinder head		Cast aluminium	
Cylinder block		Cast aluminium	
		2.0-litre TDCi ECONetic diesel (150, 180 PS)	
Camshaft drive		Belt driven cams with primary drive tensioner	
Crankshaft		Steel, 8 counterweights, 5 main bearings	
Engine management		Ford Common Rail Diesel Engine Management System	
Fuel injection		Multipoint direct injection	
Emission level		Euro Stage 6	
Turbocharger		Variable Nozzle, high mounted	
Cooling system		Ford Active Thermal Management System	
Transmission		6-speed (MMT6) manual	
Gear ratios		1 - 3.583	

	2 - 1.864 3 - 1.156 4 - 0.816 5 - 0.886 6 - 0.737 FD - 3.688/2.682
--	---

HYBRID ENGINES

		2.0-litre iVCT Atkinson (187 PS)
Type		2.0-litre iVCT Atkinson-cycle hybrid electric vehicle (HEV) engine with permanent-magnet AC-synchronous electric motor
Displacement	cm ³	1999
Bore	mm	87.5
Stroke	mm	83.10
Compression ratio		12.3:1
Max power	PS (kW)	187 (137)
	at rpm	6000
Max torque	Nm	173
	at rpm	4000
Valve gear		Direct acting mechanical bucket, 4 valves per cylinder
Cylinders		4 in-line
Cylinder head		Cast aluminium
Cylinder block		Cast aluminium
Engine management		EEC-V
Fuel injection		Sequential Multi-port Electronic Fuel Injection
Emission level		Euro Stage 6
		2.0-litre iVCT Atkinson (187 PS)
Turbocharger		N/A
Battery		
Battery		Lithium-Ion
Max Output	kW	35
Total capacity	kWh	1.4
Electric Motor type		88 kW Permanent Magnet AC Synchronous Motor
Transmission		Electronic Continuously Variable (eCVT)
Gear ratios		FD – 2.57

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