



Geneva Motor Show 2010

Index:

1. Product	Page
- Focus Clipper	2
(Focus général: http://www.fordpers.be/fr/news/motorshows/art-000213/)	
- Focus Technology	5
- C-MAX	18
- S-MAX & Galaxy	37
- S-MAX & Galaxy Individual	46
- Mondeo	50
- Kuga	56
2. Gamme de motorisations	67
3. Technology ECONetic	73
4. Extra	
- Adaptations segment B	77
- Electrification	82
- E-Mobility	87
- WRC	92
- Biographies	95

LA GAMME FORD FOCUS NOUVELLE GÉNÉRATION MONDIALE S'ÉLARGIT AVEC L'ARRIVÉE DE L'ÉLÉGANT CLIPPER À GENÈVE

- **Le modèle 5 portes de la Ford Focus nouvelle génération mondiale fait ses débuts européens au salon de l'automobile de Genève 2010 ; une avant-première mondiale pour la nouvelle version Clipper**
- **La Focus développée en Europe est le fer de lance de la nouvelle génération mondiale de véhicules de segment C de Ford, et sera commercialisée sur plus de 120 marchés dans le monde**
- **Le Focus Clipper est le dernier-né d'au moins dix véhicules du portefeuille mondial de nouveaux véhicules de segment C de Ford**
- **Une version performante de la nouvelle Focus utilisant la technologie de motorisation Ford EcoBoost est annoncée à l'échelle mondiale**
- **La nouvelle variante Clipper représentera plus d'un tiers des ventes totales de Focus en Europe. On s'attend à ce que la part de la cinq portes atteigne environ 60 pour cent**
- **Une gamme Focus nouvelle génération stylée qui offre aux clients des nouvelles technologies et un savoir-faire haut de gamme**
- **La nouvelle Focus vise une consommation exceptionnelle, de faibles émissions de CO₂ et propose en outre des niveaux salués de qualité de conduite**
- **La production démarrera simultanément en Europe et en Amérique du Nord fin 2010 et sera commercialisée début 2011. La production en Asie, Afrique et Amérique du Sud suivra**

Genève, 2 mars 2010 – La Ford Focus Clipper nouvelle génération stylée fait ses débuts en avant-première mondiale au salon de l'automobile de Genève 2010 avec la Focus 5 portes sportive, qui est présentée pour la première fois en Europe.

La Focus Clipper nouvelle génération est le cinquième véhicule à être dévoilé par la nouvelle plateforme globale de segment C de Ford Motor Company qui soutiendra au moins 10 véhicules dans le monde et représentera une production annuelle de 2 millions d'unités pour 2012.

À ce jour, les nouveaux modèles Ford C-MAX et Grand C-MAX ont été présentés à Francfort 2009, les Focus nouvelle génération 4 et 5 portes au salon de l'automobile international nord-américain 2010, et à présent la variante Clipper à Genève.

Derrick Kuzak, vice-président du développement de produits de Ford, a déclaré : « Notre nouvelle génération de véhicules de segment C montre comment Ford utilise ses ressources mondiales pour développer au moins dix nouveaux modèles ou versions à partir de la même plateforme à travers le monde. La Focus Clipper est le prochain modèle à être dévoilé et est particulièrement importante pour le marché européen étant donné que plus d'un tiers de nos clients du segment C préfèrent ici une version break. »

À Genève, Ford confirme également qu'un véhicule performant mondial sera développé dans le cadre de la gamme de Focus nouvelle génération, et qu'il sera entraîné par une version de la famille de moteurs Ford EcoBoost 4 cylindres.

Et M. Kuzak d'ajouter : « Nous voulons rassurer les passionnés de modèles Focus performants en leur annonçant que nous avons également des projets pour eux. Notre engagement est de fournir un modèle performant et attrayant de la nouvelle Focus sur une base mondiale et d'utiliser une version de notre nouveau moteur essence turbo à injection directe Ford EcoBoost avancé. Nous ne sommes pas encore prêts à dévoiler plus de détails, mais nous admettons que ce modèle sera important dans la gamme Focus, en particulier pour les clients en Europe. »

Plus de détails sur l'entièreté du portefeuille de nouveaux modèles basés sur la plateforme globale de véhicules de segment C de Ford seront révélés prochainement, mais sachez que tous devront se trouver dans l'assortiment de l'entreprise dans le monde entier avant la fin 2012.

La Focus Break cible une clientèle importante

La Ford Focus nouvelle génération séduisante est un modèle crucial pour le marché Européen en particulier, étant donné qu'environ un tiers des tous les clients Focus choisissent ce style de carrosserie. Sur certains marchés, tels que l'Italie et l'Allemagne, le Clipper représente plus de la moitié de toutes les Ford Focus vendues.

John Fleming, PDG de Ford Europe, a déclaré : « une force majeure de la gamme Ford Focus en Europe a toujours été son Clipper, et sa cote de popularité se classe juste après la 5 portes. Ces clients veulent le volume et la flexibilité supplémentaire qu'offre un break traditionnel, mais ils attendent quand même toute la technologie, une excellente dynamique de conduite et un style superbe. Nous croyons que la nouvelle Focus Clipper fera plus que répondre à leurs exigences. »

Avec son apparence élancée, la nouvelle Focus Clipper affirme aussi son design et offre un équilibre idéal entre look dynamique et fonctionnalité pratique. Les rails de toit intégrés sur toute la longueur optimisent le design cinétique du break, tandis que le hayon dispose d'une fonction de fermeture automatique et intègre soigneusement un becquet de toit compact.

Dans l'ensemble, le segment C en Europe reste relativement stable et représente environ un tiers des ventes totales avec approximativement cinq millions de véhicules de segment C vendus chaque année. Bien que de nombreux fabricants haut de gamme soient entrés dans le segment ces dernières années, c'est parmi les constructeurs de masse que la concurrence est la plus féroce.

Le marché a connu une fragmentation significative au cours de la dernière décennie grâce au développement de nouvelles versions de carrosserie au-delà des traditionnels modèles de berlines 4 portes, bicorps 5 portes et Clipper.

Pour 2012, six styles de carrosseries répondront à 85 pour cent des exigences des clients dans le segment en Europe – la berline 4 portes, la bicorps 5 portes, la Clipper, le MAV cinq places, le MAV sept places et le petit SUV.

M. Kuzak a déclaré : « À mesure que le segment se développe dans le monde, nous constatons des préférences évidentes parmi les clients des six styles de carrosseries, avec des variations entre les régions et même dans des régions. Par exemple, le style de carrosserie préféré en Chine et en Russie est la berline 4 portes, tandis qu'en Grande-Bretagne et en Espagne, la 5 portes est la plus populaire, et nous croyons aussi que les clients nord-américains ont tendance à se tourner vers les petites voitures 5 portes.

Et M. Kuzak de faire remarquer : « Ceci motive notre stratégie du segment C mondial et nous concentrons nos efforts dans le monde sur la réponse aux attentes des acheteurs de ces six principaux styles de carrosseries.

Si la Focus Clipper va dans un premier temps être lancée en Europe, elle a été conçue pour partager la large gamme de technologies, les moteurs sobres, l'excellente qualité de conduite et les niveaux élevés de finition qu'offriront tous les nouveaux véhicules C mondiaux de Ford.

La Focus Clipper fait ses débuts dans la même couleur de carrosserie Candy Red vibrante qui a été présentée, et très applaudie, pour la première fois sur la nouvelle Focus 5 portes dévoilée au salon de l'automobile international nord-américain de Detroit en janvier.

La Focus 5 portes pour Genève est finie en Hot Mustard chaud et moderne – une teinte jaune foncé métallisé contemporaine.

John Fleming a déclaré : « À l'instar de tous les modèles de notre nouveau portefeuille basé sur la plateforme C mondiale, il existe des perspectives pour proposer également ce break dynamique dans d'autres pays du monde, à condition qu'un scénario d'activité et la demande des clients existent. Nous considérons ceci comme faisant partie intégrante de notre gamme de Focus nouvelle génération, et nous sommes impatients de voir les réactions à ce que nous croyons être une voiture très stylée et qui se démarque des autres. »

#

LA FORD FOCUS NOUVELLE GÉNÉRATION VISE UNE TECHNOLOGIE HAUT DE GAMME POUR LES CLIENTS DU MONDE ENTIER

- **La Ford Focus nouvelle génération, en plus des nouveaux C-MAX et Grand C-MAX, est sur le point d'introduire un large éventail de technologies et de caractéristiques haut de gamme dans le segment C**
- **Avant-première mondiale pour la nouvelle Focus Break stylée au Salon de l'automobile de Genève**
- **La nouvelle gamme Focus restera la référence en matière de qualité de conduite**
- **Ford vise le leadership en matière de sobriété de niveaux de CO₂ dans segment C**
- **La nouvelle Focus a été développée sans compromis pour un déploiement mondial et pour répondre aux exigences de plus de 120 marchés différents**

Genève, le 2 mars 2010 – les véhicules du segment C nouvelle génération de Ford Motor Company offriront aux clients un choix de premier ordre de nouvelles technologies et caractéristiques abordables, une finition superbe et une sobriété remarquable, et ils continueront d'être la référence pour le segment C mondial en matière de qualité de conduite.

Le dernier modèle à être révélé est la Focus Break nouvelle génération stylée pour 2011, qui fait ses débuts en avant-première mondiale au salon de l'automobile de Genève 2010 avec la Focus bicorps 5 portes sportives, qui arrivera également en 2011, ainsi que les modèles apparentés Ford C-MAX et Grand C-MAX qui seront commercialisés en Europe dans le courant de cette année.

La nouvelle Focus est le modèle vedette de la nouvelle plateforme globale de segment C de Ford. Elle sera commercialisée dans plus de 120 marchés à travers le monde avec 80 pour cent de pièces communes pour tous les marchés. La production de la Focus démarrera simultanément en Europe et en Amérique du Nord fin 2010 et sera commercialisée début 2011. La production commencera plus tard dans d'autres pays.

Basés également sur la plateforme globale des véhicules de segment C de Ford, les tout nouveaux véhicules multi-activités C-MAX et Grand C-MAX seront commercialisés en Europe au cours du second semestre de 2010, le Grand C-MAX 7 places ayant un lancement également programmé en Amérique du Nord à la fin 2011.

John Fleming, PDG de Ford Europe, a déclaré : « Nous n'acceptons aucun compromis dans le développement de nos nouveaux véhicules du segment C mondiaux et l'accueil extraordinairement positif fait à la Focus nouvelle génération lors de sa présentation à Detroit nous confirme que nous avons eu raison. Par-dessus tout, nous croyons que notre nouvelle Focus et la famille C-MAX apportera un mélange inégalé de nouvelles technologies, caractéristiques innovantes et qualité de conduite dans ce segment où la concurrence est féroce. »

Technologie Focus : Paré pour le leadership de la catégorie

La portée mondiale du programme de véhicules de segment C de Ford rend davantage de technologies et de caractéristiques économiquement plus viables que jamais pour les voitures de ce segment.

L'ensemble substantiel de technologies pour la Focus nouvelle génération et les modèles C-MAX et Grand C-MAX promet un leadership clair du segment C, et offre également aux clients un éventail excitant de caractéristiques avancées que l'on ne rencontre généralement que dans des véhicules plus grands et plus coûteux.

Derrick Kuzak, vice-président du développement de produits de Ford, a déclaré : « Notre objectif clair est d'offrir aux clients du segment C du monde entier des technologies et caractéristiques plus pertinentes, abordables et innovantes que d'autres constructeurs. Ce ne

sera pas non plus une question de technologie pour la technologie. Nos efforts ont pour but de rendre la nouvelle Focus plus facile à vivre, plus sûre à conduire et plus sobre que n'importe quel autre véhicule C. Et, en s'accordant avec l'héritage de la Focus, elle doit être de loin la meilleure voiture à conduire. »

Toutefois, les nouvelles technologies ont été conçues pour être abordables, simples et d'utilisation extrêmement intuitive, tout en optimisant la commodité, la sécurité et le coût de propriété pour le propriétaire et les occupants du véhicule.

Un simple coup d'œil à la longue liste de caractéristiques et technologies majeures qui seront disponibles dans la nouvelle gamme Ford de véhicules de segment C (en fonction du véhicule, de la série et du marché) le prouve :

- **MyFord** - Dans le cockpit, l'innovation la plus significative est la technologie de connexion nouvelle génération, MyFord, qui fournit au conducteur une combinaison de pointe de commandes et d'écrans permettant d'actionner les principaux équipements du véhicule. Sur ces véhicules haut de gamme avec système High Nav, le système MyFord Touch comprend un écran tactile de 8 pouces, permettant au conducteur de commander une large gamme de fonctions à l'aide d'un affichage en couleur clair et intuitif.
- **SYNC** - MyFord est complété par le nouvel ensemble de connectivité SYNC puissant de Ford, qui inclut un système de commande vocale sophistiqué, une connectivité Bluetooth® et la navigation par satellite, ainsi que des ports de connexion pour un large éventail d'appareils externes et de lecteurs média. Le système Ford SYNC fera ses débuts européens dans la Focus nouvelle génération lors de son lancement début 2011.

- **Active Park Assist (système de stationnement semi-automatique)** – Contrairement à de nombreux systèmes coûteux basés sur une caméra, le système Active Park Assist de Ford utilise des capteurs autour du véhicule qui travaillent en tandem avec la direction assistée électrique (EPAS), pour guider le véhicule dans un emplacement de stationnement parallèle. La longueur et la profondeur des emplacements potentiels sont mesurées et, si ceux-ci conviennent, ils sont identifiés pour le stationnement semi-automatique. La direction est alors contrôlée automatiquement tandis que le conducteur actionne l'accélérateur, le frein et le levier de vitesses.
- **Torque Vectoring Control** – Ce système de contrôle en virage dynamique est rencontré généralement dans les voitures de sport coûteuses et utilise le système de freinage de la voiture pour imiter l'effet d'un différentiel à vecteur de couple, équilibrant en continu la répartition du couple moteur entre les deux roues avant pour s'adapter aux conditions de conduite et au revêtement routier. Plus particulièrement, lors des accélérations dans les virages, le système applique une force de freinage sur la roue avant intérieure de sorte qu'une plus grande quantité de couple moteur va à la roue extérieure, ce qui assure une adhérence et une maniabilité optimisées. Le système est non seulement conçu pour ravir les conducteurs expérimentés et enthousiastes, mais aussi pour donner plus de confiance et de maîtrise aux conducteurs qui le sont moins, en particulier dans des conditions de conduite difficiles.
- **Système d'évitement de collision à basse vitesse** – Un capteur à radar pointé vers l'avant permet à ce système de détecter des objets devant la voiture et de calculer en continu (50 fois par seconde) la force de freinage requise pour éviter une collision. Suivant la distance par rapport à l'objet et la vitesse propre du véhicule, le système déclenche automatiquement les freins. Si la force de freinage estimée excède un niveau donné sans réaction du conducteur, le risque de collision est considéré comme imminent et le système réduit automatiquement la sollicitation de l'accélérateur et augmente la force exercée sur les freins. Le système est conçu pour des vitesses inférieures à 30 km/h et aide les conducteurs à éviter des collisions à basse vitesse.

- **Régulateur de vitesse adaptatif (ACC)** – Ce système de régulation de vitesse amélioré permet de maintenir une vitesse de croisière ainsi qu'une distance prédéfinies avec le véhicule qui précède. Lorsque le système détecte un véhicule devant, il ralentit automatiquement pour maintenir la distance prédéfinie, avant d'accélérer de nouveau à la vitesse de croisière sélectionnée une fois que la route est de nouveau dégagée.
- **Adjustable Speed Limiter Device (ASLD)** – Ce système est conçu pour aider les conducteurs, pour quelque raison que ce soit, à définir une vitesse maximale que le véhicule les empêchera de dépasser accidentellement (p. ex. limitations de vitesse sur autoroute ou en ville). Une fois celle-ci réglée, l'accélérateur n'acceptera pas une sollicitation supérieure pour la dépasser. Les informations affichées tiennent le conducteur informé et dans les situations d'urgences, le système peut être ignoré en enfonçant à fond la pédale d'accélérateur.
- **Avertissement de changement de bande avec aide au maintien de bande** – Une caméra pointée vers l'avant surveille en continu la route et évalue la position de la voiture par rapport aux marquages de bande. Si les roues du véhicule approchent des marquages de bande, le conducteur est averti par une vibration dans le volant qui lui permet de réagir rapidement. L'aide au maintien de bande applique une petite quantité de couple sur la direction pour permettre au conducteur de comprendre qu'une action est nécessaire pour maintenir le véhicule sur la bande choisie. Si le conducteur utilise les clignotants ou que la situation de conduite suggère qu'un changement de bande est en cours, l'avertissement est supprimé. Deux niveaux de réglage de sensibilité et trois niveaux d'intensité d'avertissement sont disponibles selon les préférences du conducteur. Le système est désactivé à des vitesses inférieures à 70 km/h, de sorte qu'il ne fonctionne pas dans le trafic urbain. La fonction peut également être désactivée manuellement.
- **Système d'exploration des angles morts** – Ce système basé sur un radar simple d'emploi avertit le conducteur d'obstacles pouvant être masqués dans l'angle mort. Lorsque du trafic entre dans l'angle mort du conducteur de part et d'autre du véhicule, un voyant s'allume dans le rétroviseur du côté correspondant pour aider le conducteur à changer de

bande en toute sécurité. Les voyants lumineux sont positionnés de manière à ce que le conducteur ne soit pas distrait durant la conduite normale. Le système fonctionne à des vitesses au-dessus de 10 km/h.

- **Contrôle automatique des feux de route** – Ceci améliore significativement la visibilité du conducteur durant la conduite de nuit. À l'aide d'une caméra pointée vers l'avant, le système détecte les sources lumineuses devant lui et, lorsque des véhicules en sens inverse sont détectés, passe automatiquement en feux de croisement pour éviter d'éblouir. Les feux de route sont également désactivés dans les zones urbaines.
- **Attention du conducteur** – Ce système calcule un niveau d'attention du conducteur et l'affiche sur le combiné des instruments sur demande. Le niveau est basé sur une analyse statistique des informations de bande collectées par la caméra pointée vers l'avant ainsi que le comportement de lacet du véhicule. En outre, si l'attention du conducteur descend sous un certain seuil, par exemple, lorsqu'il est fatigué ou qu'il s'endort, le véhicule émet un signal d'avertissement.
- **Identification des panneaux de signalisation** – Ce système identifie les panneaux de signalisation sur le côté droit ou gauche de la route et les affiche sur l'écran d'information du conducteur. Les limitations de vitesse ainsi que les signaux de dépassement sont identifiés et peuvent être affichés simultanément sur le combiné des instruments.
- **Direction assistée électrique avec système de compensation de dérive et compensation du braquage dû au couple** – Ce système réduit la consommation de carburant, tout en permettant d'éliminer les interférences directionnelles involontaires.
- **Indicateur de passage de vitesse économique** – Ce dispositif conseille visuellement le conducteur sur le changement de vitesse pour une consommation optimale du carburant.
- **Protection de bord de porte** – une protection simple mais souple et nette qui se déploie automatiquement, empêchant le bord de porte d'endommager d'autres véhicules dans les emplacements de stationnement et évitant d'endommager le bord de porte.
- **Ford EasyFuel** – Ce système primé de remplissage de carburant sans bouchon évite au conducteur de se tromper de carburant.

- **Système sans clé Ford et bouton de démarrage Ford Power** – Système d'accès sans clé et système de démarrage par bouton-poussoir faciles d'emploi de Ford.
- **Serrures à sécurité enfant** – Ce dispositif permet au conducteur d'activer ou désactiver électroniquement la sécurité enfant des serrures des portes arrière via un simple commutateur de commande.
- **Rappel de bouclage de ceinture sur tous les sièges** – Fonction assurant la surveillance des sièges des première, deuxième et troisième rangées. Un avertissement sonore et un signal visuel sont activés pour les occupants des sièges avant qui ne bouclent par leur ceinture, tandis que des voyants s'allument sur le combiné des instruments pour le port de la ceinture sur les rangées arrière. Un signal sonore supplémentaire est déclenché si l'un des occupants de la voiture déboucle sa ceinture alors que le véhicule est en mouvement.
- **Caméra de recul** – Caméra montée dans le hayon permettant une marche arrière sûre et précise, avec une image claire affichée sur l'écran de la console centrale.
- **Navigation mobile Ford** – Ce système permet au conducteur d'utiliser un smart phone compatible comme système de navigation.

ONE Ford, One Focus

Sous l'initiative ONE Ford mondiale de Ford Motor Company', la Focus nouvelle génération a été développée par une équipe mondiale dirigée depuis le centre d'excellence européen des petits et moyens véhicules de Ford situé à Merkenich, près de Cologne, en Allemagne, avec le développement des groupes motopropulseurs dirigé par une équipe similaire dans le centre technique de Ford à Dunton, Angleterre.

L'équipe produits en Europe a été capable de faire appel à l'expérience acquise au travers de récents programmes, tels que la nouvelle Ford Fiesta très acclamée, et a été soutenue par l'expertise de spécialistes des technologies automobiles et de motorisation basés dans les centres d'ingénierie de Ford à Dearborn, Michigan, aux Etats-Unis, ainsi qu'en Australie et en

Asie. Au total, près de 1800 ingénieurs Ford dans le monde sont fortement impliqués dans le développement de ce qui promet d'être le modèle le plus marquant à porter le nom de Focus depuis le tout premier exemplaire lancé en 1998.

Derrick Kuzak, vice-président du développement de produits de Ford, a déclaré : « L'échelle, le niveau de communauté et la portée mondiale de la nouvelle stratégie du segment C de Ford, ainsi que notre stratégie de développement et d'approvisionnement mondiale ont permis de fournir un niveau de raffinement et un ensemble de caractéristiques dont nous estimons qu'il sera inégalé dans ce segment. L'étendue de la technologie et de l'éventail des caractéristiques ainsi que la sophistication de la motorisation et la stratégie de sécurité surprendront, même les conducteurs de véhicules plus grands et plus haut de gamme. »

Focus sur la route – Qualité de conduite inégalée

Depuis son introduction originale en 1998, la Ford Focus a été très applaudie pour la mise en œuvre de nouveaux niveaux d'agilité et de réactivité dans le segment C. Ford va définir de nouvelles normes avec la Focus nouvelle génération, en visant la qualité de conduite haut de gamme qui allie une précision de direction et un feed-back de la route exceptionnels avec un raffinement et une maîtrise de la conduite nettement améliorés.

Pour assurer cette performance, les ingénieurs ont modernisé les concepts de suspension innovante des modèles précédents, développant de nouvelles conceptions optimisées pour la suspension arrière multibras « Control blade » et le faux-châssis avant semi-isolé.

La conception du châssis est complétée par un tout nouveau système de direction assistée électrique, qui a été minutieusement ajusté pour fournir des réponses pures et précises à grande vitesse tout en demeurant léger et manœuvrable pour le stationnement.

Les spécialistes de la dynamique de conduite européens de Ford ont également optimisé la stabilité et l'agilité dans les virages avec l'introduction d'un système de contrôle à vecteur de couple qui agit comme un différentiel électronique pour transférer la puissance entre les roues motrices, afin d'assurer une réduction du sous-virage, une traction améliorée, une meilleure attaque ainsi qu'une conduite encore plus précise et sans effort.

Gunnar Herrmann, directeur de la ligne de modèles du segment C de Ford, a expliqué : « La Focus a toujours été réputée pour la qualité de sa dynamique de conduite, et le nouveau modèle s'appuiera sur cette réputation. Nos ingénieurs en dynamique sont parvenus à augmenter la précision et l'agilité de la direction, tout en améliorant de façon notable les niveaux de raffinement et de confort. »

Focus Power : Sobriété exceptionnelle, émissions de CO₂ réduites

L'attrait pour les conducteurs de la nouvelle Ford Focus est optimisé par une gamme de motorisations qui fournissent des performances dynamiques et visent le leadership de la consommation de carburant et des émissions de CO₂. Ceci sera partagé par d'autres modèles de la nouvelle gamme de véhicules de segment C de Ford.

La gamme de motorisations européennes pour la Focus nouvelle génération comprendra une série tout nouveaux moteurs essence à injection directe turbocompressés quatre cylindres Ford EcoBoost et un choix de moteurs diesel à rampe commune TDCi Duratorq améliorés, qui offrent des réductions de consommation entre 10 et 20 pour cent par rapport aux modèles sortants.

Les clients européens ont le choix entre le nouveau moteur essence turbo à injection directe Ford EcoBoost SCTi de 1,6 litre avec des puissances visées de 150 ou 180 ch, et l'unité légère et réactive Duratec Ti-VCT de 1,6 litre avec des puissances visées de 125 ou 105 ch.

L'offre diesel comprend les moteurs Duratorq TDCi de 2,0 litres et de 1,6 litre qui ont été complètement mis à niveau pour 2010, avec une consommation, des performances et un raffinement nettement améliorés. La gamme de 2,0 litres puissants et souples offre 163, 136 ou 115 ch, tandis que le moteur 1,6 litre réactif et économique développe une puissance de 115 ou 95 ch.

Le diesel TDCi de 2,0 litres est également disponible avec la transmission automatique à double embrayage à six rapports Ford à haut rendement de pointe dans différentes puissances de 163, 136 et 115 ch. La transmission Ford PowerShift est une conception à double

embrayage de pointe qui combine l'efficacité, les rapports d'engrenages optimisés et le plaisir de conduite d'une boîte de vitesse manuelle avec la souplesse et la facilité d'utilisation d'une boîte automatique conventionnelle.

Qualité Focus : finition dans le moindre détail

À l'heure où les clients exigent une expérience plus haut de gamme des véhicules petits et moyens, la concrétisation de niveaux remarquables de qualité et de finition était un objectif principal pour la Ford Focus nouvelle génération.

Des progrès significatifs ont été accomplis en matière de réduction des bruits dans l'habitacle, promettant un environnement intérieur plus silencieux. Ce raffinement complète le tout nouveau design intérieur et les niveaux de finition supérieurs pour créer une sensation de qualité supérieure apparentée à de plus grands et coûteux véhicules.

Chaque composant du véhicule que le client touchera, verra, entendra ou même sentira a été soumis à une analyse rigoureuse pour s'assurer qu'il surpassera les attentes du propriétaire. Une attention particulière a été consacrée à la qualité des matériaux d'habillage intérieur ainsi qu'à la coordination des teintes, aux interstices, affleurements et tolérances à la jonction entre deux pièces.

Parmi la majorité des attributs de véhicules, Ford a développé une norme d'ADN mondial qui définit les attributs exacts qu'une pièce doit avoir pour répondre aux exigences de qualité de la marque. Parmi les exemples, citons le son que produit une porte lors de sa fermeture, nécessitant une attention particulière pour la structure de porte et le mécanisme de serrure, ainsi que le design d'un volant, jusqu'à l'épaisseur du rembourrage et la taille des piqûres sur le pourtour.

Design Focus – un nouveau niveau de « design cinétique »

Une approche sans compromis de la Ford Focus nouvelle génération saute aux yeux à partir du design extérieur frappant des modèles cinq portes sportif et break élégants exposés à

Genève. Tous deux démontrent le degré élevé de style et de présence reconnaissables qu'offre la nouvelle gamme.

Martin Smith, Directeur Exécutif du Design chez Ford Europe, a expliqué : « Avec la nouvelle Focus, nous offrons un design abaissé, plus épuré et sportif. Chacun des styles de carrosserie présente la même qualité moderne et expressive que nos autres récents modèles européens, mais nous avons amené le langage stylistique au niveau supérieur pour la Focus pour créer un nouveau look audacieux. »

Les styles de carrosserie ont en commun un caractère sportif et dynamique, marquant l'évolution du langage stylistique « design cinétique » acclamé de Ford, qui a contribué à la popularité croissante des derniers petits et moyens véhicules de l'entreprise.

Avec son avant surprenant, son profil épuré, sa ligne de ceinture en élévation spectaculaire et sa carrure athlétique, la nouvelle Focus dévoile clairement l'expérience de conduite gratifiante qui attend les clients lorsqu'ils prendront la route.

Avec son apparence élancée, la nouvelle Focus Break affirme aussi son design et offre un équilibre idéal entre look dynamique et fonctionnalité pratique. Les rails de toit intégrés sur toute la longueur optimisent le design cinétique du break, tandis que le hayon dispose d'une fonction de fermeture automatique et intègre soigneusement un becquet de toit compact.

La qualité dynamique de l'extérieur est renforcée par le design distinctif de l'intérieur. La nouvelle Focus possède un intérieur de style cockpit extrêmement moderne, avec la console centrale stylée enveloppant le conducteur et offrant un accès remarquable aux principaux affichages et commandes du véhicule.

Les éléments graphiques audacieux et contemporains de l'habitacle, la forme sculptée du tableau de bord doux au toucher et le choix de matériaux d'habillage supérieurs donnent tous la sensation aux occupants de voyager dans une voiture haut de gamme.

Structure de la Focus : robustesse et sécurité

La plateforme de la Focus fournit une structure incroyablement robuste et rigide, qui profite non seulement à la dynamique et au raffinement du véhicule, mais qui constitue également la base de performances optimisées en cas de collision.

Des aciers haute résistance sont abondamment utilisés dans la coque de la Focus nouvelle génération. Les aciers haute résistance composent 55 pour cent de la coque, et plus de 26 pour cent de la structure du véhicule sont formés à partir d'aciers ultra haute résistance et au bore.

Ces matériaux avancés permettent à la structure de satisfaire aux réglementations les plus strictes des marchés à travers le monde, tout en réduisant au minimum le poids du véhicule.

L'intégrité structurelle de la coque se reflète également dans la rigidité en torsion, qui est 10 pour cent supérieure à l'actuelle Focus européenne.

L'attention méticuleuse pour le détail se reflète également dans la stratégie de fabrication mondiale de Ford pour la Focus, qui voit l'application de normes et de processus cohérents dans chacune des usines d'assemblage, où qu'elles se situent dans le monde.

John Fleming a déclaré : « Nous croyons que la nouvelle Ford Focus fournira aux clients une expérience de conduite sans précédent, ainsi qu'une expérience de la propriété inégalée. La marque Focus a toujours été très spéciale pour Ford et ce nouveau modèle mondial montre notre engagement vis-à-vis du développement d'une autre génération de voitures passionnantes, séduisantes et haut de gamme. »

###

LA TOUTE NOUVELLE GAMME DE FORD C-MAX STYLÉS ET POLYVALENTS

- **Deux nouveaux C-MAX exaltants dévoilés au Salon de l'Automobile de Genève.**
- **Le nouveau C-MAX intègre les fonctionnalités et les technologies évoluées de la nouvelle plateforme globale de segment C signée Ford.**
- **Deux nouveaux modèles dérivés de la plateforme globale de segment C de Ford, traduisant avec élégance, à l'extérieur comme à l'intérieur, le langage stylistique « cinétique » de Ford.**
- **Le Grand C-MAX 7 places introduit un espace et une flexibilité accrus dans la gamme C-MAX, avec deux portes coulissantes et un concept innovant de configuration des sièges « passage libre »**
- **Le dynamique C-MAX 5 places fait son entrée en scène à Genève en combinant un design racé et sportif avec les qualités traditionnelles du C-MAX en termes d'espace et de fonctionnalité.**
- **La gamme des motorisations à faible consommation et faible taux d'émissions de CO₂ comprend le nouveau moteur essence 1,6 l Ford EcoBoost et les diesels entièrement mis à niveau Duratorq TDCi de 1,6 et 2,0 l.**
- **Les émissions de CO₂ du C-MAX mû par le 1,6 l TDCi ne dépassent pas 119 g/km**
- **Grand agrément de conduite doublé d'une dynamique tête de catégorie**
- **Doté d'une technologie conviviale visant la commodité et la sécurité pour toute la famille**
- **Équipement comprenant des sièges repliables à plat, des témoins de rappel de bouclage de ceinture aux places arrière, des serrures de sécurité enfant et un hayon à commande électrique**
- **Lancement de la gamme Ford C-MAX sur les principaux marchés européens prévu pour fin 2010**

GENÈVE, le 2 mars 2010 – La toute nouvelle gamme Ford C-MAX déléguera deux modèles vedettes au Salon de l'automobile de Genève 2010 pour arborer les couleurs de la Ford Motor Company.

Développée dans le cadre de l'ambitieuse stratégie mondiale de l'entreprise sur le segment C et avec deux modèles dynamiques et audacieux, la gamme C-MAX rehausse le niveau de style et de séduction sur le marché des véhicules multi-activités compacts (MAV).

Pour la première fois, les clients MAV du segment C de Ford auront le choix entre un nouveau C-MAX 5 places et un nouveau Grand C-MAX 7 places proposant deux portes coulissantes, ainsi qu'un concept de configuration des sièges innovant offrant un espace et une modularité remarquables.

La toute nouvelle gamme Ford C-MAX introduit un certain nombre de nouvelles technologies de pointe dans la catégorie des MAV compacts, axées sur un confort, une sécurité et une durabilité accrues, y compris la disponibilité des nouveaux moteurs Ford EcoBoost à essence, puissants, mais très sobres et à faibles émissions de CO₂.

Tout comme la Ford Focus dernière génération annoncée récemment, les nouveaux modèles de C-MAX dérivent d'une nouvelle plateforme de véhicule générique du segment C. Les deux véhicules seront présentés à Genève en prélude à leur lancement sur les marchés européens plus tard dans l'année. Le Grand C-MAX 7 places sera également proposé aux consommateurs nord-américains à partir de fin 2011.

« L'accueil positif reçu par la nouvelle gamme C-MAX à l'occasion du Salon de Francfort 2009 reflète le pouvoir de séduction grandissant de notre nouvelle gamme de produits sur le segment C, » affirme John Fleming, président-directeur général de Ford Europe. « Avec l'introduction du spacieux Grand C-MAX, notre premier 7 places sur ce segment, de pair avec un élégant nouveau 5 places, nous sommes convaincus que Ford propose désormais un choix de véhicules familiaux pratiques et excitants de premier ordre aux clients du segment C. »

Version 5 places Sport ou 7 places Style

La nouvelle gamme de C-MAX destinés à l'Europe propose aux clients MAV du segment C le choix entre deux modèles distincts pour répondre à leurs besoins - entre un C-MAX sportif à 5 places et un Grand C-MAX spacieux à 7 places.

« Avec l'introduction du Grand C-MAX, Ford prend pied sur un nouveau segment du marché et nous permettra de répondre à la demande d'un nouveau groupe de clients dans la mesure où environ la moitié des acheteurs de MAV compacts sont demandeurs d'une capacité de 6 ou 7 places, poursuit Fleming. De par la polyvalence et la qualité de marche qui a fait la réputation du Ford C-MAX combinées au nombre de places supplémentaires dont ont régulièrement besoin les familles, le Grand C-MAX est à tous égards un choix idéal. »

Pour ménager cet espace supplémentaire, le Grand C-MAX présente un empattement allongé de 140 mm et 40 mm de plus en hauteur en comparaison avec le C-MAX ordinaire. Avec sa longueur hors tout de 4,52 m, il accueille dans les meilleures conditions cinq ou sept passagers et une quantité de bagages en proportion.

Le C-MAX 5 sièges présente les mêmes dimensions extérieures que le modèle actuel dont il reprend les qualités traditionnelles en termes d'espace et de fonctionnalité en y ajoutant son élégante silhouette née du nouveau design cinétique Ford. Le nouveau modèle se présente comme encore plus attrayant pour les clients de tous âges qui apprécient son équipement confortable, la position dominante de ses places assises, sa souplesse et son faible encombrement au sol.

Expressif et dynamique

La nouvelle gamme Ford C-MAX démontre que les MAV compacts peuvent être stylés et désirables, tout en offrant un espace et une modularité remarquables.

Martin Smith, Directeur Exécutif du Design chez Ford Europe, explique : « À l'instar du concept iosis MAX de 2009, les deux modèles C-MAX apportent un design plus émotionnel et dynamique au segment MAV. Nous pensons avoir créé deux véhicules différenciés que les

clients choisiront aussi pour leur aspect et leur agrément de conduite, et pas uniquement pour leur commodité et leur polyvalence. »

Le design extérieur et intérieur audacieux reflète la dernière évolution du langage stylistique « design cinétique » de Ford, et se fonde sur les thèmes inscrits dans les produits récemment introduits tels que les gammes Fiesta, Kuga et Mondeo plébiscitées par le public.

Les éléments de « design cinétique » marquants appliqués aux nouveaux modèles comprennent la ligne de ceinture dynamique ascendante, les surfaces sculpturales, les passages de roues audacieux, les épaulements athlétiques puissants soutenus par une ligne de découpe inférieure proéminente et l'élan distinctif du graphisme des vitres au niveau du montant C.

L'avant se caractérise par la calandre inférieure trapézoïdale emblématique de Ford rehaussée par un nouveau design des phares aguicheur inauguré sur le concept iosis MAX.

Caractères différenciés

Le C-MAX et le Grand C-MAX ont été délibérément conçus pour offrir deux caractères différenciés, reflétant les priorités différentes des clients de chaque modèle.

Le C-MAX 5 places s'écarte de la philosophie MAV ordinaire en adoptant un style plus sport s'orientant vers l'aspect d'une voiture de tourisme élégante. Il se distingue par une ligne de toit fluide, à la manière d'un coupé, qui retombe vers l'arrière tout en conservant les vertus de confort et de commodité du modèle.

Le graphisme de ses vitres suit la forme audacieuse des Fiesta et Kuga, marqué par un élan prononcé après le montant C. À l'arrière, le design du hayon fait écho à celui du S-MAX de plus grand gabarit, avec un dessin plus sportif de la lunette.

Tout aussi dynamique de caractère et audacieux dans son graphisme, le Grand C-MAX 7 places présente un aspect plus fonctionnel qui met en valeur l'espace et la modularité accrues qu'offre cette déclinaison du modèle. Avec un empattement plus long, le modèle 7 places se

caractérise par une ligne de toit plus haute et des montants plus fins qui mettent en valeur l'espace généreux de l'habitacle et son excellente visibilité.

Les deux portes coulissantes apparaissent pour la première fois sur un modèle Ford en Europe. Elles sont soigneusement intégrées, avec le rail intelligemment masqué par la ligne de découpe inférieure sur les épaulements du véhicule. La conception du hayon de grandes dimensions assure un seuil de chargement bas, l'intersection stylée entre les blocs optiques arrière et la lunette faisant le lien avec le Galaxy, le plus grand transporteur de personnes de la gamme Ford.

L'allure élégante et dynamique de ces deux modèles de C-MAX va de pair avec des qualités dynamiques optimisées. Lors du processus de conception, les ingénieurs ont eu recours à des systèmes de modélisation sur ordinateurs sophistiqués ainsi qu'à des essais en soufflerie poussés pour refuser tout compromis sur le plan de l'efficacité aérodynamique. Résultat : des coefficients de traînée (Cd) très compétitifs de 0,30 pour le C-MAX 5 places et de 0,32 pour le Grand C-MAX, qui apporteront une contribution majeure à la sobriété des deux modèles.

Aménagement intérieur stylé et contemporain

La philosophie du « design cinétique » se décline également à l'intérieur du nouveau C-MAX dans l'agencement des fonctionnalités et la conformation des surfaces qui reflètent dans l'habitacle le caractère dynamique et moderne de l'extérieur.

Les principaux thèmes du design représentent une évolution de ceux développés pour la dernière Fiesta, privilégiant les courbes musclées et expressives ainsi qu'un graphisme audacieux inspirés par les formes étourdissantes expérimentées sur le concept iosis MAX. Les traits stylistiques saillants comprennent la section en forme d'aile de la partie supérieure du tableau de bord (IP), qui vient se fondre dans les parois intérieures. À partir du tableau de bord inférieur, une forme de « corne de taureau » spectaculaire plonge pour souligner la transition fluide entre le tableau de bord et la console centrale.

Le poste de conduite – commun aux deux modèles C-MAX – offre une position conduite dominante avec un levier de vitesses et une console centrale montés en hauteur.

L'esthétique de l'aménagement intérieure ne le cède en rien à sa fonctionnalité : les rangements bien pensés y foisonnent, comme les vide-poches grande capacité des contre-portes, la boîte à gants de belles dimensions, un espace de rangement supplémentaire et des porte-gobelets dans la console centrale et aux places arrière.

La console de pavillon disponible sur certaines versions accueille les lunettes de soleil et les cartes routière. Un rétroviseur spécial permet en outre au conducteur de surveiller les occupants des places arrière sans avoir à se retourner.

Introduction de la technologie MyFord Driver Connect

Les commandes et les afficheurs du poste de conduite représentent la dernière génération du système d'interface homme machine (HMI) Ford, développé à partir de leurs agencements unanimement louangés implantés dans des modèles récents tels que la Fiesta et la Mondeo.

Les éléments clés de la nouvelle technologie **MyFord** driver connect sont deux sélecteurs à bascule cinq voies montés sur le volant pilotant les deux afficheurs de bord principaux : le premier inclus dans le combiné des instruments et le second implanté en hauteur dans la console centrale.

L'afficheur du combiné des instruments, qui rend compte des paramètres de marche du véhicule dépend du sélecteur de gauche. De plus grandes dimensions, l'afficheur central présente les informations du système d'infodivertissement et dépend du sélecteur de droite. L'affichage des informations et la logique des manipulations sont exactement les mêmes pour les deux afficheurs.

Ce système de commande simple et intuitif permet au conducteur de piloter les principales fonctions des systèmes embarqués sans lâcher le volant et avec un minimum de distraction.

Sur les modèles d'entrée de gamme, les principales fonctions du système d'infodivertissement se pilotent également à partir d'un panneau de commande intégré à la console centrale – similaire à celui inspiré d'un téléphone portable présent sur la dernière Fiesta. Les modèles plus haut de gamme utilisent un panneau de commande intégré aux systèmes audio Sony dernière génération, dans une élégante finition noire brillante.

Le nouveau C-MAX bénéficie également d'une connectivité étendue avec commande vocale, téléphonie à fonction mains libres par Bluetooth®, connecteurs autorisant le branchement d'un large spectre de lecteurs et périphériques externes.

Parmi les fonctionnalités nouvelles et améliorées figurent le nouveau système audio Sony haut de gamme à neuf haut-parleurs, un système à deux antennes de série améliorant la réception radio, un nouveau système de navigation sur carte SD doté d'une riche panoplie fonctionnelle avec poteaux indicateurs, vues en 3D et indication des limitations de vitesse.

Un maximum de polyvalence et de commodité

« Nous avons développé deux concepts d'aménagement intérieur très différents pour le Grand C-MAX et le C-MAX 5 places, eu égard à leurs publics cibles différents, explique Gunnar Herrmann, directeur de la ligne de modèles du segment C de Ford. Le Grand C-MAX est le véhicule idéal pour les jeunes familles, tandis que le C-MAX plus sportif s'adresse à une classe d'âge beaucoup plus large. »

Le concept de configuration des sièges et des portes pour le nouveau **Grand C-MAX 7 places** a été finalisé au terme d'une enquête fouillée auprès de groupes de familles types d'après la configuration majoritairement considérée comme idéale pour un MAV compact.

L'enquête portait sur des aspects tels que la commodité d'utilisation des systèmes de pliage et d'escamotage des sièges, la commodité de la sécurisation des jeunes passagers dans les sièges enfant, la commodité d'accès aux deuxième et troisième rangs de sièges et les places préférées des enfants dans le véhicule.

Sur la base de ces résultats, les designers ont élaboré un concept final autorisant l'accueil de sept passagers dans les meilleures conditions de confort spatial et de modularité, dans des dimensions extérieures compactes et offrant une fonctionnalité et une commodité tête de catégorie aux utilisateurs familiaux.

L'adoption de portes arrière coulissantes des deux côtés du véhicule est un élément clé du design – idéal pour les parents devant aider les jeunes passagers à s'installer dans les sièges enfants ou pour faciliter l'accès dans des emplacements de parking étroits.

Pour maximaliser la modularité de la configuration 7 places, les ingénieurs Ford ont développé un nouveau mécanisme de rabattement ingénieux pour les trois sièges du deuxième rang. Ce mécanisme permet au siège central de se rabattre rapidement et facilement sous le siège de droite, créant un passage pratique entre les deux sièges extérieurs.

Cette disposition permet aux passagers d'accéder aux places du troisième rang devoir déranger les passagers des deux places extérieures, ce qui est particulièrement utile lorsqu'elles sont occupées par des sièges enfant ou des rehausseurs. Les utilisateurs ont donc le choix d'utiliser la configuration 2+2+2 pratique ou de basculer commodément en mode 7 places au gré des besoins.

Les sièges du deuxième et troisième rang ont été ingénieusement conçus de manière à pouvoir être rabattus pour créer un plancher de chargement plat, indifféremment du nombre de sièges restant en service. Tous les mécanismes de rabattement sont conçus de manière à pouvoir être actionnés d'une seule main.

Le style extérieur plus stylé du nouveau **C-MAX 5 places** ne l'empêche en rien d'offrir le même espace intérieur généreux que le modèle précédent en conservant tout son confort et sa modularité.

La configuration des sièges du C-MAX se base sur le concept apprécié du modèle antérieur, avec un deuxième rang de sièges individuels repliables dans un rapport 40/20/40.

Les clients ont également la possibilité d'opter pour l'ingénieux système Confort de Ford, qui permet de replier le siège central et de faire coulisser en arrière et en diagonale les sièges extérieurs vers le centre de manière à créer une configuration 2+2 plus luxueuse.

Dans le C-MAX 5 places comme dans le Grand C-MAX, l'impression d'espace et de confort peut être accentuée par un toit vitré panoramique couvrant la quasi-totalité de la surface du toit. Réalisé en verre teinté, le toit panoramique est revêtu d'un film réfléchissant « Solar Reflect » qui prévient l'échauffement de l'habitacle ainsi qu'un store intérieur à commande électrique pour offrir de l'ombre et préserver l'intimité des passagers quand la situation l'exige.

Performances et économie

La gamme C-MAX de Ford Europe introduit un certain nombre de nouvelles technologies automobiles et de motorisation de pointe dans la catégorie des MAV compacts, pour optimiser le confort, la sécurité, la durabilité et les coûts de propriété.

Outre les versions mises à niveau des moteurs diesel **Duratorq TDCi** unanimement louangés de Ford, la nouvelle gamme C-MAX proposera un choix de moteurs essence, dont la première application du tout nouveau moteur **Ford EcoBoost** 4 cylindres de 1,6 litre, dont l'usine Ford de Bridgend aux Pays de Galles assurera la fabrication.

Ces moteurs haut rendement à faibles émissions de CO₂ font équipe à des transmissions évoluées, dont une nouvelle boîte manuelle **Ford Durashift** 6 rapports qui trouve sa première application dans le nouveau C-MAX, et la boîte automatique **Ford PowerShift** à six rapports et double embrayage qui connaît un engouement croissant sur le modèle actuel.

« Premier véhicule à bénéficier du nouveau moteur à essence 1,6 l Ford EcoBoost, le C-MAX propose en outre une gamme totalement remise à niveau de moteurs diesels TDCi, offrant ainsi aux clients un choix exceptionnel de motorisations adaptées à leurs besoins », affirme Graham Hoare, directeur exécutif du développement des moteurs chez Ford Europe. « Nous

nous sommes clairement assignés comme priorité de réduire la consommation et les émissions de CO₂, tout en rehaussant le niveau des performances en termes de réactivité et de raffinement. »

1.6-litre Ford EcoBoost SCTi 150 ch/180 ch

Les nouveaux C-MAX sont les premiers modèles de la gamme à être équipés au niveau mondial du tout nouveau moteur Ford EcoBoost SCTi de 1,6 l.

Ce quatre cylindres EcoBoost est le représentant d'une toute nouvelle génération de moteurs à essence haut rendement de cylindrée réduite à faible taux d'émissions de CO₂ de Ford. Mis au point en vue d'applications globales par les ingénieurs Ford travaillant en Europe, le nouveau quatre cylindres de 1,6 ou 2,0 l (destiné aux modèles S-MAX, Galaxy et Mondeo) combine les dernières avancées technologiques pour afficher une consommation et des émissions de CO₂ diminuées de 20 pour cent en comparaison avec des moteurs à essence conventionnels de plus grosse cylindrée délivrant la même puissance.

Caractérisés par une construction légère entièrement en aluminium, ces moteurs Ford EcoBoost combinent trois technologies : un système d'injection directe haute pression montés centralement, un turbocompresseur à faible inertie et un double déphaseur d'arbres à cames. Il en résulte un système de combustion avancé qui relève sensiblement les niveaux de performances et de sobriété des moteurs essence dans cette gamme de puissances.

Cette combinaison extrêmement efficace permet au moteur Ford EcoBoost de 1,6 l de débiter un couple roboratif à bas régime et les performances réactives d'un moteur de plus grosse cylindrée, avec la taille, le poids et la consommation d'une unité bien plus petite.

Les clients du C-MAX ont le choix entre une version de 150 ch et une version de 180 ch du moteur 1,6 l. Toutes deux combinent une puissance de pointe impressionnante avec un couple massif à bas régime proche de ceux des diesels de dernière génération. L'unité de 180 ch libère son couple maximum de 240 Nm entre 1600 et 4500 t/min, en le portant même à 270 Nm en phase d'accélération intense grâce à la fonction de suralimentation transitoire.

La conception optimisée du turbocompresseur réduit à un minimum absolu le retard propre au turbo lorsque le conducteur sollicite une accélération vive du moteur dans la circulation, en offrant une plage de puissance large et souple avec une disponibilité de 90% du couple maximum à 1500 t/min.

Outre le système de combustion qui brûle de carburant avec un maximum de rendement et un minimum de pollution, le moteur 1,6 l Ford EcoBoost intègre toute une série d'autres mesures destinées à réduire le taux d'émissions de CO₂ :

un design optimisé pour minimiser les frottement dont un traitement spécial appliqué aux segments de pistons, une pompe à huile à cylindrée variable, un système intelligent de charge régénérative et un système de refroidissement innovant « no flow » breveté, basé sur une circulation du liquide de refroidissement régulée par des électrovannes pilotée par le système de gestion moteur en vue de raccourcir le temps de montée à la température de service en démarrage à froid.

L'effet conjugué de ces mesures aide le moteur 1,6 l Ford EcoBoost à faire preuve d'une sobriété en carburant tête de catégorie pour des moteurs essence de cette puissance. Avec le moteur de 180 ch, le C-MAX affiche une consommation en cycle combiné de 6,6 l/100 km* et un taux d'émissions de CO₂ de 154 g/km. En comparaison avec le moteur à essence 2,0 l de 145 ch du modèle précédent, ces chiffres représentent une réduction de 10% de la consommation et des émissions de CO₂, pour un moteur délivrant 24% de puissance et 30% de couple en plus.

Ford Duratec Ti-VCT 1,6 l 105 ch/125 ch

La gamme des moteurs essence du C-MAX comprend également le bloc Duratec Ti-VCT de 1,6 l éprouvé en version 105 ou 125 ch.

Ce moteur réactif et économique à 16 soupapes tout en aluminium a été encore optimisé et mis au point pour réduire les frottements interne et améliorer la respiration du système d'échappement en vue d'abaisser la consommation et d'améliorer la production du couple.

Le moteur 1,6 l Duratec Ti-VCT est doté de doubles déphaseurs d'arbres à cames indépendants qui optimisent la puissance et la sobriété, garantissant des performances de pointe dans une très large plage de régimes.

Malgré cette progression des performances, la version de 105 ch réduit la consommation et les émissions de CO₂ du C-MAX de 4 pour cent en comparaison avec la version antérieure de 100 ch, avec un taux d'émissions de CO₂ de 159 g/km.

Diesels Duratorq TDCi de 1,6 et 2,0 l améliorés

Les moteurs diesels de 1,6 et 2,0 l disponibles pour le nouveau C-MAX ont été remis à niveau en profondeur pour progresser sur le plan des performances, de la sobriété et du raffinement.

Les tous derniers blocs Duratorq TDCi offrent au client plus de choix et d'avantages grâce à un train complet de modifications techniques :

- Adoption d'un système de combustion dernière génération caractérisé par un taux de compression plus faible, ainsi qu'un diamètre supérieur de la chambre de combustion et un tourbillon réduit
- Adoption d'un système d'injection à rail commun travaillant à une pression plus élevée avec des injecteurs multiorifices perfectionnés
- Adoptions de turbocompresseurs à faible inertie et à géométrie variable plus compacts

Le meilleur rendement du système de combustion permet aux moteurs de satisfaire aux exigences sévères de la nouvelle norme Euro 5, en réduisant la consommation et le taux d'émissions de CO₂, tout en procurant un gain de puissance.

La souplesse de marche s'en trouve également améliorée, grâce à une réactivité plus vive et un meilleur couple à bas régime.

1,6 l Duratorq TDCi de 95/115 ch

Le nouveau diesel 1,6 l Duratorq TDCi du C-MAX se décline en deux versions de puissance : 95 ch et 115 ch. Toutes deux se distinguent par un couple vigoureux délivré dans une large plage de régimes. La version de 115 ch est capable de doper ses performances grâce à sa fonction de suralimentation transitoire qui porte le couple maximum de 270 Nm à 285 Nm en phase d'accélération intense.

Le moteur diesel de 1,6 combine une excellente souplesse de marche à une sobriété exemplaire : sur le C-MAX, les deux versions affichent une consommation en cycle combiné de 4,5 l/100 km* et un taux d'émissions de 119 g/km.

2,0 l Duratorq TDCi de 136/163 ch

L'introduction du tout dernier 2,0 l Duratorq TDCi ajoute de la puissance et du couple dans la gamme des diesels du C-MAX sans remettre en question les exigences de sobriété et de réduction des émissions de CO₂.

La version de 136 ch est désormais remplacée par les déclinaisons en 136 et 163 ch du nouveau bloc, la plus puissante offrant un gain de puissance de 20 pour cent, une plage de délivrance du couple plus large (couple maximum de 340 Nm entre 2000 et 3250 t/min) et des reprises plus vives en dessous de 2000 t/min. La version de 136 ch se distingue par des améliorations similaires, en termes de réactivité et de délivrance du couple à bas régime.

Malgré le gain de puissance, la réduction de la consommation et des émissions de CO₂ baisse de 7 pour cent par rapport au modèle de 136 ch sortant, les versions de 136 et 163 ch sous le capot du C-MAX alignant des chiffres de consommation et d'émissions de CO₂ de 5,3 l/100 km* et 139 g/km respectivement.

Les nouvelles versions de 140 ch et 163 ch du TDCi sont combinables à une nouvelle boîte manuelle à six rapports, ou à la boîte automatique à six rapports sophistiquée Ford PowerShift à double embrayage favorisant une consommation modérée. Pour les clients moins demandeurs de puissance, mais attachés à la transmission automatique, la boîte automatique Ford PowerShift peut également faire équipe avec la versions 115 ch du moteur 2,0 l Duratorq TDCi.

Nouvelle boîte manuelle Ford Durashift à six rapports

Les C-MAX et Grand C-MAX mus par les moteurs essence 1,6 l Ford EcoBoost SCTi ou diesel 1,6 l Duratorq TDCi bénéficient d'une toute nouvelle boîte manuelle à six rapports.

La boîte manuelle Durashift à six rapports est la toute dernière transmission développée par Ford pour les petites et moyennes voitures. Appliquée pour la première fois à la nouvelle gamme C-MAX, elle remplace les boîtes à 5 rapports existantes en offrant l'avantage d'une compacité et d'une légèreté exceptionnelles par rapport à sa capacité de transmission du couple.

Comparée à l'autre boîte manuelle à six rapports de Ford, cette nouvelle transmission est 30 pour cent plus légère. Malgré le 6^e rapport qu'elle ajoute à la grille et sa capacité de transmission du couple supérieure de 50 pour cent, elle se situe au niveau de la boîte à cinq rapports actuelle en termes de poids et d'encombrement.

Pour réduire la consommation, sa conception a été optimisée pour réduire les pertes de rendement en particulier pour ce qui concerne la gestion de la circulation d'huile dans la boîte.

La nouvelle boîte a également été étudiée pour offrir au conducteur la meilleure qualité de passage de vitesses de la catégorie, avec un agencement optimisé pour minimiser les efforts de manœuvre, la mise en œuvre de synchroniseurs haute capacité et l'adoption d'un système d'engagement précis et efficace des rapports.

Boîte automatique Ford PowerShift à double embrayage

Les clients du C-MAX et du Grand C-MAX peuvent également opter pour la transmission la plus en pointe de la marque, à savoir la boîte automatique à six rapports ultrasobri Ford PowerShift à double embrayage disponible en combinaison avec les versions de 163, 136 et 115 ch du tout dernier diesel 2,0 l Duratorq TDCi.

Ford PowerShift est une transmission à double embrayage douce et évoluée qui combine l'efficacité, les rapports de démultiplication optimisés et le plaisir de conduite d'une boîte de vitesse manuelle avec la souplesse et la facilité d'utilisation d'une boîte automatique conventionnelle.

Sensiblement plus performante sur le plan de la sobriété que les transmissions traditionnelles à convertisseur de couple, elle affiche des chiffres de consommation et de taux d'émissions de CO₂ très proches de ceux obtenus avec une boîte manuelle.

En tandem avec le moteur 2,0 l Duratorq TDCi de 163 ch sous le capot du C-MAX, la consommation en cycle combiné s'établit à hauteur de 5,8 l/100 km avec un taux d'émissions de CO₂ de 154 g/km, malgré une aptitude à réaliser l'accélération de 0 à 100 km/h en un temps impressionnant de 9,5 secondes.

Qualités dynamiques et raffinement têtes de catégorie

« Nous pensons que le C-MAX surprendra de nombreux clients par son agilité et son agrément de conduite très inhabituels dans le segment des MAV compacts, » explique directeur de la ligne des modèles du segment C chez Ford. « Nous estimons que la combinaison d'une technologie dernier cri – telle que notre nouveau système de répartition du couple Torque Vectoring Control – et d'une mise au point méticuleuse du châssis donnera des résultats qui dépasseront les attentes du client.

Le C-MAX précédent s'est forgé sa réputation par le bel équilibre réalisé entre une dynamique de marche plaisante et un niveau de confort impressionnant. Le nouveau modèle a été pensé pour pousser un cran plus haut cette performance en offrant au conducteur une

combinaison imbattable entre un comportement réactif et sportif d'une part et un raffinement général proche de celui de véhicules plus luxueux de l'autre.

Le nouveau système de direction assistée électrique (EPAS) est appelé à jouer un rôle essentiel pour relever l'agrément de conduite. Il a été soigneusement mis au point en vue d'une réactivité directionnelle franche et précise à grande vitesse et pour ne nécessiter qu'un minimum d'effort musculaire dans les manœuvres de stationnement.

Les systèmes de suspension innovants du C-MAX ont été réactualisés en profondeur, avec une optimisation de l'architecture appliquée à la suspension arrière multibras « Control Blade » et au faux-châssis semi-isolé à l'avant. Ces systèmes jouent un rôle clé pour obtenir l'équilibre voulu entre une tenue de route améliorée et un haut degré de raffinement.

Le tout nouveau C-MAX est également le seul de sa catégorie à utiliser un système de répartition du couple TVC (Torque Vectoring Control) pour améliorer la tenue de route et l'agilité en virage. Ce système qui sera également disponible sur la prochaine génération de la Ford Focus est actuellement plutôt l'apanage des automobiles hautes performances.

Le TVC agit comme un différentiel électronique pour répartir le couple entre les roues motrices de manière à atténuer le sous-virage, à améliorer la traction et à optimiser la négociation du virage.

La mise au point méticuleuse des amortisseurs et des douilles de suspension opérée par les experts en dynamique européens de chez Ford a permis de concilier un comportement réactif à un degré surprenant de confort et de raffinement. Les niveaux de bruit dans l'habitacle ont encore été réduits par des mesures d'optimisation de la structure de la carrosserie, une isolation améliorée du groupe motopropulseur, une mise à niveau des matériaux d'isolation de l'habitacle et un pare-brise intégrant un filtre d'isolation phonique spécial réduisant la transmission des bruits de l'extérieur.

Carrosserie légère à haute rigidité

Comme tous les autres modèles Ford récents, le nouveau C-MAX recourt intensivement aux aciers haute résistance et ultra-haute résistance aux endroits stratégiques de la coque, de manière à minimiser le poids tout en veillant à ce que la structure réponde aux exigences internationales les plus sévères en matière de sécurité.

Au total, 53 pour cent de la carrosserie est réalisée en acier haute résistance contre 45 pour cent sur le modèle existant. Il en résulte une structure incroyablement résistante et rigide qui crée une cellule de sécurité robuste capable de protéger efficacement les occupants en cas d'accident et qui apporte une contribution essentielle aux qualités dynamiques et de raffinement du véhicule.

La partie avant a également été étudiée pour optimiser la protection des piétons. Les éléments clés du dispositif sont la conception du pare-chocs et du capot, la disposition du compartiment moteur et l'ajout d'un auvent du type « souple » visant à atténuer les effets des chocs à la base du pare-brise.

Technologies visant à améliorer la sécurité et la fonctionnalité

Premiers véhicules à être lancés sur la base de la nouvelle plateforme globale Ford du segment C, le C-MAX et le Grand C-MAX bénéficieront à ce titre de l'introduction d'une panoplie impressionnante de technologies évoluées jusqu'ici l'apanage de véhicules de plus grand gabarit et situés plus haut dans la gamme.

Parmi ces nouvelles technologies figurent un cortège de fonctionnalités qui amélioreront la sécurité et la commodité du véhicule pour les usagers et leur famille. La liste des innovations majeures (selon les pays) comprend notamment :

- **Système d'exploration des angles morts** - Allume un témoin dans le rétroviseur extérieur du côté correspondant lorsqu'un véhicule entre dans l'angle mort. Fonctionne à l'aide de deux capteurs à radar sophistiqués intégrés dans le pare-chocs arrière.

- **Limiteur de vitesse réglable (ASLD)** – Permet au conducteur de se fixer une limite de vitesse personnelle à ne pas dépasser par mégarde. Combiné de série avec le régulateur de vitesse de croisière.
- **Alarme de rappel de bouclage de ceinture** – Disponible sur le Grand C-MAX, ce système signale au conducteur par l’afficheur du combiné des instruments les occupants éventuels du deuxième et troisième rang de sièges qui n’ont pas correctement bouclé leur ceinture. Cette fonction est particulièrement utile lorsque l’on transporte de jeunes enfants.
- **Sécurité enfant des serrures à commande électrique** – Cette fonction permet au conducteur d’activer ou de désactiver la sécurité enfant des serrures des portes arrière à l’aide d’un commutateur. Cette commodité encourage les conducteurs à utiliser la fonction de sécurité enfant plus souvent, améliorant ainsi la sécurité des enfants installés aux places arrière.
- **Hayon à commande électrique** – Fonctionne avec la télécommande ou à l’aide de commutateurs dans l’habitacle. Facilite le chargement et le déchargement, particulièrement lorsque l’on est accompagné d’enfants en bas âge ou que l’on a les bras chargés de commissions.
- **Caméra de recul** – Caméra montée sur le hayon garantissant des marches arrière précises et sûres en affichant une image claire et lisible sur l’écran couleurs de la console centrale. Des graphiques en surimpression sur l’image indiquent la proximité des obstacles et la trajectoire actuelle du véhicule.

Annonciateurs de la nouvelle gamme globale de modèles Ford du segment C

Avec un lancement en Europe programmé pour la fin 2010, ces deux modèles C-MAX annoncent l’arrivée de la prochaine génération de véhicules moyens dérivés de la nouvelle plateforme globale du segment C, dont la nouvelle Ford Focus qui sera lancée en 2011.

Dans la foulée, Ford commercialisera les modèles dérivés de cette plateforme dans tous les pays du monde en tablant sur des ventes annuelles supérieures à deux millions d’exemplaires d’ici 2012. La nouvelle plateforme devrait servir de base à au moins dix modèles ou dérivés différents.

« Le lancement de la nouvelle gamme C-MAX revêt une grande importance en donnant aux clients un avant-goût du design excitant qu'ils peuvent attendre à mesure que nous sortirons notre nouvelle gamme globale de véhicules moyens, » annonce John Fleming. « Le nouveau C-MAX – suivi peu de temps après de la Focus de prochaine génération - n'est que le coup d'envoi d'un programme dont nous dévoilerons d'autres volets dans un futur très proche. »

**Remarque : Les chiffres de consommation de carburant indiqués sont basés sur la directive européenne Consommation de carburant UE 80/1268/CEE et varieront des résultats de cycle de consommation dans d'autres régions du monde (chiffres non définitifs).*

#

LES NOUVEAUX FORD S-MAX ET FORD GALAXY ANNONCENT UNE ANNEE D'INNOVATION TECHNOLOGIQUE

- **Les modèles Ford S-MAX et Galaxy arborent un nouveau look plein de fraîcheur pour 2010, une gamme de nouvelles motorisations sobres ainsi qu'une technologie de confort et de sécurité**
- **Les nouveaux modèles introduisent une année d'innovation technologique**
- **Les nouveaux designs et caractéristiques optimisent le caractère distinctif et individuel de chaque modèle**
- **Le travail optimisé est combiné à un large éventail de technologies visant à surpasser les attentes des clients**
- **Les technologies améliorées comprennent le nouveau système BLIS® (Blind Spot Information System), optimisant la sécurité et le confort du conducteur et des passagers, et le système Premium Sound**
- **S-MAX et Galaxy ouvrent la voie au lancement des nouveaux moteurs à injection directe d'essence turbocompressés 4 cylindres EcoBoost très économiques, du moteur diesel Duratorq TDCi de 2 litres conforme à la norme Euro 5 et de la nouvelle version supplémentaire de 163 ch**
- **Le moteur Ford EcoBoost SCTi de 2 litres conjugue des caractéristiques « plaisir de conduite » avec une consommation et des émissions de CO₂ réduites**
- **La dernière transmission Ford PowerShift fait son entrée dans la gamme : de série avec le moteur EcoBoost de 2,0 litres, en option avec les Duratorq TDCi de 2,0 litres de 136 et 163 ch**
- **Les nouveaux S-MAX et Galaxy seront assemblés avec la Mondeo dans l'usine Ford de Genk en Belgique**

Genève, 2 mars 2010 – Les nouveaux modèles S-MAX et Galaxy apportent un look plein de fraîcheur à la gamme de véhicules polyvalents de Ford Europe avec la dernière évolution des éléments de design cinétique de Ford, de nouveaux matériaux et particularités, une gamme de motorisations plus sobres et une multitude de technologies axées sur le conducteur, et plus précisément sa sécurité et son confort.

Les nouveaux modèles prennent leur place à Genève, quelques semaines seulement après leur première apparition lors du plus important événement du secteur dans leur pays de fabrication, le Salon de l'automobile européen organisé à Bruxelles, Belgique, en janvier.

Les modèles S-MAX et Galaxy 2010 inaugurent une année chargée en matière de lancements de nouveaux produits de Ford Europe, mais, de manière plus significative, ils annoncent l'arrivée d'une série de technologies et caractéristiques innovantes qui, vu leur introduction répartie sur toute l'année, remettront en question les idées établies de la conduite et du confort des voitures Ford.

John Fleming, Chairman et CEO de Ford Europe, a déclaré : « Nous avons donné aux deux modèles un nouveau look plein de fraîcheur et un attrait de qualité supérieure, mais c'est sous la carrosserie que les principaux changements ont été opérés. S-MAX et Galaxy sont les premiers modèles Ford européens à profiter de notre grande famille EcoBoost de moteurs essence turbocompressés à injection directe, développant plus de puissance et de performances à partir d'une plus faible cylindrée, tout en offrant une sobriété impressionnante et une baisse des émissions de CO₂. Et ce n'est que le début de l'histoire S-MAX et Galaxy 2010. »

Ce sont les premières voitures à être disponibles avec le tout nouveau moteur essence EcoBoost de 2,0 litres très sobre de Ford. Développant 203 ch (149 kW), il rejoint un diesel Duratorq TDCi de 2 litres amélioré considérablement, de 136 ch (100 kW), ainsi qu'une nouvelle variante de 163 ch (120 kW). En outre, le système de transmission à double embrayage à bain d'huile Ford PowerShift, souple et sans effort, est disponible pour la première fois dans la gamme Ford de grandes voitures ; il fera partie de l'équipement de série avec le moteur essence EcoBoost et sera disponible en option avec les deux moteurs diesel Duratorq.

Une gamme de nouvelles caractéristiques de sécurité et de confort innovantes font leurs débuts dans la gamme Ford sur les versions des nouveaux S-MAX et Galaxy, y compris le système de détection d'angle mort BLIS[®] (Blind Spot Information System) et un nouveau dispositif de serrures de sécurité enfant électriques à l'arrière.

Extérieur plus distinctif

Avec les nouveaux S-MAX et Galaxy, l'équipe chargée du design de Ford a opéré des changements significatifs pour optimiser le style du design cinétique individuel et expressif de chaque véhicule.

Dès son lancement en 2006, le S-MAX s'est rapidement imposé comme une voiture sans égal, un multisegment sportif, bien équipé et de haute qualité, qui offre tous les avantages d'un transport de personnes, mais sans sacrifier le style ni le plaisir de la conduite.

Le nouveau modèle préserve cette tradition et a été judicieusement mis à niveau avec des modifications profondes et significatives à l'extérieur, incluant un capot fortement sculpté et une toute nouvelle face avant, soulignée par le graphisme plus audacieux de la calandre trapézoïdale inférieure en noir brillant.

Ceci donne au S-MAX une nouvelle présence distinctive sur la route et un nouveau pare-chocs avant rabaissé qui est doté sur les modèles haut de gamme de feux de circulation de jour à LED distinctifs (en option sur la série Trend) et renforce la stature déterminée de la voiture.

Vu de côté, le S-MAX est reconnaissable instantanément et se démarque à présent encore plus grâce à son profil de fenêtre souligné par une baguette chromée, qui entoure toute la surface vitrée pour améliorer les lignes élancées et sportives de la voiture.

L'arrière du nouveau S-MAX a également été redessiné avec un hayon profilé plus dynamique, une face inférieure et de nouveaux feux arrière à LED qui se prolongent en profondeur dans les flancs arrière, créant une apparence athlétique encore plus forte. Pour amplifier l'attrait de qualité supérieure tout en distinguant encore plus la nouvelle voiture, on trouve une barre chromée satinée horizontale, qui s'étend entre les feux arrière à LED et qui est frappée du logo distinctif S-MAX.

Le nouveau Galaxy se caractérise également par une section frontale redessinée, qui souligne son atout « voyage en première classe » et qui, à l'instar d'un certain nombre d'autres révisions profondes et significatives, optimise son rôle de transport de personnes, de sept places, spacieux et luxueux de Ford.

Un nouveau capot, plus sculpté, se combine avec le nouveau design de la face avant du Galaxy, qui intègre une calandre trapézoïdale inférieure plus audacieuse avec des incrustations dotées de subtiles barres chromées, et les phares antibrouillard nouveau look pour mettre en valeur l'influence du « design cinétique » de Ford. Les modèles Ghia et Titanium sont encore plus différenciés à l'aide des barres chromées également dans la calandre supérieure.

Le toit intègre de nouveaux rails argentés intégrés plus audacieux pour la galerie porte-bagage, tandis qu'à l'arrière, de nouveaux feux à LED distinctifs et une face inférieure couleur carrosserie font partie de l'équipement de série. Les modèles Ghia et Titanium reçoivent aussi des détails chromés supplémentaires sur les moulures latérales et les poignées de porte.

Plus de luxe à l'intérieur

À l'instar de l'extérieur révisé, une attention réelle pour le détail et une exécution de qualité supérieure font partie intégrante des nouveaux intérieurs des deux modèles. De nouveaux choix de couleurs et de matériaux soigneusement équilibrés assurent une sensation dynamique et luxueuse, qui permettent de différencier la personnalité propre de chaque modèle pour satisfaire les goûts et les exigences particuliers des clients.

Sur les deux véhicules, le **système « FoldFlat » de Ford** est fourni de série pour les sièges de la seconde rangée, et de la troisième rangée lorsqu'il y en a une.

Les modèles S-MAX haut de gamme sont dotés d'une nouvelle console de pavillon multifonctionnelle avec un espace de rangement généreux, un étui à lunettes de soleil et un rétroviseur de surveillance des enfants, ainsi qu'un nouveau toit panoramique monobloc avec stores électriques. Pour la première fois, les modèles S-MAX haut de gamme, et tous les modèles équipés du toit panoramique, sont dotés d'un système d'éclairage intérieur à LED.

Les amateurs de musique apprécieront le tout nouveau **système Premium Sound** Galaxy et S-MAX en option, qui est basé sur un amplificateur à huit voies avec une sortie totale de 265 watts, un système de haut-parleurs mis à niveau, comprenant des haut-parleurs centraux supplémentaires dans le centre du tableau de bord et un grand sub-woofer installé derrière le siège avant gauche.

Le chargement via le hayon arrière est également facilité grâce à une nouvelle lampe de courtoisie, installée dans le panneau intérieur du hayon, qui s'allume lors de son ouverture.

Les nouveaux matériaux, graphismes et couleurs intérieures sont proposés dans toute la gamme et ont tous été sélectionnés pour créer une sensation haut de gamme globale tout en supportant le caractère individuel de chaque modèle.

Puissance et sobriété : EcoBoost SCTi, Duratorq TDCi et PowerShift

Les nouveaux S-MAX et Galaxy de Ford offrent un large choix des dernières technologies de motorisation de Ford développées pour offrir une solide combinaison de sobriété accrue et d'émissions réduites sans sacrifier au fameux plaisir de conduite de Ford.

Ce sont les premiers véhicules à offrir le tout nouveau moteur **Ford EcoBoost SCTi** de 2 litres, qui annonce une nouvelle ère dans le développement des moteurs essence de Ford. Caractérisé par une construction légère entièrement en aluminium, le système d'injection directe haute pression de dernière génération, un turbocompresseur à faible inertie et un double calage variable indépendant, le 2 litres EcoBoost SCTi est doté d'un système de combustion avancé qui offre de nouveaux niveaux de performances et de sobriété aux moteurs essence dans cette gamme de puissances.

Le moteur EcoBoost SCTi de 2 litres développe une puissance maximum de 203 ch (149 kW) à 5500 t/min, combinée avec un couple maximum de 300 Nm, qui est produit sur la large plage de 1750 à 4500 t/min. Avec cette nouvelle motorisation, le S-MAX réalise une accélération de 0 à 100 km/h en 8,5 secondes (8,8 secondes pour le Galaxy) et une vitesse de pointe de 221 km/h (217 km/h pour le Galaxy).

Toutefois, même avec ces performances réactives, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ du nouveau moteur sont améliorées significativement. En comparaison de la précédente motorisation automatique de 2,3 litres de 161 ch, les émissions de CO₂ ont été réduites de 19 pour cent à 189 g/km, bien que le nouveau moteur SCTi de 2 litres dispose de 25 pour cent de puissance en plus. Ceci se traduit par une consommation en cycle combiné de seulement 8,1 l/100 km* et une consommation extra urbaine de 6,4 l/100 km*.

Parallèlement, l'offre diesel de Ford pour les nouveaux S-MAX et Galaxy a été améliorée significativement. La famille de moteurs **Ford Duratorq TDCi** de 2 litres modernisés est conforme à la norme Euro 5 et est également disponible pour la première fois dans trois niveaux de puissance 115, 136 et 163 ch (85, 100 et 120 kW).

Conçus pour fournir des performances raffinées et un faible coût de propriété, ces nouveaux moteurs Duratorq TDCi offrent également une sobriété en cycle combiné et des performances CO₂ impressionnantes. Avec une consommation de 5,7 l/100 km* et des émissions de CO₂ moyennes de 152 g/km, les nouveaux S-MAX et Galaxy, avec transmission manuelle à 6 rapports, démontrent qu'il est possible de combiner le plaisir de conduite et des performances convaincantes avec une grande sobriété.

La transmission à double embrayage à bain d'huile **Ford PowerShift**, efficace et souple, convient idéalement pour les nouveaux moteurs essence à injection directe et diesel à rampe commune. Elle est de série avec le nouveau moteur EcoBoost SCTi et est également disponible en option avec les versions 136 et 163 ch (100 et 120 kW) du 2,0 litres Duratorq TDCi.

Nouvelles caractéristiques optimisant la sécurité et le confort

Dès le début, les nouveaux S-MAX et Galaxy ont été conçus et développés pour offrir aux clients une expérience haut de gamme lors de leurs déplacements et, pour y parvenir, une série de caractéristiques déjà convaincante des modèles précédents a été mise à jour et élargie pour une sécurité et un confort encore améliorés.

Jörg Beyer, Vehicle Line Director for Large and Luxury Vehicles de Ford Europe, a déclaré : « Le nombre même d'étapes clés que nous avons réalisées avec les nouveaux S-MAX et Galaxy, en termes de conception de véhicules, de technologie de motorisation et de fonctionnalités, est suffisamment important pour vous faire penser qu'il s'agit de tout nouveaux véhicules. Nos produits phares Ford européens méritent ce traitement – et nous sommes convaincus que nos clients apprécieront certainement cela. »

Les nouveaux S-MAX et Galaxy sont les premiers véhicules de Ford Europe à être équipés du **système BLIS® (système de détection des angles morts)**. Ce dispositif basé sur un radar encourage le conducteur à être encore plus consciencieux lorsqu'il regarde dans le rétroviseur, en l'avertissant de la présence de véhicules dans son angle mort. En outre, le nouveau système **ASLD (Adjustable Speed Limiter Device)** est conçu pour aider les conducteurs à régler leur vitesse, et ensuite à ne pas dépasser accidentellement les limitations, une avant-première de plus de Ford Europe.

En tirant avantage au maximum des capacités du système électrique à bus CAN (Controller Area Network) des S-MAX et Galaxy Bus, Ford introduit un **dispositif de serrures de sécurité enfant électriques à l'arrière** en option sur les nouveaux modèles. Avec ce dernier, le commutateur de désactivation des vitres électriques arrière dans le panneau de porte conducteur est combiné également avec l'activation des serrures électriques à l'arrière.

Les versions haut de gamme du nouveau S-MAX se caractérisent par une utilisation étendue de la **technologie LED (diode électroluminescente)**, avec des feux de jour à LED de série (en option sur la Trend) et un éclairage LED à l'intérieur. Toutes les versions équipées du toit panoramique en bénéficient aussi.

Les versions haut de gamme du S-MAX et du Galaxy sont également équipées de puissantes lampes de courtoisie situées dans les coins intérieurs inférieurs du hayon pour éclairer le compartiment de chargement et toutes les versions du S-MAX et du Galaxy sont équipées de série de feux arrière à LED.

Autre nouvelle fonctionnalité contribuant au confort de « voyage en première classe »; le système **Premium Sound** peut être commandé pour le S-MAX et le Galaxy avec le système High-Nav ou hi-fi de Sony. La radio DAB est également disponible en option.

Le confort des passagers dans les deux véhicules était également primordial lors de l'optimisation des performances du système de climatisation, qui se caractérise à présent par un nouveau capteur de température et d'humidité de l'air ventilé situé dans la coiffe de la colonne de direction pour une commande plus sensible de l'air dans l'habitacle.

Les technologies propriétaires supplémentaires déjà disponibles sur d'autres modèles Ford sont à présent mises à la disposition des S-MAX et Galaxy pour la première fois. Ceci comprend la **caméra de recul**, le **système sans clé Ford** et le système primé de remplissage de carburant sans bouchon **EasyFuel Ford**.

Fabrication sophistiquée et flexible

À l'instar des précédents modèles, les nouveaux S-MAX et Galaxy partagent la même ligne d'assemblage avec la Mondeo dans l'usine Ford Europe de Genk en Belgique.

Un processus de fabrication extrêmement sophistiqué, flexible et rationnel permet à Ford d'ajuster l'ordre et la quantité de production de différents véhicules dans sa gamme de grandes voitures de luxe, garantissant ainsi une capacité de réponse très rapide aux variations de la demande des clients.

Plus de 12 millions de véhicules ont été assemblés dans l'usine de Genk depuis son démarrage en 1964. Le site belge est l'une des usines d'assemblage automobile les plus modernes d'Europe, et il est un élément majeur de la stratégie de production rationnelle de Ford Europe. Il emploie actuellement près de 5000 employés.

Pionniers des nouvelles technologies

Et John Fleming d'ajouter : « Le S-MAX et le Galaxy ont été les premiers véhicules Ford à intégrer des éléments de notre thème stylistique « design cinétique ». Plus important, ils ont commencé à changer l'idée que beaucoup de gens se faisaient de la marque Ford.

Étant donné qu'ils trônent aux côtés de la Mondeo au sommet de la gamme Ford en Europe, il est essentiel que nous utilisions de nouveau ces modèles à titre de pionniers pour l'introduction de nouvelles technologies innovantes qui caractériseront l'ambitieux calendrier des lancements de produits Ford en 2010 ».

**Remarque : les chiffres de consommation de carburant indiqués sont basés sur la directive européenne Consommation de carburant UE 80/1268/CEE et varieront des résultats de cycle de consommation dans d'autres régions du monde*

#

LES NOUVEAUX FORD S-MAX ET GALAXY BENEFICIENT DU TRAITEMENT « FORD INDIVIDUAL »

- **Nouvelle série de packs stylistiques intérieurs et extérieurs Ford Individual développés pour le Ford S-MAX 2010**
- **Poursuite stylée de l'histoire Ford Individual à succès**
- **Accent sur une finition supérieure, attention apportée au détail et matériaux de qualité supérieure**
- **Disponibilité d'un nouveau pack stylistique intérieur Ford Individual pour le nouveau Ford Galaxy**

Genève, 2 mars 2010 – Les clients du nouveau Ford S-MAX sportif et des nouveaux modèles Ford Galaxy élégants vont pouvoir choisir une variété de packs stylistiques intérieurs et extérieurs parmi le programme de personnalisation de véhicules Ford Individual.

Bernhard Mattes, Vice President, Customer Service Division de Ford Europe, a déclaré : « Le S-MAX a été le premier véhicule Ford à bénéficier du traitement Ford Individual de notre équipe de design en 2007 et il a été extrêmement bien accueilli et adopté par nos clients. Il est à ce point approprié que lorsque nous lancerons les nouveaux S-MAX et Galaxy cette année, nous serons capables d'offrir un large choix de packs stylistiques « Ford Individual » dès le lancement des deux modèles. »

Débuts à Genève pour le nouveau S-MAX avec Ford Individual

Des exemples des derniers packs stylistiques intérieurs et extérieurs Ford Individual pour le nouveau S-MAX feront leur première apparition au Salon de l'automobile de Genève 2010.

Le kit de carrosserie a été renouvelé pour compléter les principaux changements de design du S-MAX et optimiser la présence du véhicule sur la route. Un nouveau design de pare-chocs avant comprend une calandre noire haute brillance à maillage en nid-d'abeilles qui se combine de manière uniforme avec le bavolet élargi.

Des jupes latérales sculptées avec minutie, le becquet arrière en teinte carrosserie et le diffuseur noir haute brillance intégré dans le pare-chocs arrière en ton carrosserie s'ajoutent à cet attrait sportif et à la carrure trapue et agressive.

En outre, le nouveau S-MAX peut être commandé avec un choix de jantes en alliage Ford Individual spécialement dessinées, disponibles en exécution à 5 branches en 17 ou 18 pouces. Les deux sont finies en « Mystique Silver » avec une surface qui bénéficie d'un processus de peinture avancé et, suivant la lumière du soleil, produit une couleur irisée variant entre les tonalités claires et foncées. Les jantes en alliage Ford Individual sont disponibles en option séparée.

À l'intérieur, deux nouveaux packs Individual « une couleur » sont disponibles pour le S-MAX, offrant une combinaison de sensations sportives classiques et de style de qualité supérieure.

Disponible en « Ebony » ou brun foncé riche appelé « Havana », ces deux packs offrent leur propre mélange de textures cuir complétées par une somptueuse piqûre croisée qui fusionne pour créer une apparence sportive distincte.

John McLeod, Chief Designer Ford Vehicle Personnalisation en Europe, a déclaré : « Le nouveau design des sièges parachève l'attrait dynamique du S-MAX Individual, dont un rembourrage horizontal sur l'assise et le dossier constitue la principale caractéristique stylistique. Ils s'avèrent également très fonctionnels, ajoutant d'excellents niveaux de confort, et bien entendu, une apparence très exotique et personnelle. »

D'autres détails tels que la perforation des sections centrales des sièges et l'inscription « Individual » marquée dans les dossiers des sièges de la première et la deuxième rangée augmentent l'impression générale d'une finition supérieure, d'une grande attention accordée au détail et de matériaux de qualité supérieure. Ceci est complété par des contre-portes, un accoudoir central et un soufflet de levier de vitesses coordonnés, ainsi que des pédaliers en aluminium avec surface antidérapante. Des plaques de seuil supplémentaires en acier inoxydable poli et des tapis de sol velours de luxe constituent un ajout intelligent et fonctionnel à l'intérieur élégant.

En guise d'alternatives à ces designs « une couleur », les packs Ford Individual « couleurs contrastées » dans les combinaisons de coloris Ebony/Silver, Ebony/Orange et Bordeaux/Grey restent disponibles. Ces trois versions de couleurs présentent un cuir partiellement perforé, en fleur corrigée avec des accents en cuir de contraste, avec des coutures et des passepoils également dans des couleurs contrastées. Ces touches exclusives se prolongent dans les contre-portes, l'accoudoir central et le soufflet du levier de vitesses.

Packs intérieurs Ford Individual pour le nouveau Galaxy

Parallèlement au lancement du nouveau Galaxy, un choix de trois packs intérieurs Ford Individual distinctifs sera à la disposition des clients.

Des exécutions en cuir ton sur ton coordonnées en Beige ou Tan pour le Galaxy Ghia offrent une élégance classique, avec des surfaces de contraste en cuir souple nappa ou en cuir à texture grainée ou marbrée avec des piqûres à effet « fait main ». La troisième exécution en Ebony offre une sensation plus sportive pour le modèle Galaxy Titanium.

Avec les packs intérieurs Ford Individual pour le nouveau S-MAX, tous trois pour le nouveau Galaxy sont réalisés avec le même souci pour le moindre détail et des matériaux de la plus haute qualité. Des contre-portes, un accoudoir central et un soufflet de levier de vitesses en cuir coordonnés renforcent la sensation de luxe et de sophistication supérieurs, comme c'est le cas des couvre-pédales en aluminium stylés, des plaques de seuil en acier inoxydable poli et des tapis de sol en velours de luxe.

Tous les packs comprennent des sièges conducteur et passager avant dotés d'un réglage électrique 8 voies avec support lombaire manuel de série, ainsi qu'un chauffage à commande variable. Le siège conducteur dispose en outre d'une fonction mémoire qui inclut également la mémorisation du réglage des rétroviseurs.

Et Bernhard Mattes d'ajouter : « Les packs Ford Individual pour les nouveaux S-MAX et Galaxy ont été conçus pour permettre à nos clients de créer et posséder quelque chose de très spécial. Bien que le taux de sélection de la série haut de gamme soit extrêmement élevé pour les S-MAX et Galaxy, avec plus de 70 % rien que pour le S-MAX Titanium, nous savons qu'un grand nombre de nos clients sont toujours désireux d'ajouter une touche de luxe supplémentaire en commandant des packs Ford Individual. »

#

LA FORD MONDEO REÇOIT DE NOUVELLES MOTORISATIONS A HAUT RENDEMENT POUR UNE SOBRIETE ET DES PERFORMANCES ACCRUES

- **La gamme Ford Mondeo bénéficie de la technologie des moteurs essence Ford EcoBoost et de diesels TDCi améliorés**
- **Tout nouveau moteur turbo à injection d'essence Ford EcoBoost de pointe jusqu'à 19 pour cent plus économique**
- **Le Ford EcoBoost développe une puissance supérieure, mais avec une consommation et des émissions plus faibles**
- **Les moteurs diesel Ford Duratorq TDCi de 2,0 litres modernisés de la Mondeo réduisent la consommation et les émissions de CO₂ mais augmentent le plaisir de conduite**
- **Le nouveau moteur diesel TDCi de 163 ch en option optimise l'attrait de la gamme Mondeo**
- **Transmission Ford Powershift à présent disponible sur la Mondeo – de série avec le 2,0 litres EcoBoost et en option sur les diesels plus puissants**
- **Les derniers diesels Duratorq TDCi modernisés avec transmission manuelle atteignent les émissions de CO₂ de la Mondeo ECONetic**

Genève, 2 mars 2010 – La Ford Mondeo polyvalente bénéficie à présent d'une consommation améliorée et d'émissions inférieures avec de meilleures performances grâce aux moteurs turbo à injection d'essence Ford EcoBoost à haut rendement et aux moteurs diesel Ford Duratorq TDCi modernisés. Ces motorisations sont également disponibles dans les autres modèles de grands véhicules Ford, les nouveaux Ford S-MAX et Galaxy 2010.

La Mondeo est disponible pour la première fois avec le tout nouveau moteur essence Ford EcoBoost SCTi turbocompressé de 2,0 litres et 203 ch (149 kW) à haut rendement et les diesels Duratorq TDCi de 2,0 litres nettement améliorés, développant 115 ch (85 kW) et 136 ch (100 kW) et disponibles dans une nouvelle version impressionnante de 163 ch (120 kW).

En outre, le système de transmission à double embrayage à six rapports Ford PowerShift, souple et sans effort, arrive dans la gamme Mondeo. Elle fait partie de l'équipement de série avec le moteur essence EcoBoost et elle est disponible en option pour les diesels Duratorq TDCi de 136 et 163 ch.

Jörg Beyer, Vehicle Line Director for Large and Luxury Vehicles de Ford Europe, a déclaré : « La Mondeo partage la majeure partie de son architecture avec les modèles S-MAX et Galaxy, et elle est également produite dans la même usine, de sorte que nous avons estimé qu'il était important de mettre nos dernières motorisations à la portée des clients Mondeo aussi. Ces nouvelles motorisations sont réactives et affinées, et elles conviennent idéalement au plaisir de conduite très bien accueilli de la Mondeo, tout en ne nuisant pas aux performances en termes de consommation et d'émissions de CO₂. »

Nouveau Ford EcoBoost SCTi de 2,0 litres – puissance et sobriété

La Mondeo, tout comme les nouveaux modèles S-MAX et Galaxy, ouvre la voie au lancement de la toute nouvelle famille mondiale **Ford EcoBoost** en Europe, qui introduit une nouvelle ère dans la technologie des moteurs essence de pointe.

Caractérisé par une construction légère entièrement en aluminium, le système d'injection directe haute pression de dernière génération, un turbocompresseur à faible inertie et un double calage variable indépendant, le 2,0 litres Ford EcoBoost SCTi est doté d'un système de combustion avancé qui offre de nouveaux niveaux de performances et de sobriété aux moteurs essence dans cette gamme de puissances.

Avec une puissance maximum de 203 ch (149 kW) à 5500 t/min, combinée avec un couple maximum de 300 Nm, qui est produit sur la large plage de 1750 à 4500 t/min, le nouveau EcoBoost SCTi de 2 litres permet à la Mondeo de réaliser une accélération de 0 à 100 km/h

en seulement 7,9 secondes (8,2 secondes pour le break) et une vitesse de pointe de 232 km/h pour les versions 4 et 5 portes et 227 km/h pour le break.

Un grand avantage de la technologie Ford EcoBoost est qu'elle offre une excellente sobriété et de faibles émissions de CO₂ ainsi que des performances impressionnantes. La consommation en cycle combiné est d'à peine 7,7 l/100 km* ce qui se traduit dans une moyenne d'émissions de CO₂ de seulement 179 g/km. En comparaison de la précédente Mondeo automatique de 2,3 litres de 161 ch, les émissions de CO₂ ont été réduites de 19 pour cent, bien que le nouveau moteur SCTi de 2 litres dispose de 25 pour cent de puissance en plus.

Ford 2,0 litres Duratorq TDCi – puissance diesel affinée

Parallèlement, les clients qui préfèrent la technologie diesel bénéficient d'une famille de moteurs **Ford Duratorq TDCi** de 2 litres nettement améliorés qui est conforme à la norme Euro 5 et est également disponible pour la première fois dans trois niveaux de puissance – 115, 136 et la nouvelle unité de 163 ch (85, 100 et 120 kW).

Ces moteurs se distinguent particulièrement pour leur maniabilité, optimisée par des couples élevés à bas régime – 300 Nm à seulement 1500 t/min pour la version de 115 ch, 320 Nm à 1750 t/min avec celle de 136 ch et 340 Nm à 2000 t/min avec celle de 163 ch.

Pour répondre aux normes d'émissions très strictes Euro 5, le moteur Duratorq TDCi a été retravaillé en profondeur. De nouveaux injecteurs de carburant à solénoïde, dotés à présent de huit orifices plus petits, fonctionnent à une pression d'injection de 2000 bars permettant une meilleure atomisation du carburant, en comparaison des anciens injecteurs piézoélectriques à six orifices et de la pression maximum inférieure de 1800 bars. Pour s'aligner avec cette nouvelle pression, le bol de la chambre de combustion a également été redessiné et un nouveau module de commande du moteur, avec un nouvel étalonnage, a été installé pour offrir plus de flexibilité aux injections pilotes.

Toutes ces modifications engendrent non seulement une réduction des émissions et de la production de CO₂, mais elles permettent aussi une diminution du bruit d'injection et un meilleur niveau de bruit de combustion en général, malgré la pression d'injection supérieure.

Une conception de turbocompresseur améliorée avec un tuyau d'admission revu pour une réponse plus rapide, un refroidisseur EGR (Exhaust Gas Recirculation) à haut rendement et un nouveau filtre à particules revêtu (FAPr) contribuent également à satisfaire les derniers niveaux d'émissions ainsi qu'à réduire la consommation et les émissions de CO₂, tout en assurant de nouveaux niveaux de couple et de puissance.

Avec des performances raffinées et un faible coût de propriété caractéristiques, ces nouveaux moteurs Duratorq TDCi offrent également une sobriété et des performances CO₂ impressionnantes. Avec une consommation de 5,3 l/100 km* et une moyenne d'émissions de CO₂ de seulement 139 g/km, tous les nouveaux modèles Mondeo TDCi avec transmission manuelle à 6 rapports présentent des chiffres qui n'étaient atteints auparavant que par la Mondeo ECOnetic dédiée.

Ford Powershift - avancée et souple

La gamme Ford Mondeo voit également l'introduction de la transmission à bain d'huile à double embrayage à six rapports **Ford PowerShift** efficace et souple.

Celle-ci convient parfaitement pour les nouveaux moteurs essence à injection directe Ford EcoBoost et diesel à rampe commune Ford Duratorq TDCi. Elle est de série avec le nouveau moteur EcoBoost SCTi de 2,0 litres et est également disponible en option avec les versions 136 et 163 ch (100 et 120 kW) du 2,0 litres Duratorq TDCi. Avec ces groupes motopropulseurs diesel, la Mondeo réalise une consommation en cycle combiné de seulement 5,6 l/100km*, avec une moyenne d'émissions de CO₂ de 149 g/km.

La transmission Ford PowerShift a été développée par la firme Getrag Ford Transmissions GmbH, une co-entreprise à 50/50 Ford/GETRAG, et s'articule essentiellement autour de deux transmissions à arbre intermédiaire fonctionnant en parallèle, chacune disposant de son propre ensemble d'embrayage à bain huile.

Grâce à l'agencement des arbres intermédiaires – l'un portant les pignons « impairs » 1, 3, et 5, l'autre les pignons pairs 2, 4 et 6 – les passages de vitesses suivants peuvent être préparés par une présélection du rapport suivant à la volée et à pleine vitesse. Le passage s'opère par une activation opposée des deux embrayages, coordonnée de manière à éviter toute discontinuité de la transmission du couple.

En comparaison aux transmissions automatiques traditionnelles, la configuration technique de base de la transmission Ford PowerShift présente une série d'avantages. Elle ne requiert pas, par exemple, de sous-systèmes complexes du type convertisseurs de couple, trains d'engrenages planétaires, ensembles d'embrayage à huile multiples et courroies multiples – qui nuisent au rendement de la boîte en augmentant les effets d'inertie et de couple de glissement.

Le résultat est impressionnant. La transmission Ford PowerShift offre la facilité opérationnelle et la commodité d'une transmission automatique conventionnelle, couplées aux performances d'une boîte manuelle, tout en offrant des changements rapides, sportifs et vraiment souples. Parmi les autres avantages, citons son couple généreux et son choix de rapports, qui font de la transmission Ford Powershift un partenaire idéal pour les moteurs diesel hautes performances modernes.

Ford Mondeo 2010 – Données techniques des nouveaux groupes motopropulseurs				
Version	EcoBoost SCTi 2,0 litres PowerShift	Duratorq TDCi 2,0 litres manuelle 6 rapports	Duratorq TDCi 2,0 litres manuelle 6 rapports (PowerShift)	Duratorq TDCi 2,0 litres manuelle 6 rapports (PowerShift)
Puissance max. (ch/kW)	203 / 149	115 / 85	136 / 100	163 / 120
Couple max. (Nm)	300	300	320	340
Émissions de CO ₂ * (g/km)	179	139	139 (149)	139 (149)
Consommation* l/100 km				
Cycle urbain	10,7	6,4	6,4 (7,2)	6,4 (7,2)
Cycle extra urbain	6,0	4,6	4,6 (4,7)	4,6 (4,7)
Cycle combiné	7,7	5,3	5,3 (5,6)	5,3 (5,6)
Performances Mondeo 4 / 5 portes				
Vitesse de pointe km/h	232	192	210 (205)	220 (215)
0 à 100 km/h en s	7,9	11,2	9,5 (10,2)	8,9 (9,5)
Performances Mondeo break				
Vitesse de pointe km/h	227	187	205 (200)	215 (210)
0 à 100 km/h en s	8,2	11,4	9,8 (10,4)	9,1 (9,8)

* Tous les chiffres d'émissions de CO₂ en g/km et tous les chiffres de consommation sont approuvés officiellement en conformité avec la directive européenne 93/116/CE. Les chiffres de consommation de carburant indiqués sont basés sur la directive européenne Consommation de carburant UE 80/1268/CEE et varieront des résultats de cycle de consommation dans d'autres régions du monde.

###

LE FORD KUGA STYLÉ COMBINE PLUS DE PERFORMANCES ET DE RAFFINEMENT AVEC UNE CONSOMMATION ET DES ÉMISSIONS CO₂ RÉDUITES

- **Une nouvelle gamme de motorisations amplifie l'attrait du multisegment Ford Kuga haut de gamme**
- **La gamme comprend le puissant nouveau diesel TDCi de 163 ch en option dont les performances, le raffinement et la consommation ont été améliorés**
- **Performances CO₂ améliorées, avec les modèles à traction intégrale de 136 et 163 ch dotés de transmission manuelle atteignant 159 g/km (6 pour cent de moins que le précédent modèle de 136 ch)**
- **Le Kuga est à présent disponible avec la boîte automatique à double embrayage à six rapports Ford PowerShift avancée et souple pour les modèles diesel TDCi de 136 et 163 ch**
- **La popularité du Ford Kuga continue de croître, avec plus de 100 000 véhicules vendus en Europe depuis le lancement**

Genève, 2 mars 2010 – Le multisegment Ford Kuga stylé renforce sa réputation de meilleur véhicule de sa catégorie avec de nouvelles motorisations saisissantes en option conçues pour optimiser les performances et améliorer la consommation ainsi que les émissions de CO₂.

Dévoilé lors du Salon de l'automobile de Genève 2010, le Kuga redessiné offre à présent une puissante nouvelle version de 163 ch du moteur diesel Ford Duratorq TDCi de 2,0 litres, tandis que les clients qui préfèrent une transmission automatique peuvent choisir la boîte automatique à double embrayage à six rapports Ford PowerShift de pointe pour les modèles diesel populaires à traction intégrale.

Gunnar Hermann, Global C-car Vehicle Line Director de Ford, a déclaré : « Depuis son introduction en 2008, la combinaison du style et de la maniabilité du Ford Kuga en a fait un élément extrêmement populaire pour notre gamme européenne. À présent, nous continuons

d'améliorer la consommation et les émissions, et nous avons introduit un moteur diesel plus puissant, combiné avec la disponibilité d'une transmission automatique de pointe en option pour attirer encore plus de clients vers le Kuga. »

Le véhicule demeure aussi populaire qu'il l'était lors de son lancement voici deux ans. Le Ford Kuga numéro 100 000 est sorti de la chaîne d'assemblage de Saarlouis, Allemagne, en janvier de cette année et la demande accrue pour ce véhicule implique qu'environ 400 exemplaires sont actuellement fabriqués chaque jour. La voiture est exportée vers plus de 50 marchés en Europe, Asie et Afrique.

Le Ford Kuga a amené de nouveaux niveaux de consommation et d'émissions de CO₂ dans la catégorie des SUV compacts dès son lancement, et ces nouveaux modèles perpétuent ces traditions. Le Kuga à traction avant (FWD) équipé de la nouvelle version de 136 ch du moteur Duratorq TDCi de 2,0 litres ne produit que 156 g de CO₂/km, tandis que les modèles à traction intégrale (AWD) de 136 et 163 ch avec transmission manuelle produisent 159 g/km, soit une réduction de 6 pour cent par rapport au précédent moteur de 136 ch.

En tant que premier véhicule de sa catégorie à offrir une transmission automatique à double embrayage de pointe, le Kuga bénéficie à présent des avantages de rendement assurés par la boîte Ford PowerShift. Les émissions de CO₂ des modèles automatiques diesel AWD de 136 et 163 ch affichent le meilleur niveau de la catégorie de 179 g/km.

Style et qualité de conduite

Tandis que les clients apprécieront l'amélioration des performances et de la consommation sur le dernier Kuga, le multisegment stylé conserve le même design frappant et la qualité de conduite enrichissante qui ont fait son succès à travers l'Europe, avec plus de 100 000 unités vendues depuis son lancement.

Le langage stylistique « design cinétique » extérieur et intérieur du Kuga peut être optimisé par la stylistique et les packs d'équipements « Ford Individual » offrant ce qui se fait de mieux en terme de style et de luxe personnalisés – comprenant le garnissage en cuir haut de gamme, les vitres teintées et des jantes en alliage de 19 pouces.

Les nouveaux groupes motopropulseurs ont été affinés avec minutie pour compléter le système à traction intégrale (AWD) intelligent extrêmement efficace du Kuga, offrant ainsi une maniabilité et une traction exceptionnelles, tout en maintenant la consommation de carburant au minimum. Dans des conditions de conduite sur routes normales, le Kuga économise du carburant en transmettant virtuellement toute la traction aux roues avant, tandis qu'en conditions glissantes, le système AWD répartit automatiquement le couple du moteur entre les quatre roues pour une adhérence maximum.

Pour les conducteurs nécessitant des performances suprêmes, la gamme Kuga mise à niveau continue d'offrir le moteur essence Duratec 2,5 litres de 200 ch avec un choix entre des transmissions manuelle à six rapports et automatique à cinq rapports.

Le nouveau diesel Duratorq TDCi de 163 ch conjugue performances avec raffinement

Le Ford Kuga est à présent disponible avec un nouveau moteur Duratorq TDCi 2,0 litres de 163 ch qui a été retravaillé en profondeur pour offrir une meilleure réaction à bas régime, une puissance accrue et un raffinement supérieur ainsi qu'une réduction significative de la consommation de carburant et des émissions de CO₂.

Plus de 50 pour cent des composants du moteur de 1997 cc ont été complètement redessinés par rapport à la précédente unité TDCi 2,0 litres de 136 ch. Les principaux changements se présentent comme suit :

Système de combustion nouvelle génération avec taux de compression inférieur (16,0:1, contre 17,6:1 auparavant), diamètre de chambre de combustion supérieur (augmenté de 20 pour cent) et tourbillon longitudinal réduit.

Nouveau système d'injection de carburant à rampe commune haute pression à 2000 bars (contre 1650 bars auparavant) avec de nouveaux injecteurs à solénoïde à 8 trous (6 trous précédemment).

Plus petit turbocompresseur à géométrie variable à inertie inférieure tournant à des vitesses allant jusqu'à 210 000 t/min.

Avec 20 pour cent de puissance de pointe, le nouveau moteur de 163 ch délivre des performances nettement améliorées dans le Kuga, avec une vitesse de pointe passant de 180 à 195 km/h et une accélération de 0 à 100 km/h ramenée de 10,7 à 9,6 secondes.

Pour la conduite quotidienne, cependant, la plage de couple plus large (avec un couple maximum de 340 Nm fourni entre 2000 et 3250 t/min) et les réactions bien plus dynamiques sous les 2000 t/min (avec plus de 250 Nm développés à seulement 1250 t/min) sont de toute évidence plus significatives. La motricité améliorée se reflète dans l'accélération au quatrième rapport entre 50 et 100 km/h qui a été ramenée de 9,4 à 8,1 secondes.

Plus économique, plus propre et plus silencieux

Le nouveau système de combustion TDCi de pointe, combiné à d'autres mesures de rendement tels qu'une pompe à huile de capacité variable, un système de recirculation des gaz d'échappement et une réduction du frottement interne, permet de s'assurer que le nouveau moteur diesel de 2,0 litres offrira des réductions significatives de la consommation de carburant et des émissions d'échappement ainsi qu'une amélioration des performances.

Le Kuga Duratorq TDCi de 163 ch affiche une consommation combinée de 6,0 litres/100 km*, soit une amélioration de 6 pour cent malgré l'augmentation de la puissance du nouveau modèle.

Les émissions de CO₂ ont été ramenées à 159 g/km (contre 169 g/km), tandis que le nouveau moteur répond également aux dernières normes en matière d'émissions Euro V. Un filtre à particules – conçu pour ne nécessiter aucun entretien durant la vie du véhicule – est installé de série.

Un raffinement supérieur était un autre objectif principal, et le nouveau moteur offre des niveaux de bruit généraux et une qualité sonore au ralenti qui approchent ceux des derniers moteurs essence. Ceci a été rendu possible par une optimisation du design et un étalonnage du processus de combustion, du système d'injection et de la structure du moteur, des aubes directrices supplémentaires et des amortisseurs sonores dans le système d'admission en vue de gérer le bruit du turbo, ainsi que le traitement acoustique du bouclier thermique du moteur et du couvercle supérieur pour réduire le bruit rayonné.

Le raffinement global du véhicule a été encore amélioré par l'utilisation d'un pare-brise acoustique pour réduire le bruit aérodynamique et de meilleurs matériaux d'isolation phonique dans l'habitacle et le compartiment à bagages pour réduire les bruits routiers.

Nouveau TDCi de 136 ch – Également disponible avec traction avant

La gamme Kuga mise à niveau présente également un moteur de 136 ch dérivé du Duratorq TDCi de 2,0 litres, qui bénéficie des mêmes améliorations en termes de réactivité à bas régime, économie de carburant, réduction des émissions et raffinement fournis par la plus grande version de 163 ch. Le moteur de 136 ch remplace le précédent moteur diesel Duratorq TDCi de 136 ch de la gamme Kuga.

Pour les clients Kuga qui n'ont pas besoin des pleines capacités de la traction intégrale, le moteur TDCi de 136 ch est également disponible avec la traction avant (FWD). Le modèle FWD de 136 ch affiche des valeurs de consommation et d'émission de CO₂ impressionnantes, ne générant que 156 g de CO₂/km.

Première transmission automatique à double embrayage de sa catégorie

Les modèles à traction intégrale Kuga avec les versions de 136 et 163 ch du nouveau moteur Duratorq TDCi de 2,0 litres peuvent être dotés de la transmission automatique à double embrayage à six rapports Ford PowerShift de pointe. Le Ford Kuga est le premier véhicule de sa catégorie à offrir la réduction de la consommation et le caractère réactif d'une transmission automatique à double embrayage.

Ford PowerShift est une transmission à double embrayage de pointe qui combine l'efficacité, les rapports d'engrenages optimisés et le plaisir de conduite d'une boîte de vitesse manuelle avec la souplesse et la facilité d'utilisation d'une boîte automatique conventionnelle.

L'efficacité de la transmission permet aux deux modèles Kuga TDCi PowerShift d'offrir les meilleures consommations et émissions de CO₂ de la catégorie pour des véhicules automatiques, avec une consommation combinée de 6,8 litres/100 km* et une production de CO₂ de 179 g/km.

Dans le Kuga, la transmission peut être commandée comme une transmission automatique traditionnelle, avec un levier de vitesse normal dans la console centrale présentant les positions P, R, N et D types. Une fois en position D (Drive), le levier de vitesse peut être inséré dans une encoche parallèle sur la droite, activant un sélecteur sport plus réactif et permettant au conducteur d'effectuer des changements manuels rapides et souples en déplaçant le sélecteur vers l'avant (pour rétrograder) ou l'arrière (pour passer les vitesses).

La transmission Ford PowerShift a été conçue pour fonctionner plus efficacement que d'autres conceptions à double embrayage similaires avec des rapports d'engrenages optimisés pour réduire la consommation. La transmission dispose d'un certain nombre de fonctions intelligentes qui la rendent particulièrement indiquée pour les conditions de conduite les plus difficiles rencontrées par les propriétaires de Kuga, telles que le maintien en côte et la protection contre le recul, la détection de charge (retardant le passage des rapports avec une remorque), la détection de descente (permettant l'utilisation du frein moteur) et la détection de virage (évitant le passage des rapports dans les virages).

Les rapports d'engrenages et les stratégies de changement de vitesse de la transmission ont également été minutieusement affinés pour convenir à la dynamique de conduite très bien accueillie du Kuga et au couple élevé des moteurs Duratorq TDCi de 2,0 litres. Le système est étalonné pour éviter les doubles changements de rapport inutiles – par exemple, rétrograder de la 5^e à la 3^e – s'appuyant plutôt sur la motricité à bas régime, réduisant donc le régime moteur et améliorant la consommation de carburant.

La gamme Kuga mise à niveau sera disponible sur tous les marchés européens à partir de la fin du printemps 2010.

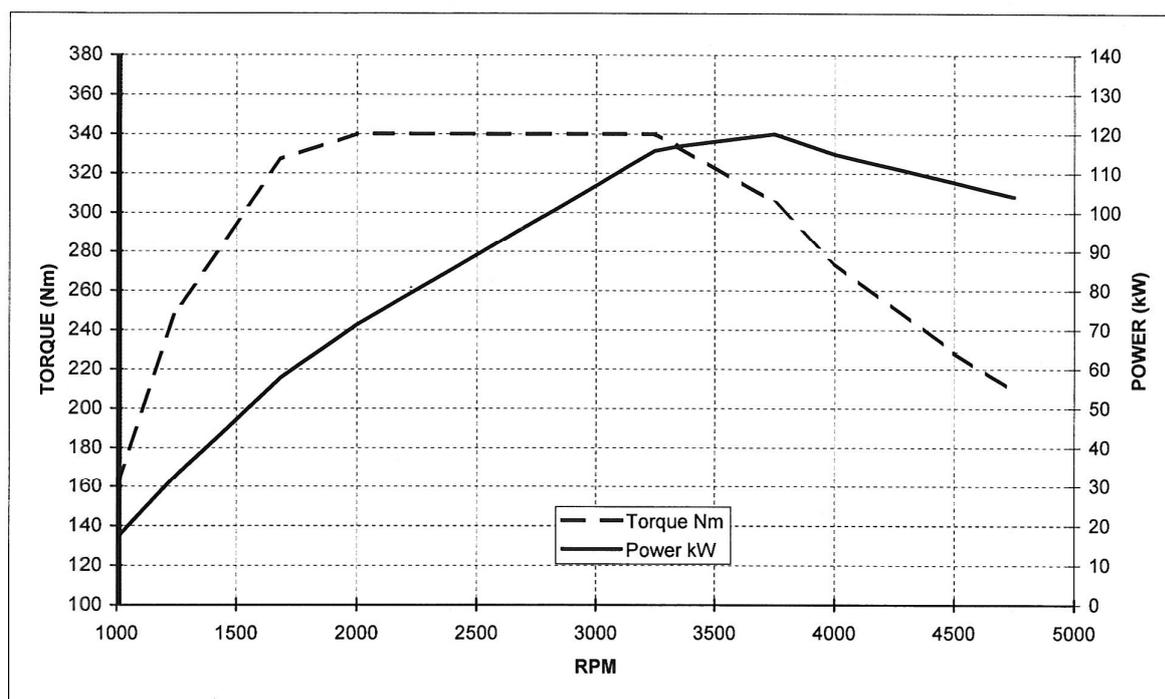
Et M. Hermann d'ajouter : « Le Kuga a toujours été le SUV le plus stylé sur le marché, et ces modifications permettront de s'assurer qu'il reste au sommet de sa catégorie en termes de performances et de sobriété. »

*Remarque : Les chiffres de consommation de carburant indiqués sont basés sur la directive européenne Consommation de carburant UE 80/1268/CEE et varieront des résultats de cycle de consommation dans d'autres régions du monde.

Caractéristiques techniques

Les modèles Ford Kuga TDCi 2010					
Version	Kuga 136 ch TDCi FWD man. 6 rapp.	Kuga 136 ch TDCi AWD man. 6 rapp.	Kuga 136 ch TDCi AWD Auto. 6 rapp. PowerShift	Kuga 163 ch TDCi AWD man. 6 rapp.	Kuga 163 ch TDCi AWD Auto. 6 rapp. PowerShift
Puissance max. (ch/kW)	136 / 100	136 / 100	136 / 100	163 / 120	163 / 120
Couple max. (Nm)	320	320	320	340	340
Émissions de CO ₂ * (g/km)	156	159	179	159	179
Consommation* (l/100 km)					
Urbaine	7,5	7,6	8,5	7,6	8,5
Cycle extra urbain	5,0	5,1	5,8	5,1	5,8
Cycle combiné	5,9	6,0	6,8	6,0	6,8
Vitesse de pointe km/h					
0 à 100km/h (s)	186 (116)	184 (114)	183 (114)	195 (121)	192 (119)
50 à 100 km/h (s)	10.2	10.4	10.7	9.6	9.9
50 à 100 km/h (s)	8.5	8.9	S/O	8.1	S/O
* Tous les chiffres d'émissions de CO ₂ en g/km et tous les chiffres de consommation sont approuvés officiellement par des tests en conformité avec la directive 93/116/CE. Les chiffres de consommation de carburant indiqués sont basés sur la directive européenne Consommation de carburant UE 80/1268/CEE et varieront des résultats de cycle de consommation dans d'autres régions du monde.					

Courbe de puissance/couple – Duratorq TDCi 2,0 litres 163 ch



Caractéristiques du moteur – Duratorq TDCi 2,0 litres 136 ch

Type de moteur	Turbodiesel, injection directe
Cylindrée (cm ³)	1997
Alésage (mm)	85,0
Course (mm)	88,0
Type de carburant, qualité	Diesel
Puissance max. (ISO kW/ch)	100 (136)
Au régime moteur (t/min)	3750
Couple max. (ISO Nm)	320
Au régime moteur (t/min)	1750 - 2750
Taux de compression	16.0:1
Cylindres	4 en ligne
Matériau constitutif de la culasse	Aluminium coulé
Matériau constitutif du bloc-cylindres	Fonte d'acier
Vilebrequin	Acier matricé, huit contrepoids, cinq paliers de ligne d'arbre
Soupapes par cylindre	4
Commande des soupapes	Courroie de distribution (du vilebrequin à l'arbre à cames d'admission) avec tendeur dynamique Entre arbres à cames d'admission et d'échappement, chaîne avec tendeur hydraulique
Angle inclus entre les soupapes	0°
Dimensions des soupapes (mm)	Admission - 28,2, échappement - 23,1
Turbocompresseur	Turbocompresseur à géométrie variable, commande pneumatique avec capteur de position
arbre à cames	Arbre à cames matricé / composite, entraînement de la pompe d'injection par l'arbre à cames d'échappement
Pistons	Alliage d'aluminium silicium avec traitement au molybdène, trois segments de piston
Bielles	Acier matricé, pied de bielle de forme trapézoïdale, tête de bielle séparée
Gestion du moteur	Système de gestion de moteur diesel à rampe commune Ford de 2 ^e génération
Injection de carburant	Injection multiple à rampe commune Delphi - Rampe commune tubulaire haute pression avec pression d'alimentation de 2000 bars, - 2 soupapes de contrôle (PCV/VCV), 3 pistons + pompe de transfert interne - Injecteurs en position centrale à commande à solénoïde, avec 8 trous micro sac : - Commande de quantité d'injection minimum en boucle fermée
Contrôle des émissions	Catalyseur à oxydation, EGR refroidi par eau, FAPr de série
Niveau d'émission	Euro 5

Caractéristiques du moteur – Duratorq TDCi 2,0 litres 163 ch

Type de moteur	Turbodiesel, injection directe
Cylindrée (cm ³)	1997
Alésage (mm)	85,0
Course (mm)	88,0
Type de carburant, qualité	Diesel
Puissance max. (ISO kW/ch)	120 (163)
Au régime moteur (t/min)	3750
Couple max. (ISO Nm)	340
Au régime moteur (t/min)	2000 - 3250
Taux de compression	16.0:1
Cylindres	4 en ligne
Matériau constitutif de la culasse	Aluminium coulé
Matériau constitutif du bloc-cylindres	Fonte d'acier
Vilebrequin	Acier matricé, huit contrepoids, cinq paliers de ligne d'arbre
Soupapes par cylindre	4
Commande des soupapes	Courroie de distribution (du vilebrequin à l'arbre à cames d'admission) avec tendeur dynamique Entre arbres à cames d'admission et d'échappement, chaîne avec tendeur hydraulique
Angle inclus entre les soupapes	0°
Dimensions des soupapes (mm)	Admission - 28,2, échappement - 23,1
Turbocompresseur	Turbocompresseur à géométrie variable, commande pneumatique avec capteur de position
Arbre à cames	Arbre à cames matricé / composite, entraînement de la pompe d'injection par l'arbre à cames d'échappement
Pistons	Alliage d'aluminium silicium avec traitement au molybdène, trois segments de piston
Bielles	Acier matricé, pied de bielle de forme trapézoïdale, tête de bielle séparée
Gestion du moteur	Système de gestion de moteur diesel à rampe commune Ford de 2 ^e génération
Injection de carburant	Injection multiple à rampe commune Delphi - Rampe commune tubulaire haute pression avec pression d'alimentation de 2000 bars, - 2 soupapes de contrôle (PCV/VCV), 3 pistons + pompe de transfert interne - Injecteurs en position centrale à commande à solénoïde, avec 8 trous micro sac : - Commande de quantité d'injection minimum en boucle fermée
Contrôle des émissions	Catalyseur à oxydation, EGR refroidi par eau, FAPr de série
Niveau d'émission	Euro 5

Transmission

Options de transmission :	AWD : système « AWD Intelligent » à traction intégrale avec répartition de couple variable, répartition de couple électronique jusqu'à 50:50 ; avec système Haldex électronique.		
	FWD : traction avant		
Boîtes de vitesses :	Ford Durashift à 6 rapports (transmission manuelle modulaire à 6 rapports - MMT6) : boîte manuelle entièrement synchronisée avec câble de changement de vitesse et double arbre de transmission		
(Option)	Ford PowerShift (MPS6), transmission électronique à double embrayage à six rapports avec double arbre de transmission et embrayages à bain d'huile		
Rapports de transmission :		2.0 Duratorq TDCi 136 ch FWD/AWD et 163 ch AWD man. 6 rapp. Durashift	2.0 Duratorq TDCi 136 ch AWD et 163 ch AWD auto. 6 rapp. PowerShift
	1e vitesse	3,583	3,583
	2e vitesse	1,952	1,952
	3e vitesse	1,241	1,194
	4e vitesse	0,868	0,842
	5e vitesse	0,943	0,943
	6e vitesse	0,789	0,789
	Marche arrière	3,64	4,843
	Entraînement final, 1 – 4	4,533	4,533
	5, 6, R	3,238	3,238

Poids

				Poids brut autorisé	Charge par essieu	
	Puissance ch	Poids à vide ¹	Charge utile		avant	arrière
		kg				
2.0 Duratorq TDCi, FWD man. 6 rapp.	100/136	1584	476	2060	1120	1080
2.0 Duratorq TDCi, AWD man. 6 rapp.	140/163	1614	516	2130	1140	1115
2.0 Duratorq TDCi, AWD PowerShift 6 rapp.	140/163	1672	488	2160	1160	1115

¹ Correspond au poids à vide le plus faible avec un conducteur de 75 kg, tous les niveaux de lubrifiants et le réservoir de carburant rempli à 90 %. Tous les poids valables pour des véhicules en finition d'entrée de gamme.

	Poids tractable / kg			
	Remorque freinée 12 %	Remorque non freinée	Limite de poids de timon	Limite de poids sur le toit
2.0 Duratorq TDCi, FWD man. 6 rapp.	2000	750	100	75
2.0 Duratorq TDCi, AWD man. 6 rapp.	2100	750	105	75
2.0 Duratorq TDCi, AWD PowerShift 6 rapp.	2100	750	105	75

Capacités tout-terrain

	2.0 Duratorq TDCi, FWD	2.0 Duratorq TDCi, AWD
Aptitude en côte max.	22°	33°
Angle d'approche max.	14,5° avec charge d'essieu max.	14,5° avec charge d'essieu max.
Angle de talus		
avant/arrière (avec 4 personnes de 68 kg et 60 kg de bagages)	21°/25°	21°/25°
Profondeur de gué max.	450 mm	450 mm
Garde au sol à vide/en charge à charge d'essieu arrière max.	188/157 mm	188/157 mm

Remarque : Ces informations reflètent les spécifications préliminaires et étaient correctes au moment de leur impression. Soucieux de toujours faire évoluer ses produits, Ford se réserve le droit de modifier ces détails à tout moment sans avis préalable.

#

LES NOUVELLES MOTORISATIONS FORD OFFRENT PLUS DE PERFORMANCES AVEC MOINS DE CARBURANT ET DE CO₂

- **Ford présente des moteurs essence et diesel de pointe très sobres pour amplifier les performances tout en réduisant la consommation de carburant et les émissions de CO₂**
- **Gamme essence transformée par les tout nouveaux moteurs Ford EcoBoost 4 cylindres en versions 1,6 et 2,0 litres**
- **Moteurs diesel Duratorq TDCi entièrement mis à niveau avec des unités de 1,6 et 2,0 litres repensées**
- **Modèles diesel ECONetic à émissions de CO₂ ultrafaibles également disponibles**
- **Moteurs assistés par des transmissions de pointe dont la transmission automatique à double embrayage à six rapports Ford PowerShift**
- **Réduction significative des émissions de CO₂ dans la gamme des moyennes et grandes voitures**

Genève, le 2 mars 2010 – Les produits européens de Ford subissent actuellement une transformation de la gamme de motorisations qui s'étendra sur l'année 2010 et verra l'introduction de nouvelles générations de moteurs essence et diesel très sobres.

Les nouveaux moteurs fournissent non seulement de meilleures performances et un couple supérieur, mais ils parviennent simultanément à réduire de manière significative la consommation de carburant et les émissions de CO₂ par rapport aux moteurs précédents.

Derrick Kuzak, vice-président du développement de produits mondiaux de Ford, a déclaré :
« Suite au fantastique accueil réservé au premier de nos nouveaux moteurs essence turbo à

injection directe EcoBoost en Amérique du Nord, nous élargissons à présent la famille à l'Europe avec le lancement de nos tout nouveaux moteurs quatre cylindres. En combinaison avec les mises à niveaux globales réalisées dans notre gamme de moteurs diesel TDCi, ceci offre à nos clients un choix de moteurs de classe mondiale, qui offriront tous plus de puissance et de couple, tout en réduisant fortement la consommation et les émissions de CO₂. »

Ford EcoBoost - Moteurs essence de pointe

La transformation de la gamme de moteurs Ford est menée par l'introduction de deux moteurs essence Ford EcoBoost quatre cylindres de pointe.

Ces moteurs constituent une toute nouvelle génération de moteurs essence plus petits, sobres et produisant peu de CO₂ de Ford. Développés par les ingénieurs de Ford en Europe, les moteurs EcoBoost quatre cylindres combinent une injection directe à haute pression, une suralimentation de pointe et un double calage variable de manière à optimiser le rendement de la combustion.

Principaux avantages apportés par l'approche de la conception Ford EcoBoost :

- Rendement optimisé des moteurs – consommation de carburant et émissions de CO₂ réduites de près de 20 pour cent par rapport aux moteurs essence de plus grosse cylindrée conventionnels
- Plaisir de conduite accru – couple puissant à bas régime et performances réactives dans toute la gamme de régimes
- Opportunité de réduction de taille – le meilleur des deux mondes – performances d'un grand moteur, mais avec la taille, le poids et la consommation d'une unité plus petite

Les moteurs Ford EcoBoost quatre cylindres sont disponibles en version de 1,6 litre développant 150 et 180 ch, ou de 2,0 litres pour des applications de 200 ch et plus.

Le moteur Ford EcoBoost de 1,6 litre sera lancé dans les tout nouveaux modèles C-MAX et Grand C-MAX fin 2010, suivis par la Focus nouvelle génération début 2011. Le moteur de

2,0 litres de 203 ch sera lancé dans les derniers modèles S-MAX, Galaxy et Mondeo 2010, qui sont actuellement en production dans l'usine Ford de Genk en Belgique.

Les moteurs Ford EcoBoost sont un élément central de la stratégie de motorisation mondiale de l'entreprise, dont on attend que les ventes annuelles dépassent les 1,3 million d'unités en 2013. En plus des deux moteurs quatre cylindres, ce total comprend également le moteur de 3,5 litres V6 déjà disponible dans des véhicules plus grands en Amérique du Nord, et un futur moteur de plus petite cylindrée qui sera produit en Europe.

Diesel Duratorq TDCi – Entièrement mis à niveau

Les moteurs diesel Ford Duratorq TDCi à succès ont aussi été entièrement mis à niveau pour 2010, afin d'assurer une efficacité supérieure et des performances optimisées en termes de consommation et de raffinement.

Les derniers diesel TDCi de 1,6 et 2,0 litres bénéficient d'un éventail complet de modifications techniques comprenant :

- Système de combustion nouvelle génération avec taux de compression inférieur, diamètre de chambre de combustion supérieur et tourbillon longitudinal réduit
- Nouveaux systèmes d'injection à rampe commune à haute pression avec injecteurs multipoint
- Turbocompresseurs plus petits à géométrie variable et inertie inférieure

Le système de combustion plus efficace permet à ces moteurs de répondre aux nouvelles normes en matière d'émissions EuroV plus strictes, tout en offrant une consommation et des émissions de CO₂ améliorées. En plus de la puissance de pointe supérieure, les moteurs bénéficient d'une maniabilité optimisée, avec une réactivité augmentée et plus de motricité à bas régime.

Le nouveau moteur TDCi de 1,6 litre sera installé sur les tout nouveaux C-MAX et Grand C-MAX, et la Focus nouvelle génération, avec des puissances de 95 et de 115 ch. Elle est également disponible dans la Mondeo 2010. Suivant l'application, les émissions de CO₂ ont été réduites de près de 6 pour cent par rapport au précédent TDCi de 1,6 litre.

Le nouveau moteur TDCi de 2,0 litres est disponible dans des puissances de 115 ch, 136 ch et, une nouveauté, 163 ch et il sera installé sur les tout nouveaux C-MAX et Grand C-MAX, ainsi que la Focus nouvelle génération. Le moteur est également installé dans les modèles Kuga, Mondeo, S-MAX et Galaxy 2010. Suivant l'application, les émissions de CO₂ ont été réduites de jusqu'à 7 pour cent par rapport au précédent TDCi de 2,0 litres.

Ford ECONetic - Ultrasobre

La gamme Ford de modèles diesel TDCi économiques intègre des versions ECONetic ultrasobres dédiées, qui se caractérisent par des spécifications optimisées pour la meilleure consommation et les émissions de CO₂ les plus basses possible.

La gamme de modèles Ford ECONetic actuelle comprend des versions Fiesta, Focus, Mondeo et Transit, avec des émissions de CO₂ commençant déjà à 98 g/km sur le moteur Fiesta ECONetic extrêmement sobre.

Pour 2010, une Focus ECONetic mise à niveau est lancée, et peut être spécifiée avec le premier système Auto-Start-Stop de Ford en Europe. Ceci réduit les émissions de CO₂ à 99 g/km et une consommation combinée à 3,8 l/100 km, les meilleures de la catégorie.

Transmissions Ford – Avancées et extrêmement efficaces

Les derniers moteurs essence et diesel très performants en termes de consommation et d'émissions de CO₂ ont été combinés à des transmissions de pointe, comprenant une nouvelle boîte manuelle à six rapports et la transmission automatique à double embrayage à six rapports Ford PowerShift de pointe.

Les nouveaux C-MAX, Grand C-MAX et la Focus nouvelle génération équipés des moteurs essence Ford EcoBoost de 1,6 litre et diesel Duratorq TDCi de 1,6 litre sont les premiers modèles à être dotés d'une toute nouvelle boîte manuelle à 6 rapports.

La nouvelle transmission à 6 rapports Ford Durashift est exceptionnellement légère et compacte pour sa capacité de couple, et se caractérise par une conception optimisée afin de réduire au minimum les pertes de rendement. La consommation de carburant réelle est typiquement réduite de 3 à 5 pour cent par rapport à une boîte manuelle à 5 rapports de la génération précédente.

De plus en plus de modèles en Europe peuvent à présent être spécifiés avec la transmission automatique Ford PowerShift à haut rendement de pointe. Cette transmission est une conception à double embrayage de pointe qui combine l'efficacité, les rapports d'engrenages optimisés et le plaisir de conduite d'une boîte de vitesse manuelle avec la souplesse et la facilité d'utilisation d'une boîte automatique conventionnelle.

La transmission Ford Powershift est nettement plus efficace que la traditionnelle boîte automatique à convertisseur de couple, offrant de meilleurs niveaux de consommation et d'émissions de CO₂, qui sont en règle générale réduits de 8 à 10 pour cent, et qui sont très proches de ceux atteints par une boîte manuelle.

Cette transmission fait partie de l'équipement de série des modèles Mondeo, S-MAX et Galaxy 2010 avec le moteur essence Ford EcoBoost de 2,0 litres, et elle est également disponible en option pour le dernier diesel Duratorq TDCi de 2,0 litres dans les tout nouveaux C-MAX et Grand C-MAX, la Focus nouvelle génération, le Kuga 2010, la Mondeo, le S-MAX et le Galaxy.

Notre objectif : La meilleure consommation de la catégorie

Ford est engagé dans la réalisation des meilleures réductions de consommation et d'émissions de CO₂ de la catégorie par le biais d'une ingénierie de pointe et d'une focalisation minutieuse sur les groupes motopropulseurs à haut rendement. Les nouveaux moteurs et transmissions qu'il introduit dans la gamme de nouveaux produits au salon de Genève soulignent tant l'engagement très clair que les progrès significatifs qui ont été réalisés.

Ils s'inscrivent dans un investissement sans précédent dans les groupes motopropulseurs consenti par Ford. Lancé en 2008, le plan d'investissement sur cinq ans produira 60 moteurs et transmission, nouveaux ou fortement améliorés, sur les marchés du monde entier d'ici à 2013.

Ford implémente les meilleures et les dernières technologies, y compris l'injection directe, la suralimentation, le calage variable indépendant, les diesels haute performance et les transmissions à double embrayage à six rapports, non seulement pour réduire la consommation et les émissions, mais aussi pour améliorer les performances. Cet investissement positionnera Ford parmi les leaders mondiaux des groupes motopropulseurs.

Et Derrick Kuzak d'ajouter : « Nous savons que les acheteurs de voitures du monde entier sont focalisés sur le coût de propriété, et l'introduction des derniers groupes motopropulseurs essence et diesel de Ford est un autre pas décisif vers notre objectif de devenir un leader mondial de la consommation de carburant. Tant nos nouveaux moteurs essence Ford EcoBoost que les derniers diesel Duratorq TDCi ont été spécialement développés pour prouver notre engagement visant à proposer la consommation et les émissions de CO₂ les plus basses de la catégorie sur les modèles qu'ils alimentent. »

#

« LES TECHNOLOGIES ECONETIC DE FORD » AIDENT LES CONSOMMATEURS EUROPÉENS À RÉDUIRE LA CONSOMMATION DE CARBURANT ET LES ÉMISSIONS DE CO₂

- **Ford élargit l'initiative ECONetic pour inclure une vaste gamme de technologies visant à réduire la consommation de carburant et les émissions de CO₂**
- **Le programme « technologies ECONetic de Ford » offre au client un large choix de possibilités, à des prix abordables, de réduire le prix de revient d'une voiture**
- **Les moteurs avancés économiques essence et diesel TDCi EcoBoost sont des aides technologiques clés**
- **Les modèles ECONetic représentent le summum des motorisations économiques de Ford**

Genève, le 2 mars 2010 – Lancées dès aujourd'hui, « les technologies ECONetic de Ford » représentent une nouvelle initiative voulue par le client qui rassemble toutes les fonctionnalités des véhicules, en particulier celles visant à réduire la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et prix de revient des véhicules.

Le programme « Technologies ECONetic de Ford » permet aux clients de choisir parmi différentes fonctionnalités techniques disponibles et abordables ou des groupes motopropulseurs qui offrent des avantages importants et facilement identifiables permettant de réduire la consommation et les émissions de CO₂, réduisant ainsi les coûts généraux de fonctionnement.

Pour le summum des motorisations économiques, les modèles typés Ford ECONetic primés, à très faibles émissions, continuent avec les gammes Fiesta, Focus, Mondeo et Transit.

« Ford s'engage à atteindre les meilleurs niveaux de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ grâce à des innovations technologiques abordables sans compromettre le design et le plaisir de conduire » déclare John Fleming, président et PDG de Ford Europe. « Avec le lancement des « technologies EConetic de Ford », nous intégrons toutes les fonctionnalités techniques qui apportent un avantage direct au client et réduisent les émissions et la consommation pour qu'ils puissent choisir en connaissance de cause en fonction de leurs besoins individuels ainsi que de leurs aspirations. »

Les clients pourront facilement choisir à partir d'un menu de technologies, de groupes motopropulseurs et de transmissions en fonction de leur style et de leur budget et profiter des encouragements fiscaux locaux. De même, ils peuvent toujours choisir un des modèles typés EConetic haute efficacité de Ford équipés d'une combinaison unique de technologies visant à réduire la consommation en un seul pack.

Choix du client

« Les technologies EConetic de Ford » vont s'élargir avec le temps et avec l'introduction de futurs modèles pour comprendre une large gamme de nouvelles options visant la réduction de la consommation, allant d'aides abordables pour le conducteur aux modèles typés EConetic de Ford. Le programme comprend :

- **Ford EcoBoost** – de tout nouveaux moteurs essence turbocompressés et à injection directe pour fournir les performances d'un plus gros moteur avec les avantages de l'économie de carburant et de la réduction d'émissions de CO₂ d'une plus petite unité
- **Ford Duratorq TDCi** – une gamme de moteurs diesel à haut rendement 1,4, 1,6 et 2,0 litres à rampe commune améliorés en 2010 afin d'économiser davantage de carburant et de réduire les émissions de CO₂. Le moteur Duratorq TDCi de 2,0 litres a été retravaillé pour se conformer à la réglementation sur les émissions Euro V et est à présent disponible en 115 ou 140 ch ainsi que dans une nouvelle version de 163 ch (85, 103 et 120 kW).

- **Ford PowerShift** est une transmission à double embrayage de pointe qui combine l'efficacité, les rapports d'engrenages optimisés et le plaisir de conduire d'une boîte de vitesses manuelle avec la souplesse et la facilité d'utilisation d'une boîte automatique conventionnelle.
- **Ford Auto-Start-Stop** – arrêt automatique du moteur lorsque la voiture est à l'arrêt et redémarre à la demande du conducteur pour éviter la consommation inutile de carburant
- **Charge par récupération intelligente (Smart Regenerative Charging (SRC))** – produit une énergie électrique lorsque le véhicule freine ou décélère pour augmenter les sources existantes d'alimentation
- **Volets de calandre actifs** – ouverture variable de grille de calandre qui réduit lorsque le véhicule est à pleine vitesse pour améliorer l'efficacité du flux d'air et réduire la consommation de carburant
- **Ford ECO Mode** - un tout nouveau système d'information du conducteur qui permet d'éduquer le conducteur pour qu'il améliore sa consommation dans la vie réelle – ce qui est tout bénéfique pour son portefeuille et l'environnement.
- **Assistance de direction (EPAS)** – une assistance de direction plus efficace qui réduit le flux de courant au profit d'opérations plus efficaces
- **Indication du changement de vitesse (Gear Shift Indicator)** – conseille le conducteur sur les moments les plus efficaces pour changer les vitesses

De plus, les véhicules typés **Ford ECONetic** comprennent des fonctionnalités uniques telles qu'une transmission plus longue, une gestion moteur et des appendices aérodynamiques spécifiques ainsi que des pneus à très faible résistance au roulement, le tout dans des combinaisons différentes selon les modèles.

Ford continue également à développer et à déployer des fonctionnalités qui renforcent les avantages du menu technologies ECONetic tels que l'utilisation d'huile de transmission à faible viscosité développée par BP, le partenaire énergie de Ford. Il s'agit maintenant de l'huile moteur standard pour toutes les voitures des segments C et CD équipées de transmission manuelle et de volants bi-masse.

« Nous sommes déjà au premier plan de la technologie en ce qui concerne les groupes propulseurs économiques avancés, y compris nos tout nouveaux moteurs essence Ford EcoBoost, nos diesels à haut rendement améliorés et sophistiqués Duratorq comme le Ford

PowerShift, » déclare Fleming. « Mais il y a encore plus et grâce aux technologies ECONetic Ford, le client saura clairement ce dont il peut disposer si son objectif est de contrôler plus efficacement la consommation de carburant ».

À plus long terme, les technologies ECONetic de Ford vont s'étendre pour comprendre une gamme d'autres fonctionnalités en cours de développement dont la réduction de poids, des améliorations aérodynamiques, des véhicules électriques et hybrides électriques, des véhicules roulant au biocarburant, des hybrides plug-in et des véhicules à hydrogène.

« Ford se concentre sur des technologies abordables et bénéfiques qui peuvent être utilisées non seulement pour des centaines ou des milliers de clients, mais pour des millions de clients à travers le monde, puisque c'est ce qui nous permettra de vraiment changer les choses », souligne M. Fleming. « L'initiative des technologies ECONetic de Ford prouve une fois de plus cet engagement et offre aux clients européens la possibilité de choisir en fonction de leur budget et des avantages dont ils souhaitent bénéficier. »

#

FORD RENFORCE LES GAMMES DES PETITES VOITURES FIESTA ET KA A SUCCES

- **Les gammes de modèles Ford Fiesta et Ford Ka à succès connaîtront des améliorations pour 2010**
- **La gamme Ford Ka compte de nouveaux modèles Trend+ et Titanium+ dans le cadre de l'offre d'une série étendue**
- **Options de personnalisation « Ford Individual » - « Digital », « Tattoo » et « Grand Prix » – à présent sur la série Titanium**
- **Nouvelle Fiesta Sport+ 3 portes stylée édition spéciale annoncée pour des marchés sélectionnés**
- **La puissance du Duratorq TDCi 1,6 litre augmente à 95 ch avec une consommation et des émissions de CO₂ améliorées ainsi qu'une conformité Euro 5 totale**

Genève, le 2 mars 2010 – Au Salon de l'automobile de Genève 2010, Ford Europe renforce ses gammes de petites voitures à succès avec une série Ka optimisée et un plus large choix de dispositifs de sécurité, ainsi qu'un nouveau modèle Fiesta Sport+ stylé pour certains marchés. En outre, la Fiesta bénéficie d'un moteur diesel Duratorq TDCi de 1,6 litre amélioré assurant une meilleure consommation et des émissions de CO₂ réduites ainsi qu'une conformité à la norme sur les émissions Euro 5.

Nouvelle série pour Ford Ka

Le plus petit modèle européen de Ford, la très populaire Ka, offrira aux clients encore plus de modularité à partir du printemps 2010.

Une toute nouvelle série Titanium+ et trois modèles Ford Individual distinctifs permettent à la gamme Ford Ka d'offrir le plus large choix aux clients de son segment.

La nouvelle Titanium+ est la version la plus luxueuse de la citadine Ford Ka jusqu'à présent, et fait ses débuts au Salon de l'automobile de Genève 2010. Les options du pack stylistique « Ford Individual » offrent aux clients la possibilité de personnaliser leur Ford Ka à partir d'un choix de trois styles distinctifs.

À côté de ce réalignement de la série, la disponibilité de fonctions de sécurité importante est également élargie à tous les niveaux de la série de la nouvelle Ka.

Nouvelles séries pour tous les goûts

« La nouvelle gamme de modèles Ka offre de nombreux avantages. Elle offre le plus large choix de niveaux d'équipement du segment et propose cela dans les ensembles les plus stylés et agréables à conduire disponibles, » a déclaré Salvatore Campolo, Ford Europe, Small car Marketing Brand Manager.

Si l'on commence par le modèle d'entrée de gamme, la **Ka Ambiente** est tout sauf basique, présentant des pare-chocs en teinte carrosserie et des dispositifs pratiques tels qu'un ordinateur de bord et des phares avec fonction d'accompagnement.

La Ka Trend est également équipée de série d'airbags conducteur et passager avant, d'appuie-têtes arrière et de fixations ISOFIX pour les sièges arrière. Des airbags latéraux et des rideaux gonflables ainsi que l'ESP sont également disponibles (de série sur certains marchés).

Et M. Campolo d'ajouter : « À présent, la Ka offre un éventail complet de technologies de sécurité sur tous les modèles de la gamme et rencontrées uniquement sur des voitures plus grandes. »

Un nouveau modèle, la **Ka Ambiente X**, offre encore plus de style et d'équipement. Des poignées de porte et de hayon en teinte carrosserie et des rétroviseurs extérieurs électriques chauffés en teinte carrosserie optimisent l'apparence attrayante de la Ka, tandis que le verrouillage central à commande à distance, les vitres électriques à l'avant et la banquette arrière rabattable à 50/50 de série offrent une fonctionnalité et une commodité supplémentaires.

La Ford **Ka Titanium** offre encore plus de confort et de fonctionnalités de commodité comprenant un ordinateur de bord mis à jour, la climatisation et des phares antibrouillard de série. Le modèle Titanium X reçoit en outre des jantes en alliage, des détails chromés sur les poignées de porte et de hayon ainsi qu'une tubulure d'échappement, tandis qu'à l'intérieur, un volant gainé cuir de série augmente encore plus le style.

Soyez différent avec Ford Individual

En plus de l'éventail complet des nouvelles séries, la gamme Ford Ka comprend trois thèmes stylistiques « Ford Individual » très différents – « Digital », « Tattoo » et « Grand Prix ».

Tous sont à présent repris sur le modèle Ka Titanium avec ses niveaux élevés d'équipement. Chacun de ces trois modèles distinctifs offre une apparence saisissante vraiment unique, tandis que les jantes en alliage 16 pouces de série standard procurent un attrait sportif et ludique.

Succès Ford Ka

Réinterprétation contemporaine et agréable à conduire de la Ka iconique originale de Ford, le nouveau modèle s'est rapidement imposé sur le marché européen des petites voitures depuis son lancement au début de l'année 2009. Avec plus de 150 000 unités déjà assemblées et vendues en Europe, la nouvelle Ka a doublé les performances de sa devancière l'année précédente (2008).

M. Campolo a déclaré : « Cela n'a pas été une mince affaire de remplacer une icône du design telle que la Ford Ka originale par un nouveau véhicule. Mais avec son mélange de style, de dynamique de conduite et de technologie contemporaine, nos clients nous disent que la nouvelle Ka a prouvé qu'elle était plus qu'une héritière de valeur. »

Ford Fiesta Sport+ : Une star à bandes

Ford Europe introduit un nouveau modèle Fiesta Sport+ édition spéciale pour certains marchés qui souligne la sportivité et la dynamique de conduite sur mesure de la nouvelle gamme Fiesta à succès.

Disponible avec un choix entre le moteur essence Duratec TiVCT 1,6 litre de 120 ch (88 kW) et le moteur diesel Duratorq TDCi 1,6 litre amélioré, qui développe à présent 95 ch (70 kW), la nouvelle Fiesta Sport+ 3 portes est bien fournie avec un kit stylistique de carrosserie complet, comprenant un pare-chocs avant spécialement dessiné avec un bavolet élargi, des jupes latérales sportives, un becquet arrière grand format et un pare-chocs arrière avec diffuseur intégré.

Deux combinaisons de coloris extérieurs distinctifs sont disponibles, toutes deux conçues pour renforcer la carrure sportive de la voiture. Un « Frozen White » est combiné avec des bandes Performance Blue GT sur le toit et capot ainsi que des bandes latérales dynamiques, tandis que le modèle « Performance Blue » exclusif est parachevé avec des bandes blanches attrayantes. Pour compléter l'ensemble, de grandes jantes en alliage font partie de l'équipement de série et sont peintes en « Frozen White » brillant. (Jantes 7 J x 17 avec pneus 205/40 R17 pour la version à moteur essence et 6 ½ J x 16 avec pneus 195/45 R16 pour le diesel).

Le thème sportif continue dans l'habitacle également. Des sièges sport en cuir chauffants avec airbags latéraux de série et un volant gainé de cuir noir sont mis en valeur par une saisissante piqûre bleue, tandis que le fourreau du levier de frein à main et le pommeau du levier de vitesses sont eux aussi finis en cuir noir. La Fiesta Sport+ est également dotée de tapis de sol à l'avant et à l'arrière avec une piqûre bleue et de plaques de seuil, tous avec des logos spéciaux.

Salvatore Campolo, Small Car Brand Manager de Ford Europe, a déclaré : « Plus de 526 000 unités de la nouvelle Fiesta ont déjà été construites en Europe depuis le lancement de la voiture en 2008. En 2009, elle a aussi été la plus vendue dans sa catégorie des petites voitures et la deuxième voiture la plus vendue en Europe. Avec son design plein de fraîcheur et sa dynamique de conduite très applaudie, la Fiesta a également contribué énormément à notre image de marque générale. Pour fêter cela, nous avons adopté l'idée derrière le pack Ka « Grand Prix » pour la Fiesta Sport+, offrant tous les attributs haut de gamme de la Fiesta, mais avec des éléments stylistiques encore plus sportifs à l'extérieur et à l'intérieur. »

Dans un premier temps, la Fiesta Sport+ sera limitée au Royaume-Uni, à l'Espagne, la Suisse et l'Autriche où les petites voitures sportives sont particulièrement demandées.

Nouveau moteur Duratorq TDCi de 1,6 litre réduisant la consommation et les émissions

À partir de la fin du mois de mars 2010, le Duratorq TDCi de 1,6 litre de la Ford Fiesta sera amélioré pour réduire la consommation et les émissions de CO₂. Un nouveau moteur de 95 ch (70 kW / 205 Nm) est introduit avec un FAP de série et la conformité Euro 5 pour toute la série de modèles.

La consommation de carburant combinée et les émissions de CO₂ moyennes pour le moteur revu sont respectivement de 4,1 l/100 km (68,8 mpg*) et 107 g/km pour la version essence. Ceci doit être comparé avec les 4,2 l/100 km (67,3 mpg*) et les 110 g/km de l'ancien moteur Euro 4 de 90 ch. Le modèle Fiesta ECONetic super sobre conserve ses chiffres de 3,7 l/100 km (76,2 mpg*) et 98 g/km.

Avec ces derniers ajouts dans la gamme, toute la gamme de moteurs Fiesta pour les principaux marchés européens est à présent conforme à la dernière norme sur les émissions Euro 5.

*Remarque : les chiffres de consommation de carburant indiqués sont basés sur la directive européenne Consommation de carburant UE 80/1268/CEE et varieront des résultats de cycle de consommation dans d'autres régions du monde

###

FORD ÉTEND SON PLAN MONDIAL DE VOITURES ÉLECTRIQUES À L'EUROPE: CINQ MODÈLES SERONT LANCÉS D'ICI 2013

- **Dans le cadre de son plan mondial de voitures électriques, Ford s'engage à introduire en Europe cinq modèles entièrement électriques et hybrides d'ici 2013**
- **Le Ford Transit Connect Electric émission zéro sera d'abord lancé en 2011 et sera suivi par la Focus Electric en 2012**
- **Suivront en 2013, deux nouveaux modèles électriques hybrides et un modèle électrique hybride plug-in**
- **La collaboration avec les gouvernements et les partenaires d'essais basés en Europe permet à Ford de disposer d'une source inestimable de connaissances qui l'aide à apporter sur le marché des voitures entièrement électriques**

Genève, le 2 mars 2010 – Ford Motor Company confirme aujourd'hui qu'elle étend à l'Europe son plan mondial de voitures électriques avec cinq voitures entièrement électriques ou hybrides à travers ses gammes C, CD et véhicules utilitaires légers qui seront disponibles sur le marché européen d'ici 2013.

En 2011, Ford lancera deux voitures entièrement électriques émission zéro, dont l'utilitaire léger Transit Connect Electric. En 2012, ce sera au tour de la Ford Focus Electric. Trois autres voitures – deux voitures essence hybrides future génération et un modèle hybride plug-in – seront introduites sur le marché en 2013.

Dans le cadre de sa stratégie d'électrification mondiale, Ford va lancer une série de voitures électriques sur différents marchés et renforcer sa vision globale qui est d'offrir un maximum de solutions technologiques – au lieu d'un seul véhicule ou d'une seule technologie – pour augmenter les économies de carburant et réduire les émissions de CO₂ à travers le monde.

« Nous savons qu'une seule technologie ne peut être appliquée à tous nos clients, » déclare Derrick Kuzak, vice-président du développement produit mondial Ford. « Pour satisfaire le mieux possible les besoins de nos clients à travers le monde, notre stratégie d'électrification comprend des voitures hybrides, des modèles hybrides plug-in et des voitures équipées de batteries électriques. Un point central de cette stratégie est de démultiplier nos plateformes mondiales, ce qui nous permet d'orienter notre puissante ligne de produits vers le client et de la rendre abordable.»

Alors que la vision mondiale de Ford sur les produits s'accélère dans le but de garantir une plus grande présence en Europe, en Amérique du Nord et en Asie des véhicules Ford en concurrence sur des segments mondiaux, les rendements produits permettront de créer un portefeuille mondial de solutions de transport respectueuses de l'environnement et composé de voitures hybrides électriques, de modèles électriques hybrides plug-in et de véhicules entièrement électriques.

« Notre objectif est de pouvoir proposer aux clients des améliorations au niveau de l'économie de carburant et de la réduction des émissions de CO2 pour répondre à leurs besoins fonctionnels et sans compromettre le plaisir de conduire », souligne John Fleming, président et PDG de Ford Europe.

« En Europe, nombreux sont les clients qui sont de plus en plus intéressés par les voitures électriques et nous répondons à cette demande en redoublant d'efforts pour apporter sur le marché nos modèles dernière génération à moteurs économiques essence et diesel », ajoute M. Fleming. « Voici encore une preuve de la façon dont la vision mondiale ONE de Ford sur les produits transforme nos opérations. » Les consommateurs européens ne devront pas attendre longtemps avant de pouvoir choisir parmi la gamme de véhicules électriques Ford. »

Émission zéro

En Europe, les premiers modèles lancés seront les versions émission zéro entièrement électriques de deux importants modèles du portefeuille produits mondial de Ford.

La **Focus Electric** sera basée sur la future génération de la Ford Focus et compte parmi les dix véhicules qui seront créés sur la nouvelle plateforme mondiale C-Car. La Focus Electric sera introduite aux États-Unis et au Canada en 2011 et en Europe en 2012.

Le **Ford Transit Connect Electric** est le modèle émission zéro et entièrement électrique de l'utilitaire léger primé Transit Connect et sera en vente en Amérique du Nord dans le courant de cette année. Ford a pour objectif de mettre le Transit Connect Electric à la disposition des clients européens à partir de 2011.

Futures Hybrides

En ce qui concerne les voitures hybrides à essence, Ford dispose d'une énorme expérience sur le marché d'Amérique du Nord, mais elle a également l'intention d'étendre sa présence en Europe avec deux toutes nouvelles voitures hybrides de la future génération basées sur les plateformes mondiales en 2013.

De plus, dès 2013, les consommateurs européens pourront choisir un modèle hybride plug-in.

« Grâce aux économies d'échelle mondiales réalisées dans le cadre de l'initiative ONE de Ford, je suis heureux d'apprendre que nous pouvons nous engager à livrer ces modèles aux clients européens, d'autant plus que la demande de véhicules hybrides augmente, » ajoute John Fleming.

Des détails supplémentaires concernant les modèles hybrides et hybrides plug-in de Ford seront communiqués peu avant leurs lancements.

Essais de prototypes en Europe

Afin de tester la technologie dans des conditions de conduite réelles et d'obtenir des données pour adapter la Focus Electric et le Transit Connect Electric aux normes du marché européen, l'équipe de développement produit de Ford participe à deux essais européens précis.

Au Royaume-Uni, un consortium composé de Ford, de la Scottish and Southern Energy (SSE) et de l'Université de Strathclyde est en train de préparer le lancement d'une flotte de prototypes Ford Focus électriques émission zéro, basés sur le modèle de la Focus actuelle vendue en Europe et équipés d'éléments de la technologie en développement pour la nouvelle Focus Electric.

Ces véhicules seront évalués par le SSE et par une série de clients fleet et particuliers à Hillingdon, dans le Middlesex, à partir de mi-2010.

Cette nouvelle flotte de démonstration BEV est développée en partie à l'aide de subventions du Technology Strategy Board (TSB) du gouvernement britannique, qui assure la promotion de projets industriels innovants visant à réduire les émissions de CO₂. Le programme de recherche BEV a pour objectif de vérifier si la technologie est adaptée et de mieux se familiariser avec les changements de comportement des clients.

En Allemagne, Ford a récemment annoncé sa participation au projet colognE-mobil. Cette initiative analysera l'impact des voitures électriques sur la qualité de l'air urbain, la sécurité routière et l'infrastructure de l'alimentation électrique. Les scientifiques analyseront ensuite les résultats afin de déterminer si les villes allemandes pourraient tirer de réels avantages de l'électricité.

Ford, qui est l'un des quatre partenaires participant au projet colognE-mobil, fournira une première flotte de Focus Electric de la future génération vers la fin 2011.

Les autres partenaires sont l'entreprise publique RheinEnergie AG, la ville de Cologne et l'Université de Duisburg-Essen. En partie financé par le gouvernement allemand, le projet colognE-mobil est coordonné par le land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie.

« Ces initiatives représentent une révolution pour l'industrie publique et automobile », affirme Fleming. « La collaboration intersectorielle est primordiale pour garantir au consommateur des produits de qualité qui procurent la valeur adéquate ainsi que des infrastructures appropriées. Nous devons travailler et apprendre ensemble ; Ford est très heureuse de faire partie de ces essais importants. »

Portefeuille de technologies

La Ford Motor Company s'engage à offrir à ses clients des technologies abordables respectueuses de l'environnement dans les véhicules qu'ils veulent vraiment.

Pour ce faire, Ford est en train d'introduire une gamme de technologies mondiales respectueuses de l'environnement, composée de véhicules électriques plus économes, qui émettent moins de gaz à effet de serre tout en répondant aux attentes des clients en matière de sécurité, d'espace intérieur et de performances.

« Ford se concentre sur des solutions durables qui peuvent être utilisées non seulement pour des centaines ou des milliers de véhicules, mais pour des millions de véhicules, puisque c'est ce qui nous permettra de vraiment changer les choses, » souligne Derrick Kuzak.

Les avancées à court et plus long terme comprennent la nouvelle famille de moteurs turbo Ford EcoBoost à injection directe, la gamme EConetic des technologies réduisant les émissions de CO₂ en Europe, et les transmissions à rapports multiples telles que le PowerShift.

Ford est également en train de développer une gamme d'autres caractéristiques respectueuses de l'environnement, y compris une direction à assistance électrique avancée, une réduction du poids et des améliorations au niveau aérodynamique, des véhicules adaptés aux biocarburants, des modèles hybrides et des hybrides plug-in.

« Pour proposer aux clients un portefeuille de technologies abordables et économes, l'électrification est un élément clé dans l'utilisation efficace des ressources et des talents de Ford à travers le monde », déclare M. Fleming. « Nos essais de flottes au Royaume-Uni et en Allemagne nous fourniront l'expérience et la connaissance nécessaires pour comprendre la façon dont les clients fleet et les particuliers utiliseront ces modèles au quotidien. Cela garantit que les cinq modèles que nous allons lancer sur le marché seront développés au mieux pour répondre aux attentes des clients. »

###

FORD EUROPE TESTE DES SOLUTIONS D'E-MOBILITE SUR DEUX FLOTTES DE DEMONSTRATION D'E- MOBILITE

Genève, 2 mars 2010 – Ford Europe intensifie son développement de solutions d'e-mobilité en participant au projet **colognE-mobil** récemment présenté en Allemagne.

Le projet **colognE-mobil** va mettre en valeur l'introduction de groupes motopropulseurs entièrement électriques dans des véhicules utilitaires et la participation de Ford contribue à l'engagement de l'entreprise d'accélérer l'introduction de groupes motopropulseurs électriques dans un large éventail de véhicules. Le projet allemand complètera l'engagement de Ford envers l'initiative de démonstration « Ultra-Low Carbon Vehicles » (véhicules en carbone ultralégers) du gouvernement britannique, qui est centré sur l'évaluation des véhicules de tourisme.

Partenaires et objectifs du projet colognE-mobil

L'objectif du projet **colognE-mobil** est d'élargir la portée des solutions d'e-mobilité au secteur des véhicules utilitaires. Dans la première phase, l'entreprise britannique Smith Electric Vehicles (SEV) installera ses groupes motopropulseurs entièrement à batteries électriques sur dix Ford Transit. SEV commercialise ce véhicule sous l'appellation Smith Edison pour des opérateurs au Royaume-Uni et en Europe depuis 2007.

Ford et SEV construiront sept fourgons Transit pour des entreprises de service de livraison, deux bus Transit pour des services de navette et un châssis-cabine qui sera utilisé par le département de la fonction publique de Cologne. Plus tard dans le projet, un certain nombre de Ford Focus BEV viendront compléter la gamme de véhicules testés. Ford est responsable de la maintenance technique et de l'entretien des véhicules qui seront principalement utilisés dans des zones urbaines et évaluera les expériences des clients durant le projet.

Le fournisseur local d'énergie Rheinenergie AG installera l'infrastructure de charge nécessaire et fournira une électricité neutre en CO₂, issue de sources d'énergie renouvelable. En outre, ils mettront l'accent sur l'étude des exigences des clients et les solutions techniques pour permettre la recharge en électricité de solutions de mobilité individuelles.

L'intégration de solutions d'e-mobilité au sein de l'infrastructure routière de Cologne est le sujet étudié par la Municipalité de Cologne en tant que partenaire dans ce projet. Les effets sur les objectifs de qualité de l'air local et de bruit ainsi que la sécurité dans le trafic sont des domaines qui les intéressent particulièrement.

Enfin, le quatrième partenaire du projet est l'Université de Duisburg-Essen qui fournit un soutien scientifique et la connaissance nécessaire pour le projet. Les scientifiques de l'université utiliseront les données collectées pour créer des simulations qui reporteront proportionnellement les résultats du projet de Cologne sur toute la région de Rhénanie-du-Nord-Westphalie.

Tous les partenaires examinent la fiabilité des batteries, les caractéristiques des cycles de charge et de décharge des véhicules électriques à batteries utilisés quotidiennement, l'acceptation des clients de véhicules électriques à batterie (BEV en anglais) et de la technologie de charge ainsi que la sécurité routière.

Le Transit électrique

Le Smith Edison est un véhicule entièrement électrique à batterie basé sur le Ford Transit. Pour le projet **colognE-mobil**, les véhicules fournis par Ford seront aménagés par Smith Electric Vehicles, une entreprise du groupe Tanfield, basée à Washington, Royaume-Uni.

Depuis 2007, Tanfield vend des versions électriques à batterie du châssis utilitaire moyen du Ford Transit directement à des clients flottes au Royaume-Uni et dans certains pays européens, faisant de ce dernier le choix idéal pour le projet allemand.

Le bloc-batterie lithium-ion de pointe d'une capacité de 40 kWh alimente un moteur électrique de 90 kW, qui fournit son couple aux roues arrière via une transmission à une seule vitesse. Avec une autonomie plafonnant à 160 km et une vitesse de pointe de 80 km/h, les zones urbaines constituent le parfait habitat pour le Smith Edison silencieux inspiré du Ford Transit.

La recharge du véhicule est également un exercice aisé : le chargeur de batteries embarqué peut être branché dans une prise secteur monophasée de 32 ampères standard, et la charge des batteries s'effectue en 8 heures environ.

Le projet cologn**E-mobil** est financé partiellement par le gouvernement allemand et le gouvernement de l'état fédéré de Rhénanie-du-Nord-Westphalie. Dans le cadre du « Plan de développement national de mobilité électrique du gouvernement fédéral », le projet s'inscrit dans le modèle de la région Rhin-Ruhr, l'une des huit régions d'échantillonnage en Allemagne. Le gouvernement a l'objectif ambitieux d'atteindre le million de véhicules électriques sur les routes allemandes d'ici 2020.

Initiative de démonstration « Ultra-Low Carbon Vehicles » (véhicules en carbone ultralégers)

Au Royaume-Uni, un consortium, formé par Ford, Scottish and Southern Energy et l'Université de Strathclyde, se prépare à faire rouler une flotte de prototypes Ford Focus BEV zéro émission.

Les véhicules seront utilisés à partir de la mi-2010 par la compagnie d'électricité et un certain nombre de conducteurs d'évaluation basés à Hillingdon, Middlesex. Cette nouvelle flotte de démonstration BEV est développée en partie à l'aide de subventions publiques du Technology Strategy Board (TSB) du gouvernement britannique, qui assure la promotion de projets industriels visant à réduire les émissions de CO₂. Le programme de recherche a pour objectif de tester l'adéquation de la technologie pour une éventuelle application future dans la gamme de véhicules de tourisme européens de Ford.

Prototypes Focus BEV

Le prototype Focus BEV est basé sur l'actuelle Ford Focus européenne et utilisera un nouveau moteur entièrement électrique livré par le fournisseur stratégique Magna. Cette technologie s'inspire de celle développée pour l'architecture des véhicules mondiaux du segment C nouvelle génération de Ford et qui sera lancée en Amérique du Nord en 2011 en tant que Focus Electric.

Une flotte de quinze prototypes Focus BEV européens est en cours de construction afin d'évaluer si cette technologie convient aux conditions de trafic et de conduite européennes. Ces voitures assureront une mobilité zéro émission sans restreindre les besoins des utilisateurs et en offrant de la place à cinq passagers, un coffre pratique et d'autres attributs de la Ford Focus.

Sous le capot des prototypes Ford Focus trône un bloc-batterie lithium-ion de pointe d'une capacité de 23 kWh et un moteur de traction électrique à aimant permanent de 100 kilowatts monté sur châssis. Le BEV disposera d'une autonomie maximum de 120 km et une vitesse de pointe de 136 km/h. La charge des batteries prendra entre 6 et 8 heures via un réseau électrique de 230 volts ordinaire.

Le prototype intègre des composants essentiels de la technologie hybride nord-américaine éprouvée de Ford, dont le système de climatisation électrique. Le compresseur de climatisation haute tension est un dispositif fondamental de la Ford Fusion Hybrid, commercialisée non sans un certain succès sur le marché nord-américain en 2009.

John Fleming, président et PDG de Ford Europe, a déclaré : « L'électrification est un élément-clé de l'utilisation efficace des ressources et talents de Ford à travers le monde. Le développement de notre flotte de prototypes Focus BEV et notre participation au projet **colognE-Mobil** sont des étapes importantes dans notre objectif d'apporter des solutions de mobilité plus efficaces et durables qui soient abordables et pratiques pour nos clients. Nous sommes impatients de travailler avec les différents partenaires du projet en vue du développement d'une solution réaliste et d'un marché viable pour des véhicules électriques en Europe. »

Caractéristiques techniques du prototype Ford Focus BEV	
Technologie de la batterie	Lithium-ion
Capacité de la batterie	23 kWh
Temps de charge	6-8 heures (secteur 230 V)
Moteur électrique	Moteur à aimant permanent
Puissance max.	100 kW
Couple max.	320 Nm
Vitesse de pointe	136 km/h
Autonomie	120 km

###

LA FORD FOCUS RS WRC DÉTENTRICE DE TOUS LES RECORDS ENTAME SA DERNIÈRE SAISON DE COMPÉTITION TANDIS QUE LA FIESTA ATTEND EN COULISSE

Genève, 2 mars 2010 – La Ford Focus RS WRC détentrice de tous les records a entamé sa douzième et dernière saison en tant que voiture officielle de Ford Motor Company dans le Championnat du monde des rallyes (WRC) de la FIA. La voiture, qui a offert deux titres mondiaux des constructeurs consécutifs à Ford en 2006 et 2007, sera remplacée en 2011 par une toute nouvelle voiture basée sur la performante Fiesta grand public.

La Ford Focus RS WRC a remporté 41 rallyes mondiaux depuis ses débuts au Rallye de Monte-Carlo en 1999. Elle a terminé la saison dernière en marquant des points lors de 119 rallyes mondiaux consécutifs, un record inégalé dans l'histoire du WRC, entamé au début de la saison 2002.

Durant la saison 2010, Ford Europe et le partenaire technique M-Sport développeront une toute nouvelle voiture pour 2011 en se servant de la Fiesta S2000 de rallye de M-Sport comme base.

Mikko Hirvonen et Jarmo Lehtinen ont mené la Fiesta S2000 à la victoire dès la « première sortie » au célèbre Rallye de Monte-Carlo en janvier de cette année. (*Remarque : Monte-Carlo n'est pas inscrit au calendrier WRC en 2010*)

Équipe solide pour 2010

Mikko Hirvonen et Jarmo Lehtinen, deuxièmes aux championnats des pilotes en 2008 et 2009, sont de nouveau partenaires avec leurs compatriotes finlandais Jari-Matti Latvala et Miikka Anttila au sein du BP Ford Abu Dhabi World Rally Team pour 2010. Au volant de leur Focus RS WRC, ils vont s'attaquer à une série de 13 manches qui a commencé en Suède le mois dernier et qui se terminera en Grande-Bretagne en novembre.

Khalid Al Qassimi et Michael Orr pilotent une troisième voiture pour le team. Le pilote d'Abu Dhabi participera à 10 manches.

Henning Solberg et son copilote Ilka Minor reviendront dans la série avec le team rebaptisé Stobart M-Sport Ford avec Matthew Wilson et Scott Martin. Tous deux piloteront une Focus RS WRC.

L'icône du sport d'action américaine devenue pilote de rallye, Ken Block, sera également présente au volant de voitures de rallye Ford en 2010. Son Monster World Rally Team nouvellement créé participera à un programme de sept manches WRC avec une Focus RS WRC. Sa première sortie s'effectuera au Rallye du Mexique (4 - 7 mars) et il participera également aux manches en Turquie, au Portugal, en Allemagne, France, Espagne et Grande-Bretagne. Sa voiture sera préparée par la firme britannique M-Sport, qui gère le programme officiel des rallyes mondiaux de Ford.

Block combinera sa saison en WRC avec les six manches du championnat Rally America au volant d'une voiture Monster Fiesta Rally America. Son programme en Amérique du Nord atteindra son point culminant aux X Games 16 à Los Angeles au début du mois d'août. L'italien Alessandro Gelsomino sera son copilote.

La voiture Monster Fiesta Rally America turbocompressée de 2 litres est préparée par le team suédois Olsbergs Motorsports Evolution (OSME) et est basée sur la voiture de production à succès Fiesta Rallycross qui a participé au Championnat d'Europe de rallycross de la FIA en 2009.

Les deux programmes de Block seront soutenus principalement par la boisson énergisante Monster et Ford.

Le responsable sports automobiles de Ford Europe, Gerard Quinn, est confiant quant au bon déroulement de la saison cette année.

Celui-ci a déclaré : « L'expérience accumulée par les deux pilotes en 2009 sera inestimable. Mikko s'est distingué la saison dernière, et le fait d'avoir manqué le titre des pilotes d'un seul petit point, face au pilote le plus titré de la discipline, en dit long sur son niveau de performances. Je suis convaincu que nous pouvons viser le titre des constructeurs ainsi que celui des pilotes. »

Et Gerard Quinn d'ajouter : « Parallèlement à notre saison en compétition, nous allons développer la nouvelle Fiesta de rallye pour le WRC 2011. Nous possédons les attributs solides de la Fiesta grand public sur lesquels nous pouvons nous appuyer. Bien que la Fiesta RS WRC 2011 présentera plusieurs grandes différences par rapport à la M-Sport Fiesta S2000 qui a remporté le Monte-Carlo, il est extrêmement encourageant de savoir que nous travaillons sur une voiture de rallye qui a gagné dès ses débuts. »

###



John Fleming

Titre : Executive Vice President, Chairman et CEO, Ford Europe

John Fleming, vice-président exécutif et président-directeur général de Ford Europe, a ajouté la fabrication mondiale et les affaires du travail à ses responsabilités à partir de décembre 2009.

Dans sa fonction actuelle de directeur de Ford Europe, John Fleming est responsable de Ford Europe, Volvo Car Corporation et les activités d'exportation et des initiatives de croissance mondiale de Ford. Il a été nommé à ce poste le 10 octobre 2008.

En outre, il supervisera également les opérations mondiales de 105 usines d'assemblage, de pressage et de fabrication de moteurs. Il sera également responsable du support technique mondial de l'entreprise pour le pressage, l'assemblage de véhicules et la fabrication de moteurs. John Fleming assumera la responsabilité mondiale de la planification et de la logistique des matériaux, du système de production Ford, des bureaux de la fabrication mondiale et des affaires du travail, ainsi que des holdings de composants automobiles de l'entreprise et de l'entité commerciale temporaire gérée par Ford des usines et installations de l'ancienne Visteon Corp. aux États-Unis et au Mexique.

Précédemment, John Fleming a été président-directeur général de Ford Europe et vice-président de groupe au sein de Ford Motor Company. Il a été président de Ford Europe et avant cela il était vice-président de la fabrication de Ford Europe avec la responsabilité de toutes les installations et opérations de fabrication.

Avant de devenir vice-président de la fabrication, John Fleming était directeur exécutif de la Business Unit Pressage de Ford aux États-Unis, un département dont il a l'origine de la mise en œuvre. Avant cette nomination, il a travaillé en tant que directeur de l'ingénierie de la fabrication mondiale et des programmes de nouveaux modèles.

John Fleming a rejoint Ford en 1967 dans l'usine d'Halewood, Merseyside, où il s'occupait des processus de fabrication pour la nouvelle Ford Escort à l'époque. Il a été désigné directeur de production de l'installation de peinture de l'usine en 1984 et il a poursuivi avec des responsabilités pour cette dernière et d'autres zones à différents postes de direction jusqu'en 1988, quand il est parti pour assumer la responsabilité européenne de la peinture, la garniture et la production de châssis. Il est revenu à Halewood en 1991 en tant que directeur général de la fabrication d'Halewood Operations.

John Fleming a ensuite été désigné directeur des opérations d'Halewood Operations en 1993. En 1995, il a été affecté aux États-Unis comme chef des opérations du programme pour le département Vehicle Operations, responsable de quatre usines d'assemblage automobiles et de trois usines de pressage et de fabrication de pièces.

Né à Liverpool, Angleterre, en 1951, M. Fleming détient un diplôme de doctorat honoris causa de l'Université John Moores de Liverpool et les qualifications en ingénierie de production de la North East London Polytechnic.

Lewis Booth

Titre : Executive Vice President et Chief Financial Officer

Lewis Booth a été nommé vice-président exécutif et directeur financier le 1^{er} novembre 2008. M. Booth a la responsabilité globale de toutes les opérations financières de l'entreprise, y compris des relations avec le bureau du contrôleur, le Trésor public et les investisseurs.

À son précédent poste, Lewis Booth était vice-président exécutif de Ford Motor Company, responsable de Ford Europe, Volvo Car Corporation et des activités d'exportation et des initiatives de croissance mondiale de Ford. Lewis Booth a été directeur de Ford Europe ainsi que de Volvo Car Corporation. Il était auparavant responsable du Premier Automotive Group depuis octobre 2005.

Avant cela, Lewis Booth a été président et directeur général chez Ford Europe, d'avril 2004 à septembre 2005, et il a occupé les fonctions de président et directeur d'exploitation, Ford Europe, de septembre 2003 à avril 2004. Entre 2002 et 2003, M. Booth a été président et directeur de Mazda Motor Corporation basé à Hiroshima, Japon, où il a supervisé la mise en œuvre du Plan Millennium très réussi de l'entreprise et le retour du moteur rotatif dans la RX-8.

Il a été président des opérations Asie Pacifique et Afrique pour Ford Motor Company, un poste qu'il occupait depuis le 1^{er} janvier 2000. Il y avait la responsabilité opérationnelle de l'Afrique du Sud, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et de l'Inde ainsi que du développement de la stratégie de Ford dans la région Asie-Pacifique.

D'août 1997 à janvier 2000, M. Booth a occupé la fonction de directeur général du groupe de la South Africa Motor Corporation (SAMCOR).

À cette époque, Ford détenait 45 % des parts dans SAMCOR, qui assemblait des véhicules Ford et Mazda en Afrique du Sud. Par la suite, l'entreprise conjointe SAMCOR a été dissoute et Ford Motor Company of Southern Africa a été fondée.

Durant les années 1980 et le début des années 1990, M. Booth a occupé une série de postes de direction pour Ford Europe en Grande-Bretagne et en Allemagne au sein de plusieurs départements tels que Finance Staff, Truck Operations, Product Development, Manufacturing et Sales.

En 1992, il a déménagé aux États-Unis où il a travaillé pour le département Finance Staff à Dearborn. De 1993 à 1996, M. Booth a occupé différentes positions dans les départements Car Product Development, Body & Assembly, Vehicle Operations et Manufacturing Business Office for Ford Automotive Operations avant d'accepter le poste de Group Managing Director de SAMCOR en Afrique du Sud.

Né à Liverpool, Angleterre, ce fils de concessionnaire Ford, Austin et Morris a l'industrie automobile dans le sang et assume pleinement sa passion pour les voitures et l'industrie automobile.

Après avoir terminé son baccalauréat avec distinction en ingénierie mécanique à l'Université de Liverpool, il a débuté sa carrière chez British Leyland avant de rejoindre Ford en 1978 comme analyste financier dans le département Product Development de Ford Europe.

M. Booth est un comptable en gestion accrédité qualifié. Lui et son épouse ont deux enfants.

Joseph Bakaj

Titre : Vice President, Global Product Programs, Ford Motor Company et Vice President, Product Development, Ford Europe

Joe Bakaj a été désigné vice-président des programmes de produits globaux chez Ford Motor Company et vice-président du développement de produits chez Ford Europe le 1^{er} avril 2008. Avant cela, il était vice-président du développement de produits chez Ford Europe, un poste qu'il occupait depuis le 1^{er} septembre 2005. Il est également membre du Comité d'administration exécutif de Ford Europe.

Dans sa nouvelle fonction, il aura la responsabilité mondiale au sein de l'équipe de direction du développement de produits de Ford pour les segments B, C, CD et véhicules utilitaires ainsi que les programmes inhérents. Il est également responsable des programmes de produits pour l'Amérique du Nord.

Avant de rejoindre Ford Europe en 2005, il était Senior Managing Executive Officer en charge du design, de la planification de produits ainsi que de la recherche et du développement pour Mazda Motor Corporation et responsable du développement mondial de tous les produits Mazda.

M. Bakaj dispose de plus de 20 années d'expérience en développement de produits chez Ford Motor Company, après avoir travaillé en Grande-Bretagne, Allemagne, au Japon et aux États-Unis. Ses expériences passées concernent l'ingénierie des moteurs ainsi qu'un travail important dans les domaines des bruits, vibrations et stridences (NVH) et des châssis. Il a été notamment directeur de l'ingénierie des véhicules pour la 2000 Ford Mondeo, et a été désigné Ingénieur de l'année en 2000 par le magazine britannique *Autocar* pour ses efforts sur ce projet de véhicule.

Juste avant son entrée chez Mazda, il avait travaillé chez Ford à Dearborn en tant que directeur technique des véhicules pour le développement de produits pick-ups en Amérique du Nord. Depuis son retour chez Ford Europe en 2005, M. Bakaj a supervisé le développement et le lancement de tous les nouveaux produits, y compris le Ford Galaxy 2006 et le S-MAX très applaudi, qui a été élu « Voiture de l'année 2007 » en Europe, ainsi que la Ford Mondeo nouvelle génération, le nouveau multisegment Ford Kuga et la toute nouvelle petite voiture mondiale Ford Fiesta.

Né en 1962, M. Bakaj a obtenu son diplôme en ingénierie mécanique auprès de la City University de Londres avant de rejoindre Ford Britain en 1985.

M. Bakaj est basé dans l'installation de développement de produits du John Andrews Engineering Centre de Ford Europe, à Merkenich, près de Cologne, en Allemagne. Il est marié et père d'un enfant, et il parle couramment l'allemand et l'anglais.

Jim Farley

Titre : Group Vice President, Global Marketing and Canada, Mexico and South America Operations, Ford Motor Company

Jim Farley est vice-président du groupe du marketing mondial et des opérations de Ford Motor Company au Canada, au Mexique et en Amérique du Sud. Il est le plus haut responsable du marketing au sein de l'entreprise et relève directement d'Alan Mulally, président et directeur général de Ford.

Le 1^{er} septembre 2009, Jim Farley a également pris la direction des opérations de Ford au Canada, au Mexique et en Amérique du Sud, il rend directement compte à Mark Fields, président Ford de la région Amériques.

Jim Farley, 47 ans, a rejoint Ford en novembre 2007. Il dirige la politique de Ford visant à resserrer la connexion avec les clients par le biais d'un marketing, une publicité, une communication numérique, un développement de marque et une recherche intégrés à l'échelle mondiale. Il continuera aussi à collaborer étroitement avec l'organisation en charge du développement de produits de Ford sur la stratégie et la planification ainsi que les opérations à l'étranger. Les réalisations de Jim Farley au sein de Ford comprennent l'amélioration de la condition générale des opérations de marketing et de vente de l'entreprise, son travail d'alignement mondial de la marque et l'intégration de l'équipe de marketing et de vente mondiale.

Les responsables des bureaux de marketing et opérations du Canada, du Mexique et d'Amérique du Sud rapportent à Jim Farley.

Avant de rejoindre Ford, Jim Farley était vice-président de groupe et directeur général de Lexus, responsable de toutes les activités de vente, de marketing et de satisfaction de la clientèle pour la marque de luxe de Toyota. Avant de diriger Lexus, Jim Farley a occupé le poste de vice-président du département marketing de Toyota et était responsable de toutes les activités des départements planification des marchés, publicité, merchandising, promotion des ventes, prime et Internet de Toyota.

Il a rejoint Toyota en 1990 au sein du département de planification stratégique. Il a occupé plusieurs postes en rapport avec les produits et le marketing, y compris ceux de planificateur de produits Lexus, directeur de la planification des produits pick-ups Toyota, directeur de l'équipe de marketing de la gamme de pick-ups Toyota et directeur national de la publicité. Il a également été directeur général de la gestion de produits pour Toyota Europe.

L'une de ses réalisations les plus remarquées est sa responsabilité du lancement et du déploiement réussis de la nouvelle marque Scion de Toyota. En tant que directeur d'entreprise de Scion, Jim Farley s'est concentré sur le développement des produits, la planification des ventes, les services à la clientèle, la logistique et la distribution. Il a été ensuite promu au poste de vice-président de Scion et était responsable de toutes les activités de Scion.

Jim Farley a fait ses études à l'Université de Georgetown à Washington, D.C., où il a obtenu un baccalauréat en sciences économiques et informatique, puis à l'Université de Californie, Los Angeles (UCLA), où il a suivi un MBA avec une spécialisation en finance. Jim Farley et son épouse, Lia, ont deux enfants.

Derrick Kuzak

Titre : Group Vice President, Global Product Development

Derrick Kuzak est Group Vice President, Global Product Development. Il a la responsabilité globale de tous les aspects du système de développement de produits de l'entreprise et travaille sous l'autorité d'Alan Mulally, président et directeur général de l'entreprise. Il est également rattaché à Mark Fields, vice-président exécutif de l'entreprise et président de la zone Amériques du développement de produits en Amérique du Nord.

Le rôle de Derrick Kuzak consiste à diriger une équipe responsable du respect de la promesse de l'entreprise de fournir plus de produits souhaités par les clients avec une efficacité accrue pour Ford dans le monde entier.

Derrick Kuzak occupe ses fonctions au niveau mondial depuis décembre 2006. Avant cela, il avait rejoint l'équipe de direction de la zone Amériques en août 2005, lorsqu'il avait été nommé Vice President, North America Engineering. À ce poste, il était responsable de l'approbation technique de tous les véhicules nord-américains et il exerçait la responsabilité directe pour les principaux produits de base et des pièces de plates-formes communes.

Avant cette fonction, M. Kuzak avait travaillé en tant que Vice President, Product Development, Ford Europe, où il a dirigé la conception et le développement de véhicules destinés à la majeure partie du marché européen et aux principales zones de croissance dans les pays émergents.

Avant cela, il était directeur exécutif de Ford Europe, responsable des programmes actuels et futurs des véhicules de taille moyenne. Kuzak a accédé à ce poste en 2000, prenant en charge les processus de développement pour le plus important segment de véhicules en Europe, qui comprenait la Ford Focus.

Kuzak a été Vehicle Line Director de la gamme de pick-ups compacts et SUV de Ford aux États-Unis de 1997 à 1999, ceci comprenant le développement de Ford Escape.

Il a rejoint Ford en 1978 comme ingénieur d'études. Né à Détroit en 1951, il est titulaire d'un baccalauréat et d'un master en génie électrique de l'Université de Detroit, où il a également effectué un doctorat en Ingénierie des systèmes.

Gunnar Herrmann - Global C-car Vehicle Line Director, Ford Motor Company

Gunnar Herrmann est un membre important de l'équipe de développement de produits Focus depuis le lancement du modèle original en 1998. Il a joué un rôle majeur dans l'évolution du véhicule au cours de ses trois générations.

Il a été désigné Vehicle Line Director pour les produits du segment C de Ford Europe en 2002, et il est désormais responsable général du portefeuille de modèles du segment C de Ford.

Originaire de Leverkusen, Allemagne, juste de l'autre côté du Rhin où se situe le Centre de développement de produits de Ford à Merkenich, son lieu d'affectation actuel, Herrmann a débuté sa carrière par un apprentissage en carrosserie chez Ford en 1979 dans le cadre de ses études. À l'issue de celles-ci, il est entré à l'Université d'Hambourg pour y étudier la technique de la carrosserie, et Ford l'a approché durant ses études pour le parrainer à condition qu'il choisisse Ford pour sa carrière. Tout en travaillant chez Ford, il a obtenu plus tard un master en technique de l'automobile de pointe à l'Université de Loughborough en Angleterre.

Il vit à présent avec sa femme de l'autre côté du Rhin où est située la base de Ford à Cologne dans une maison qu'ils ont rénovée. Leurs deux enfants ne vivent pas avec eux actuellement – sa fille de 21 ans étudie à l'Université de Tübingen, Allemagne, tandis que son fils de 17 ans participe à un programme d'échanges d'étudiants d'une année à Melbourne, Australie.

Jens Ludmann - Global Chief Program Engineer, Ford Focus

Jens Ludmann a rejoint l'équipe technique de la Focus nouvelle génération après avoir travaillé en tant qu'ingénieur de programme en chef pour Ford Europe sur d'autres produits Ford, le plus récemment le remodelage du Ford Galaxy et la création du Ford S-MAX sportif, qui a remporté le prix de Voiture de l'année en Europe lors de son lancement en 2007.

Jens Ludmann a rejoint Ford en 2000 par le biais d'une campagne de recrutement de talents en ingénierie. Précédemment, il avait travaillé comme directeur général d'une entreprise de recherche en ingénierie qui s'intéressait aux véhicules hybrides, matériaux composites et autres technologies de pointe.

Il est depuis devenu ingénieur principal pour Ford, avec des fonctions au Royaume-Uni et aux États-Unis. Son rôle actuel nécessite des contacts intenses avec le personnel de Ford dans le monde entier.

Jens Ludmann et son épouse ont deux filles, âgées de 11 et 13 ans. Ils résident à Cologne, Allemagne.

Martin Smith - Executive Design Director, Ford Europe

Martin Smith est directeur exécutif du design chez Ford Europe, un poste pour lequel il a été engagé le 1^{er} juillet 2004. Il est également responsable du design chez Ford Asie Pacifique et Afrique.

Avant de rejoindre Ford Europe, M. Smith a travaillé pour General Motors Europe en tant qu'Executive Design Director d'Opel et Vauxhall, et avant cela il était Vehicle Line Design Director pour Adam Opel AG où il était responsable des voitures compactes.

De 1977 à 1997, Martin Smith a occupé différents postes au sein d'Audi AG, y compris la direction du studio de design externe d'Audi à Munich à partir de 1984. En 1991, il est devenu designer en chef responsable de l'intérieur chez Audi.

Martin Smith a débuté sa carrière en tant que designer pour Porsche AG en 1973.

Il est né en 1949 à Sheffield, Angleterre et il est titulaire d'un baccalauréat en ingénierie de l'Université de Liverpool ainsi que d'un master en design du Royal College of Art.

Stefan Lamm - Director, Exterior Design, Ford Europe

Stefan Lamm a été une recrue-clé du directeur exécutif du design Martin Smith lorsqu'il a pris la direction du portefeuille du design extérieur de Ford Europe en 2005.

De 1994 à 2005, Stefan Lamm a travaillé pour l'équipe de design de General Motors Europe sur des produits et concepts Opel. Lorsque Martin Smith est passé chez Ford, il a emmené Stefan Lamm avec lui et ensemble ils ont forgé le langage stylistique « design cinétique » de l'entreprise.

M. Lamm a suivi une formation à l'École d'art et de design de Vevey, Suisse.

Il est un architecte-clé du langage stylistique « design cinétique » distinctif qui a imprégné les derniers produits européens de Ford et qui étend à présent son influence dans le monde entier dans la nouvelle Ford Fiesta et la Ford Focus nouvelle génération.

Il vit à Cologne avec son épouse et leur fille d'un an.

Gereon Langen - Chief Program Engineer, Ford C-MAX

Gereon Langen est l'ingénieur de programme en chef pour la toute nouvelle famille Ford C-MAX.

Après une formation d'ingénieur d'études à la Fachhochschule de Düsseldorf, Allemagne, M. Langen a passé toute sa carrière au sein de Ford depuis ses débuts dans l'entreprise en 1993. Il a occupé différents postes techniques autour des véhicules du segment C avant d'être promu à son poste actuel en 2009.

Il a été impliqué dans la construction des premiers prototypes de la Focus originale à la fin des années 1990, et il a été responsable de la qualité sur les modèles actuels de production de véhicules du segment C, y compris le Kuga et la Focus.

Bien qu'il ait passé la plupart de son temps dans l'usine Ford de Saarlouis, M. Langen est à présent basé à Cologne où il vit avec sa femme et leurs trois enfants.