



Un nouveau Ford Transit plus propre et plus écologique pour réduire le prix de revient au km

- Moteurs diesel Duratorq TDCi 2.2 l nouvelle génération conformes aux normes d'émissions Euro 5 à faible consommation et faible taux d'émission de CO₂
- Puissance échelonnée de 100 à 155 ch, couple de 310 à 385 Nm ; boîtes de vitesses six rapports de série et embrayage plus robuste améliorant les qualités de marche
- Première introduction sur le Transit des technologies de charge régénérante intelligente et de gestion intelligente de la batterie.
- Nouvelle option Pack ECO disponible sur toute la gamme avec fonction Auto Start-Stop et limiteur de vitesse désactivable pour optimiser la consommation
- Lancement de deux nouvelles versions Transit EConetic, disponibles en deux empattements, long ou court, avec des niveaux d'émissions de CO₂ contenus à 173 g/km – amélioration en termes de consommation et d'émissions pouvant atteindre 8,5 pour cent par rapport au Transit EConetic original.
- Espacement des fréquences d'entretien à 50 000 km / 2 ans
- Garantie anticorrosion portée à 12 ans en gage d'une parfaite sérénité

Berchem-Sainte-Agathe, 12 septembre 2011 – Le lancement de la nouvelle gamme de Ford Transit 2012 marque l'arrivée de la version la plus sobre, la plus durable et la plus techniquement en pointe de ce véhicule utilitaire emblématique.

Disponible dans toute l'Europe avant la fin de l'année, le nouveau Transit 2012 se distingue par une consommation et des émissions de CO₂ extrêmement basses, avec l'avantage supplémentaire d'un espacement accru des entretiens (deux ans/50 000 km) et d'une garantie anticorrosion de série désormais portée à 12 ans, contribuant à abaisser le coût de propriété pour les clients.

Conçu pour contrecarrer la montée constante des coûts d'exploitation, le Transit 2012 inaugure une toute nouvelle gamme mondiale de moteurs diesel Duratorq TDCi 2.2 l consommant moins de carburant tout en développant davantage de puissance et de couple (jusqu'à 385 Nm pour les modèles à propulsion) en vue d'améliorer les qualités de marche en toutes conditions.

« En lançant le nouveau Ford Transit 2012, nous veillons à ce que la gamme Transit reste un choix de prédilection pour les clients d'utilitaires en Europe et dans le monde », affirme Stephen Odell, président directeur général de Ford Europe. « Après une carrière longue de plus de 45 ans et plus de 6,3 millions d'exemplaires fabriqués à ce jour, le Transit reste le véhicule utilitaire par excellence, centré sur les besoins du client, fiable et économique. Grâce aux dernières améliorations que nous lui avons apportées, nous veillons à ce que le Transit demeure fidèle à ses vertus légendaires.

« Et ce n'est qu'un début d'un programme d'évolution passionnant. À partir de fin 2011 jusqu'à 2014, nous engagerons un processus de refonte de l'entièreté de notre activité véhicules utilitaires, scandé par des vagues de lancement de nouveaux produits. Nous étendrons notre gamme avec des produits qui nous permettront de prendre pied sur de nouveaux marchés et d'exploiter de nouvelles opportunités de niche tout en continuant à développer la disponibilité à l'échelon mondial de nos véhicules utilitaires dans la ligne de notre stratégie « One Ford » axée sur le produit. »

Aux exploitants en quête du summum de rendement dans le domaine de la logistique de transport des marchandises, Ford propose deux Transit EConetic dont – en première – une version à empattement long et à toit moyen. Qu'ils soient à empattement court ou long, les deux modèles sont dotés de technologies vertes de pointe telles que la fonction Auto Start-Stop, la charge régénérante intelligente et le système évolué Ford de gestion intelligente de la batterie. En résultat, le modèle compact à empattement court consomme 8,5 pour cent de carburant en moins que le Transit EConetic d'origine. Équipé d'un limiteur de vitesse fixe en option, il peut contenir sa consommation à 6,55 l/100 km, ce qui correspond à des émissions de CO₂ de 173 g/km à l'aune du cycle moyen NEDC.

Christine Lund, ingénieur en chef responsable du Ford Transit, affirme : « De notre dialogue avec les clients, il ressort clairement que l'importance des critères de la consommation de carburant et du coût total de propriété va croissant. Notre capacité à offrir des performances tête de catégorie de pair avec des intervalles d'entretien plus espacés nous donne un avantage essentiel.

« Pour la première fois, nous offrons une garantie anticorrosion de 12 ans sur le Transit, gage d'une parfaite sérénité pour le client. Si l'on y ajoute les économies réalisées par les exploitants suite à l'allongement des intervalles d'entretien et à la réduction de la facture énergétique, nous sommes convaincus que le nouveau Ford Transit représente une proposition commerciale imbattable. »

Puissance et économie – la nouvelle gamme mondiale de moteurs Duratorq TDCi 2.2 l

Le nouveau moteur mondial Duratorq TDCi 2.2 l qui remplace la gamme actuelle de motorisations diesel de 2,4 et 2,2 l du Transit est le fruit de la philosophie de fabrication globale « One Ford » adoptée par l'entreprise.

Fabriqué à l'usine Ford de moteurs de Dagenham au RU et à l'unité de production de la co-entreprise Ford-Otosan de Inönü en Turquie, le nouveau moteur diesel anime les Transit à traction avant, à propulsion et à traction intégrale et se décline dans un large éventail de puissances pour répondre aux besoins variés des exploitants.

Les puissances disponibles s'étagent de 100, 125 à 140 ch pour le nouveau Transit à traction avant tandis que la version à propulsion la plus puissante développe 155 chevaux. La progression du couple est tout autant impressionnante avec les 310 Nm du moteur d'entrée de gamme de 100 ch et les vigoureux 385 Nm de la version à propulsion.

Les moteurs mondiaux Duratorq 2.2 l sont désormais dotés d'un système d'injection directe à rampe commune travaillant à une pression plus élevée, d'un turbocompresseur à géométrie variable, d'une pompe à huile à cylindrée variable, de pair avec un tout nouveau système de

recirculation des gaz d'échappement (EGR) et un filtre à particule à revêtement spécial (cDPF) sur les versions conformes EU5.

Le nouveau système d'injection à rampe commune travaille avec des injecteurs piézoélectriques à huit trous et une pression d'injection de 1800 bars contre 1600 bars sur la version précédente. Ceci permet d'atomiser plus finement le carburant et autorise une précision extrême dans le processus d'injection avec à la clé une puissance et un couple accrus de pair avec une réduction substantielle de la consommation et des émissions.

Pour optimiser l'effet du flux d'air d'admission, les turbocompresseurs à géométrie variable ont été normalisés sur l'ensemble de la gamme mondiale des moteurs Duratorq TDCi de 2,2 l. L'orientation électronique des angles des aubes s'opère désormais dans une plage plus large.

Ford a également abaissé le taux de compression de 17.5:1 à 15.5:1 pour permettre la mise en œuvre du système d'injection à plus haute pression et des nouvelles architectures du turbocompresseur, avec pour objectif d'accroître la puissance et le couple des moteurs. L'abaissement du taux de compression établit également les conditions d'un meilleur équilibre entre la puissance du moteur, les composantes des émissions et le bruit de combustion. Pour compenser le refroidissement plus rapide des gaz d'échappement dû au plus faible taux de compression, Ford a adopté de nouvelles bougies de préchauffage métalliques à basse tension qui permettent de contrôler avec plus de précision le réchauffement de chaque cylindre, avec à la clé une montée en température plus rapide et de meilleures performances en démarrage à froid.

Le système EGR repensé avec des capacités de refroidissement des gaz d'échappement améliorées intègre un nouveau collecteur d'admission avec un corps de papillon positionné au centre, favorisant la distribution de l'air de charge de cylindre à cylindre et optimisant le flux de gaz. Toutes ces mesures contribuent d'autre part à assurer une récupération d'environ 40 pour cent des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) dépassant ainsi les exigences très strictes de la norme EU5 en matière d'émissions polluantes.

Le Transit 2012 bénéficie également de tout un cortège de technologies intelligentes visant à abaisser la consommation :

- Charge Régénérante Intelligente. Cette fonction a pour effet d'augmenter la production de l'alternateur lors des phases de freinage et de décélération. La conversion de l'énergie cinétique en énergie électrique fait diminuer la sollicitation du moteur par l'alternateur en phases d'accélération et de marche en vitesse de croisière et partant, la consommation en carburant. Le courant électrique obtenu « gratuitement » sert à recharger la batterie, de manière à pouvoir être utilisé ultérieurement par les systèmes électriques du Transit.
- Système évolué Ford de gestion intelligente de la batterie. Ce système surveille en permanence le statut de charge de la batterie et débraye automatiquement l'alternateur lors le niveau de charge dépasse 80 pour cent pour soulager le moteur. Combiné avec la fonction de charge régénérante intelligente, ce système fait partie de l'équipement de série de la plupart des versions du Transit 2012.

- Pompe à huile à cylindrée variable. Ce nouveau type de pompe à huile ne débite de l'huile qu'à la demande. Il fonctionne donc moins de temps et consomme moins d'énergie, contribuant ainsi à faire baisser la consommation de carburant.
- Pompe de direction assistée à cylindrée variable. Toutes les versions à propulsion bénéficient d'une nouvelle pompe de direction assistée à cylindrée variable. Cette nouvelle configuration réduit le débit à grande vitesse, lorsque le véhicule roule sur autoroute par exemple, et que la direction assistée nécessite des débits bien moins élevés que pour des manœuvres de stationnement.
- Pompe à dépression. Les deux motorisations de base partagent la même configuration en version propulsion et traction avant et bénéficient à ce titre d'une unité commune montée dans la culasse et entraînée directement par une came. En comparaison avec les pompes à entraînement par courroie précédemment mises en œuvre sur les versions à propulsion, ces unités présentent l'avantage d'une meilleure fiabilité et d'occasionner une moindre consommation de carburant.

Le niveau des bruits, vibrations et stridences (NVH) a été sensiblement abaissé grâce à l'adoption de supports de moteur hydrauliques révisés et d'un tout nouveau couvre-moteur procurant une isolation acoustique poussée. Les systèmes d'admission et du turbocompresseur ont tous deux été repensés pour réduire le bruit d'admission gênant.

« Ce moteur est plus silencieux, plus costaud et plus propre, » énonce Ian Jenks, responsable du programme moteur. « Toutes ces nouvelles approches technologiques ont apporté une contribution essentielle à l'accroissement de la puissance et du couple conjuguée à la substantielle réduction de la consommation et des émissions. Accessoirement, elles se sont également soldées par une diminution du bruit de combustion du diesel. »

Ford ECO Pack – un pas de plus sur la voie de la logistique durable

Pour permettre au secteur de la logistique du transport de marchandises de faire un pas de plus sur la voie du développement durable, Ford propose en option un pack ECO pour le Ford Transit 2012 avec fonction Auto Start-Stop désactivable et un limiteur de vitesse fixe à 110 km/h disponible sur la plupart des combinaisons de groupes motopropulseurs. Le Transit se démarque également du lot par la large disponibilité de la technologie Auto Start-Stop. Elle coupe automatiquement le moteur lorsqu'il tourne au ralenti et que la transmission et l'embrayage sont désengagés, par exemple devant un feu rouge, et le fait automatiquement redémarrer dès que le conducteur souhaite se remettre en route, réduisant ainsi toute consommation inutile de carburant lorsque le véhicule est à l'arrêt.

La fonction Auto Start-Stop trouve toute son utilité dans les centres urbains encombrés et travaille main dans la main avec notre système SureStart® à double batterie », déclare Chris Pedlar, ingénieur en chef des systèmes. « Elle intervient lorsque le véhicule s'immobilise et que le conducteur se met au point mort. L'économie de carburant devient payante après deux secondes seulement d'immobilisation du véhicule. Le système est conçu pour rester opérationnel jusqu'à des températures de 0 degré Celsius. Le moteur ne met que six dixièmes de secondes pour redémarrer après relâchement de la pédale d'embrayage. Le dispositif Auto Start-Stop est également robuste : nous avons pris en compte des centaines de milliers de cycles de service tout au long de la durée de vie du Transit.

Les essais ont fait apparaître un potentiel d'économie de carburant de l'ordre de quatre pour cent en cycle NEDC, sans oublier les autres avantages du système. « Pendant l'arrêt du moteur, l'arrêt des émissions sonores constitue un autre avantage. Le système s'accompagne par ailleurs d'une fonction de rétablissement sur calage du moteur, qui fait automatiquement redémarrer le moteur si ce dernier cale au moment du relâchement de la pédale d'embrayage, » ajoute Pedlar.

Le nouveau Ford Transit EOnetic – le plus sobre des Transit jamais construits

Lors du lancement du Transit EOnetic en 2009, Ford établissait de nouvelles références en matière de consommation et d'émissions de CO₂. Trois ans plus tard, Ford relève à nouveau la barre d'un cran.

Dans le cadre du lancement de la gamme Transit 2012, Ford introduit deux nouvelles versions EOnetic du Transit à traction avant qui exploitent pleinement les nouvelles technologies d'économie du carburant en vue de faire baisser drastiquement le coût de propriété.

Cette série propose une version 100 ch FT280 EOnetic à empattement court et toit normal qui consomme 8,5 pour cent de carburant de moins que la version antérieure. De pair avec le limiteur de vitesse fixe à 100 km/h en option, le dispositif cantonne la consommation en cycle combiné à un niveau de 6,55 l / 100 km ce qui correspond à une économie de carburant de 909 litres sur 150 000 km par rapport à la version précédente. Le niveau moyen des émissions de CO₂ ne dépasse pas 173 g/km ou 178 g/km pour les véhicules dépourvus du limiteur de vitesse à 100 km/h en option.

Pour la première fois, Ford propose un modèle FT350 EOnetic à empattement long et toit moyen de 125 ch qui conjugue un niveau moyen d'émissions de CO₂ remarquable de seulement 189 g/km et une consommation de 7,16 l/100 km à une capacité de charge exceptionnelle. En comparaison avec le modèle actuel de 115 ch à empattement long et toit moyen, il permettra d'économiser 1875 litres de diesel sur 150 000 km sur la base des chiffres de consommation homologués.

« Le Transit EOnetic offrait une réduction d'environ 11 pour cent sur la consommation et les émissions de CO₂. Avec le nouveau Transit EOnetic FT280, nous réalisons une nouvelle baisse de 8,5 pour cent, » revendique Christine Lund. « Loin d'être marginaux, ces progrès sont significatifs. »

Les Transit d'une tonne comme les versions EOnetic sont désormais chaussés de pneus à faible résistance de roulement Conti Vanco Eco. Les versions de deux tonnes sont équipées de série de pneus Conti Vanco 2 qui procurent une baisse de la consommation mesurée en conditions réelles d'environ 2 pour cent en moyenne.

« Certains clients nous ont fait savoir qu'ils considéraient le limiteur de vitesse comme une bonne solution pour économiser l'essence mais qu'il y avait intérêt à ce qu'il soit désactivable dans certaines conditions », ajoute-t-elle. « Avec le nouveau pack ECO en option disponible sur la plupart des motorisations, la fonction Auto Start-Stop et le limiteur de vitesse s'engagent automatiquement au démarrage mais peuvent être désactivés si nécessaire. Pour optimiser la consommation, le limiteur de vitesse fixe à 100 km/h reste disponible en option. »

Boîtes de vitesses améliorées, six vitesses de série sur toutes les versions du Transit

Pour exploiter pleinement le surcroît de puissance et de couple développés par les moteurs, tous les Ford Transit 2012 sont dotés de transmissions à six rapports se distinguant par une meilleure synchronisation et un rapport global plus long.

La nouvelle version de la boîte de vitesses six rapports VMT6 montée sur les Transit à traction avant partage son ADN avec la boîte manuelle disponible sur la Ford Mondeo et se manœuvre de ce fait véritablement comme sur une berline. Chaque rapport a été soigneusement mis au point pour assurer le meilleur rapport performance/consommation en toutes conditions : dégagement, remorquage, grande vitesse de croisière.

« Nous avons analysé chaque composant de la boîte VMT6 existante et examiné les retours du client pour identifier les aspects améliorables, travail qui a débouché sur le développement d'un tout nouveau train d'engrenages », affirme Duncan Metcalfe, ingénieur en chef responsable de la transmission. « Nous avons également adopté une architecture de synchros entièrement nouvelle sur la première et la seconde pour obtenir des changements de vitesse plus coulés. Le progrès le plus remarquable consiste cependant dans le rapport global plus long qui contribue à réduire le niveau des bruits, vibrations et stridences, la consommation de carburant ainsi que les émissions de CO₂. Pour ce qui concerne la maniabilité et la conduite, les sensations sont très similaires à celles de la Mondeo. »

Ford a également modifié la boîte de vitesses 6 rapports MT82 existante des Transit à propulsion pour améliorer sa fiabilité. Les engrenages de la première ont été traités par grenailage pour allonger la durée de vie, les paliers de la sixième repensés en vue de plus de robustesse et l'orifice de l'aérateur de boîte repositionné pour autoriser une hauteur de passage à gué de 600 mm. Pour optimiser la sobriété et le raffinement, le rapport de pont a été ajusté à 3,31:1 sur certaines versions et procure une conduite plus décontractée.

Sur les deux types de transmission, les changements de vitesse se distinguent par une réduction significative du régime en vitesse de croisière, de l'ordre de 650 t/min de moins en comparaison avec la boîte à cinq rapports actuelle, et de 250 t/min de moins par rapport aux boîtes à six rapports actuelles – avec à la clé une baisse des niveaux de bruits et des chiffres de consommation.

« Des progrès notables ont été réalisés sur les deux boîtes à six rapports, » explique Metcalfe. « Elles ont fait l'objet de tests destructeurs sur des bancs d'essai afin de garantir la fiabilité de chaque rapport. Nous avons également réalisé des améliorations significatives en termes de raffinement et en particulier sur le plan des niveaux de bruits transmis dans la cabine en repensant la tringlerie. »

Le remorquage, les démarrages en côte et le transport de lourdes charges ont également été rendus plus faciles avec le nouveau Transit grâce à l'adoption de disques d'embrayage de plus grand diamètre et de nouvelles garnitures double couche. Les versions à traction avant et à propulsion bénéficient désormais des diamètres de disque d'embrayage les plus grands de leur catégorie (258 et 273 mm respectivement) au profit de la longévité en conditions d'utilisation exigeantes.

Tous les Transit fourgons et combis 2012 équipés d'un volant moteur bimasse intègrent de série un limiteur de couple.

Durabilité et fiabilité pour une longue vie de service

Le Ford Transit 2012 a été conçu pour assurer en toute fiabilité de longues années de service dans les conditions d'exploitation les plus rudes. Pour procurer une totale sérénité au client, Ford a prolongé sa garantie anticorrosion de huit à douze ans sur son nouveau Transit en résultat de l'application de mesure de protection accrue du soubassement.

Le Transit 2012 a ainsi fait l'objet d'un traitement de galvanisation au zinc supplémentaire sur les marchepieds avant, les marchepieds latéraux, les longerons du soubassement, les traverses, les passages de roue arrière et d'autres parties du soubassement.

« Le seul et unique responsable de la corrosion de la carrosserie est le sel de voirie, » explique Ray Eyles, ingénieur en chef en charge du programme de qualité des véhicules utilitaires.

« Nous avons appliqué un traitement de revêtement métallique très poussé au soubassement pour prolonger la durée de vie du véhicule. Sur le millésime 2012, le nombre de pièces traitées par application d'un revêtement métallique s'élève à un millier, toutes versions de carrosserie confondues. »

Ces améliorations sont le fruit d'un investissement de 8 millions d'USD dans les installations et l'outillage des sites de production Ford à Southampton et à Kocaeli. Comme tous les modèles Ford, le Transit a été soumis à des essais extrêmes dans les régions du monde aux conditions les plus hostiles pour mettre sa robustesse à l'épreuve.

« L'allongement de la garantie anticorrosion à 12 ans est un facteur de sérénité pour le client qui influence de surcroît favorablement la valeur de revente du véhicule et contribue à faire baisser le coût total de propriété, » ajoute Eyles.

L'espacement des visites d'entretien contribue également à réduire de manière significative le coût total de propriété. La fréquence des entretiens du nouveau Transit est de 50 000 km ou tous les deux ans.

Des calculs internes portant sur des marchés sélectionnés ont fait apparaître une baisse sensible des coûts annuels d'entretien périodique en comparaison avec le modèle actuel du Transit, représentant une économie de 25 à 40 pour cent, selon les différentes versions.

Flexibilité – un Transit sur mesure pour répondre aux besoins du client

Le Ford Transit est réputé pour sa polyvalence et la mouture 2012 conserve la flexibilité légendaire que les exploitants attendent de la marque. Le Ford Transit 2012 est le seul fourgon de gabarit normal du marché à proposer des versions à traction avant, à propulsion et à traction intégrale dérivées de la même plate-forme.

La gamme étendue de Transit permet aux clients de choisir exactement le véhicule le mieux adapté pour exercer leur activité avec succès. La gamme standard disponible se décline comme suit :

- Fourgon (trois empattements, quatre longueurs hors tout, trois hauteurs de toit, couvrant des volumes utiles de 6,5 à 14,3 mètres cubes (SAE) et des masses totales en charge de 2,5 à 4,6 tonnes)
- Combi/Tourneo (trois empattements, trois hauteurs de toit, nombre de places variable de deux à neuf sièges)
- Minibus (nombre de places variable de 13 à 17)
- Cabine simple (trois empattements, plus une version à châssis allongé ; avec ou sans benne ; roues arrière simples ou jumelées selon la version et la charge utile ; masses totales en charge de 3,0 à 4,6 tonnes)
- Cabine Double cabine (deux empattements, plus une version à châssis allongé ; avec ou sans benne ; roues arrière simples ou en tandem selon la version et la charge utile ; masses totales en charge de 3,0 à 4,6 tonnes)

Comme nouveauté, la gamme 2012 offre un modèle de deux tonnes de 103 ch/310 Nm à traction avant pour les exploitants ayant besoin d'une capacité de transport supplémentaire mais n'ayant pas l'utilité des avantages procurés par modèles à propulsion pour le remorquage. Ce nouveau modèle à traction avant développe la même puissance et le même couple que le modèle à propulsion pour des masses totales en charge de 330 ou 350 kg.

Ford a également apporté des changements mineurs à la gamme de minibus Transit M2 sur certains marchés pour les rendre conformes à la législation européenne. Les modifications portent sur la mise en œuvre de trappes d'évacuation sur certains modèles, l'ajout d'extincteurs et la reconfiguration des sièges sur certains minibus.

De l'extérieur, le Transit 2012 est facilement reconnaissable par sa nouvelle calandre argentée et ses nouveaux lettrages bleus sur l'emblème de puissance et de MTA.

Même sur le modèle d'entrée de gamme, le Transit offre un niveau d'équipement et une panoplie fonctionnelle richement dotés avec verrouillage centralisé, lève-vitres électriques, pare-brise chauffant, verre teinté, chauffage avec recirculation, autoradio avec lecteur de CD simple, commandes à distance sur la colonne de direction et connecteur pour lecteur MP3.

Conçu pour séduire le propriétaire-exploitant, les versions Trend ajoutent à l'équipement de série du Transit entrée de gamme des embellissements extérieurs et des fonctions d'assistance à la conduite.

Plus haut dans la gamme, les versions Limited du Transit gagnent des jantes en alliage, un garnissage intérieur velours qui rehaussent le confort et la qualité apparente, ainsi que des embouts d'extrémité des pare-chocs avant et arrière en couleur carrosserie. Couronnant le tout, le Transit Sport offre un style de carrosserie unique, un intérieur cuir exclusif, des jantes en alliage de 18 pouces chaussées de pneus 235/45.

Trois nouvelles teintes extérieures - Dark Micastone, Mars Red et Midnight Sky – seront disponibles sur tous les Transit 2012.

Confortable – pour des journées de travail relax.

Le Ford Transit a décroché de nombreuses distinctions pour son aménagement intérieur proche de celui d'une berline, ses fonctionnalités conviviales pour le conducteur. La nouvelle version s'appuie sur ces qualités pour poursuivre son évolution.

Un système d'infodivertissement Sony première classe – avec radio numérique (DAB), connectivité USB, commande vocale Bluetooth et audiostreaming Bluetooth, avec haut-parleurs Sony mis à niveau procurant des performances audio améliorées, sera disponible dans les Transit 2012.

Ce système se distingue par la réception d'un plus large choix de chaînes et un son de qualité supérieure. La connectivité USB permet de brancher une source extérieure telle qu'un lecteur numérique ou une clé USB sur le système audio embarqué et d'en piloter les fonctions en toute sécurité par les commandes d'infodivertissement. Les clients ont également la possibilité d'opter pour un système de navigation par satellite combiné à un écran couleur de cinq pouces.

Ford a également intégré dans l'équipement de série de toute la gamme Transit 2012 les pare-brises Quickclear garantissant un dégivrage rapide en conditions hivernales. Parmi les autres fonctionnalités utiles figure entre autre une caméra de recul facilitant les marches arrière et l'attelage des remorques.

Le Transit 2012 est doté en outre d'une technologie prévenant le recul imprévu du véhicule lors des démarrages en côte. La fonction Hill Launch Assist prolonge le serrage des freins pendant un laps de temps de deux secondes et demi après que le conducteur a levé le pied de la pédale du frein pour appuyer sur celle de l'accélérateur.

Ces fonctionnalités se combinent pour faciliter et sécuriser les manœuvres avec le Transit, mais les améliorations ne se limitent pas là. Le confort acoustique dans l'habitacle du nouveau Transit est meilleur que jamais. Des nouvelles mesures ont été appliquées pour l'isolation de la planche de bord, du plancher, des seuils d'embarquement et le matériau du ciel de pavillon de manière à réduire le niveau des bruits, vibrations et stridences. Ces changements se conjuguent avec les progrès réalisés sur le plan du raffinement du moteur pour faire de la version 2012 le Transit le plus confortable jamais construit.

Caractéristiques techniques du Ford Transit EOnetic FT280 SWB 2012

Caractéristiques du moteur	
Type de moteur	Duratorq TDCi 2.2 l
Cylindrée – cm ³	2198
Type de carburant	Diesel
Alésage mm	86
Course mm	94,6
Puissance max. – ch	100
Couple max.	310
Consommation* litres/100 km	6,55 sans limiteur de vitesse fixe 6,74
CO ₂ g/km	173 sans limiteur de vitesse fixe 178
Suspension avant	Suspension indépendante à jambes MacPherson, ressorts hélicoïdaux à tarage variable, barre antiroulis et amortisseurs à gaz.
Suspension arrière	Ressorts à lames simples, amortisseurs à gaz
Freins	Double circuit en diagonale, servo-assisté, à rattrapage automatique d'usure. Freins à disques à l'avant et à l'arrière. Dispositif électronique de stabilité programmé de série (ESP) avec contrôle actif de lacet (AYC), système anti-retournement (ROM), assistance au freinage hydraulique (HBA), freins antiblocage (ABS) et assistance au démarrage en côte (HLA)
Direction	Assistée à crémaillère
MTA (kg)	2840
MTRA (kg)	3500
Longueur de chargement (mm)	2582
Largeur de chargement (mm)	1762
Hauteur de chargement (mm)	1430
Volume de chargement (m³)	6,05/5,62
Longueur du véhicule (mm)	4863
Hauteur du véhicule (mm)	1989
Largeur du véhicule (mm) avec/sans rétroviseurs	2374 / 1974

Caractéristiques techniques du Ford Transit EONetic FT350 LWB 2012

Caractéristiques du moteur	
Type de moteur	Duratorq TDCi 2.2 l
Cylindrée – cm ³	2198
Type de carburant	Diesel
Alésage mm	86
Course mm	94,6
Puissance max. – ch	125
Couple max.	330
Consommation* litres/100 km	7,16
CO ₂ g/km	189
Suspension avant	Suspension indépendante à jambes MacPherson, ressorts hélicoïdaux à tarage variable, barre antiroulis et amortisseurs à gaz.
Suspension arrière	Ressorts à lames simples, amortisseurs à gaz
Freins	Double circuit en diagonale, servo-assisté, à rattrapage automatique d'usure. Freins à disques à l'avant et à l'arrière. Dispositif électronique de stabilité programmé de série (ESP) avec contrôle actif de lacet (AYC), système anti-retournement (ROM), assistance au freinage hydraulique (HBA), freins antiblocage (ABS) et assistance au démarrage en côte (HLA)
Direction	Assistée à crémaillère
MTA (kg)	3500
MTRA (kg)	4250
Longueur de chargement (mm)	3399
Largeur de chargement (mm)	1762
Hauteur de chargement (mm)	1745
Volume de chargement (m³)	10,45/8,97
Longueur du véhicule (mm)	5680
Hauteur du véhicule (mm)	2330
Largeur du véhicule (mm) avec/sans rétroviseurs	2374/1974

###

About Ford Motor Company

Ford Motor Company, a global automotive industry leader based in Dearborn, Mich., manufactures or distributes automobiles across six continents. With about 166,000 employees and about 70 plants worldwide, the company's automotive brands include Ford and Lincoln. The company provides financial services through Ford Motor Credit Company. For more information regarding Ford's products, please visit www.fordmotorcompany.com.

***Ford of Europe** is responsible for producing, selling and servicing Ford brand vehicles in 51 individual markets and employs approximately 66,000 employees. In addition to Ford Motor Credit Company, Ford of Europe operations include Ford Customer Service Division and 22 manufacturing facilities, including joint ventures. The first Ford cars were shipped to Europe in 1903 – the same year Ford Motor Company was founded. European production started in 1911.*

Ford in Belgium & Luxemburg

Ford Belgium distributes Ford vehicles in Belgium & Luxemburg.

Ford Genk is the lead plant for production of all large cars (Mondeo, S-MAX, Galaxy) for Ford in Europe.

Ford Lommel Proving Ground is the lead testing facility for validation of all Ford models in Europe.

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

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