

FORD AU SALON DE L'AUTOMOBILE DE FRANCFORT 2007

Introduction :	
AVANT-PROPOS DE JOHN FLEMING P.-D.G. DE FORD EUROPE	Page 2-3
LA NOUVELLE FORD FOCUS	Page 4-13
PRÉSENTATION EN AVANT-PREMIÈRE DU FORD KUGA À FRANCFORT	Page 14-17
FORD INTRODUIT UN MOTEUR DE 2,3 LITRES ET UNE BOÎTE AUTOMATIQUE 6 RAPPORTS ÉVOLUÉE POUR LA MONDEO, LE S-MAX ET LE GALAXY.	Page 18-25
TRAITEMENT « FORD INDIVIDUAL » POUR LA NOUVELLE FORD MONDEO ET LE GALAXY	Page 26-30
LA NOUVELLE FOCUS RS WRC RENFORCE LES POSITIONS DE FORD DANS LA COURSE AU TITRE.	Page 31-33

Avant-propos

Les modèles que nous avons lancés récemment ont reçu un accueil enthousiaste de la part de la presse comme du public, nos ventes progressent et la défense du titre de champion du monde de rallye des constructeurs est bien engagée à l'heure où j'écris ces lignes.

Nous avons déjà lancé cette année la toute nouvelle Mondeo et le nouveau C-MAX, tandis que le S-MAX, élu voiture de l'année 2007, continue à faire gagner de nouveaux clients à la marque à l'ovale bleu. Il ne faudrait pas négliger non plus le nouveau Galaxy, qui a conquis sans tambours ni trompettes la place de numéro un sur son segment.

C'est dans un tel contexte que nous effectuons les derniers préparatifs à notre participation au Salon de l'Automobile de Francfort. Comme vous pouvez le supposer, Ford a des munitions pour faire l'actualité à ce salon et vous ne serez pas déçus.

Nous avons tout d'abord notre nouvelle Ford Focus. La Focus est la colonne vertébrale de la gamme de Ford Europe et reste la championne des ventes sur son segment. Désormais, l'équipe de design de Martin Smith a fait subir au modèle une sérieuse cure de « design cinétique » qui régénère son aspect extérieur, tout en améliorant ses caractéristiques et son intérieur. Dans notre gamme rajeunie, elle fera belle figure aux côtés de la nouvelle Mondeo. Le lancement de la nouvelle Ford Focus est programmé pour la fin 2007 et je pense que nous créeront une agréable surprise par la nature et l'étendue des changements que nous avons opérés.

Un tout nouveau venu dans notre gamme fera également sa première apparition à Francfort : il s'agit du Ford Kuga dont la mise sur le marché est prévue pour le début de l'année prochaine. Je suis convaincu qu'il s'imposera non seulement comme le meilleur

de sa catégorie sur le plan de la qualité de marche sur route, mais qu'il saura également délivrer des prestations hors pair en tout-terrain pour ceux qui souhaitent l'employer à cet usage. L'équipe de design a appliqué avec talent le « design cinétique » à ce modèle de niche si typiquement Ford qu'on ne saurait le confondre avec nul autre.

À notre stand, nous exposerons également notre vision de la petite voiture de demain avec le concept Ford Verve. Nous avons annoncé que la branche européenne de notre équipe internationale de développement de produit travaillait sur une tout nouvelle petite Ford destinée aux marchés européen, asiatique et nord-américain. Nous lèverons pour la première fois un coin du voile sur ce travail en cours et notre concept Verve anticipe le moment excitant où Ford Europe lancera sa toute nouvelle petite voiture élégante, sophistiquée et bourrée de fonctionnalité dans le courant de l'année 2008.

Pour terminer, le développement durable sera un thème majeur à l'édition de cette année du Salon de l'Automobile de Francfort et Ford Europe entend bien apporter une contribution importante au développement des technologies vertes abordables. Nous poursuivons l'extension de notre gamme Ford Flexifuel avec des versions pour le bioéthanol de la nouvelle Mondeo, du Galaxy et du S-MAX qui seront disponibles début 2008 et nous lançons une toute nouvelle gamme de véhicules à faibles émissions de CO₂ sous la dénomination Ford ECONetic.

La nouvelle Ford Focus ECONetic sera la première à être lancée dans le cadre de la gamme de la nouvelle Focus. Nos ingénieurs ont travaillé dur pour mettre au point une version élégante de la Focus n'émettant que 115 g/km de CO₂. Au nombre des technologies de pointe mises en œuvre se trouve une nouvelle huile de boîte spécialement élaborée pour Ford par BP, notre partenaire au WRS



Dans la foulée de la Focus ECONetic, nous lancerons une Mondeo ECONetic en 2008 aux émissions de CO2 plafonnée à 140 g/km. Les petits modèles seront également de la partie et nous prévoyons de sortir une version Ford ECONetic de moins de 99 g/km de notre nouvelle petite voiture dans la foulée du lancement de la gamme dans le courant de l'année 2008.

Ces modèles illustrent parfaitement les efforts accomplis par Ford pour déployer des solutions technologiques visant à relever le défi du développement durable, ainsi que notre détermination à fournir des produits accessibles et abordables à nos clients. Nous ne voyons pas en effet pourquoi nos clients devraient payer plus cher pour rouler vert.

**John Fleming,
Président-directeur général
Ford Europe
Septembre 2007**

LA NOUVELLE FORD FOCUS

- Nouveau design extérieur « cinétique »
- Nouvel aménagement intérieur : qualité améliorée et nouvelle console centrale
- Nouvelle boîte six rapports Ford PowerShift à double embrayage
- Nouvelle Focus EONetic avec un taux d'émissions de CO₂ limité à 115 g/km
- Nouvelle Focus avec moteur 1,6 l TDCi – émissions de CO₂ limitées à 120 g/km pour toutes les versions
- Nouvelles fonctionnalités dont le système Ford EasyFuel avec réservoir sans bouchon, le bouton de démarrage Ford Power, le système de surveillance de pression de gonflage, une prise 230 V et des feux arrière à diodes électroluminescentes.
- Démarrage de la production fin 2007, annonce des tarifs un peu avant la date de lancement

« La Ford Focus a un statut bien particulier pour Ford Europe. Lors de son lancement en 1998, elle représentait un grand pas en avant par rapport au modèle antérieur en termes de style et de désirabilité. Elle a réellement réussi à faire bouger chez beaucoup de clients et de journalistes la perception qu'ils avaient de Ford. C'est pourquoi il nous a semblé vital d'appliquer à la Focus notre nouveau langage stylistique – le design cinétique – aussi tôt que possible. Dans le même temps, nous avons profité de l'occasion pour rendre la Focus encore plus pratique et contemporaine et pour réaliser des progrès sur le plan de la qualité. Nos équipes de design et de développement ont accompli du beau travail et je suis fier de vous présenter la nouvelle Ford Focus. »

John Fleming, président-directeur général de Ford Europe.

La nouvelle Ford Focus – Introduction

« Améliorer un bon produit déjà éprouvé n'est pas chose aisée. Si l'on n'y prend garde, on risque de changer sans nécessité réelle des aspects qui donnaient déjà satisfaction pour le pire plutôt que pour le meilleur. Avec la Ford Focus, réputée comme une grande réussite, nous avons décidé de ne pas mettre en œuvre des changements pour le plaisir de changer. Nous sommes malgré tout parvenus à améliorer la nouvelle Focus dans des domaines bien précis. Mais nous tirons une égale fierté d'avoir laissé inchangés bon nombre de ses attributs. Attendez-vous à ce que la dynamique de la Focus vous procure beaucoup de plaisir. »

Gunnar Herrmann, directeur de la ligne de modèles C-Car de Ford Europe

Avec quelque 5 millions d'exemplaires fabriqués en Europe, la Ford Focus est la première, et à ce jour la seule voiture du monde à avoir été sacrée « voiture de l'année » à la fois en Europe et en Amérique de Nord. Rien qu'en Europe, la Ford Focus a récolté plus de 80 distinctions. Elle a exercé une influence significative sur le monde de l'automobile et en même temps enclenché une réorientation fructueuse pour Ford Europe.

Avec la dernière mouture de la Ford Focus qui sortira des chaînes de fabrication fin 2007 en versions 3 portes, bivolume 5 portes et break, cette carrière couronnée de succès est vouée à perdurer. La gamme Focus sera encore étendue début 2008 avec l'introduction d'une berline 4 portes, d'une Focus Coupé-Cabriolet et de l'emblématique sportive Focus ST.

La nouvelle Ford Focus - Design

« L'énergie en mouvement – plus qu'à tout autre modèle de son écurie, la philosophie de design cinétique va comme un gant à la Focus. La Focus a en effet été un facteur déterminant dans l'établissement de la réputation de Ford en matière de dynamique de marche. L'équilibre que nous avons créé entre dynamique et harmonie confère à la nouvelle Focus une beauté jamais atteinte par ses devancières. »

Martin Smith, directeur exécutif du design chez Ford Europe.

DESIGN EXTÉRIEUR

Stefan Lamm, responsable de l'équipe du design extérieur, s'est vu confier une mission claire pour le design de la nouvelle Ford Focus. « La réaction largement positive au remodelage du nouveau Ford C-MAX nous a mis en confiance pour pousser encore plus loin le design de la nouvelle Focus. Résultat : une Ford Focus exprimant pleinement le design cinétique, tout en affirmant clairement son appartenance à la nouvelle famille Ford. »

Stefan Lamm, designer en chef responsable de l'extérieur chez Ford Europe

La nouvelle Ford Focus se présente au monde avec une nouvelle physionomie pleine d'audace : grilles trapézoïdales, phares étirés en arrière, surfaces pleines athlétiques, dans la ligne de la nouvelle orientation stylistique de la marque. La grille inférieure en forme de trapèze renversé est rehaussée par un encadrement chromé élégant sur les versions haut de gamme Ghia et Titanium. Lui fait pièce une grille supérieure plus petite, surmontée par une bande chromée qui la rattache visuellement aux derniers porte-étendards du style cinétique Ford que sont la nouvelle Mondeo et, plus récemment, le C-MAX. L'équipe de stylistes a accordé une grande attention à l'aspect des phares. Les optiques étirées en arrière hébergent une technologie d'éclairage dernier cri avec des phares bi-xénon HID ou le système de phares adaptatifs AFS. Ces technologies sont

mises en évidence par des finitions différenciées selon les niveaux d'équipement : noir et chrome pour les versions Titanium, par exemple, ou chrome seul pour les autres versions.

Un profil dynamique et musclé

La nouvelle Focus présente un profil portant la marque du nouveau « design cinétique » qui s'exprime dans les passages de roue musculeux et un renforcement marqué courant de l'avant à l'arrière du véhicule.

Ce lien dynamique reliant l'avant à l'arrière confère à la Ford Focus sa nouvelle silhouette élancée. La partie latérale de la carrosserie est nette et dégagée. « Des garnitures telles que des boucliers latéraux auraient gâché le design épuré du profil, chose que nous voulions à tout prix éviter, » commente Lamm. « Par le modelé expressif de son profil, la nouvelle Focus s'affiche clairement comme une représentante du design cinétique.

La poupe – une conclusion heureuse

Les éléments stylistiques du « design cinétique » de la poupe se présentent sous la forme d'un hayon vitré au galbe redessiné, de nouvelles optiques et d'un nouveau-pare-chocs. Ces éléments augmentent la largeur apparente de la nouvelle Focus et lui confèrent une allure plus résolue. Un nouveau béquet en hauteur de même couleur que la carrosserie réservé aux versions Ghia et Titanium complète l'ensemble. Le nouveau design des feux arrière inclut en option une technologie d'éclairage dernier cri à diodes électroluminescentes. « Nous nous sommes refusés à tout compromis pour créer le design de la nouvelle Focus et l'équipe en charge de l'extérieur est très fière du résultat final, » résume Stefan Lamm.

DESIGN INTÉRIEUR

L'aménagement intérieur a fait l'objet d'améliorations de grande ampleur pour créer un environnement plus agréable et plus convivial pour les occupants de la nouvelle Focus, ainsi que pour le mettre en harmonie avec le nouveau design extérieur dynamique. Pour le conducteur, ces efforts se traduisent par des instruments restylés offrant une meilleure lisibilité et associés à un éclairage rouge comme les autres commandes intérieures. Les commandes de la nouvelle installation audio et de la climatisation à deux zones offrent désormais une ergonomie améliorée.

Les séries haut de gamme comprennent une console centrale de conception nouvelle (en option sur la version Trend et incluse dans le pack Sport) aux formes fluides dans le style cinétique. Outre l'accoudoir central amovible et un compartiment de rangement d'une capacité de quatre litres, l'arrière de la console offre des surfaces de rangement supplémentaires pour les passagers arrière ou des fonctionnalités en option, telles qu'un onduleur 230 volts ou un boîtier de connexion audio USB. Début 2008, Ford proposera une nouvelle fonctionnalité montée sur la console : le Ford Power Button, qui sera positionné près du levier de changement de vitesses.

Dans l'habitacle, la fonctionnalité n'est pas seule à progresser - les stylistes se sont également employés à améliorer la qualité. La sélection et la combinaison des matériaux et des couleurs des surfaces ont fait l'objet d'un soin tout particulier. Désormais, l'ensemble du tableau de bord, ainsi que la section supérieure des contre-portes est revêtu d'un matériau synthétique grainé doux au toucher. La palette s'enrichit d'autre part de nouveaux coloris.

Une gamme attrayante de films de finition met en valeur les zones fonctionnelles médianes de la console centrale et du tableau de bord.

Les tissus d'habillage des sièges et des panneaux intérieurs bénéficient eux aussi d'un nouveau design. À partir de la version Trend, un matériau tissé innovant a été mis en œuvre pour réaliser le ciel de pavillon.

La nouvelle boîte Ford PowerShift

La nouvelle boîte Ford PowerShift sera disponible début 2008 pour la Ford Focus. Cette transmission entièrement nouvelle six rapports à double embrayage allie le rendement et la dynamique d'une boîte manuelle et le confort d'une boîte automatique. Sa combinaison avec un moteur turbodiesel 2.0 l Duratorq TDCi à rail commun de 136 ch (100 kW) fait la démonstration qu'une conduite décontractée n'entraîne pas nécessairement un tribut à payer sur le plan des émissions de CO2.

La boîte Ford Focus, développée par la firme GETRAG FORD Transmissions GmbH, une co-entreprise à 50/50 Ford/GETRAG, s'articule essentiellement autour de deux transmissions à arbre intermédiaire fonctionnant en parallèle, chacune disposant de son propre ensemble d'embrayage à 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 – le passage de vitesse suivant peut être préparé par une présélection du rapport suivant à la volée 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 à une boîte automatique traditionnelle, la configuration technique de base de la transmission Ford PowerShift présente une série d'avantages. Elle ne requiert pas de sous-systèmes complexes du type convertisseurs de couple, trains d'engrenages

planétaires, ensembles d’embrayage à huile multiples, 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 boîte Ford PowerShift offre désormais la commodité et la continuité de fonctionnement d'une boîte automatique classique, de pair avec les performances d'une boîte manuelle. Elle garantit, en outre, des changements de rapport vifs et sportifs, tout en conservant un velouté remarquable. Un autre avantage majeur de la transmission Ford PowerShift réside dans sa capacité de couple élevée et le libre choix de rapports qui en fait la partenaire idéale des moteurs diesels modernes hautes performances.

La nouvelle Ford Focus 2.0 l Duratorq TDCi avec boîte Ford PowerShift

La boîte Ford PowerShift sera disponible début 2008 pour la nouvelle Ford Focus et le Ford C-MAX en tandem avec le moteur 2.0 l Duratorq TDCi de 136 ch (100 kW). Cet attelage tire le meilleur parti possible de la nouvelle transmission PowerShift. Cette configuration se soldera par une consommation moyenne abaissée de 10% et des taux d’émissions de CO₂ également en baisse, en comparaison avec une boîte automatique 6 rapports avec convertisseur de couple traditionnelle. Les données finales homologuées relatives à la consommation et aux émissions de CO₂, ainsi qu’aux performances pour la Ford Focus avec cette nouvelle technologie de transmission seront publiées à l’approche de la date du lancement sur le marché du modèle.

La nouvelle Ford Focus ECONetic

La nouvelle Ford Focus ECONetic fait la démonstration qu'une consommation très basse et des émissions de CO₂ substantiellement réduites peuvent être obtenus avec une technologie de propulsion conventionnelle optimisée par un train de mesures d'économie d'énergie ciblées. Avec un Duratorq TDCi 1,6 l de 109 ch (80 kW) avec filtre à particules (FPA) monté de série, la consommation moyenne de cette version a été homologuée à 4,3 l/100 km. Elle correspond à une émission moyenne de CO₂ de seulement 115 g/km, un record pour un véhicule conventionnel dans ce segment. Une seconde version avec un taux de CO₂ encore plus bas est actuellement en cours de développement.

En utilisant une version déjà très économique de 109 ch avec FPA comme point de départ, les ingénieurs ont visé à obtenir les valeurs susmentionnées en réduisant les forces de résistance. Pour améliorer l'aérodynamique, le véhicule a été abaissé de 10 mm à l'avant et de 8 mm à l'arrière. Un kit aérodynamique constitué d'une jupe de pare-chocs avant modifiée, de jupes latérales et d'un béquet arrière est en outre monté d'origine. Pour améliorer l'aérodynamique, les sections extérieures de la grille inférieure de la calandre ont été obstruées par des plaques à l'intérieur. On obtient de la sorte un coefficient aérodynamique très favorable de 0.31 avec une monte de pneus 195/65R15.

Une autre mesure de réduction des forces de résistance expérimentée pour la première fois lors du développement de la Ford Focus ECONetic a été l'adoption d'une nouvelle huile de boîte à faible viscosité développée par le partenaire de Ford, BP. Ses avantages ont été si patents qu'elle a été introduite sur tous les autres modèles Ford des segments C et CD.

Outre le recalibrage du module moteur, la réduction de la consommation d'énergie liée à la direction assistée électrohydraulique EHPAS démontre que de petites causes peuvent parfois se solder par de grands avantages. Le recalibrage de la performance à vide de la servo-pompe électrique a ainsi permis de réduire la consommation électrique correspondante dans des proportions suffisantes pour qu'elle entraîne à son tour une baisse de la consommation de carburant.

120 g/km CO2 pour toutes les versions 1,6 l TDCi de la nouvelle Ford Focus

Autre retombée directe de l'initiative Ford ECONetic : toutes les versions TDCi 1,6 l de la nouvelle Ford Focus plafonneront leurs émissions de CO₂ à 120 g/km. Grâce au recalibrage des modules de gestion moteur et de la direction électrohydraulique EHPAS, ainsi qu'à l'adoption d'une huile de boîte à frottement réduit, toutes les versions de la nouvelle Ford Focus motorisées par le 1,6 l TDCi aux mérites unanimement louangés se maintiendront à un niveau d'émissions de CO₂ de 120 g/km ou moins – indifféremment de la puissance, des styles de carrosserie et du diamètre des jantes.

Dr Thilo Seibert, responsable du département Performance et économie chez Ford Europe explique : « dérivée d'un véhicule de base déjà très économique, la Focus ECONetic combine idées neuves et approches nouvelles. Il en résulte une voiture totalement apte à l'usage extrêmement économique et peu polluante basée sur une technologie de propulsion conventionnelle économiquement abordable. Nous sommes particulièrement fiers d'avoir réussi à atteindre nos valeurs cibles sans avoir allongé les

rapports de boîte – de manière à ce que la Ford Focus ECONetic ait un comportement à la hauteur de ce que l'on attend d'une Focus. Mieux encore – l'adoption consécutive des idées Ford ECONetic dans la gamme générale de la nouvelle Ford Focus nous a permis de faire un pas en avant important sur le chemin de la mobilité durable et accessible au plus grand nombre.

Carburants alternatifs dans la gamme Ford ECONetic

La version Flexifuel du moteur essence quatre cylindres 1,8 l Duratec peut fonctionner avec du bio-éthanol E85 en lieu et place de l'essence conventionnelle sans plomb – ou avec un mélange de ces deux carburants dans n'importe quelles proportions. Le bioéthanol est une source d'énergie renouvelable produite à partir de biomasse renouvelable. Son utilisation réduit les émissions de CO₂ de 30 à 80 pour cent sur l'ensemble du cycle de vie – sans pénalités sur le plan des performances et de l'agrément de conduite.

En Suède, Ford propose des versions Flexifuel de sa Focus depuis 2001. Elles sont désormais disponibles dans plusieurs autres pays européens. Aujourd'hui près de 80 pour cent des Ford Focus vendues en Suède sont du type Flexifuel.

Les autres carburants alternatifs proposés par Ford dans la gamme Focus sont le gaz naturel comprimé pour véhicules (GNV) et le GPL (gaz de pétrole liquéfié), avec le moteur à essence Duratec 2,0 l. La disponibilité de ces versions est liée aux préférences du marché pour ces carburants alternatifs.

Nouveaux équipements et options

Système Easyfuel de réservoir sans bouchon

Comme la Mondeo, la nouvelle Ford Focus bénéficie également du système Easyfuel de réservoir sans bouchon très apprécié. Outre le fait de permettre des ravitaillements à la pompe simples et propres, le système est conçu pour prévenir les erreurs de carburant et les dommages, dépenses et désagréments qu'elles occasionnent.

Bouton de démarrage Ford Power (début 2008)

Le bouton de démarrage Ford Power en option permet de faire démarrer le moteur commodément et élégamment sans devoir insérer et tourner une clé dans un commutateur de contact monté sur la colonne de direction. Tant que le système détecte la clé à transpondeur dans le véhicule, la Focus communique avec la micropuce intégrée à cette clé pour activer le système d'allumage. Il ne reste plus au conducteur qu'à toucher deux fois le bouton de démarrage Ford pour mettre le moteur en marche. Une autre pression sur le bouton coupe le moteur et le contact, avec un dispositif de sécurité neutralisant les effets de cette séquence lorsque le véhicule est en mouvement.

Système de surveillance de pression de gonflage

Un système de capteurs analysant les conditions de marche contrôle la vitesse de rotation des roues et, au moyen d'un témoin sur le tableau de bord, rapporte les anomalies résultant d'un changement de diamètre de la roue dû à une chute de pression de gonflage. Simple, efficace et sûr, ce système est proposé en option sur toutes les versions de la nouvelle Ford Focus.

Prise 230 V

Toutes les versions équipées de la console centrale haut de gamme pourront inclure en option dans leur équipement une prise de courant 230 V. Un onduleur intégré dans la console alimente la prise montée à la partie arrière où elle pourra être utilisée par les passagers arrière. Cette option permet à tout moment de brancher des appareils électriques conventionnels à hauteur d'une puissance de 150 watts sans devoir disposer d'un onduleur spécifique pour chaque appareil.

Feux arrière LED

Sur toutes les versions bivolume 3 ou 5 portes, ainsi que le break, les phares adaptatifs AFL ou bixénon sont combinés avec des feux arrière à diodes électroluminescentes.

La technologie Planar Light Guide donne à cet éclairage un aspect unique. Au centre du bloc d'éclairage arrière se trouve un élément caché constitué de six diodes électroluminescentes (DEL). Ces DEL transfèrent leur énergie lumineuse par des fibres optiques verticales vers l'arrière des optiques des feux. Ces fibres optiques sont à leur tour traversées par des barres horizontales dont les bords à 45 degrés dispersent l'énergie lumineuse vers l'extérieur. Le résultat visuel est unique et une première dans l'industrie.

PRÉSENTATION EN AVANT-PREMIÈRE DU FORD KUGA À FRANCFORT

- L'élégant Crossover Ford Kuga sera présenté en avant-première dans une version quasi-production avant son lancement commercial prévu pour début 2008.
- Il s'inspire du concept iosis X dévoilé au Salon de l'Automobile de Paris de 2006.
- Kuga est la dernière vitrine en date du « design cinétique » Ford
- Il impressionne par ses qualités dynamiques sur route combinées à de solides capacités tout-terrain
- La gamme propose des systèmes « intelligents » de traction intégrale et de traction avant
- Le Kuga est motorisé par le TDCi diesel Duratorq 2,0 l 136 ch unanimement louangé
- Il bénéficiera de l'image forte du lignage Ford Focus
- Premier Crossover conçu et développé de manière autonome par Ford Europe
- Il sera fabriqué à l'usine Ford de Saarlouis en Allemagne

La gamme de produits proposée par Ford Europe s'étend encore une fois – et dans une nouvelle direction. Le nouveau Ford Kuga est un Crossover 4x4 qui combine technologie et élégance et promet une dynamique sur route impressionnante combinée à de solides capacités en tout-terrain.

La mise sur le marché du nouveau Ford Kuga en Europe aura lieu durant le premier semestre 2008. « Lorsque nous avons dévoilé l'étonnant Concept iosis X à l'édition 2006 du Salon de Paris, je m'étais engagé à investir ce segment en moins de deux ans avec un tout nouveau véhicule, conçu et développé par nos propres moyens, » déclare John Fleming président-directeur général de Ford Europe.

« Nous nous étions également engagés à Paris il y a deux ans d'ajouter de nouveaux véhicules de niche attrayants pour revitaliser la gamme de produits Ford Europe, promesse que nous avons également tenue, » ajoute John Fleming.

« Le Kuga offre un cocktail rare mélangeant les fonctionnalités d'un break et d'un SUV aux qualités sportives d'un coupé, » affirme Stephen Odell, vice-président du département Vente, marketing et service chez Ford Europe.

« Un élément déterminant de la stratégie de Ford Europe visant à renouer avec une rentabilité durable réside dans le lancement de nouveaux produits attrayants – comme le Kuga – susceptibles de rallier de nouveaux clients à la marque, » explique Odell. « Le S-MAX a fait la démonstration qu'il existait une demande pour des véhicules offrant au client une aptitude à un usage universel dans le cadre du travail, des loisirs et de la famille sans négliger l'aspect également très important de l'agrément de conduite, » ajoute-t-il encore.

Une identité Ford indubitable

L'un des défis à relever par l'équipe de développement du Kuga était de lui conférer les qualités routières qui font la réputation de Ford en les combinant à de solides capacités tout-terrain.

À cette fin, le Ford Kuga sera disponible avec un système intelligent de traction intégrale exerçant une incidence positive en usage normal sur route et conférant au véhicule des qualités dynamiques quasi-sportives. Dans la ligne du concept crossover du véhicule, le Kuga sera également proposé dans une version traction avant.

Sur le plan du groupe motopropulseur, le Kuga sera doté du 2.0 l Duratorq TDCi de 136 ch (100 kW) diesel à rail commun éprouvé de Ford, apparié à une boîte manuelle 6 rapports Durashift. Des détails plus précis concernant le groupe motopropulseur du Kuga seront dévoilés à l'approche de la date de lancement début 2008.

Le design Kuga – sortir du lot

« Notre nouvelle stratégie axée sur le « design cinétique » s'articule autour d'un langage stylistique flexible qui confère un aspect désirable à tous nos véhicules, » affirme Martin Smith, directeur exécutif du design chez Ford Europe. « Avec le concept iosis X, nous avons fait la démonstration que le design cinétique pouvait être adapté au segment crossover du marché de gabarit C. Tous les éléments stylistiques expressifs du iosis X se retrouvent dans le modèle de série. Le nouveau Ford Kuga est un ajout séduisant dans l'offre de produits Ford qui offre des perspectives de développement significatives à notre marque.

Le Kuga suit de près les proportions et les formes dynamiques essentielles du iosis X. Ce lien est mis en évidence par la finition de la peinture de la carrosserie en « Ice White » et par les passages de roue saillants remplis avec les mêmes jantes en alliage que celles du iosis X, qui seront proposées en option 19 pouces au client. La force et la musculature d'athlète sont les attributs clés du « design cinétique » de la philosophie Ford. Le Kuga les décline dans ses lignes dynamiques, ses surfaces pleines et sa silhouette musculeuse. Ce langage plastique athlétique ressort dans les éléments graphiques cinétiques audacieux, tels que les grilles trapézoïdales à l'avant, la ligne de ceinture ascendante, le relèvement de la ligne de la vitre de custode arrière et la forme très étirée en arrière des phares.

Sur le Ford Kuga de série, le profil du pavillon style coupé du concept iosis X a été ajusté pour donner une silhouette un peu plus haute, de manière à rassembler les conditions d'un accueil confortable pour cinq occupants.

L'accès au compartiment à bagages s'effectue par un hayon fractionné en deux sections qui, de pair avec les feux arrière distincts, libère une largeur maximale pour le chargement et le déchargement.

La poupe du Kuga intègre d'autres éléments graphiques du « design cinétique », tels que les feux arrière en hauteur, la vitre à facettes et un pare-chocs galbé. Le pare-chocs intègre harmonieusement les tubulures d'échappement dans les contours du diffuseur.

Le design intérieur du Kuga sous le signe de l'espace et du confort

L'habitacle du nouveau Ford Kuga communique une impression d'espace que l'on ne doit qu'en partie au vaste toit vitré panoramique monté sur le modèle d'exposition et disponible en option sur le modèle de série.

Le design ergonomique et net du tableau de bord, et de sa partie centrale convergent dans la console centrale massive qui offre un maximum de capacité de rangement. Ces composants intérieurs créent un environnement confortable autour du conducteur et du passager avant. La position haute des sièges et de la ligne de caisse des portières permet aux vastes surfaces vitrées de laisser pénétrer la lumière à flot, créant ainsi un environnement aéré pour les passagers, tout en procurant au conducteur une vue dominante sur la situation.

Les matériaux sélectionnés pour composer l'intérieur du Kuga font également ressortir les liens étroits avec le concept iosis X. Dans le Kuga, les matériaux techniques, les cuirs fins et les passepoils en orange vif sont à nouveau à l'honneur. Le décor intérieur

Ebony est rehaussé par la console centrale et des détails dans les contre-portes, dont la finition laquée piano blanche héritée du iosis X. Tous ces éléments révèlent les possibilités de personnalisation que Ford se propose d'offrir aux futurs clients du Kuga.

La technologie embarquée à bord du Kuga affleure dans le nouveau système de navigation Blaupunkt qui intègre un écran couleur de 7 pouces affichant les images captées par une caméra de rétrovision montée dans le hayon. Cette nouvelle fonctionnalité destinée à faciliter les manœuvres en marche arrière se retrouvera dans le modèle de série du Kuga.

« Le Kuga nous remplit d'enthousiasme et nous sommes convaincus que son allure avenante, ses dimensions extérieures compactes, ses qualités routières exceptionnelles, son aménagement intérieur spacieux et de qualité, de pair avec ses solides capacités tout-terrain, lui permettra de sortir du lot, » assure Fleming. « Nous sommes très impatients de le voir en circulation sur les routes et les chemins non asphaltés à partir du début de l'année prochaine.

FORD INTRODUIT UN MOTEUR DE 2,3 LITRES ET UNE BOÎTE AUTOMATIQUE 6 RAPPORTS ÉVOLUÉE POUR LA MONDEO, LE S-MAX ET LE GALAXY.

- **La Mondeo, le S-MAX et le Galaxy désormais disponibles avec une nouvelle boîte automatique évoluée à 6 rapports.**
- **Proposée en tandem avec le nouveau 2.3 l Duratec HE essence de 161 ch et le 2.0 l Duratorq TDCi diesel réputé de 130 ch**
- **Changements de vitesses automatiques coulés, mode manuel et mode Sport**
- **Calibrée par Ford pour procurer les meilleures sensations en toutes circonstances et compléter la qualité de marche dynamique renommée de Ford**
- **Lancement sur tous les marchés européens à l'automne prochain**

Ford Europe lance une nouvelle boîte automatique évoluée à six rapports, en combinaison avec la nouvelle version 2,3 l de 161 ch de son moteur Duratec HE à essence réputé pour équiper les grandes familiales de sa gamme.

La boîte automatique Durashift 6-tronic a été développée pour les modèles Mondeo, S-MAX et Galaxy dans le but de faire bénéficier au conducteur de passages de vitesses confortables et commodes, tout en autorisant un pilotage engagé. Légère, compacte, avec commande électronique entièrement automatique, la boîte Durashift 6-tronic offre au conducteur plusieurs modes de pilotage dont Sport et Manuel. La transmission exploite un système de commande à embrayage hydraulique de haute précision pour produire des changements de vitesses coulés et réactifs.

Elle peut être appariée avec le nouveau Duratec HE 2,3 l à essence de 161 ch ou avec le Duratorq TDCi 2,0 l diesel de 130 ch. Le nouveau moteur Duratec HE 2,3 l est

uniquement proposé avec cette nouvelle boîte automatique, tandis que le Duratorq TDCi 2,0 l est également disponible en tandem avec la boîte manuelle Durashift 6 rapports.

La transmission souple Durashift 6-Tronic

« La nouvelle boîte Durashift 6-tronic a été spécialement développée pour nos grandes familiales, afin de compléter la riche panoplie technologique et fonctionnelle déjà disponible sur ces modèles, » explique Steve Adams, directeur de ligne des voitures grand gabarit et de luxe chez Ford Europe. « Les utilisateurs de Mondeo, S-MAX et Galaxy peuvent désormais combiner d’attrayantes technologies d’assistance à la conduite, telles que le régulateur de vitesse adaptatif ACC, avec une conduite plus relaxe. La nouvelle transmission offre une grande qualité dans l’automatisme des engagements, de pair avec la liberté et la réactivité des modes Manuel ou Sport pour pimenter le plaisir de conduire. »

La clé de la souplesse de la nouvelle boîte Durashift 6-tronic réside dans la liberté de choix qu’elle offre au conducteur dans les modes d’engagement. La coulisse « PRND » conventionnelle est complétée par un mode Sport automatique. Le mode Manuel autorise un pilotage engagé en donnant au conducteur les pleins pouvoirs sur les six vitesses de la marche avant. Les modes Sport et Manuel raccourcissent les temps de réaction aux sollicitations infimes de la pédale d’accélérateur, pour offrir un style de conduite plus sportif et plus dynamique.

Les manipulations s’opèrent à l’aide d’un sélecteur conventionnel ergonomiquement placé au niveau des consoles centrales continues des positions de conduite des modèles respectifs de la gamme des grandes familiales Ford.

Sur la position S, le client bénéficie du mode Sport entièrement automatique qui passe les vitesses et rétrograde à différents points d'engagement. Les informations relatives aux modes et aux rapports sélectionnés sont affichées sur le visuel central du combiné des instruments Convers+.

« La coulisse additionnelle ouvre un large champ de possibilités pour le conducteur en lui offrant le meilleur de deux mondes : une boîte automatique réactive ou une boîte manuelle sans embrayage laissant entièrement l'initiative au conducteur, » développe Adams.

Le développement du logiciel par le module de commande de transmission (TCM) a été un facteur essentiel dans le succès de l'intégration de cette boîte dans la gamme des grandes familiales Ford Europe.

Le TCM est interconnecté avec le module de gestion moteur (ECM) et contrôle les montées et descentes dans la grille des rapports, la fonction de point mort, les engagements en marche avant et arrière, et exécute une procédure d'autodiagnostic en surveillant le statut de communication de chaque capteur, de l'ensemble des composants électroniques et de l'ECM.

Le matériel de la boîte de vitesses a été conçu et fabriqué pour Ford par Aisin AW, une entreprise bénéficiant d'une réputation mondiale de longue date dans l'art de produire des boîtes fiables et novatrices dans le domaine de la transmission automatique. Les ingénieurs Ford ont travaillé en étroite collaboration avec Aisin AW pour mettre au point le logiciel TCM, afin de compléter et d'améliorer les qualités

Le TCM inclut des procédures d'apprentissage adaptatif sophistiquées. Après la période d'apprentissage prescrite, la transmission produira des passages de vitesses coulés en toutes conditions, indifféremment du revêtement ou du comportement du conducteur. La transmission s'adapte pour fonctionner dans sa fenêtre opérationnelle optimale, de manière à produire un maximum de douceur dans les changements de rapports quel que soit le mode choisi.

Le mode Drive (D) a fait l'objet d'essais poussés sur des pentes jusqu'à 35 pour cent en situation de démarrage et selon divers scénarios, tels que le remorquage, les virages serrés, la vitesse de croisière et la marche en altitude jusqu'à 4000 mètres.

Le mode D offre une série de fonctionnalités, telles que la possibilité de démarrer en troisième. Idéale sur les terrains glissants, par exemple sur feuilles mouillées, boue et neige, cette fonction tire le meilleur parti du couple moteur en fonction de la pente, de la charge du véhicule et du moteur pour aider efficacement le conducteur.

Il est également possible de démarrer et de s'arrêter en deuxième vitesse. Cette fonctionnalité est particulièrement utile en conditions de circulation en accordéon et réduit de façon spectaculaire la fréquence des changements de vitesses entre le premier et le deuxième rapport.

La fonction de rétrogradation forcée permet de placer des accélérations vives et d'opérer des dépassements rapides. Elle force la rétrogradation dans le rapport le plus bas et maintient plus longtemps la vitesse pour produire l'accélération voulue. Les moteurs essence ou diesel peuvent ainsi monter en régime jusqu'à 6500 et 4500 t/min respectivement, avant l'engagement du rapport supérieur.

La boîte Durashift 6-tronic a été conçue pour ne nécessiter aucun entretien, ni même aucune vidange durant tout son cycle de vie.

Des mesures spéciales ont été prises de manière à obtenir un niveau minimum de bruit, vibrations et stridences (NVH) avec la boîte. Elles ont consisté entre autres à appliquer un traitement spécial à tous les éléments identifiés comme « voies potentielles de transmission de bruit », tels que le câble de commande de changement de vitesses. La fonction de « commande de point mort », qui ouvre partiellement l’embrayage lorsque le véhicule est immobile et les freins engagés, fait également partie de ces mesures. Elle simule électroniquement la pratique courante chez les conducteurs de véhicules à boîte manuelle qui consiste à débrayer et donc à découpler le moteur de la transmission.

Les boîtes automatiques – appariées à un moteur diesel en mode D – sont sujettes à transmettre des vibrations qui pénètrent dans l’habitacle. Des essais internes ont montré que l’action conjuguée de ces mesures avait entraîné une baisse de 2 à 3 pour cent de la consommation par rapport à une configuration sans fonctionnalité de commande de point mort. Ces mesures ont pour objectif de garantir que les groupes motopropulseurs incorporant la boîte Durashift 6-tronic se situent aux tous premiers niveaux de qualité à l’instar de ceux montés dans la nouvelle Ford Mondeo, le S-MAX et le Galaxy.

Les ingénieurs Ford ont également adopté une approche unique consistant à utiliser un embrayage de verrouillage à convertisseur de couple dans chaque rapport de marche avant, s’écarter ainsi de la méthode conventionnelle qui ne l’utilise que pour les troisième, quatrième, cinquième et sixième rapports. Le verrouillage du premier rapport est activé par le mode « chaud » du liquide de transmission. Lorsque le liquide de transmission atteint une température prédéfinie, cette disposition prévient la surchauffe de la boîte en conditions difficiles, telles que le remorquage en côte.

Par leurs travaux, les ingénieurs Ford ont découvert qu'une activation précoce du verrouillage - du point de vue du passage des vitesses – augmentait l'effet bénéfique sur la consommation dans la mesure où un embrayage de verrouillage ouvert entraînait une baisse de rendement et donc une consommation plus importante.

Une fonction appelée « contrôle de glissement » module l'embrayage de verrouillage en augmentant le degré de contrôle du convertisseur de couple.

« La fonction de contrôle de glissement nous permet d'ouvrir le convertisseur de couple par petits incréments au bénéfice de la réduction des bruits, vibrations et stridences et de la souplesse de marche sans pénalités sur le plan de la consommation, » précise Graham Hoare, directeur de l'ingénierie des groupes motopropulseurs chez Ford Europe. « Elle donne également une bonne qualité constante dans les changements de vitesses durant tout le cycle de vie du véhicule. »

Chaque aspect de la transmission a été étudié pour s'accorder avec la philosophie de marque poursuivie par Ford pour les modèles destinés à accueillir la boîte Durashift 6-tronic. Dans les cas où les boîtes automatiques s'ajoutent à une ligne de modèles proposant déjà une version manuelle, on opère généralement une simple transposition des actions matérielles et logicielles, telles que le mappage des pédales, de la boîte manuelle à la boîte automatique. La Durashift 6-tronic, en revanche, a fait l'objet d'un mappage unique pour les versions manuelle et automatique des modèles diesels et propre à chacun.

« L'introduction de la boîte Durashift 6-tronic dans notre gamme de grandes familiales contribue à rehausser la qualité supérieure de ces modèles. Les passionnés de l'automobile seront impressionnés par les progrès accomplis sur le plan de la fonctionnalité et les nouveaux convertis à la transmission automatique – ceux qui

l'adoptent pour la première fois comme ceux qui y reviennent après un certaine période de temps – verront leurs vœux exaucés au-delà de leurs attentes en termes de souplesse, de polyvalence et du velouté de fonctionnement rendant presque imperceptibles les changements de vitesse et les passages entre les modes proposés par la Durashift 6-tronic », ajoute Hoare.

Présentation du nouveau moteur à essence de 2,3 l

Fabriqué à l'usine de moteurs Ford de Valence, le nouveau moteur à essence Duratec HE 2,3 l de 161 ch a été spécialement conçu pour les modèles grand gabarit Ford dotés de la boîte Durashift 6-tronic.

Ce moteur tout en aluminium est dérivé du Duratec HE 2,0 l déjà disponible sur un grand nombre de modèles Ford. Ce nouveau bloc de 2,3 présente la particularité d'être doté de deux arbres d'équilibrage, montés sous le vilebrequin dans une cassette, chargés d'éliminer les forces secondaires. Les autres nouveautés de ce moteur sont une distribution à calage variable côté admission (i-VCT) et une valve à turbulence pour améliorer la combustion.

« Le moteur essence de 2.3 convient idéalement pour les modèles grand gabarit de la gamme Ford et a été spécialement conçu pour faire équipe avec la nouvelle boîte Durashift 6-tronic », commente Hoare. « C'est la première fois que nous intégrons des arbres d'équilibrage dans une architecture de moteur à essence de Ford Europe, et ils confèrent à ce moteur un fonctionnement très raffiné. Positionné en haut de notre gamme essence, il se distingue par son très faible niveau de bruits, vibrations et stridences, une excellente puissance de pointe, un couple massif et par une remarquable souplesse de marche. »

Caractéristiques techniques

Table des boîtes de vitesses

	2.0L Duratorq TDCi	2.3L Duratec HE
Performances (ch)	130	161
Type de transmission	AWF21	AWF21
1 ^{re}	4,148	4,148
2 ^e	2,370	2,370
3 ^e	1,556	1,556
4 ^e	1,155	1,155
5 ^e	0,859	0,859
6 ^e	0,686	0,686
Marche arrière	3,394	3,394
Couple conique	3,329	3,75

Puissance, consommation de carburant, performances et émissions

	2.0L Duratorq TDCi			
Performances (ch)	130			
Puissance maxi (kW/t min⁻¹)	96/4000			
Couple maxi (Nm/t min⁻¹)	320/1750-2500			
Version	Mondeo 4/5 portes	Mondeo break	S-MAX	Galaxy
Conformité aux normes européennes d'émissions	Diesel Euro IV + FAP	Diesel Euro IV + FAP	Euro IV	Euro IV
Émissions de CO ₂ (g/km)**	189	189	193	196
Valeurs d'émissions Cycle ECE (g/km)	HC+NO _x = 0,222 CO = 0,26 NO _x = 0,22 Particules = 0	HC+NO _x = 0,222 CO = 0,26 NO _x = 0,22 Particules = 0	HC+NO _x = 0,308 CO = 0,28 NO _x = 0,3 Particules = 0,001	HC+NO _x = 0,308 CO = 0,28 NO _x = 0,3 Particules = 0,001
Consommation cycle urbain l / 100 km **	9,8	9,8	9,9	10,0
Consommation, cycle extra-urbain l / 100 km **	5,6	5,6	5,8	5,9
Consommation, cycle combiné l / 100 km **	7,1	7,1	7,3	7,4
Vitesse de pointe km/h *	200	195	188	186
Accélération de 0 à 100 km/h, secondes *	10,9	11,1	11,9	12,3
* Chiffres d'essais Ford				
** Tous les chiffres d'émissions de CO ₂ sont exprimés en g/km et ont été mesurés lors d'essais officiellement homologués en conformité avec la directive 93/116/EC				
Remarque : Les valeurs indiquées reflètent les caractéristiques préliminaires du véhicule réputées exactes au moment de la mise sous presse. Dans le cadre de sa politique d'amélioration continue de ses produits, Ford se réserve le droit de modifier ces informations à tout moment sans préavis.				

Puissance, consommation de carburant, performances et émissions

	2.3L Duratec HE			
Performances (ch)	161			
Puissance maxi (kW/t min⁻¹)	118/6500			
Couple maxi (Nm/t min⁻¹)	208/4200			
Version	Mondeo 4/5 portes	Mondeo break	S-MAX	Galaxy
Conformité aux normes européennes d'émissions	Diesel Euro IV	Diesel Euro IV	Euro IV	Euro IV
Émissions de CO2 (g/km)**	223	223	232	235
Valeurs d'émissions Cycle ECE (g/km)	HC = 0,057 CO = 0,476 NOx = 0,06 Particules = N/D	HC = 0,057 CO = 0,476 NOx = 0,06 Particules = N/D	HC = 0,057 CO = 0,476 NOx = 0,06 Particules = N/D	HC = 0,057 CO = 0,476 NOx = 0,06 Particules = N/D
Consommation cycle urbain l / 100 km **	13,8	13,8	13,7	13,8
Consommation, cycle extra-urbain l / 100 km **	6,7	6,7	7,4	7,5
Consommation, cycle combiné l / 100 km **	9,3	9,3	9,7	9,8
Vitesse de pointe km/h *	207	202	194	191
Accélération de 0 à 100 km/h, secondes *	10,5	10,8	11,2	11,6
* Chiffres d'essais Ford				
** Tous les chiffres d'émissions de CO2 sont exprimés en g/km et ont été mesurés lors d'essais officiellement homologués en conformité avec la directive 93/116/EC				
Remarque : Les valeurs indiquées reflètent les caractéristiques préliminaires du véhicule réputées exactes au moment de la mise sous presse. Dans le cadre de sa politique d'amélioration continue de ses produits, Ford se réserve le droit de modifier ces informations à tout moment sans préavis.				

TRAITEMENT « FORD INDIVIDUAL » POUR LA NOUVELLE FORD MONDEO ET LE GALAXY

- **Extension paneuropéenne du programme « Ford Individual » de personnalisation des véhicules grand gabarit**
- **Le concept « Ford Individual » présenté sur la nouvelle Mondeo et le Galaxy au Salon de l'Automobile de Francfort**
- **Ajout du coloris d'habillage orange à la gamme de série déjà disponible « S-MAX Individual »**

Les idées attrayantes du concept « Ford Individual » seront présentées sur la nouvelle Mondeo et le Galaxy au Salon de l'Automobile de Francfort 2007.

Ford a également annoncé une extension du programme de personnalisation « Ford Individual » par des options de décoration supplémentaires pour les clients désireux de personnaliser leur Ford S-MAX.

Une gamme étendue de fonctionnalités et d'équipements conçus leur sera proposée pour raffiner et personnaliser l'aspect extérieur et l'aménagement intérieur de leur nouvelle voiture.

« Lorsque nous avons lancé le programme pilote pour la S-MAX en Allemagne et en Suisse, nous avons immédiatement enregistré des résultats positifs, » affirme Vice-président du département Service clientèle chez Ford Europe.

« Le vif intérêt suscité par le programme « Ford Individual » pour le Ford S-MAX, a incité le groupe à étendre son programme et à le déployer sur tout le marché européen d'ici fin 2007, » ajoute-t-il.

Nouveaux concepts Ford Mondeo et Galaxy

Au Salon de Francfort, l'équipe de design en charge de la personnalisation des véhicules dévoilera pour la première fois ses idées dans le cadre du concept Individual appliqué à la nouvelle Ford Mondeo et au Galaxy.

« Le « design cinétique » du Galaxy dernière génération et encore plus celui de la nouvelle Mondeo se prête à merveille à l'extension du programme « Ford Individual ». Ces deux concepts montrent dans quelle voie nous nous sommes engagés, » commente Mattes. « Nous sommes convaincus que ces idées susciteront le même enthousiasme chez le client que le S-MAX. »

Les modèles retenus pour se voir appliquer le traitement « Individual » ont été choisis pour faire la démonstration de la flexibilité et des ressources du programme Ford Individual pour faire ressortir les différences de style voulues entre les versions Ghia et Titanium. Les traitements appliqués reflètent les qualités de luxe et d'élégance des séries Ghia et l'aspect sport et techno des séries Titanium. Les éléments Ford Individual employés pour les versions de ces deux séries répondent cependant aux mêmes critères de qualité en termes de matériau et de souci du détail.

Les lignes et le style classiques d'un luxueux Galaxy Ghia en teinte Sea Grey ont été choisis comme arrière-fond pour le nouvel intérieur cuir en coloris beige, la console centrale repensée émaillée de surfaces en finition piano noire, d'appliques en bois véritable sur les contre-portes et le tableau de bord, les pédales en alliage et les tapis de sol. Une monte de jantes en alliage de 17 pouces unique « Ford Individual » vient compléter l'ensemble.

La Mondeo Titanium « moderne techno » en finition Thunder métallisée s'est vue appliquer le traitement « Ford Individual » sous la forme d'un intérieur cuir noir et brun clair qui se décline également sur le tableau de bord. L'intérieur intégral englobe un ciel de pavillon en Alcantara, ainsi que des tapis de sol et des pédales en alliage. La finition laquée noire piano fait ressortir les motifs décoratifs de la console centrale et des portières. Bien campée sur des jantes de 20 pouces signées MS Design, la carrosserie est parfaitement rehaussée par le pack Ford Individual.

Le kit carrosserie Ford Individual comprend des jupes latérales, ainsi qu'une jupe avant et une jupe arrière tombante, de même couleur que la carrosserie. Un kit antibrouillard unique, un diffuseur arrière intégré et un encadrement de la grille inférieure de calandre sont disponibles en finition argent ou anthracite pour produire un contraste esthétique avec les teintes de carrosserie de la nouvelle Mondeo.

« Les idées de personnalisation de l'intérieur comme de l'extérieur ont été soigneusement pensées pour produire une différenciation visuelle nette avec le haut niveau de qualité du design des véhicules de série, » expose John McLeod, designer en chef responsable de la personnalisation des véhicules chez Ford Europe.

« À titre d'exercice pour notre équipe de personnalisation des véhicules Ford, les concepts Ford Mondeo et Galaxy Individual présentent quelques-unes des nouvelles idées susceptibles de venir enrichir le programme Ford Individual en production depuis le début de l'année. Ces deux nouveaux modèles annoncent notre intention d'étendre la série Ford Individual au-delà du S-MAX, pour proposer des niveaux exceptionnels de design, de pair avec des matériaux de haute qualité pour rehausser d'autres véhicules de notre gamme. »

De plus amples détails concernant les programmes Ford Individual pour d'autres modèles Ford seront publiés prochainement.

S-MAX – la déclinaison Ford Individual d'origine

Le dynamique Ford S-MAX a été le premier modèle de série à bénéficier, début 2007, du programme Ford Individual.

Le pack extérieur « Individual » dédié au S-MAX comprend des extensions latérales de bas de caisse massives, un déflecteur avant profond et un béquet arrière, le tout en ton carrosserie pour intensifier la présence dynamique et puissante du véhicule. Le diffuseur arrière intégré, le cadre de la grille trapézoïdale inférieure de calandre et les prises d'air en exécution contrastée argent ou anthracite font ressortir le tempérament dynamique du véhicule. Un choix unique de jantes « Individual » de 17 ou 18 pouces est également disponible.

Le pack Intérieur du Ford S-MAX a été spécialement conçu pour les versions Titanium et comprend des options d'habillages des sièges tout cuir en six combinaisons de coloris. La couleur dominante Ebony des sièges est rehaussée par des passepoils argent, bleus et rouges. S'y ajoutent désormais des passepoils orange. La couleur dominante alternative Rouge Bordeaux est rehaussée de son côté par des teintes bleues et gris clair.

Des coutures et des passepoils en tons contrastés agrémentent également le dossier et les assises à rembourrages latéraux évasés des sièges Sport des places avant, ainsi que des détails graphiques piqués. Les appuie-têtes de tous les sièges sont garnis des mêmes coutures et passepoils, avec le logo « Individual » gaufré sur la surface supérieure des sièges des premier et second rangs.

Le pack intérieur comprend également le réglage électrique huit voies et le support lombaire à réglage manuel des sièges côté conducteur et côté passager. Le siège du conducteur bénéficie en outre d'une fonction de mémoire commode permettant d'enregistrer jusqu'à quatre positions préférentielles pour différents conducteurs. Cette fonction inclut également une mémoire de position des rétroviseurs extérieurs.

L'habillage cuir des sièges fait écho à l'habillage cuir tactile de la console centrale et des panneaux des contre-portes avec passepoils et coutures en tons contrastés. Le soufflet du levier de changement de vitesses Ford Individual pour les versions à boîte manuelle présente une finition en cuir noir avec coutures en tons assortis.

Un jeu complet de tapis de sol et de plaques de bas de porte est disponible pour protéger l'intérieur. Les marques distinctives « Ford Individual » se présentent sous la forme de bords coloré et d'un passepoil réfléchissant sur les tapis de sol – en tons assortis aux passepoils des sièges – et du logo « Individual » gravé sur les plaques de seuil en aluminium des portes avant. Les pédales sport en alliage à structure antidérapante et un repose-pieds ajoutent une note de raffinement à l'environnement du conducteur.

« L'exécution de tous les éléments de la série « Ford Individual » répond aux critères élevés de qualité habituels de Ford. Seuls des matériaux de premier choix ont été mis en œuvre et chaque détail a fait l'objet d'une attention minutieuse, » affirme Ruediger Gerlach, responsable de la personnalisation des véhicules chez Ford Europe.

« Que le client ait opté pour le traitement Ford Individual total, à l'intérieur et à l'extérieur ou pour un ou deux packs, il sera ravi par la qualité des matériaux et la finition des produits sélectionnés, » ajoute Gerlach.

LA NOUVELLE FOCUS RS WRC RENFORCE LES POSITIONS DE FORD DANS LA COURSE AU TITRE.

- **Ford fait monter les enjeux dans la course au titre en lançant sa nouvelle Focus RS WRC**
- **Le champion du monde en titre souscrit à un nouveau partenariat WRC**

L'équipe BP-Ford, détentrice du titre de champion du monde de rallye FIA, fait monter les enjeux dans la course au titre 2007 des constructeurs et des pilotes en lançant une nouvelle Focus RS WRC à la deuxième moitié de la saison. Présentant une série d'améliorations dans plusieurs domaines clés, la Focus RS WRC 07 sera pilotée par Marcus Grönholm et Timo Rautiainen épaulés par leurs équipiers Mikko Hirvonen et Jarmo Lehtinen dans toutes les épreuves restantes du championnat 2007.

La nouvelle voiture est une évolution de la version 2006 très performante, avec des améliorations portant essentiellement sur le moteur, la carrosserie et le poids. Les travaux ont été conduits par Christian Loriaux, le directeur technique innovant opérant chez M-Sport – la société britannique chargée des opérations quotidiennes du team en partenariat avec Ford.

La voiture a fait des débuts parfaits au Rallye de Finlande, marquant le début de la seconde moitié de la saison. Les Finlandais Grönholm et Hirvonen ont ravi des centaines de milliers de fans en signant un doublé, Grönholm devenant le premier pilote de l'histoire automobile à remporter à sept reprises une manche du WRC.

« La voiture 2006 a remporté 12 des 25 manches auxquelles elle a pris part, un taux de réussite remarquable que nous espérons rééditer avec la nouvelle durant la deuxième partie de la saison, » affirme Jost Capito, directeur du TeamRS Ford.

« Nous avons la conviction que la Focus RS WRC 07 nous fera progresser dans plusieurs domaines clés. Les règlements nous interdisent de faire de grands bonds en avant avec une voiture présentant un tel degré d'aboutissement technologique. Cependant toute amélioration de performance est bonne à prendre et je suis persuadé que Christian et son équipe ont introduit des améliorations qui renforceront nos positions, » ajoute-t-il.

« Il s'agit d'une évolution de la voiture qui nous a valu de remporter le titre des constructeurs 2006 et qui a mis BP-Ford en très bonne position dans le championnat 2007. Le gros des efforts a porté sur le poids ; les modifications introduites ont ainsi permis de gagner presque 20 kg. Nous pourrions de la sorte positionner du lest dans des zones stratégiques pour obtenir une distribution des masses propre à optimiser le comportement et l'équilibre de la voiture, » explique Capito.

L'Office du Tourisme d'Abou Dabi apporte son soutien au programme WRC Ford

L'équipe BP-Ford de championnat du monde de rallye a consolidé ses positions dans la course au titre en nouant un nouveau partenariat avec l'Office du Tourisme d'Abou Dabi (ADTA). La livrée des voitures Focus RS WRC 07 a désormais été modifiée pour arborer les couleurs d'Abou Dabi.

Dans le cadre de cet accord, le pilote ressortissant d'Abou Dhabi Khalid AlQassimi et le copilote Nicky Beech, leaders du championnat du Moyen-Orient FIA prendront le volant d'une Focus RS alignée par BP Ford lors de quatre manches du WRC de la

deuxième moitié de saison. L'équipe sera rebaptisée BP-Ford Abu Dhabi World Rally Team à partir du début de l'année 2008.

Ce partenariat a été accueilli très favorablement par John Fleming, président-directeur général de Ford Europe, qui a déclaré : « C'est avec grand plaisir que Ford accueille ADTA dans le WRC et plus particulièrement au sein du BP-Ford World Rally Team couronné de succès. Abou Dabi connaît une croissance rapide sur le marché des affaires et du tourisme et je me réjouis de voir Ford désormais prendre sa part dans ce développement. Cet accord représente également une impulsion majeure pour le sport. Abou Dabi ambitionne de devenir le berceau du sport automobile au Moyen-Orient, une évolution dont le WRC sera largement bénéficiaire.

#

Pour du matériel photographique, rendez-vous sur les sites média de Ford:
www.media.ford.com et www.fordpresse.be

Pour plus d'information veuillez contacter:

Jo Declercq – Manager Public & Governmental Affairs
Tel: +32 2 482 21 03
Fax: +32 2 482 21 07
jdecler2@ford.com