



Ford Fiesta 2012

1. En général – design & intérieur	p. 2
2. Eco - Cinq moteurs sous la barre des 100 g/km de CO₂	p. 3
3. Ford MyKey	p. 5
4. Ford Emergency Assistance	p. 6
5. Active City Stop	p. 8
6. Données techniques	p. 10

La nouvelle Fiesta gagne en séduction et en qualité

- Sous un style extérieur plus audacieux, l'intérieur de la nouvelle Fiesta offre une qualité et des équipements dignes des catégories supérieures
- La nouvelle petite Ford se reconnaît à sa large calandre trapézoïdale, à son capot bombé, à ses projecteurs acérés avec éclairage diurne à LED et à ses teintes de carrosserie éclatantes
- L'habitacle reçoit un nouveau volant entièrement gainé de cuir, un écran couleur 5 pouces au sommet de la console centrale et bénéficie d'une ergonomie améliorée

Berchem-Sainte-Agathe, le 28 novembre 2012 – La nouvelle Ford Fiesta est conçue pour satisfaire une clientèle issue des segments supérieurs à la recherche d'une voiture de plus petit gabarit, sans renoncer aux équipements et au niveau de qualité auxquels ils sont habitués. Elle soigne donc particulièrement son style, plus audacieux et dynamique, mais aussi la qualité de son habitacle, avec des fonctionnalités et des équipements innovants. Sur route, la Fiesta se distingue par son confort mais conserve le dynamisme qui a fait la renommée de ses devancières.

La nouvelle petite Ford se reconnaît à sa large calandre trapézoïdale, encadrée de projecteurs au dessin acéré et avec un éclairage diurne à LED. Elle arbore aussi un nouveau capot bombé et propose une palette de coloris extérieurs enrichie et plus éclatante, comprenant notamment les nouvelles teintes Copper Pulse, Hot Mustart et Candy Bleu.

A l'intérieur, les poignées de porte, les commandes de lève-vitres et de sièges chauffants ont été repositionnées pour améliorer l'ergonomie. La sensation de toucher de certains matériaux a fait l'objet d'une attention particulière, comme le volant désormais entièrement gainé de cuir. La Fiesta reçoit aussi un écran couleur de 5 pouces au sommet de la console centrale. Il affiche notamment les informations du système de navigation GPS, proposé pour la première fois sur ce modèle (disponible en 2013).

La partie supérieure de la planche de bord est couverte d'un nouveau garnissage en finition brillante. Il s'étend jusqu'au bas de la console centrale et fait écho aux habillages des contre-portes. Associé à des cerclages chromés, l'éclairage Ice Blue caractéristique de Ford contribue à faire ressortir les cadrans, les afficheurs et les différents boutons de commande de l'habitacle.

Les sièges se parent de nouveaux motifs et textures, avec un large choix de garnissages (cuir, cuir partiel, tissus confort ou sport) et des surpiqûres qui contribuent à l'atmosphère haut de gamme de l'habitacle. Ils sont également plus confortables grâce à des coussins de maintien latéral redessinés.

La nouvelle Fiesta gagne aussi en fonctionnalités en offrant des solutions de rangement inédites et astucieuses. Son nouvel accoudoir central renferme un coffret supplémentaire et les bacs de contreportes sont plus volumineux et plus pratiques. Dans le coffre, le plancher cache un espace de rangement supplémentaire et peut se régler à différents niveaux pour faciliter le chargement et le déchargement des objets lourds.

La nouvelle Fiesta propose cinq moteurs sous la barre des 100 g/km de CO₂

- En proposant cinq motorisations (BeLux) avec des émissions de CO₂ inférieures à 100 g/km, la nouvelle Fiesta s'impose comme le modèle le plus sobre de sa catégorie
- La gamme de moteurs inclut le fameux 1,0 litre EcoBoost, élu « Moteur de l'Année 2012 » et le 1.6 TDCi EConetic Technology
- La nouvelle Fiesta propose pour la première fois le système Auto-Start-Stop, la recharge de la batterie par énergie cinétique et le système EcoMode

Grâce à ses innovations techniques et à son aérodynamique améliorée, la nouvelle Ford Fiesta propose sur le marché BeLux pas moins de cinq motorisations* avec des émissions de CO₂ inférieures à 100 g/km, plus qu'aucune de ses rivales, ce qui en fait le modèle le plus sobre de sa catégorie**.

« La consommation et les émissions de CO₂ constituent les principales préoccupations des clients, en Europe comme ailleurs dans le monde, que ce soit par souci de préservation de l'environnement ou pour des questions de budget, » affirme Wolfgang Schneider, vice-président de Ford Europe en charge des questions légales, gouvernementales et environnementales. « Cette nouvelle version de la Fiesta répond clairement à une demande pour des modèles de plus en plus sobres en carburant. »

Parmi ces cinq motorisations, figure bien entendu le 3-cylindres essence 1,0 litre EcoBoost, élu « Moteur de l'Année 2012 ». Aussi performant qu'un bloc 1,6 litre, avec la consommation d'un moteur de cylindrée inférieure, il est disponible en version 100 ou 125 ch et se contente de 4,3 l/100 km, soit des émissions de CO₂ de 99 g/km. La Fiesta EConetic Technology, équipée du diesel 1,6 litre Duratorq TDCi, bénéficie d'un étagement de la transmission revu pour atteindre 3,3 l/100 km et 87 g/km de CO₂ seulement.

Les autres moteurs sous la barre des 100 g/km de CO₂ sont les suivants :

- Le nouveau diesel 1,5 litre Duratorq TDCi de 75 ch ne consomme que 3,7 l/100km
- Le diesel 1,6 litre Duratorq TDCi de 95 ch ne consomme que 3,6 l/100 km

Les améliorations aérodynamiques se traduisent par un Cx de 0,328, contre 0,34 auparavant, ce qui contribue à réduire les émissions de CO₂.

Disponible sur un plus grand nombre de versions, le système Auto-Start-Stop coupe automatiquement le moteur à l'arrêt et le redémarre dès que le conducteur actionne l'embrayage. Quant à la recharge de la batterie par énergie cinétique, elle diminue les contraintes sur le moteur en n'accouplant l'alternateur que lors de phases de ralentissement ou à vitesse stabilisée.

En plus de ces dispositifs, la Fiesta EONetic Technology bénéficie de détails de carrosserie et de soubassements qui optimisent encore son aérodynamique, d'un étagement revu de ses rapports de vitesse et de pneus à faible résistance au roulement.

L'EcoMode fait partie des technologies EONetic de réduction de la consommation et des émissions de CO₂. Ce dispositif qui incite à une conduite plus économique et plus respectueuse de l'environnement affiche des pétales de fleurs sur l'ordinateur de bord selon trois critères : les changements de rapport, la vitesse et l'anticipation. En pratique, l'éco-conduite peut abaisser de plus de 10 % la consommation, donc le budget carburant.

« En plus des progrès de Ford sur les motorisations et les technologies de réduction de la consommation, l'EcoMode aidera les conducteurs de la nouvelle Fiesta à réduire les émissions de CO₂ et leur budget carburant, » conclut Glen Goold, ingénieur en chef du programme de la nouvelle Fiesta pour Ford Europe.

La nouvelle Ford Fiesta inaugure MyKey pour l'Europe

- La nouvelle Ford Fiesta est le premier modèle en Europe à recevoir un système capable d'adapter ses réglages à de jeunes conducteurs
- Le système MyKey permet de limiter la vitesse maximale et le volume de la radio. Il peut aussi empêcher la désactivation des aides à la conduite et des équipements de sécurité
- Pour les parents de jeunes conducteurs, la vitesse est l'un des principaux sujets d'inquiétude. Grâce à MyKey, ils sont plus enclins à prêter leur voiture à leurs enfants**

La nouvelle Ford Fiesta est le premier modèle en Europe à intégrer un système permettant de personnaliser différents paramètres de la voiture afin d'améliorer la sécurité.

Baptisé MyKey et dédié plus particulièrement aux jeunes conducteurs, ce système est proposé en exclusivité par Ford et arrive pour la première fois en Europe avec la nouvelle Fiesta. Il consiste à programmer une clé qui adapte les performances et la configuration de la Fiesta : limitation de la vitesse maximum et du volume de l'autoradio, coupure de l'autoradio si les ceintures de sécurité ne sont pas bouclées (en plus de l'alerte sonore habituelle), activation imposée des aides à la conduite comme le contrôle électronique de stabilité et l'Active City Stop. Il peut aussi déclencher des alarmes sonores correspondant à des seuils de vitesse prédéfinis (de 70 à 140 km/h) et anticiper l'alerte de niveau de carburant bas pour réduire le risque de panne.

« Tous les parents connaissent l'attrait des jeunes pour le danger, » déclare Peter Patzelt, responsable du système MyKey pour l'Europe. « MyKey permet aux propriétaires de Fiesta de fixer des limites pour les conducteurs peu expérimentés, et ainsi de leur donner plus d'autonomie en gardant l'esprit tranquille. »

Les statistiques européennes montrent que les conducteurs âgés de moins de 25 ans ont deux fois plus de risques d'être impliqués dans un accident mortel*. Par ailleurs, une étude menée par Ford auprès des parents de jeunes conducteurs de moins de 20 ans révèle que pour 46 % d'entre eux, la vitesse au volant reste le principal sujet d'inquiétude**. Et pour 53 % d'entre eux, la présence de MyKey les rend plus enclins à prêter leur voiture à leurs enfants.

Avec MyKey, sept airbags de série et la fonction d'appel d'urgence Emergency Assist associée au système SYNC, la nouvelle petite Ford met particulièrement l'accent sur la sécurité.

Lancé d'abord aux Etats-Unis en 2010 sur la Focus, le système MyKey est désormais proposé de série sur la plupart des modèles Ford vendus en Amérique du Nord. Après la nouvelle Fiesta, Ford prévoit d'étendre cette technologie à l'ensemble de la gamme européenne d'ici 2015.

« Les parents plébiscitent MyKey car ce système réduit les risques pour leurs enfants », explique Peter Patzelt. « Et même si de prime abord les jeunes conducteurs y adhèrent moins, ils changent d'avis en constatant que leurs parents leur prêtent plus facilement leur voiture. »

Emergency Assist de la nouvelle Fiesta sert d'interprète en cas d'urgence

- Une étude de Ford révèle que 75 % des européens qui voyagent en voiture à l'étranger ne maîtrisent pas la langue locale et ne pourraient pas appeler les secours en cas d'accident*
- Associée au système SYNC, la fonction d'appel d'urgence Emergency Assist est désormais disponible dans la Fiesta. Après un accident, elle est conçue pour envoyer automatiquement un message aux services d'urgence dans la langue adaptée.
- Ford travaille avec les différentes plates-formes européennes de réception des appels d'urgence et leur fournit le support technique nécessaire

Une étude commandée par Ford révèle que 75 % des européens qui ont voyagé en voiture à l'étranger ces cinq dernières années ne maîtrisaient pas la langue du pays et n'auraient donc pas été capables d'appeler les secours en cas d'accident*.

Associé au système SYNC, l'appel d'urgence Emergency Assist est désormais disponible en Europe sur la nouvelle Fiesta. Il est conçu pour appeler automatiquement les services de secours locaux dans l'une des 26 langues différentes parlées dans 40 pays européens, plus qu'aucun autre dispositif concurrent.

« L'appel d'urgence Emergency Assist se déclenche après un accident quand les occupants du véhicule pourraient être inconscients, blessés ou au moins choqués, » explique Christof Kellerwessel, ingénieur en chef responsable des systèmes électriques et électroniques de Ford Europe. « Dans ces circonstances, il serait déjà difficile pour eux d'appeler les secours dans leur langue natale, donc encore plus dans une langue étrangère. »

L'appel d'urgence Emergency Assist est l'une des fonctions du système SYNC de communications avec commandes vocales. Il exploite les données du module GPS embarqué et du réseau de téléphonie mobile pour localiser avec précision l'accident et sélectionner le langage approprié pour diffuser un message préenregistré.

Le système compose alors le 112, le numéro européen réservé aux appels d'urgence, en utilisant le téléphone d'un des occupants connecté en Bluetooth. Il est même capable de déterminer la langue correcte selon la position géographique dans les pays multilingues.

La procédure ne se déclenche qu'en cas d'activation d'un airbag ou de coupure de l'alimentation en carburant, synonymes de chocs importants. Avant d'émettre l'appel, l'ordinateur de bord affiche un message d'alerte et propose au conducteur de l'interrompre s'il estime qu'il n'est pas nécessaire. Après la diffusion du message préenregistré, la communication est passée via le dispositif mains-libres aux occupants du véhicules qui peuvent dialoguer directement avec l'opérateur. Elle est aussi maintenue sur le téléphone en quittant l'habitacle,

L'étude commandée par Ford porte sur plus de 3 000 personnes* dans toute l'Europe. Elle montre que 75 % des européens qui ont voyagé en voiture à l'étranger ces cinq dernières années, comme conducteur ou comme passager, ne maîtrisaient pas la langue du pays et n'auraient donc pas été capables d'appeler les secours en cas d'accident. Dans le détail, le chiffre atteint 84 % pour les allemands, 75 % pour les anglais et les russes, 73 % pour les italiens, 72 % pour les français et les espagnols.

« La sécurité supplémentaire qu'offre un tel système qui peut s'adresser à l'opérateur de service d'urgence dans sa propre langue est tout simplement inestimable, » conclut Christof Kellerwessel.

Avant même la mise en place du dispositif, Ford a travaillé avec les différentes plates-formes européennes de réception des appels d'urgence et continue à leur fournir le support technique nécessaire.

La nouvelle Ford Fiesta analyse 50 images par seconde pour pouvoir freiner automatiquement

- La nouvelle Ford Fiesta bénéficie du système de freinage automatique à basse vitesse Active City Stop
- Chaque seconde, un capteur lit et analyse 50 fois une image du trafic en amont et déclenche un freinage automatique aussitôt qu'il détecte un risque de collision imminente
- Le système Ford Active City Stop évite les collisions jusqu'à 15 km/h et en réduit les conséquences jusqu'à une vitesse de 30 km/h

Même les conducteurs les plus prudents peuvent avoir un instant d'inattention et ne sont pas à l'abri d'une collision dans le trafic avec un véhicule en amont qui ralentit ou s'arrête brutalement. Heureusement, le système Active City Stop de la nouvelle Ford Fiesta surveille la route en permanence : son capteur implanté dans le pare-brise lit et analyse la route 50 fois par seconde pour détecter les risques de collision.

Le système de freinage automatique Active City Stop utilise un capteur de type LIDAR (*Light Detection and Ranging*, ou télédétection par laser) qui scanne la route vers l'avant 50 fois par seconde, deux fois plus vite qu'une caméra de cinéma. Si le système détecte un risque de collision imminente, il déclenche un freinage automatique et peut ainsi éviter les accidents jusqu'à 15 km/h ou au moins en réduire les conséquences jusqu'à une vitesse de 30 km/h.

« La circulation urbaine est à l'origine de nombreux accidents à faible vitesse, souvent parce que le conducteur ne voit pas à temps que la voiture qui le précède a freiné, » explique Florian Schweter, ingénieur de développement de l'Active City Stop pour la nouvelle Fiesta. « Avec la densité du trafic, la circulation en accordéon et toutes les sources de distractions il est rassurant de pouvoir compter sur un ange gardien comme l'Active City Stop, qui ne quitte jamais les routes des yeux. »

Chaque année, rien qu'au Royaume-Uni, en France, en Allemagne, en Italie et en Espagne, plus de 500 000 personnes sont blessées dans des accidents de la circulation en ville. Parmi eux, près de 15 % sont victimes d'une collision par l'arrière, typiquement le genre d'accident que l'Active City Stop peut éviter ou dont il peut réduire la gravité.

L'Active City Stop surveille et mesure en permanence la distance avec le véhicule précédent. Il calcule le risque de percuter un obstacle arrêté ou au ralenti et précharge le circuit de freinage pour obtenir une décélération optimale. Si le conducteur ne réagit toujours pas, en pressant la pédale de frein ou en changeant de direction, le système déclenche les freins, réduit le couple du moteur et allume les feux de détresse. Bien entendu, tout ce processus se déroule en une fraction de seconde.

Lancé d'abord sur la Ford Focus en 2011 et déjà choisi par plus de 70 000 clients européens à ce jour, l'Active City Stop est également disponible sur les C-MAX, Grand C-MAX et B-MAX. Il a été récompensé par un Euro NCAP Advanced sur la Focus en 2011.

« L'Active City Stop offre un degré de sécurité supplémentaire aux conducteurs de Ford et aux autres usagers de la route, », déclare Florian Schweter. « Le déclenchement automatique des freins intervient en dernier recours et le système est conçu pour éviter toute intervention inappropriée. Même si nous espérons que nos clients n'en aurons jamais besoin, sa présence s'avère très rassurante en ville. »

FORD FIESTA SPECIFICATIONS

PERFORMANCE AND ECONOMY

Engine	Power (PS)	CO ₂ (g/km)	Fuel consumption l/100 km (mpg)			Performance		
			Urban	Extra Urban	Combined	Max speed kph (mph)	0-100 kph 0-62 mph (sec)	50-100 kph 31-62 mph (sec)**
1.0 Ti-VCT (5-sp manual)	65	105*	5.8 (48.7)*	3.8 (74.3)*	4.6 (61.4)*	155 (96)	16.8	18.4
1.0 Ti-VCT (5-sp manual)	80	105*	5.8 (48.7)*	3.8 (74.3)*	4.6 (61.4)*	165 (102)	14.9	17.9
1.0 EcoBoost (5-sp manual) s/s	100	99	5.3 (53.3)	3.7 (76.3)	4.3 (65.7)	180 (112)	11.2	14.7
1.0 EcoBoost 6-sp Powershift	100	114	6.6 (42.8)*	3.9 (72.4)*	4.9 (57.6)*	180 (112)	10.8	N/A
1.0 EcoBoost (5-sp manual) s/s	125	99	5.3 (53.3)	3.7 (76.3)	4.3 (65.7)	196 (122)	9.4	12.2
1.25 Duratec (5-sp manual)	60	120	6.8 (41.5)	4.2 (67.2)	5.2 (54.3)	152 (94)	16.9	17.9
1.25 Duratec (5-sp manual)	82	120	6.8 (41.5)	4.2 (67.2)	5.2 (54.3)	168 (104)	13.3	17.6
1.6 Ti-VCT (6-sp Powershift)	105	138	8.4 (33.6)	4.5 (62.8)	5.9 (47.9)	184 (114)	10.5	N/A
1.5 Duratorq TDCi (5-sp manual)	75	98	4.4 (64.2)	3.3 (85.6)	3.7 (76.3)	167 (104)	13.5	13.3
1.6 Duratorq TDCi (5-sp manual)	95	95	4.4 (64.2)	3.2 (88.3)	3.6 (78.5)	181 (112)	11.7	11.4
1.6 Duratorq TDCi EOnetic Technology (5-sp manual)	95	87	3.8 (74.3)	3.1 (91.1)	3.3 (85.6)	178 (111)	12.9	12.7

* Preliminary data

** In 4th gear

WEIGHTS AND DIMENSIONS

Weights

	Kerb weight (kg)[#] 3-dr/5-dr	Gross Vehicle Mass (kg) 3-dr/5-dr	Gross Train Mass (kg) 3-dr/5-dr	Max. Towable Mass (braked) (kg) 3-dr/5-dr	Max. Towable Mass (unbraked) (kg) 3-dr/5-dr
1.0 Ti-VCT (5-sp manual) 65 PS	1045/1055	1525/1530	2175/2180	650/650	520/525
1.0 Ti-VCT (5-sp manual) 80 PS	1045/1055	1525/1530	2175/2180	650/650	520/525
1.0 EcoBoost (5-sp manual) s/s 100 PS	1091/1101	1550/1555	2450/2455	900/900	545/550
1.0 EcoBoost 6-sp Powershift 100 PS	1112/1122	1570/1575	2470/2475	900/900	555/560
1.0 EcoBoost (5-sp manual) s/s 125 PS	1091/1101	1550/1555	2450/2455	900/900	545/550
1.25 Duratec (5-sp manual) 60 PS	1045/1055	1525/1530	2025/2030	500/500	500/500
1.25 Duratec (5-sp manual) 82 PS	1045/1055	1525/1530	2125/2130	600/600	520/525
1.6 Ti-VCT (6-sp Powershift) 105 PS	1089/1098	1560/1565	2210/2215	650/650	540/545
1.5 Duratorq TDCi (5-sp manual) 75 PS	1108/1118	1570/1575	2320/2325	750/750	/555
1.6 Duratorq TDCi (5-sp manual) 95 PS	1108/1117	1570/1575	2320/2325	750/750	550/555
1.6 Duratorq TDCi ECONetic Technology (5-sp manual) 95 PS	1108/1117	1560/1565	N/A	N/A	N/A

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

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

Dimensions

Dimensions (mm)	5-dr	3-dr
Exterior		
Overall length	3969	3969
Overall width with/without mirrors	1978/1722	1978/1709
Overall width with folded back mirrors	1764	1764
Overall height	1495	1495
Wheelbase	2489	2489
Interior		
Front headroom	991	991
Front max legroom (lowest rearmost seating posn)	1111	1111
Front shoulder room	1350	1350
Rear headroom	953	953
Rear legroom	823	823
Rear shoulder room	1297	1300
Luggage capacity (litres)[‡]		
5-seat mode, laden to package tray (with mini spare)	276	276
5-seat mode, laden to package tray (with tyre repair kit)	290	290
2-seat mode, laden to roof (with mini spare)	960	960
2-seat mode, laden to roof (with tyre repair kit)	974	974
Fuel tank capacity (litres)		
Petrol/Diesel	42/40.5	42/40.5

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

Aerodynamics

	Fiesta 3-dr	Fiesta 5-dr	Fiesta ECONetic Technology 3- and 5-dr
Drag coefficient	CD = 0.328	CD = 0.328	CD = 0.318

* Preliminary data

PETROL ENGINES

		1.0-litre Ti-VCT (65PS) manual	1.0-litre Ti-VCT (80PS) manual
Type		Inline three cylinder petrol, direct fuel injection and Ti-VCT, transverse	Inline three cylinder petrol, direct fuel injection and Ti-VCT, transverse
Displacement	cm ³	999	999
Bore	mm	71.9	71.9
Stroke	mm	82.0	82.0
Compression ratio		12.0:1	12.0:1
Max power	PS (kW)	65 (48)	80 (59)
	at rpm	6300	6300
Max torque	Nm	105	105
	at rpm	4100	4100
Valve gear		DOHC with 4 valves per cylinder, twin independent variable cam timing	DOHC with 4 valves per cylinder, twin independent variable cam timing
Cylinders		3 in line	3 in line
Cylinder head		Cast aluminium	Cast aluminium
Cylinder block		Cast iron	Cast iron
Camshaft drive		Low friction Belt-in-Oil with dynamic tensioner	Low friction Belt-in-Oil with dynamic tensioner
Crankshaft		Cast iron, 6 counterweights, 4 main bearings	Cast iron, 6 counterweights, 4 main bearings
Engine management		Bosch MED17	Bosch MED17
Fuel injection		Central Direct Fuel Injection	Central Direct Fuel Injection
Emission level		Euro Stage 5	Euro Stage 5
Turbocharger		N/A	N/A
Lubrication system		Electronically controlled variable displacement oil pump for improved fuel economy	Electronically controlled variable displacement oil pump for improved fuel economy
System capacity with filter	litres	4.1	4.1
Cooling system		Split cooling system with 2 thermostats	Split cooling system with 2 thermostats
System capacity incl heater	litres	5.5	5.5
Transmission		Durashift 5-speed (iB5) manual	Durashift 5-speed (iB5) manual
Gear ratios			
		5th 0.756 4th 0.951 3rd 1.281 2nd 1.926 1st 3.583 Reverse 3.615 Final Drive 4.56	5th 0.756 4th 0.951 3rd 1.281 2nd 1.926 1st 3.583 Reverse 3.615 Final Drive 4.56

		1.0-litre EcoBoost (100, 125PS) manual		1.0-litre EcoBoost (100PS) Powershift
Type		Inline three cylinder turbo petrol, direct fuel injection and Ti-VCT, transverse		Inline three cylinder turbo petrol, direct fuel injection and Ti-VCT, transverse
Displacement	cm ³	999		999
Bore	mm	71.9		71.9
Stroke	mm	82.0		82.0
Compression ratio		10.0:1		10.0:1
Max power	PS (kW)	100 (74)	125 (92)	100 (74)
	at rpm	6000	6000	6000
Max torque	Nm	170	170 (200 with transient overboost)	170
	at rpm	1400-4000	1400-4500	1400-4000
Valve gear		DOHC with 4 valves per cylinder, twin independent variable cam timing		DOHC with 4 valves per cylinder, twin independent variable cam timing
Cylinders		3 in line		3 in line
Cylinder head		Cast aluminium		Cast aluminium
Cylinder block		Cast iron		Cast iron
Camshaft drive		Low friction Belt-in-Oil with dynamic tensioner		Low friction Belt-in-Oil with dynamic tensioner
Crankshaft		Cast iron, 6 counterweights, 4 main bearings		Cast iron, 6 counterweights, 4 main bearings
Engine management		Bosch MED17 with CAN-Bus and individual cylinder knock control. Bosch Software		Bosch MED17 with CAN-Bus and individual cylinder knock control. FGEC Software
Fuel injection		High pressure direct fuel injection with 6 hole injectors		High pressure direct fuel injection with 6 hole injectors
Emission level		Euro Stage 5		Euro Stage 5
Turbocharger		Continental low inertia turbo		Continental low inertia turbo
Lubrication system		Electronically controlled variable displacement oil pump for improved fuel economy		Electronically controlled variable displacement oil pump for improved fuel economy
System capacity with filter	litres	4.1		4.1
Cooling system		Split cooling system with 2 thermostats		Split cooling system with 2 thermostats
System capacity incl heater	litres	5.5		5.5
Transmission		Durashift 5-speed (iB5) manual		Powershift 6-speed dual clutch (DPS6) auto
Gear ratios		5th 0.689 4th 0.878 3rd 1.206 2nd 1.926 1st 3.583 Reverse 3.615 Final Drive 3.61		N/A

		1.25-litre Duratec (60, 82PS) manual	
Type		Inline four cylinder naturally aspirated petrol, port fuel injection, transverse	
Displacement	cm ³	1241	
Bore	mm	71.9	
Stroke	mm	76.4	
Compression ratio		11.0:1	
Max power	PS (kW)	60 (44)	82 (60)
	at rpm	6000	5800
Max torque	Nm	109	114
	at rpm	3600	4200
Valve gear		DOHC with 4 valves per cylinder, twin independent variable cam timing	
Cylinders		4 in line	
Cylinder head		Cast aluminium	
Cylinder block		Cast aluminium	
Camshaft drive		Belt driven cams with primary drive tensioner	
Crankshaft		Cast iron, 4 counterweights, 5 main bearings	
Engine management		N/A	
Fuel injection		Low pressure port fuel injection	
Emission level		Euro Stage 5	
Turbocharger		N/A	
Lubrication system		Crankshaft nose driven G-rotor oil pump	
System capacity with filter	litres	4.4	
Cooling system		Block mounted centrifugal mechanical water pump and mechanical thermostat. Head mounted water outlet connector with ECT sensor.	
System capacity incl heater	litres	N/A	
Transmission		Durashift 5-speed (iB5) manual	
Gear ratios			
		5 th 0.756	
		4 th 0.951	
		3 rd 1.281	
		2 nd 1.926	
		1 st 3.583	
		Reverse 3.615	
		Final Drive 4.06	

		1.6-litre Duratec Ti-VCT (105PS) Powershift
Type		Inline four cylinder petrol with Ti-VCT, transverse
Displacement	cm ³	1597
Bore	mm	79.0
Stroke	mm	81.4
Compression ratio		11.0:1
Max power	PS (kW)	105 (77)
	at rpm	6300
Max torque	Nm	150
	at rpm	4200-4500
Valve gear		DOHC with 4 valves per cylinder, twin independent variable cam timing
Cylinders		4 in line
Cylinder head		Cast aluminium
Cylinder block		Cast aluminium
Camshaft drive		Belt driven cams with primary drive tensioner. Variable cam timing on both inlet and exhaust cam pulleys.
Crankshaft		Cast iron, 4 counterweights, 5 main bearings
Engine management		N/A
Fuel injection		Low pressure port fuel injection
Emission level		Euro Stage 5
Turbocharger		N/A
Lubrication system		Crankshaft nose driven G-rotor oil pump
System capacity with filter	litres	4.6
Cooling system		Block mounted centrifugal mechanical water pump and mechanical thermostat. Head mounted water outlet connector with ECT sensor.
System capacity incl heater	litres	N/A
Transmission		Powershift 6-speed dual clutch (DPS6) auto
Gear ratios		
		N/A

≠ Available only in selected markets

DIESEL ENGINES

		1.5-litre Duratorq TDCi (75PS)	1.6-litre Duratorq TDCi (95PS)
Type		Inline four cylinder turbo diesel, transverse	Inline four cylinder turbo diesel, transverse
Displacement	cm ³	1498	1560
Bore	mm	73.5	75.0
Stroke	mm	88.3	88.3
Compression ratio		16.0:1	16.0:1
Max power	PS (kW)	75 (55)	95 (70)
	at rpm	3750	3800
Max torque	Nm	185	200
	at rpm	1750	1750
Valve gear		DOHC with 2 valves per cylinder	DOHC with 2 valves per cylinder
Cylinders		4 in line	4 in line
Cylinder head		Cast aluminium	Cast aluminium
Cylinder block		Cast Aluminium with cast iron cylinder liners	Cast Aluminium with cast iron cylinder liners
Camshaft drive		Timing belt	Timing belt
Crankshaft		Steel forging	Steel forging
Engine management		Bosch FDEC	Bosch FDEC
Fuel injection		High pressure common rail diesel injection system with 8 hole nano sac nozzle injectors	High pressure common rail diesel injection system with 8 hole nano sac nozzle injectors
Emission level		Euro Stage 5	Euro Stage 5
Turbocharger		Fixed geometry turbo	Fixed geometry turbo
Lubrication system		Variable flow oil pump direct driven from the timing belt for improved fuel economy	Variable flow oil pump direct driven from the timing belt for improved fuel economy
System capacity with filter	litres	4.6	4.6
Cooling system		External single tube with integral thermostat	External single tube with integral thermostat
System capacity	litres	2.5	2.5
Transmission		Durashift 5-speed (iB5) manual	Durashift 5-speed (iB5) manual
Gear ratios			
		5 th 0.689 4 th 0.878 3 rd 1.206 2 nd 1.926 1 st 3.583 Reverse 3.615 Final Drive 3.37	5 th 0.689 4 th 0.878 3 rd 1.206 2 nd 1.926 1 st 3.583 Reverse 3.615 Final Drive 3.37

		1.6-litre Duratorq TDCi (95PS) EConetic Technology
Type		Inline four cylinder turbo diesel, transverse
Displacement	cm ³	1560
Bore	mm	75.0
Stroke	mm	88.3
Compression ratio		16.0:1
Max power	PS (kW)	95 (70)
	at rpm	3800
Max torque	Nm	200
	at rpm	1750
Valve gear		DOHC with 2 valves per cylinder
Cylinders		4 in line
Cylinder head		Cast aluminium
Cylinder block		Cast Aluminium with cast iron cylinder liners
Camshaft drive		Timing belt
Crankshaft		Steel forging
Engine management		Bosch FDEC
Fuel injection		High pressure common rail diesel injection system with 8 hole nano sac nozzle injectors
Emission level		Euro Stage 5
Turbocharger		Fixed geometry turbo
Lubrication system		Variable flow oil pump direct driven from the timing belt for improved fuel economy
System capacity with filter	litres	4.6
Cooling system		External single tube with integral thermostat
System capacity	litres	2.5
Transmission		Durashift 5-speed (iB5) manual
Gear ratios		
		5 th 0.689 4 th 0.878 3 rd 1.206 2 nd 1.926 1 st 3.583 Reverse 3.615 Final Drive 3.05

Note: All fuel consumption and CO₂ emissions figures in g/km are from officially approved tests in accordance with EC Directive 93/116/EC. Fuel economy figures quoted are based on the European Fuel Economy Directive EU 80/1268/EEC and will differ from fuel economy drive cycle results in other regions of the world.

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

###

About Ford Motor Company

Ford Motor Company, a global automotive industry leader based in Dearborn, Mich., manufactures or distributes automobiles across six continents. With about 172,000 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 47,000 employees at its wholly owned facilities and approximately 69,000 people when joint ventures and unconsolidated businesses are included.. In addition to Ford Motor Credit Company, Ford 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 & Luxembourg

Ford Belgium distributes Ford vehicles and Ford original parts in Belgium & Luxembourg, since 1922.

Ford Genk is the lead plant for production of all large cars (Mondeo, S-MAX, Galaxy) for Ford in Europe, with 4.500 employees.

Ford Lommel Proving Ground is the lead testing facility for validation of all Ford models in Europe, with 350 employees.

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

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