



Ford Focus 2014 – Persdossier

- Overzicht p. 2
- Motoren p. 8
- Infotainment – SYNC 2 p. 12
- Veiligheid p. 14
- Technische specificaties p. 16

Nieuwe Ford Focus: geavanceerde technologie, verfijnd vakmanschap en een hogere efficiëntie tillen 's werelds meest verkochte wagen naar een nog hoger niveau

- De nieuwe Focus is onmiddellijk herkenbaar aan zijn slanke nieuwe design met krachtig Ford-gezicht en aan zijn hertekende interieur
- Gamma opgewaardeerde motoren voor Europa levert verwachte verbruikswinst tot 19 procent en omvat nieuwe 1,5 liter EcoBoost en 1,5 liter TDCi
- Befaamd rijgedrag van Focus nog verbeterd dankzij stijvere voorkant, herwerkte ophanging en schokdempers, elektrische stuurbekrachtiging en allereerste 'Enhanced Transitional Stability'-systeem
- Nieuwe Focus introduceert SYNC 2-connectiviteitssysteem in Europa, inclusief aanraakkleurenscherm en verbeterde spraakbediening voor eenvoudige toegang tot audio, navigatie, airconditioning en mobiele telefonie
- Nieuwe Focus introduceert handenvrij parkeersysteem voor haaks parkeren. Helpt bestuurders achteruit te parkeren in een parkeerplaats naast andere wagens
- Prijzen voor België op het moment van lancering : vanaf € 16.100 (1.6 TI-VCT 85 pk – Ambiente), € 19.000 (1.0 EcoBoost 100 pk – Trend), € 20.250 (1.6 TDCi 95 pk – Trend). Clipper : + € 750
- Ford Belgium video: <http://youtu.be/SZtCW3fODdw>
- Meer: <http://newfocus.fordpresskits.com/>

Sint-Agatha-Berchem, 30 september 2014 – De nieuwe Ford Focus tilt 's werelds meest verkochte wagen* naar een hoger niveau dankzij een emotiever koetswerkdesign, een verfijnd afgewerkt, intuïtief nieuw interieur, achttien nieuwe of verbeterde rijhulpsystemen en een sterk verlaagd verbruik. (studiovideo – Engelstalig: <http://youtu.be/pQo7mQoWJRw>)

De nieuwe Focus, die vanaf november verkrijgbaar wordt, introduceert ook SYNC 2 in Europa, Fords geavanceerde connectiviteitssysteem voor de wagen, en kan worden aangedreven door krachtigere en tegelijk zuinigere motoren, waaronder de nieuwe 1,5 liter EcoBoost-benzinemotoren en TDCi-dieselmotoren.

"We wilden niet op onze lauweren gaan rusten en besloten het beste nog beter te maken met een schitterende nieuwe versie van de Focus," verklaarde Stephen Odell, president van Ford of Europe, Middle East and Africa. "De nieuwe Focus verenigt een modern design met geavanceerde technologie en een toonaangevend laag verbruik met het rijplezier waarvoor de Focus met recht en reden bekend staat."

Geraffineerd design

Ford ontwerpt een meer geraffineerde en geavanceerde Focus die de wereldwijde designtaal van 'One Ford' uitdraagt.

De nieuwe Focus is in België verkrijgbaar als vijfdeurs en break en oogt in de nieuwe koetswerkkleur Deep Impact Blue lager en breder dankzij zijn nieuwe motorkap, neus en radiatorrooster. De motorkap kreeg een dynamische vormgeving van de A-stijlen tot de hoeken van het bovenste deel van het omgekeerd trapeziumvormige radiatorrooster om een krachtige, trotse look af te leveren.

De fijnere, gebeitelde koplampen en langgerekte mistkoplampen dragen bij tot de meer gedurfde voorpartij. Subtiële chroomdetails versterken de elegante uitstraling terwijl de achterkant van de auto er slanker uitziet met de nieuwe indeling van de achterklep en de dunnere achterlichten.

"De visie bestond erin meer emotie toe te voegen aan het Focus-design door hem ons allernieuwste 'Ford-gezicht' te geven," verklaarde Joel Piaskowski, director Design bij Ford of Europe. "De nieuwe Focus ziet er gespierder en atletischer uit, met een meer geraffineerde designtaal en een sterke belofte over het te verwachten rijplezier."

Voor het ontwerp van het nieuwe Focus-interieur luisterde Ford naar de feedback van zijn klanten en antwoordden we met een intuïtievare lay-out en minder knoppen en schakelaars op het stuur en de middenconsole. De nieuwe satijnzwarte bekleding en chroomdetails dragen bij tot een zuiverdere, modernere look.

Het opbergvak in de hertekende middenconsole werd groter en beschikt over een nieuwe, verschuifbare geïntegreerde armsteun. De verstelbare console biedt plaats aan een hele waaier aan flessen en bekers en kan tegelijk een literfles en een beker van 0,4 liter bevatten. Focus-klanten genieten ook het stilste interieur in deze klasse, dankzij dikkere tapijten, dikkere zijruiten en een betere isolatie van de motorwieg.

"We hebben ingespeeld op de vraag van klanten naar een eenvoudiger interieur door een duidelijkere visuele link te leggen tussen belangrijke onderdelen en door het aantal toetsen in het interieur gevoelig te verlagen," verklaarde Piaskowski.

Laag verbruik, veel rijplezier

De nieuwe Focus verbruikt tot 19 procent minder brandstof dan het huidige model en kan bogen op een sterk verlaagde CO₂-uitstoot voor het hele gamma.

In de eerste helft van 2014 werd een op drie Focussen in Europa verkocht met de 1,0 liter EcoBoost-motor die dit jaar voor het derde jaar op rij – een record – werd uitgeroepen tot Internationale Motor van het Jaar.**

De Nieuwe Focus blijft ook verkrijgbaar met de 1,0 liter EcoBoost-benzinemotor met 100 pk en een CO₂-uitstoot van 99 g/km, waarvan de vorige versie eerder dit jaar als eerste compacte benzinemiddelenklasse zonder hybridetechnologie in Europa minder dan 100 g/km CO₂ uitstootte.***

De nieuwe Focus zal ook worden aangeboden met Fords nieuwe zuinige 1,5 liter EcoBoost-benzinemotor met 150 of 182 pk en een nieuwe zestrapsautomaat. In combinatie met de handgeschakelde zesversnellingsbak verbruikt deze motor zeven procent minder brandstof dan de even krachtige 1,6 liter EcoBoost-motor uit het vorige model. Vanaf 2015 zal hij ook worden aangeboden met een zestrapsautomaat.

Fords nieuwe 120 pk sterke 1,5 liter TDCi-dieselmotor met PowerShift-zestrapsautomaat zal naar verwachting 19 procent zuiniger zijn dan de huidige Focus 2.0 TDCi 115 met PowerShift. Het 150 pk-model met handgeschakelde zesversnellingsbak zal 15 procent zuiniger zijn dan het 140 pk-model dat hij vervangt.

Met zijn geoptimaliseerde rij- en stuurgedrag tilt de nieuwe Focus de toonaangevende dynamiek en het befaamde rijplezier van het model naar nieuwe hoogten. De Ford-ingenieurs hebben een solider en responsiever rijgedrag en een betere feedback gecreëerd door de structurele stijfheid vooraan te verhogen, de geometrie van de ophanging te herzien, de laterale stijfheid van de ophangingslagers, die een invloed hebben op het stuurgedrag, te verhogen en de schokdempers anders af te stellen.

De elektrische stuurbevestiging werd eveneens onder handen genomen, zodat de bestuurder zich nog meer een voelt met de weg. Fords 'Enhanced Transitional Stability'-systeem, een primeur voor de autosector, volgt de rijnsnelheid en de stuurinput van de bestuurder op om verlies van tractie te voorspellen nog voor het gebeurt en activeert wanneer nodig de elektronische stabiliteitscontrole om de veiligheid te verhogen en elke rit soepeler te laten verlopen.

De nieuwe Focus wordt ook leverbaar met schakelhendels, zodat de bestuurder kan schakelen terwijl hij zijn handen op het stuur houdt. Schakelhendels zullen als optie verkrijgbaar zijn op alle automatische en PowerShift-transmissies voor de diesel- en benzinemotoren.

De alom geprezen rijervaring werd nog verder verfijnd met een lager niveau van lawaai, trillingen en hardheid, en verzekert een onovertroffen interieurstilte in de Focus, die bijdraagt tot een meer ontspannen en stressvrije omgeving.

Aanraakscherm met SYNC 2

De nieuwe Focus wordt als eerste auto in Europa uitgerust met SYNC 2, Fords geavanceerde connectiviteitssysteem. SYNC 2 omvat een 8"-aanraakkleurenscherm in hoge resolutie en een geavanceerde spraakbediening voor het audio- en navigatiesysteem, de airconditioning en mobiele telefoons.

Het navigatiesysteem van SYNC 2 krijgt als primeur voor Europa ook een opgedeeld scherm met meer informatie over kruispunten, spraaksynthese voor straatnamen, een 3D-weergave van op- en afritten en bezienswaardigheden, en een MICHELIN-gids.

De bestuurder kan het volledige navigatieadres in een keer uitspreken en het systeem vragen een bepaalde artiest te 'spelen'. De Voice Control-knop indrukken en zeggen "ik heb honger" volstaat om een lijst met restaurants in de buurt te zien, die u vervolgens kunt instellen in het navigatiesysteem.

Geavanceerde rijtechnologie

De nieuwe Focus is de eerste Ford die Perpendicular Parking aanbiedt, nieuwe handenvrije parkeertechnologie die bestuurders helpt achteruit tussen andere wagens in te parkeren.

De huidige Focus lanceerde Active Park Assist, een parkeerhulpsysteem voor evenwijdig met de weg parkeren, dat met een druk op de knop aan de hand van ultrasone sensoren bepaalt of een parkeerplaats geschikt is en de stuurbewegingen voor zijn rekening neemt, terwijl de bestuurder het gas- en rempedaal bedient. Dankzij twee nieuwe sensoren in de achterkant van de nieuwe Focus kan Perpendicular Parking hetzelfde doen bij dwars parkeren.

Dankzij die extra sensoren kan Ford nu voor het eerst in Europa ook technologie aanbieden die bestuurders helpt om een parkeerplaats uit te rijden:

- Cross Traffic Alert waarschuwt bestuurders die achteruit een parkeerplaats uitrijden voor wagens in de buurt die hen dwarsen. Het systeem steunt daarvoor op een radar met een bereik tot 40 meter en geeft drie afzonderlijke waarschuwingssignalen als het een naderende wagen detecteert.
- Park-Out Assist helpt bestuurders wanneer ze een parkeerplaats evenwijdig met de weg uitrijden. De bestuurder kiest links of rechts, waarna het systeem zorgt voor de stuurbewegingen terwijl de bestuurder het gas- en rempedaal bedient.

Ford verbeterde ook zijn Active City Stop dat ongevallen helpt te voorkomen door middel van sensoren vooraan op de wagen. Die sensoren zoeken naar stationaire voorwerpen op de weg voor de wagen en bereiden de remmen voor wanneer de bestuurder dat voorwerp te snel nadert. Als de bestuurder nog steeds niet reageert, vermindert het systeem het motorkoppel en remt het de wagen af om de impactsnelheid te verlagen. Active City Stop is op de nieuwe Focus actief bij snelheden tot 50 km/u in plaats van 30 km/u.

Het 'Active Braking'-systeem werkt op ongeveer dezelfde wijze als Active City Stop, maar dan voor bewegende voorwerpen en bij snelheden tussen 8 en 180 km/u. Het ondersteunt bestuurders dus ook bij hogere snelheden (op de snelweg bijvoorbeeld) door waarschuwingen te geven en de auto wanneer nodig af te remmen.

De gekende adaptieve snelheidsregelaar helpt Focus-bestuurders een bepaalde afstand aan te houden ten opzichte van voorliggers, ook wanneer die snelheid lager ligt dan de ingestelde kruissnelheid. Voor momenten waarop de adaptieve snelheidsregelaar niet actief is, introduceert Ford het systeem 'Europe Distance Indication', dat bestuurders in staat stelt om de afstand in te stellen die ze willen aanhouden ten opzichte van hun voorliggers. Als de bestuurder dichterbij komt, geeft het dashboardscherm een waarschuwing in drie fases weer, van grijs over geel tot rood.

De nieuwe Focus krijgt ook voor het eerst de MyKey-technologie van Ford. MyKey stelt eigenaars in staat om een sleutel te programmeren, doorgaans voor jongere bestuurders, die de topsnelheid beperkt, het maximumvermogen van het audiosysteem verlaagt en de wagen zelfs helemaal uitschakelt wanneer de bestuurder en passagiers geen gordel om hebben. Het systeem kan ook voorkomen dat veiligheidstechnologieën worden uitgeschakeld.

Klare kijk op de weg

Het verbeterde Adaptive Front Lighting System stemt de lichtbundel van de nieuwe bi-xenonkoplampen nu optimaal af op de weg. Het systeem houdt rekening met de lichtsterkte rond de wagen en met objecten op de weg voor de wagen, en past op basis daarvan de

lichtbundelhoek en -intensiteit van de koplampen aan. Het heeft daarvoor zeven instellingen, afhankelijk van de rijnsnelheid, de stuurhoek van de wagen en de afstand tot een object voor de wagen.

Bij hoge snelheden, zoals op de autosnelweg, worden de koplampen hoger ingesteld, zodat men een langere, rechttere lichtbundel krijgt die ervoor zorgt dat men verder kan zien. In de stad, waar tegen lagere snelheid wordt gereden en de straatverlichting krachtiger is, wordt de lichtbundel verbreed en meer naar beneden gericht om de weg net voor de auto sterker te verlichten. Bij het nemen van een bocht tegen lagere snelheid verlicht het systeem ook de zijkant van de weg om fietsers en voetgangers beter zichtbaar te maken. Bij hogere snelheden ondersteunt het systeem de bestuurder dan weer door het licht verder in de bocht te laten schijnen.

De nieuwe Focus blijft innovatieve voorzieningen aanbieden die bestuurders waarderen en waar ze op vertrouwen, zoals de unieke deurrandbescherming die toevallige schade voorkomt door in een fractie van een seconde een beschermende flap over de deurrand te schuiven wanneer die wordt geopend.

"De nieuwe Focus beschikt over tal van nieuwe, baanbrekende voorzieningen en technologieën, maar tegelijk werd dit jongste model verfijnd en vereenvoudigd," vertelt Jim Baumbick, global C-car vehicle line director bij Ford. "Het geavanceerde nieuwe design heeft de Focus zowel vanbinnen als vanbuiten een nieuwe, frisse en moderne stijl gegeven, maar de ziel van de Focus schuilt nog steeds in het rijplezier dat u ervaart wanneer u aan het stuur zit. Op dat vlak werden er geen compromissen gesloten. Integendeel, we hebben het nog verbeterd."

Ford zal ook de nieuwe Focus ST aanbieden, die tijdens het Goodwood Festival of Speed in het Verenigd Koninkrijk werd onthuld. Als primeur wordt hij later dit jaar in heel Europa verkrijgbaar met een benzinemotor en een diesel. De meest geavanceerde Focus ST tot nog toe biedt nieuwe chassiscontroletechnologieën, een specifieke afstelling van de ophanging en stuurinrichting en specifieke banden die een nog responsiever, evenwichtiger en verfijnder rijgedrag verzekeren.

Ford lanceerde de eerste Focus in 1998. Sindsdien vonden wereldwijd al meer dan 12 miljoen exemplaren een eigenaar, waaronder 6,9 miljoen in Europa, waar Ford om de 90 seconden een nieuwe Focus bouwt. Om te kunnen voldoen aan de groeiende vraag naar de Focus, die in meer dan 140 landen wordt verkocht, heeft Ford zijn wereldwijde productiecapaciteit voor de wagen verhoogd in acht fabrieken op vier continenten. De fabrieken in Duitsland, de Verenigde Staten, Rusland, China, Thailand, Vietnam, Taiwan en Argentinië hebben een gezamenlijke productiecapaciteit van meer dan 1,5 miljoen Focussen per jaar.

###

* Volgens een analyse door Ford van de recentste wereldwijde inschrijvingsgegevens van Polk voor 2013 is de Ford Focus wereldwijd het best verkochte automodel. Het aantal registraties voor de Focus steeg in 2013 met 8,1 procent, goed voor een wereldwijde verkoop van 1.097.618 wagens, tegenover 1.014.965 in 2012, waaronder 317.110 registraties in Europa vorig jaar* – 29 procent van het totale aantal inschrijvingen.

** Cijfers van Fords verkoopverslagen. De twintig grootste Ford-markten in Europa zijn België, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Groot-Brittannië, Hongarije, Ierland, Italië,

Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Spanje, Tsjechië, Zweden en Zwitserland.

*** De cijfers vermeld voor brandstofverbruik en CO₂-uitstoot werden gemeten in overeenstemming met de technische vereisten en specificaties van de recentste versie van de Europese Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 692/2008. Het brandstofverbruik en de CO₂-emissie worden vermeld voor een voertuigtype en niet voor een enkele auto. De toegepaste normprocedure maakt vergelijkingen tussen verschillende voertuigtypes en constructeurs mogelijk. Behalve de brandstofefficiëntie van een voertuig spelen ook het rijgedrag en nog andere niet-technische factoren een rol in het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot van een voertuig. CO₂ is het broeikasgas dat het sterkst bijdraagt tot de opwarming van de aarde. De resultaten kunnen verschillen van de verbruikscijfers in andere regio's van de wereld als gevolg van andere rijcycli en voorschriften op die markten.

Nieuwe Ford Focus verbruikt tot 19 procent minder brandstof dankzij nieuwe, krachtigere motoren

- De nieuwe Focus-motoren verbruiken tot 19 procent minder brandstof
- De nieuwe Focus wijdt de 1,5 liter EcoBoost-benzinemotor in Europa in en kan ook worden aangedreven door een 1,5 liter TDCi-dieselmotor, waardoor de gemiddelde CO₂-uitstoot van het gamma gevoelig afneemt
- De opgewaardeerde 2,0 liter TDCi-motor levert meer vermogen en koppel, en toont zich tegelijk zuiniger
- Fords NOx-katalysator reduceert de uitstoot, terwijl de Diamond Like Coating de wrijving binnen in de motor reduceert

De nieuwe Ford Focus toont zich voortaan nog efficiënter, dankzij nieuwe motoren die tot 19 procent minder brandstof vergen en een aanzienlijk lagere CO₂-uitstoot laten optekenen.

De nieuwe Focus zal als eerste wagen in Europa verkrijgbaar zijn met Fords nieuwe 1,5 liter EcoBoost-benzinemotor en wordt voor het eerst ook leverbaar met Fords 1,5 liter TDCi-dieselmotor. De Ford-ingenieurs hebben tevens het vermogen, het koppel en het verbruik van de 2.0 TDCi-motor geoptimaliseerd. Tot slot blijft de Focus verkrijgbaar met de meermaals bekroonde 1,0 liter EcoBoost-benzinemotor, waaronder een 1.0 EcoBoost-versie met een CO₂-uitstoot van 99 g/km.*

Geavanceerde nieuwe dieseltechnologieën zoals een NOx-katalysator voor schonere emissies maken hun opwachting op de 1,5 en 2,0 liter TDCi-motoren. Daarnaast werd de wrijving binnenin de motor teruggedrongen door de microscopische toepassing van DLC (Diamond Like Coating) en werd de ademhaling van de motor geoptimaliseerd met een turbo met variabele inlaat.

Andere brandstofbesparende technologieën zoals het Auto-Start-Stop-systeem, de actieve sluiting van het radiatorrooster en het intelligente energierecuperatiesysteem (Smart Regenerative Charging) helpen Ford om de CO₂-emissies sterk terug te dringen en zijn verkrijgbaar op alle benzine- en dieselmotoren.

"We hebben de zuinigheid verbeterd zonder de prestaties op te offeren, door de effectiviteit van de motor en transmissie tot in het kleine detail te evalueren. Klanten krijgen bovendien meer keuze, dankzij de vier nieuwe motor-/transmissiecombinaties," aldus Joe Bakaj, vice president Product Development bij Ford of Europe. "Wanneer de nieuwe 1,5 liter TDCi-motor wordt ingevoerd, zullen alle Focus-motoren aan de Euro VI-normen voldoen, en dat verscheidene maanden voor de wetgeving van kracht wordt."

Krachtige benzinemotoren

In combinatie met een handgeschakelde zesversnellingsbak en het Auto-Start-Stop-systeem toont Fords nieuwe 1,5 liter EcoBoost-benzinemotor zich zeven procent zuiniger dan de even

krachtige 1,6 liter EcoBoost-motor die hij vervangt. Vanaf begin volgend jaar zal hij ook worden aangeboden met een zestrapsautomaat.

De nieuwe 1,5 liter EcoBoost bestaat in twee versies van 150 en 182 pk en is uitgerust met het geïntegreerde uitlaatspruitstuk dat werd ingewijd door de 1,0 liter EcoBoost-motor van Ford. Dat komt de efficiëntie ten goede, doordat het de motor sneller op bedrijfstemperatuur brengt. Het versnelt tevens de koppelontplooiing door de afstand die uitlaatgassen moeten afleggen tussen de cilinder en de turbo te minimaliseren.

De motor gebruikt ook de kerntechnieken van de EcoBoost-familie: een turbo, een directe hogedrukinjectie en een dubbele onafhankelijke variabele kleppentiming in combinatie met een nieuw aluminium motorblok. Een watergekoelde intercooler garandeert een efficiëntere luchttoevoer naar de motor. Ook werd het controlesysteem geherprogrammeerd om het raffinement, de stilte en de prestaties te optimaliseren.

"De nieuwe 1,5 liter EcoBoost-benzinemotor biedt klanten de allernieuwste EcoBoost-technologieën in een beter uitgekiend en efficiënter pakket," legt Bakaj uit. "Zo toont deze EcoBoost-motor zich zuiniger en soepeler. Hij klimt sneller in de toeren en vormt een verleidelijk aanbod voor bestuurders die benzineprestaties willen combineren met lage gebruikskosten."

Bekroonde 1.0 EcoBoost

De nieuwe Focus blijft ook leverbaar met Fords 1,0 liter EcoBoost-benzinemotor, die vorig jaar een op drie Focus-klanten** wist te verleiden en die dit jaar voor de derde keer op rij – een absoluut record – werd uitgeroepen tot Internationale Motor van het Jaar. Vanaf begin volgend jaar zal de 125 pk-sterke Focus 1.0 EcoBoost ook worden aangeboden in combinatie met een zestrapsautomaat.

De nieuwe Focus blijft tevens verkrijgbaar met de 1.0 EcoBoost-versie die slechts 99 g/km CO₂ uitstoot en die eerder dit jaar als eerste compacte benzinemiddenklasser zonder hybridetechnologie in Europa minder dan 100 g/km CO₂ uitstootte.

Nieuwe transmissieverhoudingen dragen bij tot die erg lage uitstoot, net als bestaande zuinigheidstechnologieën zoals het Auto-Start-Stop-systeem, de actieve sluiting van het radiatorrooster en de Ford EcoMode, die bestuurders door middel van feedback over hun rijstijl helpt om nog zuiniger te gaan rijden.

Daarnaast is er nog het intelligente energierecuperatiesysteem (Ford Regenerative Charging) dat de alternator selectief inschakelt om de batterij op te laden wanneer de wagen in de vrijloop rijdt of remt. Zo recupereert het systeem energie die anders verloren zou gaan en beperkt het de belasting van de motor en dus het brandstofverbruik.

Schakelhendels zullen als optie worden aangeboden voor de diesel- en benzinemotoren met volautomatische of PowerShift-transmissie. Zo kan de bestuurder schakelen, terwijl hij zijn handen op het stuur houdt.

Nieuwe dieseltechnologie

De nieuwe Focus zal ook voor het eerst worden aangeboden met de 1.5 TDCi-dieselmotor van Ford. Deze krachtbron met 95 of 120 pk levert meer vermogen en koppel en reageert sneller, dankzij het geoptimaliseerde ontwerp van de verbrandingskamer en de baanbrekende turbo- en

injectietechnologie. Hij zal zich onderscheiden door het zuinigste verbrandingsproces ooit in een dieselmotor van Ford en beschikt tevens over een NOx-katalysator om de uitlaatgassen te zuiveren.

"De totale oppervlakte van het actieve materiaal in de nieuwe NOx-katalysator beslaat het equivalent van tweeëneenhalf volwaardig voetbalveld, terwijl de katalysator slechts 124 millimeter lang is en een diameter van 132 millimeter heeft," aldus David King, manager diesel calibration bij Ford of Europe. "Hij werkt als een spons die de NOx-emissies als gevolg van de efficiëntere dieselverbranding opvangt om Ford aan een lagere CO₂-uitstoot te helpen."

Ford ontwikkelde de zuigerschaal van de motor met het oog op een betere verbranding en werkte een aantal onderdelen zoals zuigers, pinnen en afdichtingen af met een laag DLC. De zes micron dunne laag (minder dan één derde van de breedte van een menselijk haar) van dit extreem robuuste en gladde materiaal volstaat om de wrijving te verminderen en zo de efficiëntie en het raffinement te verbeteren.

Een herwerkte turbo met variabele inlaat optimaliseert de luchtstroom naar de motor, terwijl de jongste generatie van de hogedrukinjectie de pompverliezen minimaliseert en de verbranding verbetert om het verbruik en de CO₂-emissies te drukken.

De versie met 95 pk stoot nog slechts 98 g/km CO₂ uit, een verbetering met 10 procent in vergelijking met de 1.6 TDCi-dieselmotor. Wanneer hij aan de handgeschakelde zesversnellingsbak wordt gekoppeld, verbruikt hij ook slechts 3,8 liter diesel per 100 km. In België zal deze motorisatie aangeboden worden als ECOnetic-versie met een CO₂-uitstoot van 88 gram per kilometer en een normverbruik van 3,4 liter diesel per 100 kilometer. Een 120 pk sterke 1,5 liter TDCi-dieselmotor met PowerShift-automaat wordt volgend jaar ook geïntroduceerd en zal naar schatting 19 procent zuiniger zijn in vergelijking met de Focus met 115 pk sterke 2.0 TDCi PowerShift. In de versie met handgeschakelde zesversnellingsbak zal het verbruik 10 procent lager liggen.

De geoptimaliseerde 2,0 liter TDCi-dieselmotor combineert een veel hoger vermogen en koppel met een lager verbruik. In combinatie met een handgeschakelde zesversnellingsbak of de PowerShift-automaat zal de 150 pk-versie 15 procent zuiniger zijn dan het 140 pk-model dat hij vervangt. Dat is te danken aan het Auto-Start-Stopsysteem en de turbo met variabele inlaat. Het koppel steeg van 340 Nm tot 370 Nm.

"De nieuwe Ford Focus bewijst als geen ander dat Ford zich engageert om met behulp van geavanceerde technologieën de zuinigheid te bieden die bestuurders vragen," besluit Bakaj. "Klanten moeten zich niet beperken tot een specifieke variant om hun koolstofvoetafdruk of gebruikskosten te reduceren. Alle motoren in het gamma werden geoptimaliseerd."

In sommige landen blijven de 1.6 Ti-VCT-benzinemotor en de 1.6 TDCi nog verkrijgbaar in bepaalde modellen.

#

De cijfers vermeld voor brandstofverbruik en CO₂-uitstoot werden gemeten in overeenstemming met de technische vereisten en specificaties van de recentste versie van de Europese Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 692/2008. Het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot worden vermeld voor een voertuigtype en niet voor een enkele auto. De toegepaste normprocedure maakt vergelijkingen tussen verschillende voertuigtypes en constructeurs mogelijk. Behalve de brandstofefficiëntie van een voertuig

spelen ook het rijgedrag en andere niet-technische factoren een rol in het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot van een voertuig. CO₂ is het broeikasgas dat het sterkst bijdraagt tot de opwarming van de aarde. De mpg-resultaten komen overeen met deze Europese rijcyclus en worden vermeld in imperial gallons. De resultaten kunnen verschillen van de verbruikscijfers in andere regio's van de wereld als gevolg van andere rijcycli en voorschriften op die markten.

** Cijfers van Fords verkoopverslagen. De twintig grootste Ford-markten in Europa zijn België, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Groot-Brittannië, Hongarije, Ierland, Italië, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Spanje, Tsjechië, Zweden en Zwitserland.

Honger? Het nieuwe spraakgestuurde SYNC 2-systeem van Ford zoekt een restaurant, helpt u een tafel te reserveren en toont u de weg ernaartoe

- Ford demonstreert SYNC 2, het systeem waarmee bestuurders cruciale systemen in de wagen kunnen bedienen met eenvoudige gesproken commando's en een nieuw 8"-aanraakkleurenscherm in hoge resolutie
- Bestuurders kunnen tegen hun wagen praten in eenvoudige, normale omgangstaal voor de bediening van de telefoon, het audiosysteem, de klimaatregeling en het navigatiesysteem. De MICHELIN-gids helpt u bij het kiezen van eetgelegenheden
- Het vereenvoudigde dashboard met minder knoppen is voorzien van een gebruiksvriendelijk 8" groot aanraakscherm met hoge resolutie dat meer informatie over kruispunten bevat en dat op- en afritten en bezienswaardigheden weergeeft in 3D

De nieuwe Ford Focus laat Europa kennismaken met SYNC 2, het geavanceerde connectiviteitsysteem van Ford waarmee bestuurders cruciale systemen in de wagen kunnen bedienen met eenvoudige, natuurlijke gesproken commando's en met een nieuw 8"-aanraakkleurenscherm in hoge resolutie.

Het SYNC 2-systeem van de nieuwe Focus maakt het gemakkelijker het audiosysteem, de klimaatregeling, het navigatiesysteem en gekoppelde mobiele apparaten te bedienen met spraakcommando's. Bovendien kan SYNC 2 bogen op vereenvoudigde bedieningstoetsen op het dashboard.

Druk de Voice Control-knop in, zeg "ik heb honger" en u krijgt een lijst met restaurants in de buurt te zien. Als de honger iets minder dringend moet worden gestild, kan via de MICHELIN-gids een restaurant worden gekozen. SYNC 2 belt dan het restaurant om een tafel te reserveren en toont u de weg ernaartoe.

Ook een bestemming invoeren in het navigatiesysteem werd eenvoudiger. Het is niet meer nodig het adres in verschillende stappen te zeggen. U kunt nu in één keer het volledige adres uitspreken, waarna SYNC 2 de routeaanwijzingen ophaalt. Voor Points Of Interest is zelfs geen adres nodig. U zegt bijvoorbeeld gewoon "Atomium" of "Constant Vanden Stockstadion". Het SYNC 2-navigatiesysteem wordt ondersteund door kaartenleverancier HERE, en geeft monumenten en belangrijke kruispunten weer in 3D.

"We hebben SYNC 2 ontwikkeld om zo eenvoudig en gebruiksvriendelijk mogelijk te zijn en het combineert probleemloos ingaven via het aanraakscherm met gesproken commando's," aldus Christof Kellerwessel, chief engineer Electronic and Electrical Systems Engineering bij Ford of Europe. "Bestuurders zullen in de auto meer systemen kunnen bedienen dan ooit tevoren, terwijl ze hun blik op de weg en hun handen aan het stuur kunnen houden." Hebt u het te warm, zeg dan "max AC" om snel af te koelen, of zeg bijvoorbeeld "temperatuur 20 graden" als u het specifiek wilt.

Sluit uw mp3-speler aan en u kunt naar uw muziek luisteren door SYNC 2 gewoon te vragen om de gewenste artiest of het gewenste nummer te spelen. U hoeft geen hele reeks van verschillende commando's te geven. Bij compatibele spelers wordt ook de albumhoes op het scherm getoond. Voor de connectiviteit zorgen de Bluetooth-verbinding en de USB- en SD-ingangen.

Klanten kunnen handenvrij telefoneren door het commando 'bel <naam>' uit te spreken zonder dat ze eerst het commando 'telefoon' moeten geven, en dat zelfs wanneer het systeem nog in een andere modus (audio, navigatie, enz.) staat.

SYNC 2 zal ook beschikken over Fords Emergency Assistance, dat de inzittenden van de wagen na een ongeval in verbinding stelt met de lokale hulpdiensten, en dat in de juiste taal voor de regio.

Na zijn Europese debuut in de nieuwe Focus wordt SYNC 2 later dit jaar verkrijgbaar in de nieuwe Mondeo, en vanaf 2015 in de nieuwe Mustang, wanneer deze wordt gelanceerd.

###

Nieuwe Ford Focus integreert als eerste technologie die slippartijen kan voorspellen en voorkomen

- De 'Enhanced Transitional Stability'-technologie van de nieuwe Ford Focus verhoogt de veiligheid door slippartijen te voorkomen: door vroeger in te grijpen voorkomt het systeem dat de bestuurder de controle over zijn wagen verliest
- Het ongeëvenaarde systeem voorspelt slippartijen op basis van de snelheid en het stuurgedrag van de auto, en remt via de elektronische stabiliteitscontrole gerichte wielen af om slippartijen te voorkomen en elke rit soepeler te laten verlopen
- Nieuwe en verbeterde chassiscontroletechnologieën optimaliseren de wegligging en veiligheid van de nieuwe Focus
- De nieuwe Focus tilt de rijervaring naar een hoger niveau met de nieuw afgestelde elektrische stuurbevestiging, nieuwe schokdempers, nieuwe ophangingslagers en structurele verbeteringen om de stijfheid te verhogen
- De Focus verzekert een ongekend raffinement met verbeterde NVH-waarden (lawaai, trillingen en hardheid) die bijdragen tot een ongeëvenaard stil interieur

Sint-Agatha-Berchem, 22 september 2014 – Ford Motor Company lanceert een nieuwe technologie die slippartijen kan voorspellen en door middel van preventieve interventies kan voorkomen dat de bestuurder de controle over het stuur verliest.

Het zogeheten 'Enhanced Transitional Stability'-systeem is een primeur voor seriewagens en debuteert op de nieuwe Focus. Het kan slippartijen voorspellen op basis van de snelheid van de wagen, de stand van het stuur en de snelheid waarmee de bestuurder aan het stuur draait.

Als het systeem een nakende slippartij detecteert, remt het individuele wielen af – vaak nog voor de bestuurder zich realiseert dat er iets mis is – door de geavanceerde elektronische stabiliteitscontrole te activeren en zo de veiligheid te verhogen en ritten vloeiender te laten verlopen.

"Door scenario's te herkennen waarbij de bestuurder de controle over de wagen kan verliezen, en dat nog voor er zich een incident heeft voorgedaan, zet het 'Enhanced Transitional Stability'-systeem de interventie vroeger in dan voorheen. Zo verhoogt het systeem de veiligheid en het comfort voor de bestuurder en zijn passagiers," vertelt Norbert Kessing, vehicle dynamics manager bij Ford of Europe.

'Enhanced Transitional Stability' is slechts één van de nieuwe, verbeterde chassiscontroletechnologieën die het rijgedrag en de veiligheid van de nieuwe Focus naar een hoger niveau tillen. De Ford-ingenieurs herzagen ook de elektrische stuurbevestiging (EPAS), zodat de Focus zich meer een voelt met de weg en zich nog eenvoudiger laat besturen.

Ze gaven het EPAS- systeem een nieuwe afstelling om de vereiste stuurinspanning te beperken, neutrale zones in de stuurbediening te elimineren en een nagenoeg ogenblikkelijke feedback over het wegdek te geven om een instinctiever stuurgedrag te verkrijgen.

"De Ford Focus geniet al lang een reputatie voor toonaangevende dynamiek en wegligging en de nieuwe Focus garandeert nog meer rijplezier, terwijl hij bovendien het allerhoogste niveau van comfort, stabiliteit en veiligheid biedt," zegt Joe Bakaj, vice president Product Development bij Ford of Europe.

De rijervaring werd nog verder verbeterd door een ongekende interieurstilte te verzekeren met behulp van dikkere ruiten en tapijten, een nieuwe bekleding van de voorste wielkasten en de deuren en beter absorberende dichtingen rond de luchtinlaten, de spiegelscharnieren en de achterklep. Allemaal helpen ze de Focus om een ongeëvenaarde rust te bieden in het interieur en de bestuurder en passagiers te omringen met een ontspannende en stressvrije omgeving.

De Ford-ingenieurs verhoogden ook de structurele stijfheid van de voorpartij door de twee beugels in het motorcompartiment van de nieuwe Focus dikker te maken en een sterkere booglastechniek te gebruiken. Dat gaat flexiebewegingen in de bochten tegen, en staat borg voor een scherpere respons en een hogere wendbaarheid. De nieuwe 'Multi-Tune Valve Damper'-technologie verbetert de prestaties en duurzaamheid van de schokdempers en stelt ingenieurs in staat om het optimale evenwicht tussen koetswerkcontrole en bestuurderscomfort te verzekeren.

Bovendien werd de ophangingsgeometrie van de nieuwe Focus aangepast en werden de rubberen ophangingslagers van de onderste controlearmen 20 procent stijver. Dat beperkt de flexibiliteit tussen de metalen bevestigingsoppervlakken bij zware belasting (in de bochten bijvoorbeeld) en minimaliseert ongewenste wielbewegingen. De voorste lagers beschikken voortaan ook over uitgesproken randen die over de ophangingsnaaf en chassisbevestigingspunten klemmen om de bewegingen van de verbonden onderdelen nog verder te beperken.

De gloednieuwe Focus is gebouwd op het wereldwijde Ford-platform voor het C-segment, waarop ook de C-MAX en Grand C-MAX rusten en waarop vorig jaar wereldwijd meer dan 1 miljoen exemplaren van de Focus werden geregistreerd, waaronder meer dan 317.000 in Europa.*

###

* Ford Sales Reporting figures. Ford's 20 European main markets are Austria, Belgium, Britain, Czech Republic, Denmark, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Ireland, Italy, the Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Spain, Sweden and Switzerland.

FORD FOCUS SPECIFICATIONS - BELUX

PERFORMANCE AND ECONOMY

Focus 5-Door								
Engine	Power (PS)	CO ₂ (g/km)	Fuel consumption l/100 km (mpg) ^{ØØ}			Performance ^Ø		
			Urban	Extra Urban	Combined	Max speed km/h (mph)	0-100 km/h 0-62 mph (sec)	50-100 km/h 31-62 mph (sec)*
1.0L EcoBoost petrol 5-speed manual with Auto-Start-Stop	100	105	5.7	3.9	4.6	187 (116)	12.5	12.8
1.0L EcoBoost petrol 6-speed auto	125	114	6.4	4.0	4.9	195 (121)	11.0	11.8
1.0L EcoBoost petrol 6-speed manual with Auto-Start-Stop	125	108	5.7	4.1	4.7	195 (121)	11.0	11.8
1.5L EcoBoost petrol 6-speed manual with Auto-Start-Stop	150	127	7.0	4.6	5.5	212 (131)	8.9	8.2
1.5L EcoBoost petrol 6-speed manual with Auto-Start-Stop	182	127	7.0	4.6	5.5	224 (139)	8.6	8.0
1.6L TI-VCT petrol 5-speed manual	85	136	8.3	4.6	5.9	172 (106)	14.9	17.0
1.5L TDCi diesel 6-speed manual with Auto-Start-Stop	95	98	4.3	3.4	3.8	182 (113)	12.0	10.4
1.5L TDCi diesel 6-speed manual with Auto-Start-Stop	120	98	4.3	3.4	3.8	195 (121)	10.5	9.2
1.6L TDCi diesel 6-speed manual with Auto-Start-Stop	95	109	5.1	3.7	4.2	182 (113)	12.5	10.9
1.6L TDCi diesel 6-speed manual with Auto-Start-Stop	115	109	5.1	3.7	4.2	195 (121)	10.8	9.9
2.0L TDCi diesel 6-speed manual with Auto-Start-Stop	150	105	4.7	3.7	4.0	212 (131)	8.8	8.1
2.0L TDCi diesel 6-speed PowerShift with Auto-Start-Stop	150	115	5.2	4.0	4.4	210 (130)	8.7	N.A
2.0L TDCi diesel 6-speed PowerShift	150	124	6.1	4.0	4.8	210 (130)	8.7	N.A.

Focus Wagon								
-------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Engine	Power (PS)	CO ₂ (g/km)	Urban	Extra Urban	Combined	Max speed km/h (mph)	0-100 km/h 0-62 mph (sec)	50-100 km/h 31-62 mph (sec)*
1.0L EcoBoost petrol 5-speed manual with Auto-Start-Stop	100	115	6.5	4.2	5.0	185 (114)	12.7	13.0
1.0L EcoBoost petrol 6-speed auto	125	116	6.5	4.2	5.0	193 (119)	11.2	12.0
1.0L EcoBoost petrol 6-speed manual with Auto-Start-Stop	125	110	5.8	4.2	4.8	193 (119)	11.2	12.0
1.5L EcoBoost petrol 6-speed manual with Auto-Start-Stop	150	128	7.1	4.7	5.6	210 (130)	9.1	8.4
1.5L EcoBoost petrol 6-speed manual with Auto-Start-Stop	182	128	7.1	4.7	5.6	220 (136)	8.8	8.2
1.6L TI-VCT petrol 5-speed manual	85	139	8.4	4.7	6.0	170 (105)	15.1	17.2
1.5L TDCi diesel 6-speed manual with Auto-Start-Stop	95	98	4.3	3.4	3.8	180 (111)	12.2	10.6
1.5L TDCi diesel 6-speed manual with Auto-Start-Stop	120	98	4.3	3.4	3.8	180 (111)	10.7	9.4
1.6L TDCi diesel 6-speed manual with Auto-Start-Stop	95	109	5.1	3.7	4.2	180 (111)	12.7	11.1
1.6L TDCi diesel 6-speed manual with Auto-Start-Stop	115	109	5.1	3.7	4.2	193 (119)	11.0	10.1
2.0L TDCi diesel 6-speed manual with Auto-Start-Stop	150	105	4.7	3.7	4.0	210 (130)	9.0	8.3
2.0L TDCi diesel 6-speed PowerShift with Auto-Start-Stop	150	115	5.2	4.0	4.4	210 (130)	8.9	N.A
2.0L TDCi diesel 6-speed PowerShift	150	124	6.1	4.0	4.8	208 (129)	8.9	N.A.

*In 4th gear. ØFord test figures. ØØThe declared fuel consumptions and CO₂ emissions are measured according to the technical requirements and specifications of European Directive 80/1268/EEC or the European Regulation (EC) 715/2007 amended by (EC) 692/2008. Fuel consumption and CO₂ emissions are specified for a vehicle type and not for a single car. The applied standard test procedure enables to compare between different vehicle types and different manufacturers. This information is not part of any product offer made. Real-world fuel consumption can vary as the fuel efficiency of a vehicle is influenced by (individual) car configurations, driving behaviour, use of technical equipment such as A/C, as well as other non-technical factors. Note All vehicles are Durashift 5-speed manual unless otherwise stated. BP Ultimate, a range of advanced performance fuels, the perfect partner to meet the most demanding needs of Ford's class-leading technology. BP Ultimate can boost power and acceleration, lower exhaust emissions and improve fuel economy, compared with ordinary fuels.

WEIGHTS FIVE-DOOR

	Kerb weight (kg)[#]	Gross Vehicle Mass (kg)	Gross Train Mass (kg)	Max. Towable Mass (braked) (kg)	Max. Towable Mass (unbraked) (kg)	Max. Roof Load [kg]
1.0L EcoBoost 5-speed manual 100 PS	1276	1900	1975	1000	635	75
1.0L EcoBoost 6-speed manual 125 PS	1327	1900	1975	1200	660	75
1.0L EcoBoost 6-speed auto 125 PS	1280	1900	1975	1200	640	75
1.5L EcoBoost 6-speed manual 150 PS	1325	1900	1975	1500	660	75
1.5L EcoBoost 6-speed auto 150 PS	1364	1900	1975	1500	680	75
1.5L EcoBoost 6-speed manual 180 PS	1325	1900	1975	1500	660	75
1.5L EcoBoost 6-speed auto 180 PS	1325	1900	1975	1500	660	75
1.6L TI-VCT petrol 5-speed manual 85 PS	1264	1825	1900	700	630	75
1.5L TDCi diesel 6-speed manual 95 PS	1338	1900	1975	1200	665	75
1.5L TDCi diesel 6-speed manual 120 PS	1343	1900	1975	1200	670	75
1.5L EConetic diesel 6-speed manual	1350	1900	1975	400	300	75
1.5L TDCi diesel 6-speed PowerShift	1364	1900	1975	1200	680	75
1.6L TDCi diesel 6-speed manual 95 PS	1332	1900	1975	1200	665	75
1.6L TDCi diesel 6-speed manual 115 PS	1336	1900	1975	1200	665	75
2.0L TDCi diesel 6-speed manual 150 PS	1415	2025	2125	1500	705	75
2.0L TDCi diesel 6-speed PowerShift	1455	2050	2125	1500	725	75

WEIGHTS WAGON

	Kerb weight (kg)[#]	Gross Vehicle Mass (kg)	Gross Train Mass (kg)	Max. Towable Mass (braked) (kg)	Max. Towable Mass (unbraked) (kg)	Max. Roof Load [kg]
1.0L EcoBoost 5-speed manual 100 PS	1485	1900	1990	1000	655	75
1.0L EcoBoost 6-speed manual 125 PS	1518	1900	1990	1200	670	75
1.0L EcoBoost 6-speed auto 125 PS	1490	1900	1990	1200	655	75
1.5L EcoBoost 6-speed manual 150 PS	1524	1900	1990	1500	675	75
1.5L EcoBoost 6-speed auto 150 PS	1563	1900	1990	1500	690	75
1.5L EcoBoost 6-speed manual 180 PS	1524	1900	1990	1500	675	75
1.5L EcoBoost 6-speed auto 180 PS	1563	1900	1990	1500	690	75
1.6L TI-VCT petrol 5-speed manual 85 PS	1473	1825	1915	700	650	75
1.5L TDCi diesel 6-speed manual 95 PS	1537	1900	1990	1200	680	75
1.5L TDCi diesel 6-speed manual 120 PS	1564	1900	1990	1200	690	75
1.5L EConetic diesel 6-speed manual	1549	1900	1990	400	400	75
1.5L TDCi diesel 6-speed PowerShift	1564	1900	1990	1200	690	75
1.6L TDCi diesel 6-speed manual 95 PS	1530	1900	1990	1200	675	75

1.6L TDCi diesel 6-speed manual 115 PS	1535	1900	1990	1200	680	75
2.0L TDCi diesel 6-speed manual 150 PS	1628	2050	2140	1800	730	75
2.0L TDCi diesel 6-speed PowerShift	1655	2050	2140	1800	735	75

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

Exterior (mm)	5-Door	Wagon
Overall length	4358	4556
Overall width with/without mirrors	2010/1823	2010/1823
Overall width with folded back mirrors	1858	1858
Overall max height (unladen)	1484	1505
Wheelbase	2648	2648
Track front min/max depending on tyre size and wheel offset	1544/1559	1544/1559
Track rear min/max	1534/1549	1534/1549
Interior		
Front headroom (without/with sunroof)	993/977	993
Front max legroom (mid-height rearmost seating pos.)	1094	1094
Front shoulder room	1411	1411
Rear headroom (without/with sunroof)	962/962	999
Rear legroom	849	849
Rear shoulder room	1336	1336
Luggage capacity (litres)[‡]		
5-seat mode, laden to package tray (with full spare)	277	No full size spare
5-seat mode, laden to package tray (with mini spare)	316	476
5-seat mode, laden to package tray (with tyre repair kit)	363	490
2-seat mode, laden to roof (with full spare)	1062	No full size spare
2-seat mode, laden to roof (with mini spare)	1101	1502
2-seat mode, laden to roof (with tyre repair kit)	1148	1516

Fuel tank capacity (litres)	5-Door	Wagon
Petrol	55	55
Diesel	53 (60*)	53 (60*)

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

*2.0 Duratorq TDCi engine only

STEERING AND SUSPENSION

System	Rack and Pinion with Electronic Power Assisted Steering (EPAS)
Turning circle (m)	11.0
Max steering wheel turns	2.6

CHASSIS

Front suspension	Independent MacPherson struts with offset coil spring over gas filled damper units and lower L-arms with optimised front rubber bushings and rear hydro-bush mounted on separate reinforced cross-member sub-frame, anti-roll bar.
Rear suspension	Fully independent multi-link Control Blade with large dampers. Rear damper with dual path body mounts. Anti-roll-bar connected to spring links.

BRAKES

	Front	Rear
Braking	Dual circuit, diagonally split, hydraulically operated front and rear with disc/disc (or disc/drum) brakes. Vacuum servo assisted with four-channel ABS and electronic brake distribution (EBD)	
Disc/Drum dimensions (mm)	278 x 25 300x25 (for Focus with 1.6 EcoBoost and 2.0 TDCi)	228 x 40 (for low power/series Focus models, fitment varies by market)
Brake drum dimensions (rear)	N/A	228 x 40 (for low power/series Focus models, fitment varies by market)

WHEELS & TYRES

	Wheels	Tyres
Standard	16" X 6.5"	205/55-R16
Optional	17" X 7"	215/50-R17

ENGINE DATA

		1.0-litre EcoBoost petrol (100, 125 PS)	1.5-litre EcoBoost petrol (150, 182 PS)	1.6-litre Ti-VCT petrol (85, 105, 125 PS)
Type		Inline three cylinder turbo petrol direct fuel injection and Ti-VCT, transverse	In-line four-cylinder turbocharged	Inline four cylinder petrol with Ti-VCT, transverse
Displacement	cm ³	998	1499	1596
Bore	mm	71.9	79.0	79.0

Stroke	mm	82.0		81.4		81.4		
Compression ratio		10.0:1		10.0:1		11.0:1		
Max power	PS (kW)	100 (74)	125 (92)	150 (110)	182 (134)	85 (63)	105 (77)	125 (92)
	at rpm	6000	6000	6000	6000	6000	6000	6000
Max torque	Nm	170	170	240	240	141	150	159
	at rpm	1400-4000	1400-4500	1600-4000	1600-5000	2500	4000-4500	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		DOHC with 4 valves per cylinder, twin independent variable cam timing		
Cylinders		3 in-line		4 in-line		4 in-line		
Cylinder head		Cast aluminium		Cast aluminium		Cast aluminium		
Cylinder block		Cast iron		Cast aluminium		Cast aluminium		
Camshaft drive		Low friction Belt-in-Oil with dynamic tensioner		Low friction Belt-in-Oil with dynamic tensioner		Timing belt with dynamic tensioner		
Crankshaft		Cast iron, 6 counterweights, 4 main bearings		Cast iron, 4 counterweights, 5 main bearings		Cast iron, 4 counterweights, 5 main bearings		
Engine management		Bosch MED17 with CAN-Bus and individual cylinder knock control. FGEC Software		Bosch MED17 with CAN-Bus and individual cylinder knock control. FGEC Software		Siemens ECM EMS2101 16 Bit		
Fuel injection		High pressure direct fuel injection with 6 hole injectors		High pressure direct fuel injection with 6 hole injectors		Electronic port fuel injection		
Emission level		Euro Stage 6	Euro Stage 6	Euro Stage 6	Euro Stage 6	Euro Stage 5		
Turbocharger		Continental low inertia turbo		Continental low inertia turbo		n/a		
Lubrication system		Electronically controlled variable displacement oil pump for improved fuel economy		Electronically controlled variable displacement oil pump for improved fuel economy		Pressure-fed lubrication system with full flow oil filter		
System capacity with filter	litres	4.1		4.1		4.1		
Cooling system		Split cooling system with 2 thermostats		Split cooling system with 2 thermostats		Water pump with thermostat and valves		
System capacity incl heater	litres	5.8		5.5		5.5		

		1.0-litre EcoBoost petrol (100, 125 PS)		1.5-litre EcoBoost petrol (150, 182 PS)		1.6-litre Ti-VCT petrol (85, 105, 125 PS)	
Transmission		Durashift 5-speed (iB5) manual	Durashift 6-speed (B6) manual	Durashift 6-speed (B6) manual	Durashift 6-speed (B6) manual	Durashift 5-speed (iB5) manual	
Gear ratios		5th 0.756 4th 0.951 3rd 1.281	6th 0.690 5th 0.821 4th 1.032	6th 0.690 5th 0.821 4th 1.032	6th 0.690 5th 0.821 4th 1.032	5th 0.756 4th 0.951 3rd 1.281	

	2nd 1.926 1st 3.583 Reverse 3.620 Final Drive 4.250	3rd 1.357 2nd 2.048 1st 3.727 Reverse 3.820 Final Drive 4.070	3rd 1.357 2nd 2.048 1st 3.727 Reverse 3.820 Final Drive 4.070	3rd 1.357 2nd 2.048 1st 3.727 Reverse 3.820 Final Drive 4.070	2nd 1.926 1st 3.583 Reverse 3.620 Final Drive 4.250
--	--	---	---	---	--

DIESEL ENGINES

		1.5-litre TDCi diesel (95, 120 PS)		1.6-litre TDCi diesel (95, 115 PS)		2.0L TDCi diesel (150 PS)
Type		Inline four cylinder turbocharged diesel		Inline four cylinder turbo diesel, transverse		Inline four cylinder turbocharged diesel
Displacement	cm ³	1499		1560		1997
Bore	mm	75.0		75.0		85.0
Stroke	mm	88.3		88.3		88.0
Compression ratio		16 : 1		16.0:1		16.0:1
Max power	PS (kW)	95 (70)	120 (88)	95 (70)	115 (84)	150 (110)
	at rpm	3600	3600	3800	3600	3750
Max torque	Nm	270	270	215	270 (285 with transient overboost)	370
	at rpm	1500-2000	1750-2500	1750	1750-2500	2000-3250
Valve gear		SOHC with 2 valves per cylinder		DOHC with 2 valves per cylinder		DOHC with 4 valves per cylinder
Cylinders		4 in line		4 in line		4 in line
Cylinder head		Cast aluminium		Cast aluminium		Cast aluminium
Cylinder block		Cast aluminium		Cast aluminium		Cast aluminium
Camshaft drive		Timing belt (crankshaft to intake) with dynamic tensioner; Intake to exhaust chain with hydraulic tensioner		Timing belt (crankshaft to intake) with dynamic tensioner; Intake to exhaust chain with hydraulic tensioner		Belt driven cams with primary drive tensioner
Crankshaft		Steel, 8 counterweights, 5 main bearings		Cast steel, 8 counterweights, 5 main bearings		Steel, 8 counterweights, 5 main bearings
Engine management		Ford Common Rail Diesel Engine Management System		Ford Common Rail Diesel Engine Management System		Ford Common Rail Diesel Engine Management System
		1.5-litre TDCi diesel (95, 120 PS)		1.6-litre TDCi diesel (95, 115 PS)		2.0L TDCi diesel (150 PS)
Fuel injection		High pressure direct fuel injection with 8 hole injectors		Common rail direct fuel injection; 1600 bar injection pressure; 7-hole piezo-electric		High pressure direct fuel injection with 8 hole injectors

				injectors		
Emission control		Oxidation catalyst, water cooled EGR and standard cDPF		Oxidation catalyst, water cooled EGR and standard cDPF	Oxidation catalyst, water cooled EGR and standard cDPF	
Emission level		Euro Stage 6	Euro Stage 6	Euro Stage 6	Euro Stage 6	
Turbocharger		Honeywell VGT		Garrett fixed geometry turbocharger	Honeywell VGT	
Lubrication system		Crankshaft nose driven oil pump		Pressure-fed lubrication system with full flow oil filter	Crankshaft nose driven oil pump	
System capacity with filter	litres	3.8		3.8	5.7	
Cooling system		Block mounted centrifugal mechanical water pump and mechanical thermostat. Head mounted water outlet connector with ECT sensor.		Water pump with thermostat and valves, with thermal management system	Block mounted centrifugal mechanical water pump and mechanical thermostat. Head mounted water outlet connector with ECT sensor.	
System capacity incl heater	litres	5.8		5.8	6.3	
Transmission		Durashift 6-speed (B6) manual	Automatic 6-speed (MPS6) PowerShift	Durashift 6-speed (B6) manual	Automatic 6-speed (MPS6) PowerShift	Manual 6-speed (MMT6)
Gear ratios		6th 0.622 5th 0.738 4th 0.919 3rd 1.258 2nd 2.048 1st 3.727 Reverse 3.818 Final Drive 3.611	6th 0.756 5th 0.943 4th 0.829 3rd 1.194 2nd 1.952 1st 3.583 Reverse 4.843 Final Drive 3.933	6th 0.622 5th 0.738 4th 0.919 3rd 1.258 2nd 2.048 1st 3.727 Reverse 3.818 Final Drive 3.611	6th 0.756 5th 0.943 4th 0.829 3rd 1.194 2nd 1.952 1st 3.583 Reverse 4.843 Final Drive 3.933	6th 0.737 5th 0.886 4th 0.816 3rd 1.156 2nd 1.864 1st 3.583 Reverse 1.423 Final Drive N.A.

Note: The stated fuel consumption and CO₂ emissions are measured according to the technical requirements and specifications of the European Regulation (EC) 715/2007 as last amended. Results in MPG also correspond to this European drive cycle and are stated in imperial gallons. The results may differ from fuel economy figures in other regions of the world due to the different drive cycles and regulations used in those markets

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

###

About Ford Motor Company

Ford Motor Company, a global automotive industry leader based in Dearborn, Mich., manufactures or distributes automobiles across six continents. With about 186,000 employees and 65 plants worldwide, the company's automotive brands include Ford and Lincoln. The company provides financial services through Ford Motor Credit Company. For more information about Ford and its products worldwide please visit www.corporate.ford.com.

Ford of Europe is responsible for producing, selling and servicing Ford brand vehicles in 50 individual markets and employs approximately 50,000 employees at its wholly owned facilities and approximately 69,000 people when joint ventures and unconsolidated businesses are included. In addition to Ford Motor Credit Company, Ford Europe operations include Ford Customer Service Division and 24 manufacturing facilities (13 wholly owned or consolidated joint venture facilities and 11 unconsolidated joint venture facilities). The first Ford cars were shipped to Europe in 1903 – the same year Ford Motor Company was founded. European production started in 1911.

Ford in Belgium & Luxemburg

Ford Belgium (Brussels) distributes Ford vehicles and Ford original parts in Belgium & Luxemburg, since 1922. Ford Genk produces all large cars (Mondeo, S-MAX, Galaxy) for Ford in Europe, with 3.800 employees. Ford Lommel Proving Ground is the lead test facility for validation of all Ford models in Europe, with 350 employees.

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

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