



Geneva Motor Show 2010

Inhoudstafel:

1. Product	Pagina
- Focus Clipper	2
(Focus algemeen: http://www.fordpers.be/nl/news/motorshows/art-000213/)	
- Focus Technology	6
- C-MAX	18
- S-MAX & Galaxy	36
- S-MAX & Galaxy Individual	44
- Mondeo	48
- Kuga	53
2. Verbeterd motorengamma	64
3. ECONetic-technologie	70
4. Extra	
- Aanpassingen B-segment	74
- Electrification	79
- E-Mobility	84
- WRC	89
- Biografieën	92

NIEUWE GENERATIE WERELDWIJD FORD FOCUS-GAMMA BREIDT UIT MET DEBUUT VAN ELEGANTE CLIPPER IN GENÈVE

- **Nieuwe generatie van wereldwijde Ford Focus vijfdeursmodel beleeft Europees debuut op salon van Genève 2010, werelddebuut voor aantrekkelijke nieuwe Clipper-versie**
- **In Europa ontwikkelde Focus kondigt nieuwe generatie wereldwijde compacte middenklassers van Ford aan en zal in ruim 120 markten ter wereld worden verkocht**
- **Focus Clipper is nieuwste van ten minste tien voertuigen op basis van nieuwe wereldwijd middenklasseplatform van Ford.**
- **Wereldwijde sportversie van nieuwe Focus met Ford EcoBoost-motortechnologie is aangekondigd.**
- **Nieuwe Clipper-versie zal ruim een derde van de totale Focus-verkoop in Europa voor zijn rekening nemen. Verwacht marktaandeel van 60 procent voor vijfdeurs.**
- **Stijlvol nieuw Focus-gamma geeft klanten baanbrekende nieuwe technologieën en hoogstaand vakmanschap**
- **Nieuwe Focus streeft naar uitstekende verbruiks- en CO₂-waarden en nog beter rijgedrag**
- **Europese en Noord-Amerikaanse productie tegelijk van start eind 2010, eerste leveringen begin 2011. Productie in Azië, Afrika en Zuid-Amerika volgt later.**

Genève, 2 maart 2010 – De stijlvolle nieuwe Ford Focus Clipper beleeft zijn wereldpremière op het autosalon van Genève 2010, naast de sportieve vijfdeurs Focus, die voor het eerst te zien is in Europa.

De nieuwe generatie van de Focus Clipper is het vijfde model dat Ford Motor Company onthult op het nieuwe wereldwijde middenklasseplatform dat overal ter wereld de basis zal

vormen voor ten minste tien modellen en een jaarproductie van twee miljoen exemplaren tegen 2012.

Totnogtoe werden de nieuwe Ford C-MAX en Grand C-MAX onthuld op het autosalon van Frankfurt 2009, gevolgd door de nieuwe vier- en vijfdeurs Focus op het Noord-Amerikaanse internationale autosalon 2010 en nu de Clipper in Genève.

“Onze nieuwe generatie compacte middenklassers toont aan hoe Ford zijn wereldwijde resources aanwendt om wereldwijd ten minste tien nieuwe modellen en afgeleiden te ontwikkelen op basis van hetzelfde platform,” verklaart Derrick Kuzak, group vice president Product Development. “De Focus Clipper wordt als volgende model onthuld en is cruciaal voor de Europese markt want meer dan een derde van onze klanten in het segment verkiezen een breakversie.”

In Genève bevestigt Ford ook dat er een wereldwijd prestatie-model zal worden ontwikkeld als onderdeel van de nieuwe Focus-generatie, aangedreven door een motor uit de familie Ford EcoBoost-viercilinders.

“We willen liefhebbers van performante Focus-modellen geruststellen dat we ook voor hen plannen hebben,” voegde Kuzak toe. “We engageren ons om wereldwijd een opwindende sportvariant van de nieuwe Focus te lanceren met onder de kap een versie van onze geavanceerde nieuwe Ford EcoBoost-benzinemotor met directe injectie en turbo. Meer details kunnen we op dit ogenblik nog niet vrijgeven maar we beseffen hoe belangrijk dit model is in het Europese Focus-gamma.”

Meer details over de volledige portfolio van nieuwe modellen op basis van het wereldwijde middenklasseplatform van Ford worden binnenkort onthuld. Eind 2012 zal het middenklassegamma voor de hele wereld compleet zijn.

Focus Clipper richt zich tot breed doelpubliek

De aantrekkelijke nieuwe generatie van de Ford Focus Clipper is een cruciaal model, in het bijzonder voor de Europese markten waar een derde van alle Focus-kanten opteert voor deze variant. In sommige landen zoals Italië en Duitsland is de Clipper zelfs goed voor meer dan de helft van de hele Focus-verkoop.

“De Clipper is altijd een sterk model in het Europese Ford Focus-gamma geweest en wordt qua populariteit alleen geëvenaard door de vijfdeurs,” benadrukte John Fleming, Chairman en CEO van Ford of Europe. “Deze klanten willen de extra ruimte en flexibiliteit die een klassieke break biedt en willen bovendien niet inboeten aan technologie, weggedrag en stijl. We zijn ervan overtuigd dat de nieuwe Focus Clipper al hun verwachtingen ruimschoots zal overtreffen.”

Met zijn ranke uiterlijk maakt de nieuwe Focus Clipper ook een designstatement en biedt hij het ideale evenwicht tussen een dynamische look en functionaliteit. De geïntegreerde dakrails over de hele lengte van de wagen benadrukken het aantrekkelijke kinetic design van de Clipper terwijl de achterklep een automatische sluiting heeft en getooid is met een compacte dakspoiler.

Globaal gesproken blijft het C-segment in Europa relatief stabiel en is het met ruwweg vijf miljoen auto's per jaar goed voor een derde van de totale autoverkoop. Hoewel het segment de jongste jaren ook veel prestigeconstructeurs aantrekt, woedt de concurrentie het hevigst tussen de massaconstructeurs.

De markt raakte het jongste decennium sterk versnipperd dankzij de ontwikkeling van nieuwe koetswerkversies buiten de klassieke vierdeursberline, vijfdeurshatchback en break.

Tegen 2010 zullen zes koetswerkversies 85 procent van de klantenvereisten in het segment in Europa dekken: de vierdeursberline, de vijfdeurshatchback, de Clipper, de MAV met vijf plaatsen, de MAV met zeven plaatsen en de kleine SUV.

“Naarmate het segment zich wereldwijd ontwikkelt, zien we bij de klanten een duidelijke voorkeur voor deze zes koetswerkversies, al zijn er verschillen tussen regio’s onderling en zelfs binnen eenzelfde regio,” legt Kuzak uit. “Zo is in China en Rusland vooral de vierdeursberline in trek terwijl in Groot-Brittannië en Spanje de vijfdeurshatchback aan kop staat. In Noord-Amerika is er dan weer een trend naar kleinere vijfdeursmodellen.

“Dit drijft ons wereldwijd middenklassebeleid en we spannen ons overal ter wereld in om de verwachtingen van de kopers van deze zes koetswerkvarianten in te vullen,” benadrukt Kuzak. Hoewel de Focus clipper in eerste instantie alleen in Europa wordt gelanceerd, neemt hij de diverse technologieën, de zuinige motoren, de uitstekende rijeigenschappen en het hoogstaande vakmanschap over van alle andere nieuwe wereldwijde middenklassers van Ford.

De Focus Clipper debuteert met de levendige koetswerkkleur Candy Red, die bij de voorstelling op de nieuwe vijfdeurs Focus op het Noord-Amerikaanse internationale autosalon in januari heel wat succes oogstte.

De vijfdeurs Focus voor Genève is afgewerkt in de warme en moderne tint Hot Mustard, een eigentijdse, donkergele metaalkleur.

“Net als bij de modellen in ons nieuw wereldwijd middenklassegamma kan de dynamische Clipper ook in bijkomende markten overal ter wereld worden aangeboden als er vraag is en als de business case goed is,” aldus besluit John Fleming. “We zien hem als een integraal onderdeel van onze wereldwijde nieuwe Focus-generatie en kijken uit naar de reacties op wat volgens ons een erg stijlvolle en voorname wagen is geworden.”

###

NIEUWE FORD FOCUS RICHT ZICH OP TOONAANGEVENDE TECHNOLOGIE VOOR KLANTEN OVERAL TER WERELD

- **Nieuwe Ford Focus-generatie introduceert samen met nieuwe C-MAX en Grand C-MAX tal van toonaangevende technologieën in het C-segment**
- **Stijlvolle nieuwe Focus Clipper viert werelddebuut op autosalon van Genève**
- **Nieuw Focus-gamma behoudt voorsprong op vlak van weggedrag**
- **Ford streeft naar leiderschap inzake brandstofverbruik en CO₂-niveau**
- **Nieuwe Focus zonder compromissen ontwikkeld voor wereldwijde lancering, op basis van eisen van ruim 120 verschillende markten**

Genève, 2 maart 2010 - De nieuwe generatie compacte middenklassers van Ford Motor Company zal klanten een onovertroffen keuze aan betaalbare nieuwe technologieën en voorzieningen, schitterend vakmanschap en een erg laag verbruik bieden en blijft ook nieuwe normen vestigen op het vlak van weggedrag.

Het jongste model in de reeks is de stijlvolle nieuwe Focus Clipper voor 2011, die tijdens het autosalon van Genève 2010 debuteert naast de sportieve vijfdeurs hatchback. Die laatste komt ook in 2011 op de markt terwijl de Ford C-MAX en Grand C-MAX later dit jaar in de Europese showrooms zullen staan.

De nieuwe Focus is het kernmodel op basis van Fords nieuwe wereldwijde platform voor compacte middenklassers en zal wereldwijd worden verkocht in meer dan 120 landen. 80 procent van zijn onderdelen zijn in alle landen gemeenschappelijk. De Europese en Noord-Amerikaanse Ford Focus gaan eind 2010 tegelijk in productie en zijn vanaf begin 2011 leverbaar. In andere landen gaat de productie later van start.

De nieuwe compacte monovolumes C-MAX en Grand C-MAX zijn gebaseerd op hetzelfde middenklasseplatform van Ford en zijn vanaf de tweede helft van 2010 leverbaar in Europa. De Grand C-MAX met zeven plaatsen wordt eind 2011 in Noord-Amerika gelanceerd.

“Bij de ontwikkeling van de nieuwe, wereldwijd verkochte middenklassers werden geen compromissen aanvaard en de overweldigend positieve ontvangst van de nieuwe Focus-generatie bij zijn onthulling in Detroit bevestigt dat we op het juiste spoor zitten,” aldus John Fleming, Chairman en CEO van Ford of Europe. “We zijn er bovenal van overtuigd dat onze nieuwe Focus- en C-MAX-familie een in dit fel bevochten segment nooit geziene mix van nieuwe technologieën, innovatieve voorzieningen en rijkwaliteiten brengt.

Focus-technologie: met het oog op een leidersplaats in zijn klasse

De wereldwijde schaal van het gamma compacte middenklassers stelt Ford in staat om meer technologieën en uitrusting economisch rendabeler te maken dan ooit.

De uitgebreide technologische uitrusting voor de nieuwe generatie van de Focus, C-MAX en Grand C-MAX is ongeëvenaard in het C-segment en biedt klanten tal van leuke en geavanceerde voorzieningen die normaal zijn voorbehouden aan grotere en duurdere wagens.

“We stellen ons duidelijk als doel om kopers van compacte middenklassers overal ter wereld meer nuttige, betaalbare en innovatieve technologieën en voorzieningen te geven dan elke andere constructeur,” aldus Derrick Kuzak, Fords group vice president Product Development. “Aan technologie om de technologie doet Ford niet mee. We concentreren ons op systemen die de Focus gebruiksvriendelijker, veiliger en zuiniger maken dan alle andere auto’s in zijn klasse. En, conform de reputatie van de Focus, moet hij in zijn segment ook veruit de auto zijn die het best rijdt.”

Toch werden de nieuwe technologieën ontworpen met het oog op een lage kostprijs en een eenvoudige en uiterst intuïtieve werking en komen ze zowel het gebruiksgemak als de veiligheid en de gebruikskosten voor de eigenaar en de inzittenden ten goede.

Om dat te staven, zetten we hieronder enkele van de vele voorzieningen en technologieën in Fords nieuwe gamma compacte middenklassers op een rijtje (afhankelijk van de auto, uitvoering en markt):

- **MyFord** - de voornaamste innovatie in het interieur is het nieuwe MyFord, een connectiviteitssysteem dat de bestuurder een hypergeavanceerde combinatie van bedieningselementen en schermen biedt om kernvoorzieningen te bedienen. Op de topmodellen met High Nav omvat het MyFord Touch-systeem een 8"-aanraakscherm waarmee de bestuurder tal van functies kan bedienen via een helder en intuïtief kleurenscherm.
- **SYNC** - MyFord wordt aangevuld met een nieuwe generatie van Fords krachtige SYNC-connectiviteitspakket inclusief gesofistikeerde stembediening, Bluetooth®, satellietnavigatie en diverse aansluitingen voor externe toestellen en mediaplayers. Het SYNC-systeem van Ford maakt zijn Europees debuut wanneer de nieuwe Focus-generatie begin 2011 wordt gelanceerd.
- **Active Park Assist (semiautomatisch parkeersysteem)** – in tegenstelling tot heel wat dure systemen met camera gebruikt Ford Active Park Assist sensoren rond de wagen, die samenwerken met de elektrische stuurbevestiging (EPAS) om de wagen parallel te parkeren. Het systeem meet de lengte en diepte van potentiële parkeerplaatsen en geeft geschikte plaatsen voor semiautomatisch parkeren aan. Vervolgens stuurt de wagen zichzelf automatisch in een plaats terwijl de bestuurder het gaspedaal, de remmen en de versnellingspook bedient.
- **Torque Vectoring Control** – deze dynamische hoekfunctie is normaal voorbehouden aan exclusieve sportwagens en gebruikt het remsysteem van de wagen om het effect van een differentieel te imiteren. Zo wordt de spreiding van het motorkoppel tussen de twee voorwielen geoptimaliseerd in functie van de rijomstandigheden en het wegdek. Vooral wanneer de bestuurder accelereert in een bocht, remt het systeem het binnenste voorwiel af zodat er meer koppel naar het buitenste wiel gaat om zo een betere grip en beter

weggedrag te verzekeren. Het systeem werd niet alleen ontworpen om ervaren en enthousiaste bestuurders meer rijplezier te bieden maar ook om minder ervaren bestuurders meer vertrouwen en controle te geven in moeilijke rijomstandigheden.

- **Low speed collision mitigation system** – dit systeem gebruikt een vooruitkijkende radarsensor om voorwerpen voor de auto te detecteren en berekent continu (50 keer per seconde) de remkracht die nodig is om aanrijdingen te voorkomen. Naargelang de afstand tot het voorwerp en de snelheid van de wagen zelf, remt het systeem de wagen automatisch af. Als de geschatte remkracht een bepaalde drempel overschrijdt zonder dat de bestuurder reageert, wordt een aanrijding als onvermijdelijk beschouwd. Het systeem beperkt dan automatisch de gastoevoer en remt de auto verder af. Dit systeem is ontworpen voor snelheden tot 30 km/u en helpt bestuurders om aanrijdingen tegen lage snelheid te voorkomen.
- **Adaptieve snelheidsregelaar** – deze verbeterde snelheidsregelaar helpt de bestuurder een vooraf ingestelde snelheid aan te houden en een vooraf ingestelde afstand te bewaren ten opzichte van voorliggers. Wanneer het systeem een voorligger detecteert, vertraagt het de wagen automatisch om de vooraf ingestelde afstand te bewaren. Zodra de weg weer vrij is, accelereert het systeem terug naar de ingestelde snelheid.
- **Instelbare snelheidsbegrenzer (ASLD)** – deze snelheidsbegrenzer is ontworpen om bestuurders om welke reden dan ook te helpen om een zelf gekozen maximumsnelheid te respecteren door te voorkomen dat de bestuurder die snelheid (bv. op snelwegen of in de stad) ongewild overschrijdt. Zodra de snelheid is ingesteld, aanvaardt het gaspedaal geen extra input meer waardoor de ingestelde snelheid zou worden overschreden. De snelheid wordt steeds aangegeven en in noodgevallen kan de bestuurder het systeem uitschakelen door een kickdown op het gaspedaal.
- **Lane Departure Warning met Lane Keeping Aid** – een vooruitkijkende camera houdt voortdurend de weg in het oog en evalueert of de auto binnen zijn rijstrook blijft. Wanneer de wielen van de wagen de wegmarkeringen naderen wordt de bestuurder hierop attent gemaakt door vibraties in het stuur, zodat hij snel kan reageren. Lane

Keeping Aid levert een kleine hoeveelheid stuurkoppel om de bestuurder te wijzen op het feit dat hij actie moet ondernemen om het voertuig binnen de gekozen rijstrook te houden. Wanneer de bestuurder de richtingaanwijzers gebruikt of wanneer de rij situatie aangeeft dat de verandering van rijstrook bedoeld is, worden de alarmen onderdrukt. Naargelang zijn voorkeur kan de bestuurder kiezen tussen twee gevoeligheidsstanden en drie intensiteiten voor de waarschuwing. Bij snelheden lager dan 70 km/u wordt het systeem uitgeschakeld, zodat het niet actief blijft in de stad. De bestuurder kan het systeem ook manueel uitschakelen.

- **Dodehoekassistent (Blind Spot Information System)** – deze gebruiksvriendelijke functie met radartechnologie waarschuwt bestuurders voor obstakels die zich mogelijk in zijn dode hoek bevinden. Wanneer er aan een van beide zijden van de wagen verkeer in de dode hoek van de bestuurder komt, gaat er in de overeenkomstige buitenspiegel een waarschuwingslampje branden zodat de bestuurder veilig van rijstrook kan veranderen. De lampjes zijn zo geplaatst dat ze de bestuurder in normale omstandigheden niet afleiden. Het systeem werkt bij snelheden vanaf 10 km/u.
- **Auto High Beam Control** – dit systeem komt de zichtbaarheid bij nachtelijke ritten sterk ten goede. Met behulp van een vooruitkijkende camera spoort het systeem lichtbronnen op en wanneer tegenliggers worden gedetecteerd, schakelt het systeem automatisch over op de dimlichten om verblinding te voorkomen. Ook in de stad worden de grootlichten uitgeschakeld.
- **Driver Alert** – dit systeem berekent het aandachtsniveau van de bestuurder en geeft het op verzoek weer in het instrumentenbord. Dat niveau is gebaseerd op een statistische analyse van rijstrookinformatie, ingezameld door de vooruitkijkende camera en het giergedrag van de wagen. Als het aandachtsniveau van de bestuurder onder een bepaald niveau zakt, wanneer hij bijvoorbeeld moe is of in slaap valt, laat de wagen een alarm weerklinken.
- **Traffic Sign Recognition** – herkent verkeersborden aan de rechter- of linkerkant van de weg en geeft ze weer in het informatiescherm van de bestuurder. Snelheidsbeperkingen

en inhaalverbodsborden worden geïdentificeerd en kunnen tegelijk op het scherm worden weergegeven.

- **Elektrische stuurbechrachting met driftcompensatie en koppelstuurcompensatie** – minimaliseert het verbruik en helpt ongewenste storingen in het stuur te elimineren.
- **Schakelindicator** – geeft de bestuurder met een lampje het ideale schakelmoment weer om het verbruik te drukken.
- **Ford EasyFuel** – het bekroonde tanksysteem zonder vuldop voorkomt dat de bestuurder de verkeerde brandstof tankt.
- **Ford Keyless System en Ford Power-starttoets** – het gebruiksvriendelijke sleutelloze instapsysteem met starttoets van Ford.
- **Elektrische kindersloten** – stellen de bestuurder in staat om de kindersloten in de achterdeuren automatisch in en uit te schakelen met een eenvoudige toets.
- **Gordelwaarschuwing** – controleert de zetels op de eerste, tweede en derde rij. Voor de voorste inzittenden omvat de gordelwaarschuwing een actief geluidssignaal en visueel signaal, het gordelgebruik op de achterste rijen wordt aangegeven met een verklikker in het dashboard. Wanneer een van de inzittenden in de auto zijn gordel tijdens het rijden losmaakt, weerklinkt eveneens een geluidssignaal.
- **Parkeercamera** – op de achterklep gemonteerde camera om veilig en nauwkeurig achteruit te rijden. Geeft een duidelijk beeld weer op het scherm in de middenconsole.
- **Ford Mobile Navigation** – stelt de bestuurder in staat om een compatibele smartphone als navigatiesysteem te gebruiken.

ONE Ford, One Focus

Onder het wereldwijde 'ONE Ford'-initiatief van Ford Motor Company werd de nieuwe Focus-generatie ontwikkeld door een wereldwijd team onder leiding van Fords Europese competentiecentrum voor kleine en middelgrote auto's in Merkenich bij Keulen (Duitsland). De motoren werden ontwikkeld door een vergelijkbaar team in het technische centrum van Dunton (Engeland).

Het productteam in Europa kon een beroep doen op de ervaring die werd opgedaan met recentere lanceringen zoals die van de alom geprezen nieuwe Ford Fiesta. Het kon ook bogen op de expertise van de voertuig- en aandrijfspecialisten van de ontwikkelingscentra van Ford in Dearborn (Michigan, V.S.), in Australië en in Azië. Wereldwijd waren in het totaal zo'n 1.800 Ford-ingenieurs sterk betrokken bij de ontwikkeling van wat het voornaamste Focus-model ooit moet worden sinds de eerste generatie in 1998 werd gelanceerd.

“De schaal, het gemeenschappelijke gebruik van onderdelen en het wereldwijde bereik van Fords nieuwe beleid voor de compacte middenklasse hebben het samen met de wereldwijde ontwikkelings- en sourcingstrategie mogelijk gemaakt om de wagen een uitrusting te geven die zijn gelijke in dit segment niet kent,” aldus Derrick Kuzak, group vice president Product Development bij Ford. “De diepgang van de technologie en uitrusting plus de verfijning van de aandrijving en veiligheidsstrategie zullen zelfs bestuurders van grotere en prestigieuzere modellen verbazen.”

Focus op de weg - ongeëvenaard rijplezier

Al sinds zijn oorspronkelijke lancering in 1998 wordt de Ford Focus gelauwerd om de nieuwe normen die hij in het C-segment vestigde op het vlak van wendbaarheid en responsiviteit. Ford zal de lat met de nieuwe Focus-generatie opnieuw hoger leggen en streeft naar een ongeëvenaarde rijkwaliteit die een uitstekende stuurprecisie en feedback combineert met een aanzienlijk verbeterd raffinement en betere controle.

Om daarin te slagen hebben de ingenieurs de innovatieve ophangingsconcepten van eerdere modellen bijgespijkerd en werd een geoptimaliseerde nieuwe lay-out ontwikkeld voor de meervoudige 'control blade' achterwielophanging en de semigeïsoleerde subframes vooraan.

Het chassisontwerp wordt aangevuld door een gloednieuwe elektrische stuurbekrachtiging die nauwkeurig werd afgestemd met het oog op zuivere en nauwkeurige responsen bij hoge snelheden terwijl ze toch altijd licht en wendbaar blijft bij het parkeren.

De Europese chassisspecialisten van Ford hebben ook de bochtstabiliteit en wendbaarheid verbeterd met de introductie van een geavanceerd systeem dat zogenaamde 'torque vectoring'-technieken gebruikt om het vermogen als een elektronisch differentieel te verdelen tussen de aangedreven wielen om zo onderstuur tegen te gaan en de tractie en het insturen van een bocht te verbeteren en tegelijk nog nauwkeuriger en moeiteloos te rijden.

“De Focus staat al geruime tijd bekend om de kwaliteit van zijn weggedrag, en het nieuwe model bouwt voort op die reputatie,” verklaart Gunnar Herrmann, Global C Car Vehicle Line Director bij Ford. “Onze onderstelingenieurs hebben een hogere stuurprecisie en wendbaarheid gerealiseerd en leverden merkbare verbeteringen af op het vlak van raffinement en comfort.”

Focus-kracht: uitstekende zuinigheid, lage CO₂-uitstoot

De aantrekkingskracht van de nieuwe Ford Focus wordt nog versterkt door een motorgamma dat pittige prestaties combineert met erg lage verbruiks- en CO₂-cijfers. Dat zullen ook andere modellen in het nieuwe middenklassegamma van Ford gebruiken.

Het Europese motorgamma voor de nieuwe Focus-generatie omvat een aantal gloednieuwe viercilinder Ford EcoBoost-benzinomotoren met directe benzine-injectie en turbo. Aan dieselmotorzijde is er keuze tussen verschillende Duratorq TDCi-diesels met common-rail technologie. Allemaal zijn ze 10 tot 20 procent zuiniger dan de motoren die ze vervangen.

Europese klanten krijgen de keuze tussen een erg zuinige 1,6-liter Ford EcoBoost SCTi-motor met directe benzine-injectie en turbo en een geschat vermogen van 150 of 180 pk en de lichte en responsieve 1.6 Duratec Ti-VCT met 105 of 125 pk.

Het dieselgamma omvat de 2.0 en 1.6 Duratorq TDCi-motoren, die voor 2010 volledig werden herwerkt met een aanzienlijk lager verbruik, betere prestaties en meer raffinement. Het gamma krachtige en soepele 2-liters biedt de keuze tussen 163, 136 en 115 pk terwijl de responsieve en zuinige 1.6 naar keuze 115 of 95 pk levert.

De drie versies van de 2.0 TDCi-dieselmotor (163, 136 en 115 pk) zijn eveneens leverbaar in combinatie met de geavanceerde, uiterst efficiënte Ford PowerShift-zestrapsautomaat met dubbele koppeling. Ford PowerShift is een hypergeavanceerde transmissie met dubbele koppeling die de zuinigheid, de geoptimaliseerde transmissieverhoudingen en het rijplezier van een handgeschakelde versnellingsbak combineert met de soepelheid en het gebruiksgemak van een klassieke automaat.

Focus-kwaliteit: vakmanschap in elk detail

Klanten overal ter wereld eisen een prestigieuzere ervaring van kleine en middelgrote auto's en voor de nieuwe generatie van de Ford Focus werd dan ook alles in het werk gesteld om een hoog niveau van kwaliteit en vakmanschap te verzekeren.

Er werd heel wat vooruitgang geboekt in het terugdringen van interieurlawaai om een stiller interieur te creëren. Dat raffinement vult het frisse nieuwe interieurdesign en hoger vakmanschapniveau aan om een hoogwaardig gevoel te creëren dat dicht aanleunt bij dat van grotere en veel duurdere wagens.

Elk onderdeel dat de klant zal aanraken, zien, horen en zelfs ruiken, werd onderworpen aan een strenge analyse om ervoor te zorgen dat het de verwachtingen van de klanten overtreft. Er werd bijzondere aandacht besteed aan de kwaliteit van de interieurmaterialen, het passen van de kleuren, de naden, de vlakheid en toleranties tussen onderdelen.

Voor de meeste onderdelen heeft Ford een wereldwijd DNA ontwikkeld dat de exacte eigenschappen van elk onderdeel bepaalt om aan de kwaliteitseisen van het merk te voldoen. Voorbeelden daarvan zijn het geluid dat de deuren maken wanneer men ze sluit, wat speciale aandacht voor de deurstructuur en de vergrendeling vereist, maar ook het ontwerp van het stuur en zelfs de dikte van de bekleding en de grootte van de stiknaden.

Focus-design - een nieuw niveau van 'kinetic design'

De compromisloze benadering die Ford voor de nieuwe Focus-generatie hanteerde, wordt onmiddellijk duidelijk in het opvallende koetswerkdesign van de sportieve 5-deurs en elegante nieuwe Clipper die in Genève worden getoond. Beide demonstreren het hoge niveau van stijl en uitstraling dat het nieuwe gamma zal bieden.

“Met de nieuwe Focus hebben we een lagere, meer gestroomlijnde en sportievere wagen afgeleverd,” aldus Martin Smith, Executive Design Director van Ford of Europe. “Elk van de koetswerkstijlen biedt dezelfde moderne en expressieve kwaliteit als onze andere recente Europese modellen, maar we hebben de designtaal voor de nieuwe Focus-generatie naar een hoger niveau getild om hem een krachtige nieuwe look te geven.”

De koetswerkversies delen een sportief en dynamisch karakter dat de nieuwste evolutie van Fords alom geprezen 'kinetic design' toont. Die vormtaal heeft bijgedragen tot de groeiende populariteit van de kleine en middelgrote auto's van het merk.

Met zijn opvallende voorpartij, zijn slank profiel, zijn indrukwekkende oplopende gordellijn en zijn atletische look laat de nieuwe Focus geen twijfel bestaan over het rijplezier dat klanten wacht wanneer ze ermee op weg gaan.

Met zijn ranke uiterlijk maakt de nieuwe Focus Clipper ook een designstatement en biedt hij het ideale evenwicht tussen een dynamische look en functionaliteit. De geïntegreerde dakrails over de hele lengte van de wagen benadrukken het aantrekkelijke kinetic design van de Clipper terwijl de achterklep een automatische sluiting heeft en is getooid met een compacte dakspoiler.

Deze dynamische kwaliteit van het koetswerk wordt nog versterkt door het opvallende design van het interieur. De nieuwe Focus heeft een extreem modern, cockpitachtig interieur met een stijlvolle middenconsole die de bestuurder omhult en een onberispelijke toegang geeft tot de voornaamste bedieningselementen en schermen.

De opvallende en eigentijdse look, de gebeitelde look van het zacht aanvoelende instrumentenbord en de diverse superieure afwerkingsmaterialen geven inzittenden het gevoel dat ze in een luxewagen rijden.

Focus-structuur: kracht en veiligheid

Het Focus-platform biedt een uitermate sterke en stijve structuur. Die komt niet alleen het weggedrag en raffinement ten goede maar ligt ook aan de basis van de betere crashprestaties.

Het koetswerk van de nieuwe Focus maakt overvloed gebruik van hoogwaardige staalsoorten. Het bestaat voor meer dan 55 procent uit hoogwaardige staalsoorten en meer dan 26 procent van de structuur is uitgevoerd in ultrasterk staal en Boron-staal.

Deze geavanceerde materialen helpen de structuur om aan de strengste crasheisen ter wereld te voldoen en minimaliseren tegelijk het gewicht van het voertuig.

De structurele integriteit van het koetswerk wordt ook weerspiegeld in de torsiestijfheid, die 10 procent groter is dan bij de huidige Europese Focus.

Die diepgaande aandacht voor details komt ook tot uiting in de wereldwijde productiestrategie voor de Focus, met consistente normen en processen die in alle assemblagefabrieken overal ter wereld worden toegepast.

“We zijn ervan overtuigd dat de nieuwe Ford Focus klanten een ongeëvenaarde rijervaring en eigenaarservaring zal bieden,” verklaarde John Fleming. “De Focus is altijd al een bijzonder model geweest voor Ford en dit nieuwe, wereldwijde model bewijst dat we ons engageren om opnieuw een generatie van opwindende, aantrekkelijke en toonaangevende wagens te ontwikkelen.”

#

HET STIJLVOLLE EN VEELZIJDIGE GLOEDNIEUWE FORD C-MAX GAMMA

- **Spannend, gloednieuw C-MAX-gamma in detail onthuld op Autosalon van Genève**
- **Nieuwe C-MAX showt geavanceerde voorzieningen en technologieën van het nieuwe wereldwijde middenklasseplatform van Ford**
- **Twee heel verschillende nieuwe modellen op basis van Fords wereldwijde C-platform met stijlvolle koetswerken en interieurs in ‘kinetic design’ vormtaal van Ford**
- **Grand C-MAX met 7 zitplaatsen voegt extra ruimte en flexibiliteit toe aan het C-MAX-gamma, met twee schuifdeuren en innovatieve ‘walk-through’-zetels**
- **Dynamische C-MAX met 5 plaatsen debuteert in Genève en koppelt gestroomlijnd, sportief design aan traditionele C-MAX-waarden zoals ruimte en functionaliteit**
- **Gamma zuinige motoren met lage CO₂-uitstoot: nieuwe 1.6 Ford EcoBoost-benzinemotor en volledig herwerkte 1.6 en 2.0 Duratorq TDCi-dieselmotoren**
- **C-MAX met 1.6 TDCi stoot slechts 119 g/km CO₂ uit**
- **Hoogstaand rijplezier dankzij toonaangevend rijgedrag**
- **Boordevol gezinsvriendelijke technologieën voor gebruiksgemak en veiligheid**
- **Uitrusting omvat flexibele neerklapbare zetels, gordelwaarschuwingen en elektrische kindersloten en achterklep**
- **Ford C-MAX-gamma tegen eind 2010 gelanceerd in grote Europese landen**

GENÈVE, 2 maart 2010 - De volledig nieuwe Ford C-MAX-familie levert op het autosalon van Genève 2010 twee sterattracties op de stand van Ford Motor Company. De C-MAX-familie, die in het kader van de ambitieuze middenklassestrategie van het merk werd ontwikkeld, telt twee dynamische modellen en geeft het segment van de MAV's (Multi-Activity Vehicles) een nieuwe dimensie inzake stijl en aantrekkelijkheid.

Voor het eerst krijgen Fords klanten in het C-segment de keuze tussen een C-MAX met vijf zitplaatsen en de karakteristieke nieuwe Grand C-MAX met zeven zitplaatsen. Die laatste is bovendien uitgerust met twee schuifdeuren en een innovatief zeteldesign om een zee aan ruimte en een uitstekende flexibiliteit te garanderen.

Het nieuwe Ford C-MAX-gamma introduceert enkele geavanceerde nieuwe technologieën in de compacte MAV-klasse die gericht zijn op comfort, veiligheid en duurzaamheid.

Voorbeelden zijn de nieuwe, krachtige en tegelijk erg zuinige Ford EcoBoost-benzinemotoren met lage CO₂-uitstoot.

Net als de recent aangekondigde nieuwe generatie van de Ford Focus zijn de C-MAX-modellen gebaseerd op het nieuwe, wereldwijde middenklasseplatform van Ford. Beide modellen worden in Genève voorgesteld en worden later dit jaar in Europa gelanceerd. De Grand C-MAX met zeven plaatsen wordt vanaf eind 2011 ook verkrijgbaar in Noord-Amerika.

“De positieve ontvangst die het nieuwe C-MAX-gamma bij zijn preview op het autosalon van Frankfurt 2009 kreeg, weerspiegelt de groeiende kracht en aantrekkelijkheid van ons nieuw gamma compacte middenklassers,” aldus John Fleming, Chairman en CEO, Ford of Europe. “Door naast de stijlvolle nieuwe C-MAX met vijf plaatsen ook een ruime Grand C-MAX met zeven plaatsen te lanceren, zijn we ervan overtuigd dat Ford zijn klanten in het C-segment voortaan een toonaangevend gamma spannende en praktische gezinswagens kan aanbieden.

Keuze tussen sportieve vijfzitter en stijlvolle zevenzitter

Fords gloednieuwe C-MAX-gamma voor Europa biedt kopers van MAV's uit het C-segment de keuze tussen twee alternatieve en erg verschillende modellen om in te spelen op hun behoeften: de sportieve C-MAX met vijf plaatsen en de ruime nieuwe Grand C-MAX met zeven plaatsen.

“Met de lancering van de Grand C-MAX treedt Ford binnen in een nieuw marktsegment en kunnen we een antwoord bieden op de vereisten van een grote groep klanten. Ongeveer 50 procent van de klanten in dit segment willen zes of zeven zetels,” voegt Fleming toe. “De Grand C-MAX wordt dan ook de ideale keuze want hij combineert de veelzijdigheid en rijeigenschappen waarvoor de C-MAX al jarenlang bekend staat met de bijkomende ruimte die deze mensen regelmatig nodig hebben voor hun gezin.”

Om extra ruimte vrij te maken, kreeg de Grand C-MAX een met 140 mm verlengde wielbasis en is hij ook 40 mm hoger dan de C-MAX. Binnen zijn totale lengte van 4,52 meter biedt hij ruim plaats aan zeven inzittenden of vijf inzittenden en een pak bagage.

De C-MAX met vijf plaatsen leunt qua buitenafmetingen erg dicht aan bij het huidige model en vertaalt de klassieke C-MAX-waarden zoals ruimte en functionaliteit naar het aantrekkelijke nieuwe kleedje in ‘kinetic design’. Het nieuwe model versterkt zijn aantrekkingskracht voor klanten van alle leeftijden die zijn comfortabel interieur, zijn hoge zithouding, zijn flexibiliteit en zijn beperkte buitenafmetingen op prijs stellen.

Expressief en dynamisch

Het nieuwe Ford C-MAX-gamma toont aan dat compacte MAV's stijlvol en aantrekkelijk kunnen zijn en tegelijk veel ruimte en een uitstekende functionaliteit kunnen bieden.

“Onze concept-car iosis MAX uit 2009 gaf aan hoe de nieuwe C-MAX-modellen het MAV-segment een meer gevoelsmatig, dynamisch design zouden meegeven,” vertelt Martin Smith, Executive Design Director van Ford of Europa. “Wij zijn ervan overtuigd dat we twee unieke voertuigen hebben gecreëerd die klanten zullen kiezen omwille van hun look en rijeigenschappen, en niet enkel omdat ze praktisch en veelzijdig zijn.”

Het gedurfde exterieur- en interieurdesign zijn ontworpen met de nieuwste evolutie van de ‘kinetic design’-taal van Ford, waarbij is voortgebouwd op de thema's die tijdens recente productlanceringen zijn ingezet, zoals de enorm succesvolle Fiesta, Kuga en Mondeo.

Tot de opvallende 'kinetic design'-elementen die zijn toegepast op de nieuwe modellen, behoren de dynamische oplopende taillelijn, volle gesculpteerde oppervlakken, gedurfde wielkasten, sterke atletische schouders ondersteund door een geprononceerde karakterlijn en de kenmerkende omhoog springende raamlijn bij de C-stijl.

De voorpartij omvat het typische trapeziumvormige onderste radiatorrooster van Ford, met de opvallende nieuwe koplampen, die ook al te zien waren op de concept-car iosis MAX.

Verschillende karakters

De nieuwe Ford C-MAX en Grand C-MAX zijn bewust ontworpen met twee uiteenlopende karakters, die de verschillende prioriteiten van de typische kopers van beide modellen weerspiegelen.

De C-MAX met vijf zitplaatsen vertrekt van het normale MAV-concept door een sportiever gevoel te koppelen aan de look van een stijlvolle personenwagen. Hij heeft een coupéachtige daklijn, die achteraan naar beneden toe afloopt, zonder daarbij echter te raken aan het comfortpeil of de functionaliteit van de wagen.

Zijn raamlijn, die sterk omhoog springt achter de C-stijl, volgt de gedurfde vorm van de Fiesta en Kuga. Achteraan zijn in het achterklepdesign verwijzingen naar de grotere S-MAX te herkennen, met zijn sportievere vormgeving van de achterraut.

Even dynamisch van aard maar iets functioneler ingesteld, is de Grand C-MAX met zeven plaatsen, die eveneens een stoere look krijgt maar met zijn globale vormgeving zijn extra ruimte en veelzijdigheid in de verf zet. Het model met zeven zitplaatsen heeft niet alleen een langere wielbasis, maar ook een hogere daklijn en dunnere stijlen die de zee aan ruimte en het uitstekende zicht in de cabine benadrukt.

De twee zijdelingse schuifdeuren zijn een primeur voor het Europese Ford-gamma en zijn netjes geïntegreerd. De rail werd knap ingewerkt in de karakterlijn op de schouders van de wagen. Het design van de grote achterklep zorgt voor een lage laadhoogte, terwijl de

stijlvolle kruising tussen de achterlichten en de achterraut aan de verwantschap met de Galaxy, Fords grootste monovolume, herinneren.

De stijlvolle en dynamische look van beide C-MAX-modellen wordt gecombineerd met gestroomlijnde, aerodynamische prestaties. Tijdens het ontwerpproces werden geavanceerde computermodellen en gedetailleerde windtunneltests gebruikt om zeker te zijn dat niet aan de aerodynamische efficiëntie werd geraakt. Dat resulteerde in een erg competitieve luchtweerstandscoefficiënt (Cd) van 0,30 voor de C-MAX en 0,32 voor de Grand C-MAX die het brandstofverbruik helpt te minimaliseren.

Stijlvol en modern interieur

In het nieuwe C-MAX-interieur is dezelfde 'kinetic design'-filosofie toegepast om de voorzieningen en oppervlakken vorm te geven. Zo wordt het dynamische en moderne karakter van het koetswerk weerspiegeld in de stijl van het interieur.

De belangrijkste designthema's zijn een evolutie van de thema's die werden ontwikkeld voor de nieuwste Ford Fiesta: gespierde, expressieve vormen en erg gedurfde lijnen die zich inspireerden op de verbluffende vormen van de iosis MAX concept-car.

Tot de belangrijkste designkenmerken horen het strakke, vleugelachtige gedeelte van het bovenste instrumentenpaneel (IP), dat zich uitstrekt naar de zijkanten van het interieur. Een indrukwekkende 'stierhoornachtige' vorm golft naar beneden vanaf het onderste IP, waardoor de vloeiende lijn vanaf het IP naar de middenconsole toe wordt benadrukt.

De cockpit, die de twee C-MAX-modellen gemeen hebben, biedt een gecontroleerde, verhoogde rijpositie met hoog gemonteerde versnellingspook en middenconsole.

Het interieurdesign is niet alleen stijlvol maar ook uitermate praktisch, met een groot aantal nauwgezet ontworpen opbergruimtes in het hele interieur. Voorbeelden zijn de royale vakken in de voordeuren, het grote handschoenkastje en de extra opbergruimtes en bekerhouders in de middenconsole en voor de achterpassagiers.

Andere opbergvakken voor een zonnebril, kaarten e.a. vindt men in de plafondconsole van sommige modellen. Die omvat voorts een speciale observatiespiegel waarmee de bestuurder de achterpassagiers in het oog kan houden zonder zich om te draaien.

Nieuwe connectiviteitstechnologie MyFord

De bedienings- en weergave-elementen in het interieur vertegenwoordigen de nieuwste generatie van Fords HMI-systeem (human machine interface), dat is geëvolueerd vanaf de alom geprezen lay-outs in recente modellen zoals de Fiesta en Mondeo.

Centraal in het nieuwe connectiviteitssysteem **MyFord** staan twee vijfrichtingstoetsen op het stuur waarmee men twee hoofdschermen regelt: een in het instrumentenbord en het tweede in een hoge positie in de middenconsole.

Het scherm in het instrumentenbord, dat informatie met betrekking tot de auto weergeeft, wordt geregeld door de linker tuimelschakelaar terwijl het grotere centrale scherm voor infotainment wordt bediend met de rechter schakelaar. De presentatie en bedieningslogica zijn identiek voor beide schermen. Dit eenvoudige, intuïtieve controlesysteem stelt de bestuurder in staat om de voornaamste systemen te bedienen en tegelijk beide handen op het stuur te houden zodat hij zo weinig mogelijk wordt afgeleid.

Op de lagere uitvoeringen kunnen de voornaamste infotainmentfuncties ook bediend worden met een geïntegreerd paneel in de middenconsole, dat veel weg heeft van het op een gsm-klavier geïnspireerde paneel op de nieuwste Fiesta. De hogere versies gebruiken een controlepaneel dat werd geïntegreerd in de nieuwe generatie radiosystemen van Sony, met een stijlvolle glanzend zwarte afwerking.

De nieuwe C-MAX beschikt ook over een volledig connectiviteitspack met stembediening, handenvrije gsm-bediening met Bluetooth® en aansluitingen voor de meest uiteenlopende externe toestellen en mediaplayers.

Andere nieuwigheden en verbeteringen zijn het nieuwe hoogwaardige audiosysteem met negen luidsprekers van Sony, verbeterde radio-ontvangst dankzij de standaard gemonteerde dubbele antenne en het nieuwe navigatiesysteem met SD-kaarten en tal van functies, waaronder echte verkeersborden, 3D-beelden en een snelheidsbegrenzer.

Maximale veelzijdigheid en gebruikskomfort

“Aangezien de Grand C-MAX en C-MAX zich tot een erg verschillend doelpubliek richten, hebben we twee eveneens erg verschillende interieurconcepten uitgewerkt,” vertelt Gunnar Herrmann, Global C-Car Vehicle Line Director bij Ford. “De Grand C-MAX is de ideale keuze voor jonge gezinnen terwijl de sportieve C-MAX een veel bredere leeftijdsgroep aanspreekt.”

Het zetelconcept en de deurlay-out voor de nieuwe **Grand C-MAX met zeven plaatsen** werd voltooid na gedetailleerd onderzoek bij de doorsnee gezinsgroepen die de populairste configuraties voor een compacte monovolume bepaalden.

Het onderzoek ging in op vragen zoals welke neerklapbare en verwijderbare zetelconcepten het gebruiksvriendelijkst waren, hoe kinderen het gemakkelijkst kunnen worden vastgezet in hun kinderzitjes, welke manier de handigste toegang tot de tweede en derde zetelrij bood en waar kinderen effectief willen zitten in de wagen.

Op basis van die input werd een definitieve lay-out ontworpen die tot zeven inzittenden een ruime en veelzijdige accommodatie biedt binnen compacte buitenafmetingen, en dat met een toonaangevend gebruiksgemak voor gezinnen.

Een cruciaal element in het design was het gebruik van schuifdeuren achteraan aan beide zijden van de wagen. Zo kunnen ouders jonge kinderen gemakkelijker in en uit hun zitje helpen en genieten ze een eenvoudiger toegang in smalle parkeerplaatsen.

Om de veelzijdige lay-out van de zeven zitplaatsen maximaal te benutten, hebben de Ford-ingenieurs een ingenieus nieuw neerklapmechanisme ontwikkeld voor de zetels op de

tweede rij. Met dat mechanisme kan de middelste zetel snel en eenvoudig onder de rechterzetel worden geschoven, waardoor er een handige wandelruimte tussen de twee buitenste zetels ontstaat.

Passagiers kunnen zo naar de derde rij gaan zonder dat men de twee buitenste zetels moet kantelen of verschuiven. Dat komt vooral van pas wanneer die plaatsen worden bezet door kinderzitjes of verhoogkussens. Eigenaars hebben dus de optie om de handige 2+2+2 layout te gebruiken, of snel over te schakelen op de volledige zevenzitscapaciteit wanneer nodig.

Ook de zetels op de tweede en derde rij zijn slim bedacht zodat er een vlakke laadvloer ontstaat wanneer ze worden neergeklapt, ongeacht hoeveel zetels wel nog worden gebruikt. Alle neerklapmechanismen zijn zo ontworpen dat ze met slechts één hand bediend kunnen worden.

Hoewel de nieuwe **C-MAX met vijf plaatsen** stijlvoller oogt langs buiten, biedt hij dezelfde royale interieurruimte als het vorige model en boet hij niets in op het vlak van comfort of flexibiliteit.

Het C-MAX-zetelconcept is gebaseerd op het populaire concept van het vorige model, met drie individueel neerklapbare zetels (40/20/40) op de tweede rij.

Klanten kunnen nog steeds opteren voor het ingenieuze Comfort System van Ford, waarmee de middelste zetel kan worden weggeklapt terwijl de buitenste zetels diagonaal naar achteren en naar binnen worden geschoven voor een luxueuzere 2+2-layout.

Het gevoel van ruimte en comfort in de interieurs van de C-MAX en Grand C-MAX kan nog verder worden versterkt met een panoramisch glazen dak dat nagenoeg het hele dak bestrijkt. Het panoramadak is donker getint om verblinding te voorkomen en heeft een standaard zonnwerende coating om de intrusie van warmte in het interieur te beperken. Een elektrisch bediend zonnescherf zorgt wanneer nodig voor schaduw en privacy.

Performant en zuinig

Het Europese Ford C-MAX-gamma introduceert een aantal geavanceerde nieuwe voertuigen en aandrijftechnologieën in het segment van de compacte monovolumes om het comfort, de veiligheid, de duurzaamheid en de eigenaarskosten te optimaliseren.

Bovenop de verbeterde versies van de alom geprezen **Duratorq TDCi**-dieselmotoren, zal het nieuwe C-MAX-gamma ook verkrijgbaar zijn met een reeks benzinemotoren. Eén daarvan is de eerste toepassing van de gloednieuwe 1,6-liter **Ford EcoBoost** viercilindermotor, die zal worden gebouwd in de Bridgend-fabriek in Wales.

Deze uiterst zuinige en emissiearme motoren worden bijgestaan door geavanceerde transmissies zoals de nieuwe handgeschakelde **Ford Durashift** zesversnellingsbak, die voor het eerst wordt gebruikt in de nieuwe C-MAX, en de **Ford PowerShift**-zestrapsautomaat met dubbele koppeling, die op het huidige model steeds meer klanten blijkt te overtuigen.

“De nieuwe C-MAX krijgt als eerste wagen de nieuwe 1,6-liter Ford EcoBoost-benzinemotor en een volledig opgewaardeerd gamma TDCi-dieselmotoren en geeft klanten dan ook een uitzonderlijk motorgamma dat een antwoord biedt op alle behoeften,” aldus Graham Hoare, Executive Director Powertrain Development, Ford of Europe. “We beschouwden het als een duidelijke prioriteit om het brandstofverbruik en de CO₂-emissies terug te dringen en tegelijk een nieuwe dimensie van responsieve prestaties en raffinement te creëren.”

1.6 Ford EcoBoost SCTi 150 pk/180 pk

De nieuwe C-MAX-voertuigen zijn wereldwijd de eerste Ford-modellen die worden uitgerust met de gloednieuwe 1,6-liter Ford EcoBoost SCTi-motor.

Deze viercilinder EcoBoost-aandrijving vertegenwoordigt een compleet nieuwe generatie van gedownsizede, erg zuinige en CO₂-arme benzinemotoren van Ford. De nieuwe 1,6-liter en 2,0-liter (voor de S-MAX, Galaxy en Mondeo) EcoBoost-viercilinders werden door Ford-ingenieurs in Europa ontwikkeld voor wereldwijd gebruik. Ze combineren de allernieuwste aandrijftechnologieën om het brandstofverbruik en de CO₂-emissies met 20 procent te drukken in vergelijking met klassieke benzinemotoren met een grotere cilinderinhoud en vergelijkbaar vermogen.

Deze uiterst lichte, volledig aluminium Ford EcoBoost-motoren combineren drie technologieën om een geavanceerd verbrandingssysteem te creëren dat de prestaties en de zuinigheid naar een voor benzinemotoren uit deze cilinderklasse ongekend niveau tilt: een centraal gemonteerde directe hogedrukinjectie, een turbo met lage inertie en een onafhankelijke variabele kleppentiming aan in- en uitlaatzijde.

Met deze krachtige combinatie van technologieën kan Fords 1.6 EcoBoost-motor het hoge koppel bij lage toeren en de pittige prestaties van een motor met grote cilinderinhoud evenaren met de omvang, het gewicht en het verbruik van een veel kleinere motor.

C-MAX-klienten die voor de 1.6-motor opteren, krijgen de keuze tussen 150 en 180 pk. Beide varianten leveren een indrukwekkend maximumvermogen en moeten qua trekkracht bij lage snelheden niet onderdoen voor de nieuwste generatie dieselmotoren: de motor met 180 pk haalt een maximumkoppel van 240 Nm tussen 1.600 en 4.500 t/min en heeft tijdens forse acceleraties zelfs 270 Nm beschikbaar dankzij de tijdelijke overboostfunctie.

De geoptimaliseerde lay-out van de turbo zorgt voor minimale vertragingen (het zogenaamde ‘turbo-lag’) wanneer de bestuurder snel wil accelereren en levert zijn koppel over een breed en flexibel toerentalgebied: meer dan 90 procent van het maximumkoppel is reeds beschikbaar bij 1.500 t/min.

Naast een verbrandingssysteem dat de benzine zo zuinig en schoon mogelijk verbrandt, onderging de 1.6 Ford EcoBoost-motor ook tal ingrepen die de CO₂-emissies beperken.

Voorbeelden zijn de geoptimaliseerde lay-out met beperkte wrijving met speciale coatings voor de zuigerringen, een oliepomp met variabele inhoud, regeneratief opladen en een innovatief gepatenteerd koelsysteem waarin door de motorsturing geregelde kleppen de koelvloeistofstroom beperken om de motor bij een koudstart sneller op bedrijfstemperatuur te brengen.

Samen helpen al deze maatregelen de 1,6-liter Ford EcoBoost-motor aan een uitzonderlijk laag verbruik voor benzinemotoren in deze vermogensklasse. Met de 180 pk-versie verbruikt de C-MAX gemiddeld slechts 6,6 l/100 km* over de gemengde cyclus en heeft hij een CO₂-uitstoot van 154 g/km. In vergelijking met de 145 pk sterke 2,0-litermotor in het vorige model, dalen het verbruik en de CO₂-emissies met 10 procent terwijl de motor 24 procent meer vermogen en 30 procent meer koppel levert.

1.6 Ford Duratec Ti-VCT 105 pk/125 pk

Het benzinegamma in de C-MAX omvat voorts de beproefde 1,6-liter Duratec Ti-VCT met een vermogen van 105 of 125 pk.

Deze responsieve en erg zuinige, volledig aluminium zestienkleppenmotor werd verder geoptimaliseerd met het oog op een lagere interne wrijving en verbeterde ademhaling in het uitlaatsysteem om een lager verbruik en hoger koppel af te leveren.

De 1.6 Duratec Ti-VCT-motor beschikt over een onafhankelijke variabele nokkenastiming aan in- en uitlaatzijde om het vermogen en de efficiëntie te maximaliseren en over een erg breed toerentalgebied sterke prestaties af te leveren.

Ondanks de verbeterde prestaties beperkt de motor van 105 pk het gemengde verbruik en de CO₂-emissies met 4 procent in vergelijking met de oude C-MAX van 100 pk en haalt hij een CO₂-uitstoot van 159 g/km.

Verbeterde 1.6 en 2.0 Duratorq TDCi-diesels

De 1,6-liter en 2-liter dieselmotoren in de nieuwe C-MAX werden volledig herwerkt om betere prestaties te combineren met een lager verbruik en hoger raffinement.

De nieuwste Duratorq TDCi-motoren bieden meer keuze en plukken de vruchten van ingrijpende technische wijzigingen, waaronder:

- een geavanceerd nieuw verbrandingssysteem met een lagere compressieverhouding, een verbrandingskamer met grotere diameter en minder werveling
- nieuwe common-rail hogedrukinjectie en geavanceerde verstuivers met meerdere gaatjes
- kleinere turbo's met variabele geometrie die minder onderhevig zijn aan inertie

Dankzij het efficiëntere verbrandingssysteem kunnen de motoren aan de strenge nieuwe Euro V-emissienormen voldoen terwijl ze ook het brandstofverbruik en de CO₂-emissies drukken en het vermogen opdrijven.

Ook het rijcomfort ging er met rasse schreden op vooruit dankzij de grotere responsiviteit en hogere trekkracht bij lage toerentallen.

1.6 Duratorq TDCi 95 pk/115 pk

De nieuwe 1.6 Duratorq TDCi-diesel is in de C-MAX leverbaar in twee verschillende vermogensniveaus: 95 pk en 115 pk. Beide versies bieden een rijkelijke trekkracht en brede spreiding van het koppel en de versie met 115 pk doet daar nog een tijdelijke overboost bovenop die het maximumkoppel bij forse acceleraties optrekt van 270 naar 285 Nm.

De 1.6 diesel combineert een uitzonderlijk rijgemak met een erg laag verbruik: beide versies verbruiken in de C-MAX gemiddeld slechts 4,5 l/100 km* en stoten 119 g CO₂ per kilometer uit.

2.0 Duratorq TDCi 136 pk/163 pk

De introductie van de nieuwste 2.0 Duratorq TDCi-motor tilt het vermogen en koppel in het dieselgamma voor de C-MAX naar een hoger niveau, zonder dat dit ten koste gaat van de zuinigheid en CO₂-uitstoot.

De oude motor van 136 pk wordt vervangen door de nieuwe versies van 136 pk en 163 pk. De krachtigste van de twee biedt 20 procent meer vermogen, een bredere spreiding van het koppel (maximum 340 Nm, beschikbaar tussen 2.000 en 3.250 t/min) en een veel sterkere respons onder de 2.000 t/min. De motor van 136 pk kan rekenen op vergelijkbare verbeteringen van de responsiviteit en het koppel bij lage toerentallen.

Hoewel er nog meer vermogen voorhanden is, gingen het verbruik en de CO₂-uitstoot met 7 procent naar beneden in vergelijking met de oude motor van 136 pk. Beide nieuwkomers stellen zich in de C-MAX tevreden met een gemiddeld verbruik van 5,3 l/100 km* over de gemengde cyclus en hebben een CO₂-uitstoot van 139 g/km.

De nieuwe TDCi-modellen van 136 en 163 pk zijn naar keuze verkrijgbaar met een nieuwe handgeschakelde zesversnellingsbak of de geavanceerde en erg zuinige Ford PowerShift-automatische transmissie met dubbele koppeling en zes versnellingen. Voor klanten die een minder krachtige motor met automaat wensen, is de Ford PowerShift-transmissie ook leverbaar met de 2.0 Duratorq TDCi van 115 pk.

Nieuwe handgeschakelde zesversnellingsbak Ford Durashift

Wanneer de C-MAX en Grand C-MAX worden aangedreven met de 1.6 Ford EcoBoost SCTi benzinemotor of de 1.6 Duratorq TDCi dieselmotoren, doen ze een beroep op een volledig nieuwe handgeschakelde zesversnellingsbak.

De handgeschakelde Durashift-zesversnellingsbak is Fords nieuwste versnellingsbak voor kleine en middelgrote modellen. Hij wordt voor het eerst gebruikt in het nieuwe C-MAX-gamma en vervangt de bestaande vijfversnellingsbakken met een voor zijn koppelcapaciteit uitzonderlijk licht en compact ontwerp.

In vergelijking met de andere handgeschakelde zesversnellingsbak van Ford, is de nieuwe transmissie 30 procent lichter en heeft hij dezelfde afmetingen en hetzelfde gewicht als de huidige vijfversnellingsbak voor kleine auto's, en dat ondanks zijn extra verhouding en zijn 50 procent hogere koppelcapaciteit.

Om het brandstofverbruik nog verder te reduceren werd het nieuwe design geoptimaliseerd om energieverliezen tegen te gaan. Daarbij werd in het bijzonder aandacht besteed aan het beheer van de oliestroom in de transmissie.

De nieuwe versnellingsbak werd tevens ontworpen met het oog op een onovertroffen schakelgevoel in deze klasse: de lay-out werd geoptimaliseerd om de schakelinspanningen te minimaliseren en de transmissie gebruikt een krachtige synchronisatie-inrichting en een nauwkeurig en efficiënt schakelsysteem.

Ford PowerShift-automaat met dubbele koppeling

Kopers van de C-MAX en Grand C-MAX kunnen voortaan Fords meest geavanceerde transmissie bestellen: de uiterst efficiënte Ford PowerShift-zestrapsautomaat met dubbele koppeling. Die is verkrijgbaar op de drie vermogensversies van de nieuwste 2.0 Duratorq TDCi-diesels (163, 136 en 115 pk).

De soepel schakelende en geavanceerde Ford PowerShift is een hypergeavanceerde transmissie met dubbele koppeling die de zuinigheid, de geoptimaliseerde transmissieverhoudingen en het rijplezier van een handgeschakelde versnellingsbak combineert met de soepelheid en het gebruiksgemak van een klassieke automaat.

De transmissie is aanzienlijk efficiënter dan de klassieke automaten met koppelomvormer en resulteert in een brandstofpeil en CO₂-uitstoot die erg dicht aanleunen bij de waarden van een handgeschakelde versnellingsbak.

Met de 163 pk sterke 2.0 Duratorq TDCi-motor haalt de C-MAX een gemiddeld verbruik van 5,8 l/100 km* en een CO₂-uitstoot van 154 g/km terwijl hij nog steeds in een indrukwekkende 9,5 seconden van 0 naar 100 km/u sprint.

Ongeëvenaard weggedrag en raffinement

“We zijn ervan overtuigd dat de nieuwe C-MAX heel wat klanten zal verbazen met zijn voor een compacte MAV erg wendbaar weggedrag en uitzonderlijk rijplezier,” aldus Gunnar Herrmann, Global C Car Vehicle Line Director bij Ford. “De combinatie van de allernieuwste technologieën zoals het nieuwe Torque Vectoring Control-systeem met de nauwkeurige chassisaafstelling zal alle verwachtingen van de klanten overtreffen.”

De vorige C-MAX heeft een stevige reputatie opgebouwd voor zijn fijnzinnig evenwicht tussen een leuk weggedrag en indrukwekkend comfort. Het volledig nieuwe model zal de prestaties naar een nieuw niveau tillen en geeft bestuurders een toonaangevende combinatie van een responsief, sportief weggedrag en globaal raffinement dat de norm voor grotere luxewagens benadert.

Een volledig nieuwe elektrische stuurbevestiging (EPAS) speelt een cruciale rol in het dynamischere rijgedrag en werd zorgvuldig afgesteld om een zuiver en nauwkeurig stuurgedrag bij hoge snelheden te combineren met een lichte afstelling bij het parkeren.

De innovatieve ophangingssystemen van de C-MAX werden ingrijpend bijgewerkt, met een geoptimaliseerd nieuw design voor de ‘Control Blade’-multilinkophanging achteraan en het semigeïsoleerde subframe vooraan. Deze systemen zijn van cruciaal belang om de gewenste mix van weggedrag en raffinement te verkrijgen.

De volledig nieuwe C-MAX is ook uniek in zijn klasse door het geavanceerde TVC-systeem (Torque Vectoring Control), dat de stabiliteit en wendbaarheid verbetert, standaard aan te bieden. Het TVC-systeem zal ook verkrijgbaar zijn op de nieuwe Ford Focus-generatie terwijl het normaal is voorbehouden aan performante wagens.

Het fungeert als een elektronisch differentieel om het vermogen over te dragen tussen de aangedreven wielen om onderstuur tegen te gaan, de tractie te verbeteren en bochten beter aan te snijden.

Een nauwgezette afstelling van de schokdempers en de lagerschalen van de ophanging door de onderstelspecialisten van Ford heeft bijgedragen tot de combinatie van het responsieve weggedrag en het verrassende comfort en raffinement. Het geluidspeil in het interieur werd teruggedrongen door het geoptimaliseerde ontwerp van de koetswerkstructuur, de verbeterde isolatie van de aandrijving, de opgewaardeerde isolatiematerialen in het interieur en de voorruit met speciale akoestische folie om geluidstransmissie tegen te gaan.

Licht en sterk koetswerk

Net als andere recente Ford-modellen maakt de nieuwe C-MAX doorgedreven gebruik van hoogwaardige staalsoorten voor belangrijke koetswerkonderdelen om zo het gewicht te beperken en de structuur af te stemmen op de strengste veiligheidseisen overal ter wereld.

In het totaal bestaat het koetswerk voor 53 procent uit hoogwaardig staal, in vergelijking met 45 procent in het huidige model. Het resultaat is een uitermate sterke en stijve structuur die een robuuste veiligheidskooi creëert om inzittenden bij een aanrijding te beschermen en het weggedrag en raffinement te bevorderen.

De voorpartij werd eveneens ontwikkeld om voetgangers optimaal te beschermen. Belangrijke aspecten daarvoor zijn het ontwerp van de bumper en motorkap, de lay-out van het motorcompartiment en een 'zacht' schutbord om de effecten van impacts tegen de onderkant van de voorruit te verminderen.

Technologieën die de veiligheid en functionaliteit verbeteren

Wanneer de eerste wagens op het nieuwe wereldwijde middenklasseplatform van Ford worden gelanceerd, plukken de C-MAX en Grand C-MAX ook de vruchten van een

indrukwekkende reeks geavanceerde technologieën die men normaal alleen in grote luxewagens vindt.

Verscheidene van deze nieuwe technologieën verbeteren de functionaliteit en veiligheid voor klanten en hun gezinnen. Enkele van de belangrijke innovaties (naargelang de markt) zijn:

- **Blind Spot Information System** – Dodehoekassistent die een lampje in de respectievelijke buitenspiegel laat oplichten wanneer er een voertuig in de dode hoek komt. Werkt met twee gesofistikeerde radarsensoren in de achterbumper.
- **Adjustable Speed Limiter Device (ASLD)** – Instelbare snelheidsbegrenzer die de bestuurder in staat stelt om een persoonlijke snelheidslimiet in te stellen die hij vervolgens niet meer per ongeluk kan overschrijden. Standaard wanneer de snelheidsregelaar wordt besteld.
- **Gordelwaarschuwing achteraan** – Dit systeem is beschikbaar op de Grand C-MAX en waarschuwt de bestuurder via het instrumentenbord als een van de passagiers op de tweede of derde zetelrij zijn gordel niet correct heeft vastgemaakt. Dit systeem is vooral nuttig wanneer er jonge kinderen in de auto zitten.
- **Elektrische kindersloten** – Stellen de bestuurder in staat om de kindersloten in de achterdeuren automatisch in en uit te schakelen met een eenvoudige toets. Deze handige voorziening zal bestuurders aanmoedigen om de kindersloten vaker te gebruiken en zo de veiligheid voor kinderen op de achterbank te verbeteren.
- **Elektrisch bediende achterklep** – Wordt bediend met de afstandsbediening of de toetsen in het interieur. Verhoogt het laadgemak, vooral wanneer men met winkeltassen of jonge kinderen op de arm aan de auto komt.
- **Parkeercamera** – Op de achterklep gemonteerde camera om veilig en nauwkeurig achteruit te rijden. Geeft duidelijk beelden weer op het scherm in de middenconsole. Grafische lijnen geven de nabijheid van voorwerpen en het huidige traject van de wagen weer.

Onderdeel van het nieuwe wereldwijde middenklassegamma van Ford

Wanneer de gloednieuwe C-MAX-familie eind 2010 in de Europese showrooms staat, luiden deze modellen de komst van de nieuwe generatie middenklassers van Ford in op basis van het nieuwe, wereldwijde middenklasseplatform dat ook voor de nieuwe Focus (2011) zal dienen.

In de toekomst zullen modellen op basis van dit platform in alle regio's ter wereld worden verkocht en Ford verwacht tegen 2012 jaarlijks meer dan twee miljoen wagens met dit platform aan de man te brengen. Verwacht wordt dat het nieuwe platform op termijn voor ten minste tien verschillende modellen en afgeleiden zal dienen.

“De lancering van het nieuwe C-MAX-gamma is van cruciaal belang en geeft aan dat klanten over de hele wereld echt opwindende auto's mogen verwachten naarmate we ons nieuw wereldwijd middenklassegamma onthullen,” besluit John Fleming. “De nieuwe C-MAX is nog maar het begin. Hij zal snel gevolgd worden door de nieuwe Focus-generatie en we kijken ernaar uit om in de erg nabije toekomst nog meer protagonisten van dit verhaal te onthullen.

**Opmerking: de vermelde verbruikscijfers zijn gebaseerd op de Europese richtlijn betreffende brandstofverbruik EU 80/1268/EEG en kunnen verschillen van de cijfers uit rijcycli in andere regio's van de wereld (voorlopige gegevens).*

#

NIEUWE FORD S-MAX EN FORD GALAXY ZETTEN JAAR VAN TECHNOLOGISCHE INNOVATIE IN

- **Ford S-MAX en Galaxy modellen krijgen een frisse nieuwe look voor 2010, een lijn efficiënte nieuwe krachtbronnen en comfort- en veiligheidstechnologie**
- **Nieuwe modellen zetten een jaar van technologische innovatie in**
- **Nieuwe ontwerpen en kenmerken benadrukken het typerende en individuele karakter van elk model**
- **Verbeterd vakmanschap en een brede waaier van technologieën ontworpen om de verwachtingen van de klanten te overtreffen**
- **Verbeterde technologische ontwikkelingen omvatten het nieuwe Blind Spot Information System (BLIS[®]) dat de veiligheid en het comfort van bestuurder en passagiers verhoogt, en het Premium Sound System**
- **S-MAX en Galaxy als eersten verkrijgbaar met Fords geavanceerde, uiterst efficiënte EcoBoost 4-cilinder turbobenzinemotoren met directe injectie, de 2,0-liter Duratorq TDCi dieselmotor die aan Euro V voldoet, en een nieuwe 163-pk versie**
- **Ford EcoBoost 2,0-liter SCTi motor verenigt aangename rijeigenschappen met laag brandstofverbruik en geringe CO₂-uitstoot**
- **Nieuwste Ford Powershift transmissie wordt toegevoegd aan het gamma: standaard met 2,0-liter EcoBoost, als optie verkrijgbaar met 2,0-liter Duratorq TDCi van 136 en 163 pk**
- **Nieuwe Galaxy en S-MAX zullen naast Mondeo worden gebouwd in de Ford fabriek in Genk**

Genève, 2 maart 2010 - De nieuwe S-MAX en Galaxy geven het gamma veelzijdige modellen van Ford of Europe een frisse look met de jongste evolutie van Fords kinetic design, nieuwe interieurmaterialen en voorzieningen, een gamma efficiëntere krachtbronnen en tal van bestuurdergerichte technologieën die de veiligheid en het comfort ten goede komen.

De nieuwe modellen nemen hun plaats in het salon van Genève in, nauwelijks enkele weken na hun debuut tijdens het belangrijkste auto-evenement in hun thuisland: het Europese autosalon van Brussel in januari.

De S-MAX en Galaxy modellen 2010 geven de aanzet voor een druk jaar waarin Ford of Europe talrijke nieuwe producten zal introduceren. Bovendien zijn zij de voorboden van een reeks nieuwe en innovatieve technologieën en kenmerken die, naarmate ze in de loop van 2010 worden gelanceerd, de heersende opvattingen over de comfort- en rijeigenschappen van Ford auto's zullen veranderen.

John Fleming, Chairman & CEO, Ford of Europe, merkt op: "Wij gaven beide modellen een frisse nieuwe look en een meer uitgesproken premiumgevoel, maar de belangrijkste wijzigingen die wij hebben doorgevoerd, zijn onderhuids. S-MAX en Galaxy worden als eerste Europese Ford modellen uitgerust met onze wereldwijde EcoBoost familie turbobenzinemotoren met directe injectie, die ondanks een kleinere cilinderinhoud meer vermogen en betere prestaties leveren, en toch uitzonderlijk lage verbruiks- en CO₂-emissiewaarden laten optekenen. En dat is nog maar het begin van het S-MAX en Galaxy verhaal 2010."

Ze zijn als eerste auto's verkrijgbaar met Fords gloednieuwe, uiterst efficiënte 2,0-liter EcoBoost-benzinemotor. Met zijn maximumvermogen van 203 pk (149 kW) vervoegt hij zich bij een aanzienlijk verbeterde 2,0-liter Duratorq TDCi diesel van 136 pk (100 kW) en een nieuwe versie met 163 pk (120 kW). Voorts is ook de soepel en moeiteloos schakelende Ford PowerShift-transmissie met dubbele natte koppeling voor het eerst verkrijgbaar op de grote modellen van Ford. Ze wordt standaard aangeboden met de EcoBoost-benzinemotor en is als optie verkrijgbaar voor de twee Duratorq-diesels.

Diverse innovatieve nieuwe veiligheids- en comfortkenmerken maken hun debuut in het Ford gamma op versies van de nieuwe S-MAX en Galaxy. Voorbeelden zijn een Blind Spot Information System (BLIS[®]) en een nieuw elektrisch kinderslot op de achterportieren.

Opvallender koetswerk

Met de nieuwe S-MAX en Galaxy voerde het designteam van Ford ingrijpende wijzigingen door die het individuele en expressieve 'kinetic design' van elk model benadrukken.

Na zijn lancering in 2006 bouwde de S-MAX snel een reputatie op als een unieke auto – een sportieve, goed uitgeruste cross-over van hoge kwaliteit die alle voordelen van een wagen voor personenvervoer biedt, maar zonder toegevingen op het vlak van stijl of rijplezier.

Het nieuwe model zet die traditie voort en onderging een doordachte facelift, met belangrijke detailwijzigingen aan de buitenzijde zoals een sterk uitgesneden motorkap en een gloednieuwe neus, benadrukt door de meer opvallende vormgeving van de glanzend zwarte, trapeziumvormige onderste grille.

Dit geeft de S-MAX een kenmerkende nieuwe uitstraling op de weg. Een nieuwe, lagere voorbumper, op de meest luxueuze modellen uitgerust met opvallende led-dagverlichting (optie voor de Trend serie), beklemtoont de doelbewuste fysionomie van de auto.

In profiel was de S-MAX voorheen al meteen herkenbaar, en valt hij nu nog meer op door een chroombuis die de volledige glasoppervlakte omgeeft om de slanke, sportieve lijnen van de auto te laten uitkomen.

De achterzijde van de nieuwe S-MAX werd ook nieuw ontworpen, met een meer dynamisch gevormde achterklep, een lagere achterpartij en nieuwe led-achterlichten die tot diep in de flanken doorlopen, wat de auto een nog sportievere uitstraling geeft. De nieuwe auto is ook herkenbaar aan een glanzende horizontale chroombuis tussen de led-achterlichten die zijn premium karakter beklemtoont. Op deze buis is het onderscheidende S-MAX logo aangebracht.

De nieuwe Galaxy heeft eveneens een herziene voorzijde die zijn aantrekkingskracht als standingvolle reisauto benadrukt. Samen met een aantal andere belangrijke

detailwijzigingen bevestigt dit element hem in zijn rol als Fords luxueuze, grote wagen voor personenvervoer met zeven plaatsen.

De Galaxy combineert een nieuwe, meer uitgesneden motorkap en een nieuwe neus, gekenmerkt door een opvallender trapeziumvormig onderste radiatorrooster met verfijnde chroomblezen en onuitgegeven mistlampen die naar het 'kinetic design' van Ford verwijzen. De Ghia en Titanium hebben ook chroomlatten in het bovenste radiatorrooster.

Het dak is voorzien van nieuwe, meer opvallend geïntegreerde zilverkleurige rails voor dakstangen. Aan de achterzijde zijn kenmerkende nieuwe led-lichten en een in koetswerkkleur uitgevoerde onderzijde van het achterpaneel standaard. De uitvoeringen Ghia en Titanium hebben aanvullende chroomdetails op de flankprofielen en portiergrepen.

Luxueuzer interieur

Net zoals het hertekende koetswerk kenmerken de nieuwe interieurs van de twee modellen zich door aandacht voor details en een hoge afwerkingskwaliteit. De nauwkeurig op elkaar afgestemde nieuwe kleuren en materialen geven een luxueus en dynamisch gevoel dat de individuele persoonlijkheid van elk model beklemtoont. Op die manier kan de auto worden aangepast aan de specifieke voorkeuren en eisen van elke klant.

Beide voertuigen zijn standaard uitgerust met het **Ford FoldFlatSystem** op de tweede rij, en indien aanwezig, op de derde rij.

De topversies van de S-MAX krijgen een nieuwe multifunctionele dakconsole met veel opbergruimte, een zonnebrilhouder en een kinderoppasspiegeltje, en een panoramadak uit één stuk, voorzien van elektrische zonneblinden. Voor het eerst krijgen alle topversies van de S-MAX, en alle modellen met het panoramadak, een nieuwe led-interieurverlichting.

Muziek liefhebbers zullen opgetogen zijn over het als optie verkrijgbare, gloednieuwe **Premium Sound System** van de Galaxy en de S-MAX, dat gebaseerd is op een achtkanaals versterker met een totaal vermogen van 265 watt, een verbeterd luidsprekersysteem met

aanvullende speakers voor het middenkanaal in het midden van het dashboard, en een grote subwoofer achter de linkervoorzetel.

Het inladen via de achterklep wordt vergemakkelijkt door een nieuwe kofferverlichting in het binnenpaneel van de achterklep, die wordt aangestoken bij het openen van de klep.

Alle versies zijn verkrijgbaar met nieuwe kleuren, grafische elementen en materialen voor het interieur, die speciaal werden uitgekozen om een algemeen gevoel van luxe te scheppen en het individuele karakter van elk model tot uitdrukking te laten komen.

Kracht en zuinigheid: EcoBoost SCTi, Duratorq TDCi en PowerShift

Fords nieuwe S-MAX en Galaxy zijn verkrijgbaar met een ruime selectie uit de nieuwste krachtbrontechnologieën van Ford die ontwikkeld werden om lagere verbruiks- en emissiewaarden te verkrijgen zonder aan het befaamde rijplezier van Ford te raken.

Zij zijn als eerste voertuigen verkrijgbaar met een gloednieuwe 2,0-liter **Ford EcoBoost SCTi** motor, die een nieuwe fase inluit in de ontwikkeling van benzinemotoren bij Ford. Met zijn uiterste lichte, volledig in aluminium gemaakte constructie, directe hogedrukinjectie van de nieuwste generatie, een turbo met lage inertie en onafhankelijke variabele kleptiming aan in- en uitlaatzijde beschikt de 2,0-liter EcoBoost SCTi over een geavanceerd verbrandingssysteem dat de prestaties en de zuinigheid op een ongekend niveau tilt voor benzinemotoren uit deze cilinderklasse.

De 2,0-liter EcoBoost SCTi motor ontwikkelt een maximumvermogen van 203 pk (149 kW) bij 5500 t/min en levert zijn maximumkoppel van 300 Nm over een breed toerentalbereik, van 1750 tot 4500 t/min. Met deze nieuwe krachtbron accelereert de S-MAX van 0-100 km/u in 8,5 seconden (8,8 seconden voor de Galaxy) en bereikt hij een topsnelheid van 221 km/u (217 km/u voor de Galaxy).

Ondanks deze levendige prestaties liggen de verbruiks- en CO₂-waarden van de nieuwe motor nog lager dan voorheen. Vergeleken met de vroegere, 161 pk sterke 2,3-liter versie

met automatische transmissie werd de CO₂-uitstoot met 19 procent verlaagd tot 189 g/km, hoewel de nieuwe 2,0-liter SCTi 25 procent meer vermogen heeft. Dit komt tot uitdrukking in een gemengd verbruik van slechts 8.1 l/100 km* en een verbruik buiten de stad van 6,4 l/100 km*.

Tegelijkertijd onderging Fords dieselaanbod voor de nieuwe S-MAX en Galaxy aanzienlijke verbeteringen. De verbeterde 2,0-liter **Ford Duratorq TDCi** motorenfamilie voldoet aan de Fase V emissienorm en is voor het eerst verkrijgbaar met drie maximumvermogens – 115, 136 en 163 pk (85, 100 en 120 kW).

Deze nieuwe Duratorq TDCi krachtbronnen, ontwikkeld om verfijnde prestaties te verenigen met lage eigenaarskosten, bieden ook indrukwekkende normverbruiks- en CO₂-waarden. Met een verbruik van 5,7 l/100 km* en een gemiddelde CO₂-uitstoot van 152 g/km bewijzen de nieuwe S-MAX en Galaxy met handgeschakelde zesversnellingsbak dat rijplezier en opwindende prestaties gepaard kunnen gaan met zuinigheid.

De efficiënte **Ford PowerShift** transmissie met twee natte koppelingen die soepel schakelt, past perfect bij zowel de nieuwe benzinemotoren met directe injectie als de common rail dieselkrachtbronnen. Ze is standaard met de nieuwe EcoBoost SCTi en is als optie verkrijgbaar met de 136 en 163 pk (100 en 120 kW) sterke versies van de 2,0-liter Duratorq TDCi.

Nieuwe kenmerken voor nog meer veiligheid en comfort

Vanaf het begin werden de nieuwe S-MAX en Galaxy ontworpen en ontwikkeld om de klanten een luxe reiservaring te bezorgen. Om de veiligheid en het comfort te verhogen, werd de al indrukwekkende uitrusting van de vorige modellen dan ook up-to-date gemaakt en uitgebreid.

Jörg Beyer, Vehicle Line Director for Large and Luxury Vehicles bij Ford of Europe verklaarde: "Voor de nieuwe S-MAX en Galaxy hebben wij zoveel nieuwigheden op het gebied van design, aandrijftechnologie en uitrusting geïntroduceerd dat het wel volledig

nieuwe modellen lijken te zijn. Onze Europese vlaggenschepen verdienen die behandeling en wij zijn ervan overtuigd dat onze klanten ze op prijs zullen stellen.”

De nieuwe S-MAX en Galaxy zijn de eerste voertuigen van Ford of Europe die over het nieuwe **Blind Spot Information System (BLIS®)** beschikken. Dit systeem, dat met een radar werkt, spoort de bestuurder aan om over zijn of haar schouder achteruit te kijken door hem of haar te waarschuwen voor voertuigen in de dode hoek. Met het nieuwe **Adjustable Speed Limiter Device (snelheidsbegrenzer, ASLD)** kan de bestuurder een maximumsnelheid instellen die de auto dan niet zal overschrijden – alweer een onuitgegeven kenmerk voor Ford of Europe.

Dankzij het Controller Area Network (CAN- bussysteem) van de S-MAX en Galaxy kan Ford als optie een **elektrisch kinderslot op de achterportieren** aanbieden op de nieuwe modellen. Met deze voorziening wordt het elektrisch kinderslot automatisch geactiveerd wanneer de bestuurder de ruitbediening achteraan blokkeert.

De topversies van de nieuwe S-MAX beschikken over talrijke toepassingen van **Light Emitting Diode technologie**, zoals standaard dagverlichting met leds (optie op de Trend) en led-interieurverlichting. Alle versies met het panoramisch dak zijn er ook mee uitgerust. De hogere versies van zowel de S-MAX als de Galaxy zijn ook uitgerust met praktische krachtige lampen aan de binnenzijde van de achterklep die de bagageruimte verlichten, en beschikken standaard over led-achterlichten.

Een ander nieuw kenmerk dat bijdraagt tot het luxueuze reiscomfort, is het **Premium Sound System**, dat zowel voor de S-MAX als voor de Galaxy kan worden besteld met het High-Nav of Sony Audio systeem. Een DAB-radio is eveneens als optie verkrijgbaar.

Om de inzittenden van beide wagens nog meer comfort te verschaffen, werden de prestaties van de airconditioning verbeterd. Het systeem beschikt onder meer over een nieuwe geventileerde temperatuur- en vochtigheidssensor in de mantel van de stuurkolom voor een nauwkeurigere regeling van de lucht in de passagiersruimte.

Diverse gepatenteerde technologieën die al verkrijgbaar waren op andere Ford modellen, worden nu voor het eerst ook aangeboden op de S-MAX en Galaxy. Voorbeelden zijn de **achteruitkijkcamera, het Ford keyless-systeem** en het bekroonde **Ford EasyFuel** tanksysteem zonder vuldop.

Geavanceerde, flexibele productie

Net zoals vroegere modellen worden de nieuwe S-MAX en Galaxy op dezelfde assemblagelijns als de Mondeo gemaakt in de fabriek van Ford of Europe in Genk.

Door middel van een complex, flexibel en "lean" productiesysteem kan Ford de volgorde en de productiehoeveelheid van verschillende voertuigen uit zijn gamma grote en luxewagens aanpassen. Dit stelt de constructeur in staat zeer snel te reageren op veranderingen in de vraag van de klanten.

Sinds de opening in 1964 werden meer dan 12 miljoen voertuigen gebouwd in de fabriek van Genk. De Belgische vestiging is één van de modernste autoassemblagefabrieken in Europa, en een hoeksteen van de "lean manufacturing" strategie die bij Ford of Europe wordt gevoerd. Momenteel stelt zij ongeveer 5000 personen te werk.

Baanbrekende nieuwe technologie

"De S-MAX en Galaxy waren de eerste Ford voertuigen waarin elementen van ons stijlthema "kinetic design" verwerkt werden", voegt John Fleming toe. "Nog belangrijker is dat zij de opvattingen van vele mensen over het merk Ford veranderden."

"Aangezien zij naast de Mondeo aan de top van het Ford gamma in Europa postvatten, is het cruciaal dat wij deze modellen opnieuw als pioniers gebruiken voor de introductie van nieuwe en innovatieve technologieën die kenmerkend zullen zijn voor Fords ambitieuze productlanceringsprogramma voor 2010", aldus dhr. Fleming.

**Opmerking: de vermelde brandstofverbruikcijfers zijn gebaseerd op de Europese richtlijn betreffende brandstofverbruik EU 80/1268/EEG, en kunnen verschillen van de cijfers uit rijcycli in andere regio's van de wereld.*

#

NIEUWE S-MAX EN GALAXY KRIJGEN FORD INDIVIDUAL-BEHANDELING

- **Nieuwe reeks Ford Individual interieur- en koetswerkpacks ontwikkeld voor Ford S-MAX 2010**
- **Stijlvolle voortzetting van het succesverhaal van Ford Individual**
- **Nadruk op superieur vakmanschap, aandacht voor details en materialen van topkwaliteit**
- **Nieuw Ford Individual interieurpack ook beschikbaar voor nieuwe Ford Galaxy**

Genève, 2 maart 2010 – Kopers van de sportieve nieuwe Ford S-MAX en elegante nieuwe Ford Galaxy kunnen voortaan opteren voor een brede waaier nieuwe Ford Individual stijlpacks voor het interieur en koetswerk.

“In 2007 kreeg de S-MAX als eerste Ford een Ford Individual behandeling van ons designteam en dat viel erg in de smaak bij onze klanten,” aldus Bernhard Mattes, Vice President Customer Service Division van Ford of Europe. “Het is dan ook niet meer dan logisch dat we van bij de lancering van de nieuwe S-MAX en Galaxy dit jaar een brede waaier ‘Ford Individual’ stijlpacks aanbieden voor beide modellen.”

Nieuwe S-MAX met Ford Individual debuteert in Genève

Voorbeelden van de nieuwste Ford Individual interieur- en koetswerkpacks voor de nieuwe S-MAX zijn voor het eerst te zien op het autosalon van Genève 2010.

De koetswerkkits werd vernieuwd met het oog op de designwijzigingen aan de S-MAX en geven de wagen nog meer uitstraling op de weg. De nieuw ontworpen voorbumper omvat een glanzend zwart onderste radiatorrooster met honingraatmotief dat naadloos aansluit bij de stoere beschermplaat onderaan.

De nauwkeurig vormgegeven zijschorten, de achterspoiler in koetswerkkleur en de glanzend zwarte diffuser in de achterbumper in koetswerkkleur dragen bij tot die sportieve toets en lage, agressieve look.

Bovendien is de nieuwe S-MAX leverbaar met diverse speciaal ontworpen lichtmetalen velgen met vijf spaken van Ford Individual, verkrijgbaar in 17" en 18". Beide versies zijn afgewerkt in 'Mistique Silver', een oppervlak dat de vruchten plukt van een geavanceerd lakproces en dat naargelang de lichtinval een iriserende kleur geeft en die varieert tussen lichte en donkere tinten. De Ford Individual lichtmetalen velgen zijn verkrijgbaar als afzonderlijke optie.

Binnenin zijn twee nieuwe eenkleurige Individual interieurpacks verkrijgbaar voor de S-MAX, met een combinatie van klassieke sportiviteit en hoogwaardige stijl.

De packs, die allebei verkrijgbaar zijn in de kleuren Ebony of Havana (rijk donkerbruin), bieden hun eigen mix van ledertexturen, aangevuld met weelderige dwarsstiksels die bijdragen tot een opvallende, sportieve look.

"Het nieuwe zetelontwerp vult de dynamische uitstraling van de S-MAX Individual perfect aan met een horizontale padding op de zittingen en rugleuningen als voornaamste designkenmerk," aldus John McLeod, Chief Designer Ford Vehicle Personalisation in Europa. "Ze zijn bovendien heel functioneel, dragen bij tot het hoogstaande comfort en hebben uiteraard een heel exotische en emotionele uitstraling."

Andere details zoals het geperforeerde middendeel van de zetels en het opschrift 'Individual' in de rugleuningen van de eerste en tweede zetelrij dragen bij tot de algemene indruk van superieur vakmanschap, bijzondere aandacht voor details en hoogwaardige materialen. Dat wordt nog aangevuld met een bijpassende deurbekleding, centrale armsteun en versnellingspookbalg en de met aluminium bedekte pedalen met antislippoppervlak. De bijkomende drempelplaatjes in gepolijst roestvrij staal en hoogwaardige fluwelen tapijten zijn een knappe en functionele aanvulling voor het elegante interieur.

Als alternatieven voor deze eenkleurige designs blijven ook de populaire 'Ford Individual contrasterende kleurcombinaties' Ebony/Silver, Ebony/Orange en Bordeaux/Grey verkrijgbaar. Deze drie kleurversies beschikken over gedeeltelijk geperforeerd, generfd leder met contrasterende lederaccenten en contrasterende naden en sierranden. Deze exclusieve toetsen worden uitgebreid naar de bekleding van de deuren, de centrale armsteun en de versnellingspookbalg.

Ford Individual interieurpacks voor nieuwe Galaxy

Parallel met de lancering van de nieuwe Galaxy worden drie opvallende Ford Individual interieurpacks verkrijgbaar voor de klanten.

Nauwkeurig uitgezochte lederen kleur-op-kleuruitvoeringen in Beige of Tan voor de Galaxy Ghia benadrukken de klassieke elegantie, met een combinatie van zacht Nappa-leder en leder met een generfde of golvende textuur met handgestikt effect. De derde uitvoering in Ebony biedt een sportievere look voor de Galaxy Titanium.

Net als de Ford Individual interieurpacks voor de nieuwe S-MAX worden de drie packs voor de nieuwe Galaxy afgewerkt met dezelfde zorg voor de kleinste details en materialen van topkwaliteit. Het bijpassende leder op de deurinleg, de centrale armsteun en de versnellingspookbalg dragen bij tot het gevoel van extra luxe en verfijning, net als de stijlvolle aluminium pedaalcovers, de drempelplaatjes in gepolijst roestvrij staal en de hoogwaardige fluwelen tapijten.

Alle packs omvatten een in acht richtingen verstelbare bestuurders- en passagierszetel vooraan, met standaard manuele lendensteunregeling, en een regelbare verwarming. De bestuurderszetel heeft bovendien een geheugenfunctie die ook de stand van de buitenspiegels onthoudt.

“De Ford Individual packs voor de nieuwe S-MAX en Galaxy werden ontworpen om onze klanten de mogelijkheid te bieden een heel bijzondere auto samen te stellen,” voegt Bernhard Mattes toe. “Hoewel de topversies van de S-MAX en Galaxy erg in trek zijn (tot 70% van de S-MAX-kopers opteert voor de Titanium-versie), weten we dat heel wat klanten nog steeds op zoek zijn naar meer luxe en de Ford Individual packs bestellen.”

###

FORD MONDEO KRIJGT NIEUWE HYPEREFFICIËNTE AANDRIJVINGEN VOOR STERKERE PRESTATIES EN EEN LAGER VERBRUIK

- **Ford Mondeo krijgt EcoBoost-benzinomotoren en verbeterde TDCi-diesels onder de kap**
- **Gloednieuwe geavanceerde Ford EcoBoost-benzinomotor met turbo en injectie tot 19 procent zuiniger**
- **Ford EcoBoost combineert hoger vermogen met lagere verbruiks- en emissiecijfers**
- **Opgewaardeerde 2,0-liter Ford Duratorq TDCi-dieselmotoren beperken verbruik en CO₂-uitstoot en verhogen rijplezier**
- **Nieuwe 163 pk sterke TDCi-dieselmotor verhoogt aantrekkingskracht van Mondeo-gamma**
- **Ford PowerShift-transmissie nu verkrijgbaar in Mondeo, standaard met 2.0 EcoBoost, optioneel op krachtigere diesels**
- **Nieuwste opgewaardeerde Duratorq TDCi-diesels met handgeschakelde transmissie evenaren lagere CO₂-emissies van Mondeo ECONetic**

Genève, 2 maart 2010 - De veelzijdige Ford Mondeo kan voortaan prat gaan op lagere verbruiks- en emissiecijfers in combinatie met een hoger vermogen dankzij de nieuwe, uiterst efficiënte Ford EcoBoost-motoren met turbo en benzine-injectie en de verbeterde Ford Duratorq TDCi-diesels. Deze motoren zijn ook verkrijgbaar in de andere grote modellen van Ford, de nieuwe Ford S-MAX en Galaxy MJ 2010.

Nieuw voor de Mondeo zijn de gloednieuwe, uiterst efficiënte 2.0 EcoBoost SCTi-turbobenzinomotor van 203 pk (149 kW) en de sterk verbeterde 2.0 Duratorq TDCi-diesels van 115 pk (85 kW) en 136 pk (100 kW) en de indrukwekkende nieuwe topversie van 163 pk (120 kW).

Voorts kan nu ook de Mondeo beschikken over de soepel en moeiteloos schakelende Ford PowerShift-transmissie met zes verhoudingen en dubbele koppeling. Die is standaard voor de EcoBoost-benzinemotor en als optie verkrijgbaar voor de Duratorq TDCi-dieselmotoren van 136 en 163 pk.

“De Mondeo deelt een groot deel van zijn architectuur met de S-MAX en Galaxy en wordt ook in dezelfde fabriek gebouwd. We vonden het dan ook belangrijk om onze nieuwste krachtbronnen ook aan Mondeo-klanten aan te bieden,” aldus Jörg Beyer, Vehicle Line Director voor grote en luxewagens bij Ford of Europe. “Deze responsieve en geraffineerde nieuwe motoren sluiten perfect aan bij het alom geprezen rijplezier van de Mondeo, zonder daarbij het verbruik of de CO₂-emissies te verhogen.”

Nieuwe 2.0 EcoBoost SCTi - vermogen en zuinigheid

Samen met de nieuwe S-MAX en Galaxy voert de Mondeo de Europese lancering van Fords nagelnieuwe familie van wereldwijd gebruikte **EcoBoost**-motoren aan en luidt hij een nieuw tijdperk in geavanceerde benzinemotortechnologie in.

Met zijn uiterste lichte, volledig in aluminium gemaakte constructie, directe hogedrukinjectie van de nieuwste generatie, een turbo met lage inertie en onafhankelijke variabele kleptiming aan in- en uitlaatzijde beschikt de 2,0-liter Ford EcoBoost SCTi-motor over een geavanceerd verbrandingssysteem dat de prestaties en de zuinigheid op een ongekend niveau tilt voor benzinemotoren uit deze cilinderklasse.

Met een aanzienlijk maximumvermogen van 203 pk (149 kW) bij 5.500 t/min en een maximumkoppel van 300 Nm over een breed toerentalgebied (1.750 - 4.500 t/min) sprint de Mondeo met de nieuwe EcoBoost SCTi-motor onder de kap in 7,9 seconden van 0 tot 100 km/u (8,2 seconden voor de Clipper). Hij haalt een topsnelheid van 232 km/u voor de vier- en vijfdeursversie en 227 km/u voor de Clipper.

Een belangrijk voordeel van Fords EcoBoost-technologie is dat ze erg lage verbruiks- en emissiecijfers combineert met indrukwekkende prestaties. Over de gemengde cyclus stelt

deze motor zich tevreden met slechts 7,7 l/100 km*, wat overeenkomt met een CO₂-uitstoot van amper 179 g/km. Vergeleken met de vroegere Mondeo met de 161 pk sterke 2,3-litermotor en automatische transmissie werd de CO₂-uitstoot met 19 procent verlaagd, hoewel de nieuwe 2,0-liter SCTi 25 procent meer vermogen heeft.

Ford 2.0 Duratorq TDCi - Geraffineerde dieselkracht

Tegelijk kunnen klanten die dieseltechnologie verkiezen voortaan opteren voor een sterk verbeterd gamma 2-liter **Ford Duratorq TDCi**-motoren die voldoen aan de Euro 5-normen. De motor is ook voor het eerst verkrijgbaar in drie vermogensniveaus: 115 pk, 136 pk en 163 pk (85, 100 en 120 kW).

Deze motoren staan bekend om hun soepelheid en hun hoog koppel bij lage toerentallen: 300 Nm bij nauwelijks 1.500 t/min voor de versie met 115 pk, 320 Nm bij 1.750 t/min voor die met 136 pk en 340 Nm bij 2.000 t/min voor de motor met 163 pk.

Om aan de strenge Euro V-emissienormen te voldoen, werd de Duratorq TDCi-motor ingrijpend herwerkt. De nieuwe elektromagnetische brandstofinjectoren met acht kleinere gaatjes werken met een injectiedruk van 2.000 bar voor een betere verneveling van de diesel in vergelijking met de vorige piëzo-injectoren met zes gaatjes en een maximale druk van 1.800 bar. Om de brandstofkamer af te stemmen op deze nieuwe druk werd ze hertekend en kreeg de motor een nieuwe sturing en een nieuwe afstelling om de flexibiliteit van de pilootinjecties te vergroten.

Al die wijzigingen vertalen zich niet alleen in een lagere uitstoot van CO₂ en andere gassen maar beperken ook het injectielawaai en optimaliseren het algemene geluidspeil van de verbranding, niettegenstaande de hogere injectiedruk.

De verbeterde turbo met hertekend inlaatkanaal voor een snellere respons, de erg efficiënte EGR-koeling (Exhaust Gas Recirculation) en de nieuwe gecoate roetfilter (cDPF) helpen eveneens om aan de nieuwste emissienormen te voldoen. Ze dringen het verbruik en de CO₂-emissies terug en bieden een ongekend vermogen en koppel.

Deze nieuwe Duratorq TDCi-motoren met hun typische verfijnde prestaties en lage eigenaarskosten, bieden ook indrukwekkende verbruiks- en CO₂-waarden. Met een normverbruik van 5,3 l/100 km* en een gemiddelde CO₂-uitstoot van slechts 139 g/km over de gemengde cyclus leveren alle nieuwe Mondeo TDCi-modellen voortaan cijfers af die totnogtoe waren voorbehouden aan de specifieke Mondeo ECONetic.

Ford Powershift - geavanceerd en soepel

Het Ford Mondeo-gamma is voortaan ook verkrijgbaar met de efficiënte en soepel schakelende **Ford PowerShift**-transmissie met zes verhoudingen en dubbele natte koppeling.

Dit is de ideale bondgenoot voor de nieuwe Ford EcoBoost-benzinemotor met directe injectie en de Ford Duratorq TDCi common-rail motoren. Ze is standaard met de nieuwe 2.0 EcoBoost SCTi-motor en is als optie verkrijgbaar met de 136 en 163 pk (100 en 120 kW) sterke versies van de 2,0-liter Duratorq TDCi. In combinatie met de dieselmotoren bedraagt het gemiddelde verbruik van de Mondeo dan nauwelijks 5,6 l/100 km* terwijl de gemiddelde CO₂-uitstoot blijft steken op 149 g/km.

De Ford PowerShift-transmissie, die werd ontwikkeld door Getrag Ford Transmissions GmbH, een joint venture (50:50) van Ford en GETRAG, bestaat voornamelijk uit twee transmissies op nevenas die parallel werken, elk met hun eigen natte koppeling.

Dankzij de lay-out van de tussenassen (een voor de oneven versnellingen 1, 3 en 5 en een andere voor de even versnellingen 2, 4 en 6), kan de volgende schakelovergang al worden voorbereid door de volgende versnelling in volle beweging en bij volle kracht voor te selecteren. Het schakelen gebeurt vervolgens door de tegengestelde activering van beide koppelingen. Dat gebeurt gecoördineerd zodat de koppelontplooiing niet wordt onderbroken.

Ten opzichte van klassieke automatische transmissies biedt de technische basisconfiguratie van de Ford PowerShift-transmissie tal van voordelen. Ze vereist bijvoorbeeld geen

complexe subsystemen zoals koppelvormers, planetaire tandwielen, meervoudige natte koppelingen en meervoudige banden, stuk voor stuk systemen die de efficiëntie van de versnellingsbak verlagen door hun hogere inertie en het effect van ‘drag torque’.

Het resultaat is indrukwekkend. De Ford PowerShift-transmissie koppelt het gebruiksgemak en comfort van een klassieke automaat aan de prestaties van een handgeschakelde versnellingsbak en schakelt tegelijk snel, sportief en opmerkelijk soepel. Bovendien kan ze hoge koppelwaarden en diverse verhoudingen aan, wat van de Ford Powershift een ideale partner maakt voor moderne, erg performante diesels.

2010 Ford Mondeo – Technische gegevens voor nieuwe aandrijvingen				
VERSIE	2.0 EcoBoost SCTi PowerShift	2.0 Duratorq TDCi 6 man.	2.0 Duratorq TDCi 6 man. (PowerShift)	2.0 Duratorq TDCi 6 man. (PowerShift)
Max. vermogen (pk/kW)	203 / 149	115 / 85	136 / 100	163 / 120
Maximumkoppel (Nm)	300	300	320	340
CO ₂ -uitstoot* (g/km)	179	139	139 (149)	139 (149)
Brandstofverbruik* (l/100 km)				
Stad	10,7	6,4	6,4 (7,2)	6,4 (7,2)
Buiten de stad	6,0	4,6	4,6 (4,7)	4,6 (4,7)
Gecombineerd	7,7	5,3	5,3 (5,6)	5,3 (5,6)
Prestaties Mondeo 4-/5-deurs				
Topsnelheid km/u	232	192	210 (205)	220 (215)
0 - 100 km/u (s)	7,9	11,2	9,5 (10,2)	8,9 (9,5)
Prestaties Mondeo Clipper				
Topsnelheid km/u	227	187	205 (200)	215 (210)
0 - 100 km/u (s)	8,2	11,4	9,8 (10,4)	9,1 (9,8)

* Alle CO₂-uitstootcijfers in g/km en brandstofverbruikcijfers zijn afkomstig uit officieel goedgekeurde tests in overeenstemming met de EG-richtlijn 93/116/EG. De vermelde brandstofverbruikcijfers zijn gebaseerd op de Europese richtlijn betreffende brandstofverbruik EU 80/1268/EEG, en kunnen verschillen van de cijfers uit rijcycli in andere regio's van de wereld.

###

STIJLVOLLE FORD KUGA COMBINEERT STERKERE PRESTATIES EN MEER RAFFINEMENT MET LAGERE VERBRUIKS- EN CO₂-CIJFERS

- **Nieuw motorgamma maakt Ford Kuga - leider in zijn klasse - extra verleidelijk.**
- **Gamma omvat voortaan nieuwe 163 pk sterke TDCi-dieselmotor met sterkere prestaties, meer raffinement en een lager verbruik.**
- **Verbeterde CO₂-cijfers: vierwielaangedreven modellen met handgeschakelde versnellingsbak en 136 of 163 pk stoten nog slechts 159 g/km uit (6% minder dan oude versie van 136 pk).**
- **Kuga nu verkrijgbaar met geavanceerde en soepel schakelende PowerShift-automaat voor TDCi dieserversies van 136 en 163 pk.**
- **Populariteit van Ford Kuga blijft stijgen met ruim 100.000 verkochte auto's in Europa sinds de lancering.**

Genève, 2 maart 2010 - De stijlvolle cross-over Ford Kuga versterkt zijn reputatie als toonaangevende wagen in zijn klasse met opwindende nieuwe motoren die sterkere prestaties combineren met lagere verbruiks- en CO₂-waarden.

De vernieuwde Kuga, die op het autosalon van Genève 2010 wordt onthuld, krijgt een nieuwe, versie van Fords 2.0 Duratorq TDCi-motor van 163 pk onder de kap en biedt liefhebbers van automatische transmissies de mogelijkheid om voor de geavanceerde Ford PowerShift te opteren, een zestrapsautomaat met dubbele koppeling voor de populaire, vierwielaangedreven dieselmodellen.

“Sinds zijn lancering in 2008 heeft de combinatie van stijl en rijeigenschappen de Ford Kuga tot een immens populaire aanvulling op ons Europees gamma gemaakt,” aldus Gunnar Hermann, Global C-car Vehicle Line Director bij Ford. “Nu hebben we het verbruik en de emissies geoptimaliseerd en een krachtigere dieselmotor geïntroduceerd, in combinatie met een hypergeavanceerde automaat om nog meer klanten aan te trekken voor de Kuga.”

De wagen blijft even populair als bij zijn lancering twee jaar geleden. Het 100.000e exemplaar van de Ford Kuga rolde in januari van dit jaar van de band in de fabriek in het Duitse Saarlouis en de toenemende vraag betekent dat er nu ongeveer 400 auto's per dag worden gebouwd. De Kuga wordt naar meer dan vijftig landen in Europa, Azië en Afrika geëxporteerd.

De Ford Kuga introduceerde bij zijn lancering nieuwe normen op het vlak van verbruik en CO₂-uitstoot in het segment van de compacte SUV's en deze nieuwe modellen zetten die traditie voort. De voorwielaangedreven (FWD) Kuga met de nieuwe 136 pk sterke 2.0 Duratorq TDCi-motor stoot slechts 156 g/km CO₂ uit en voor de vierwielaangedreven (AWD) Kuga met 136 of 163 pk en handgeschakelde versnellingsbak is dat 159 g/km, zes procent minder dan bij de oude motor met 136 pk.

De Kuga bood ook als eerste auto in zijn klasse een geavanceerde automaat met dubbele koppeling en plukt nu de vruchten van de efficiëntievoordelen van Fords PowerShift-transmissie. De CO₂-emissies voor de vierwielaangedreven Kuga met dieselmotor (136 of 163 pk) en automaat, bedragen een in zijn klasse ongeëvenaard lage 179 g/km.

Stijl met rijkwaliteiten

Klanten kunnen bovendien niet alleen genieten van sterkere prestaties en een lager verbruik. De nieuwste Kuga behoudt ook het opvallende design en de alom bejubelde rijeigenschappen, die hem overal in Europa tot een succes hebben gemaakt: sinds de lancering werden al meer dan 100.000 exemplaren verkocht.

Klanten kunnen het opvallende koetswerk van de Kuga en zijn interieur in kinetic design nog verfraaien met de stijl- en bekledingspacks van 'Ford Individual' voor het summum van gepersonaliseerde stijl en luxe, met onder meer een volledig lederen interieur, donker getinte ruiten en lichtmetalen 19-velgen.

De nieuwe aandrijfcombinaties werden nauwgezet aangepast om het erg effectieve intelligente AWD-systeem van de Kuga perfect aan te vullen. Dat komt het weggedrag en

de tractie ten goede en beperkt het verbruik tot het minimum. In normale rijomstandigheden bespaart de Kuga brandstof door nagenoeg al het vermogen naar de voorwielen te sturen maar als het glad wordt, verdeelt het AWD-systeem het koppel automatisch over de vier wielen om een maximale grip te verzekeren.

Voor bestuurders die de ultieme prestaties zoeken, biedt het nieuwe Kuga-gamma nog steeds de 200 pk sterke 2.5 Duratec benzinemotor met een handgeschakelde zesbak of vijftrapsautomaat.

Nieuwe Duratorq TDCi dieselmotor van 163 pk koppelt prestaties aan raffinement

De Ford Kuga is nu verkrijgbaar met een nieuwe, 163 pk sterke 2.0 Duratorq TDCi-motor die volledig werd omgewerkt met het oog op een betere respons bij lage toeren, een hoger vermogen en een superieur raffinement terwijl hij tegelijk het brandstofverbruik en de CO₂-emissies aanzienlijk verlaagt.

In vergelijking met de vorige 2.0 TDCi van 136 pk werd meer dan de helft van alle onderdelen van de 1.997 cm³ grote motor volledig herwerkt. Enkele belangrijke wijzigingen op een rijtje:

- Verbrandingssysteem van de volgende generatie met lagere compressieverhouding (16,0:1 in plaats van 17,6:1), verbrandingskamer met 20 procent grotere diameter en minder werveling.
- Nieuw common-rail injectiesysteem onder een hoge druk van 2.000 bar (in plaats van 1.650 bar) en nieuwe elektromagnetische verstuivers met 8 gaatjes (vroeger 6).
- Kleinere turbo met variabele geometrie en lagere inertie, die draait bij snelheden tot 210.000 t/min.

Met een 20 procent hoger maximumvermogen staat de nieuwe 163 pk-motor in de Kuga garant voor aanzienlijk sterkere prestaties: de topsnelheid steeg van 180 tot 195 km/u en de acceleratietijd van 0 tot 100 km/u daalde van 10,7 naar 9,6 seconden.

Veel belangrijker voor het dagelijkse verkeer zijn echter de bredere spreiding van het koppel (het maximumkoppel is beschikbaar tussen 2.000 en 3.250 t/min) en de veel krachtigere respons onder 2.000 t/min (reeds meer dan 250 Nm bij slechts 1.250 t/min.). De verbeterde trekkracht komt tot uiting in de acceleratietijd van 50 tot 100 km/u in vierde, die daalde van 9,4 naar 8,1 seconden.

Zuiniger, schoner en stiller

Het geavanceerde nieuwe TDCi-verbrandingssysteem en andere rendementsverhogende maatregelen zoals de oliepomp met variabele inhoud, de verbeterde uitlaatgasrecirculatie en de gereduceerde interne wrijving dragen bij tot de aanzienlijk lagere verbruiks- en emissiecijfers en de sterkere prestaties van de nieuwe 2-liter diesel.

Met de Duratorq TDCi-motor van 163 pk in het vooronder daalt het verbruik van de Kuga over de gemengde cyclus met 6 procent tot 6,0 l/100 km*, ondanks de extra kracht van de nieuwkomer.

De CO₂-uitstoot daalde van 169 g/km naar 159 g/km en de nieuwe motor voldoet daarmee aan de nieuwste Euro V-emissienormen. Hij is bovendien standaard voorzien van een roetfilter die voor de hele levensduur van de auto geen onderhoud nodig heeft.

Ook raffinement stond bovenaan het prioriteitenlijstje en de nieuwe motor draait dan ook gevoelig stiller. Bij nullast kan hij op dat vlak wedijveren met de nieuwste benzinemotoren. Om dat te realiseren werd het design nauwgezet geoptimaliseerd en werden de parameters van het verbrandingsproces, het injectiesysteem en de motorstructuur verbeterd. Extra kleppen en geluidsdempers in het inlaatsysteem beperken het werkingsgeluid van de turbo en het hittedeksel en bovenafdekking van de motor kregen een geluidswerende behandeling zodat er minder lawaai wordt afgegeven.

Om het globale raffinement naar een nog hoger niveau te tillen, is er een akoestische voorruit die windgeruis tegengaat en een betere geluidsdemping in het interieur en de bagageruimte die de rolgeluiden dempt.

Nieuwe TDCi van 136 pk - ook verkrijgbaar met voorwielaandrijving

Het nieuwe Kuga-gamma omvat ook een 136 pk sterke afgeleide van de nieuwe 2.0 Duratorq TDCi-motor die dezelfde verbeteringen op het vlak van responsiviteit bij lage toeren, zuinigheid, emissies en raffinement geniet als de krachtigere 163 pk-versie. Deze motor met 136 pk vervangt de vroegere Duratorq TDCi diesel van 136 pk in het Kuga-gamma.

Voor Kuga-klanten die geen vierwielaandrijving nodig hebben, is de TDCi van 136 pk ook verkrijgbaar met voorwielaandrijving (FWD). Die voorwielaangedreven variant van 136 pk kan indrukwekkend lage verbruiks- en emissiecijfers voorleggen, met een CO₂-uitstoot van slechts 156 g/km.

Eerste automaat met dubbele koppeling in deze klasse

De vierwielaangedreven Kuga-modellen met de 136 pk- en 163 pk-versie van de nieuwe 2.0 Duratorq TDCi-motor zijn verkrijgbaar met de geavanceerde Ford PowerShift zestrapsautomaat met dubbele koppeling. De Ford Kuga is de eerste wagen in zijn klasse die het lagere verbruik en het responsieve karakter van een automaat met dubbele koppeling kan aanbieden.

Ford PowerShift is een hypergeavanceerde transmissie met dubbele koppeling die de zuinigheid, de geoptimaliseerde transmissieverhoudingen en het rijplezier van een handgeschakelde versnellingsbak combineert met de soepelheid en het gebruiksgemak van een klassieke automaat. Het zuinige karakter van de transmissie helpt beide Kuga TDCi PowerShift-modellen aan ongeëvenaard lage verbruiks- en CO₂-waarden voor modellen met automaat, met een gecombineerd brandstofverbruik van 6,8 l/100 km* en een CO₂-uitstoot van 179 g/km.

In de Kuga kan de transmissie worden bediend als een klassieke automaat met een normale versnellingspook in de middenconsole met de klassieke standen P, R, N en D. Wanneer de versnellingspook in D (Drive) staat, kan men de pook naar rechts schuiven, in een

afzonderlijk rooster dat het sportschema activeert zodat de bestuurder zelf snel en soepel kan schakelen door de pook naar voren te duwen (terugschakelen) of naar achteren te trekken (opschakelen).

Fords PowerShift werd ontwikkeld om zuiniger te werken dan vergelijkbare transmissies met dubbele koppeling en kreeg verhoudingen geoptimaliseerd voor een lager verbruik. De transmissie heeft een aantal intelligente functies waardoor ze bij uitstek geschikt is voor de moeilijke omstandigheden waarmee eigenaars van een Kuga vaak geconfronteerd worden: vertrekhelp voor hellingen, achteruitrolbescherming, laaddetectie (later opschakelen met een aanhangwagen, afdaalhelp (gebruik van motorrem toelaten) en bochtdetectie (schakelen in bochten voorkomen).

Ook werden de transmissieverhoudingen en schakelprogramma's nauwkeurig afgestemd op de befaamde rijeigenschappen en het hoge koppel van de 2.0 Duratorq TDCi-motoren. Het systeem is zo afgesteld dat het brandstofverslindende kick-downs vermijdt (bijvoorbeeld van 5^e naar 3^e) en in plaats daarvan een beroep doet op de trekkracht van de motor om zo het toerental en dus ook het verbruik te verlagen.

Het vernieuwde Kuga-gamma zal vanaf de late lente van 2010 verkrijgbaar zijn in alle Europese landen.

“De Kuga is altijd al de meest stijlvolle SUV op de markt geweest en met deze wijzigingen zal hij ook op het vlak van prestaties en zuinigheid tot de top van zijn klasse blijven behoren,” besluit Hermann.

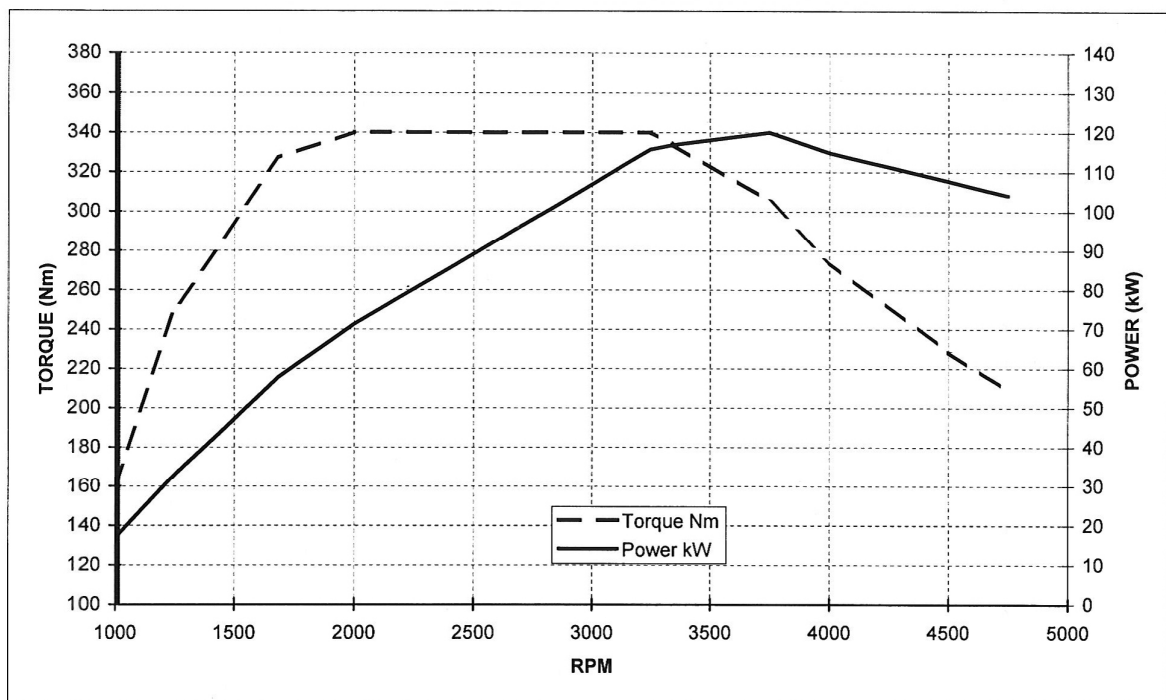
**Opmerking: de vermelde brandstofverbruikcijfers zijn gebaseerd op de Europese richtlijn betreffende brandstofverbruik EU 80/1268/EEG, en kunnen verschillen van de cijfers uit rijcycli in andere regio's van de wereld.*

###

Technische specificaties

De Ford Kuga TDCi 2010					
VERSIE	Kuga TDCi FWD 136 pk 6 versnellingen manueel	Kuga TDCi AWD 136 pk 6 versnellingen manueel	Kuga TDCi AWD 136 pk PowerShift 6- trapsautomaat	Kuga TDCi AWD 163 pk 6 versnellingen manueel	Kuga TDCi AWD 163 pk PowerShift 6- trapsautomaat
Max. vermogen (pk/kW)	136 / 100	136 / 100	136 / 100	163 / 120	163 / 120
Maximumkoppel (Nm)	320	320	320	340	340
CO ₂ -uitstoot* (g/km)	156	159	179	159	179
Brandstofverbruik* (l/100 km)					
Stad	7,5	7,6	8,5	7,6	8,5
Buiten de stad	5,0	5,1	5,8	5,1	5,8
Gecombineerd	5,9	6,0	6,8	6,0	6,8
Topsnelheid km/u					
	186 (116)	184 (114)	183 (114)	195 (121)	192 (119)
0-100 km/u (s)					
	10,2	10,4	10,7	9,6	9,9
50-100 km/u (s)					
	8,5	8,9	NVT	8,1	NVT
* Alle CO ₂ -uitstootcijfers in g/km en brandstofverbruikcijfers zijn afkomstig uit officieel goedgekeurde tests in overeenstemming met de EG-richtlijn 93/116/EG. De vermelde brandstofverbruikcijfers zijn gebaseerd op de Europese richtlijn betreffende brandstofverbruik EU 80/1268/EEG, en kunnen verschillen van de cijfers uit rijcycli in andere regio's van de wereld.					

Curve Vermogen/Koppel - 2.0 Duratorq TDCi 163 pk



Motorgegevens - 2.0 Duratorq TDCi 136 pk

Motortype	Turbodiesel, directe injectie
Cilinderinhoud (cc)	1.997
Boring (mm)	85,0
Slag (mm)	88,0
Brandstoftype	Diesel
Maximumvermogen (ISO kW/pk)	100 (136)
bij toerental (t/min)	3.750
Maximumkoppel (ISO Nm)	320
bij toerental (t/min)	1.750 - 2.750
Compressieverhouding	16,0:1
Cilinders	4 in lijn
Cilinderkop	Gegoten aluminium
Cilinderblok	Gietijzer
Krukas	In matrijs gesmeed staal, acht tegengewichten, vijf krukaslagers
Kleppen per cilinder	4
Klepbediening	Distributieriem (krukas naar inlaat) met dynamische spanner Inlaat-naar-uitlaatketting met hydraulische spanner
Inbegrepen hoek tussen kleppen	0°
Klepafmetingen (mm)	28,2 inlaat, 23,1 uitlaat
Turbo	Turbo met variabele geometrie, pneumatisch bediend met positiesensor
Nokkenas	Gesmede / composiet nokkenas, uitlaatnok drijft FIP aan
Zuigers	Aluminium/siliciumlegering met coating in molybdeen, drie zuigerveren
Drijfstangen	Gesmeed staal, trapeziumvormige drijfstangkop, gesplitste drijfstangvoet
Motormanagementsysteem	Ford dieselmotor met common-rail motorsturing van de tweede generatie
Brandstofinspuiting	Meervoudige common-rail injectie DELPHI - Buisvormige common-rail injectie onder hoge druk (2.000 bar) - 2 regelkleppen (PCV/VCV), 3 zuigers + interne doorvoerpomp - Centraal geplaatste ELEKTROMAGNETISCHE injectoren met micro-injectoren met acht gaatjes: - Gesloten sturing voor injectie van minimale brandstofdosering
Uitstootcontrole	Oxidatiekatalysator, watergekoelde EGR, standaard cDPF
Uitstootnorm	Euro 5

Motorgegevens - 2.0 Duratorq TDCi 163 pk

Motortype	Turbodiesel, directe injectie
Cilinderinhoud (cc)	1.997
Boring (mm)	85,0
Slag (mm)	88,0
Brandstoftype	Diesel
Maximumvermogen (ISO kW/pk)	120 (163)
bij toerental (t/min)	3.750
Maximumkoppel (ISO Nm)	340
bij toerental (t/min)	2.000 - 3.250
Compressieverhouding	16,0:1
Cilinders	4 in lijn
Cilinderkop	Gegoten aluminium
Cilinderblok	Gietijzer
Krukas	In matrijs gesmeed staal, acht tegengewichten, vijf krukaslagers
Kleppen per cilinder	4
Klepbediening	Distributieriem (krukas naar inlaat) met dynamische spanner Inlaat-naar-uitlaatketting met hydraulische spanner
Inbegrepen hoek tussen kleppen	0°
Klepafmetingen (mm)	28,2 inlaat, 23,1 uitlaat
Turbo	Turbo met variabele geometrie, pneumatisch bediend met positiesensor
Nokkenas	Gesmede / composiet nokkenas, uitlaatnok drijft FIP aan
Zuigers	Aluminium/siliciumlegering met coating in molybdeen, drie zuigerveren
Drijfstangen	Gesmeed staal, trapeziumvormige drijfstangkop, gesplitste drijfstangvoet
Motormanagementsysteem	Ford dieselmotor met common-rail motorsturing van de tweede generatie
Brandstofinspuiting	Meervoudige common-rail injectie DELPHI - Buisvormige common-rail injectie onder hoge druk (2.000 bar) - 2 regelkleppen (PCV/VCV), 3 zuigers + interne doorvoerpomp - Centraal geplaatste ELEKTROMAGNETISCHE injectoren met micro-injectoren met acht gaatjes: - Gesloten sturing voor injectie van minimale brandstofdosering
Uitstootcontrole	Oxidatiekatalysator, watergekoelde EGR, standaard cDPF
Uitstootnorm	Euro 5

Aandrijving

Aandrijfopties:	AWD: intelligente AWD-vierwielaandrijving met variabele koppelverdeling, elektronisch gestuurd, koppelverdeling tot 50:50, met elektronische Haldex-koppeling.		
	FWD: voorwielaandrijving		
Transmissies:	Ford Durashift-zesversnellingsbak (MMT6 - Modular Manual Transmission 6-Speed): handgeschakeld, volledig gesynchroniseerd met kabels en dubbele cardanas		
(Optie)	Ford PowerShift (MPS6), elektronisch gestuurde zestrapsautomaat met dubbele koppeling, dubbele cardanas en natte koppelingen		
Verhoudingen:		2.0 Duratorq TDCi 136 pk FWD/AWD en 163 pk AWD Durashift man. zesversnellingsbak	2.0 Duratorq TDCi 136 pk AWD en 163 pk AWD PowerShift zestrapsautomaat
	1e versnelling	3,583	3,583
	2e versnelling	1,952	1,952
	3e versnelling	1,241	1,194
	4e versnelling	0,868	0,842
	5e versnelling	0,943	0,943
	6e versnelling	0,789	0,789
	Achteruit	3,64	4,843
	Eindoverbrenging, 1 – 4	4,533	4,533
	5, 6, achteruit	3,238	3,238

Gewichten

	Vermogen	Basis leeg ¹	Belasting	Maximaal Toegelaten Massa (MTM)	Asbelasting	
					vooraan	achteraan
	pk	kg				
2.0 Duratorq TDCi, FWD Durashift 6 man.	100/136	1584	476	2060	1120	1080
2.0 Duratorq TDCi, AWD Durashift 6 man.	140/163	1614	516	2130	1140	1115
2.0 Duratorq TDCi, AWD PowerShift 6 aut.	140/163	1672	488	2160	1160	1115

¹ EG basisleeggewicht incl. bestuurder (75 kg), vloeistoffen en 90% gevulde tank. Alle gewichten zijn geldig voor voertuigen in basisuitvoering.

	Sleepvermogen (kg)		Max. neusgewicht	Max. dakbelasting
	Trailer geremd 12%	Trailer ongeremd		
2.0 Duratorq TDCi FWD Durashift man. 6	2000	750	100	75
2.0 Duratorq TDCi AWD Durashift man. 6	2100	750	105	75
2.0 Duratorq TDCi AWD PowerShift aut. 6	2100	750	105	75

Terreincapaciteiten

	2.0 Duratorq TDCi, FWD	2.0 Duratorq TDCi, AWD
Max. hellingsgraad	22°	33°
Max. oprijhoek	14,5° met max. asbelasting	14,5° met max. asbelasting
Hellingshoek		
voor/achter (met 4 personen van elk 68 kg en 60 kg bagage)	21°/25°	21°/25°
Max. waaddiepte	450 mm	450 mm
Bodemvrijheid leeg/beladen tot max. achterasbelasting	188 / 157 mm	188 / 157 mm

Opmerking: deze gegevensinformatie heeft betrekking op voorlopige specificaties en was correct op het moment van druk. Ford voert echter een beleid van voortdurende productontwikkeling. Het recht om deze gegevens op elk moment te wijzigen zonder voorafgaande kennisgeving, is dan ook voorbehouden.

###

NIEUWE FORD-MOTOREN KOPPELEN BETERE PRESTATIES AAN LAGERE VERBRUIKS- EN CO₂- CIJFERS

- **Ford introduceert geavanceerde, erg zuinige benzine- en dieselmotoren om de prestaties een boost te geven en tegelijk het verbruik en de CO₂-uitstoot terug te dringen**
- **Benzinegamma volledig vernieuwd met volledig nieuwe Ford EcoBoost- viercilindermotoren van 1,6 en 2,0 liter.**
- **Duratorq TDCi-dieselmotoren volledig herwerkt**
- **ECONetic-model met ultralage CO₂-uitstoot eveneens verkrijgbaar**
- **Combinatie van motoren en geavanceerde transmissies zoals Ford PowerShift-zestrapsautomaat met dubbele koppeling**
- **Aanzienlijke daling van CO₂-emissies in gamma middelgrote/grote wagens**

Genève, 2 maart 2010 - Het Europese productgamma van Ford ondergaat in 2010 een volledige transformatie van het motorgamma met de introductie van een nieuwe generatie erg efficiënte benzine- en dieselmotoren.

De nieuwe krachtbronnen leveren niet alleen meer koppel maar beperken ook hun verbruik en CO₂-uitstoot in vergelijking met eerdere generaties.

“Na de uitstekende reacties op onze eerste nieuwe rechtstreeks ingespoten EcoBoost-turbobenzinemotoren in Noord Amerika, breiden we deze motorfamilie nu uit naar Europa met de lancering van onze gloednieuwe viercilinders,” vertelt Derrick Kuzak, group vice president of Global Product Development van Ford. “In combinatie met de doorgedreven updates in ons gamma TDCi-dieselmotoren bieden we klanten dan ook een brede waaier motoren van topklasse, die stuk voor stuk meer vermogen en koppel leveren voor aanzienlijk lagere verbruiks- en emissiewaarden.”

Ford EcoBoost - Hypergeavanceerde benzinemotoren

De transformatie van Fords motorgamma wordt ingeluid door de introductie van twee geavanceerde EcoBoost viercilinder benzinemotoren.

Deze motoren vertegenwoordigen een compleet nieuwe generatie van gedownsizede, erg zuinige en CO₂-arme benzinemotoren van Ford. De EcoBoost-viercilinders werden ontwikkeld door Ford-ingenieurs in Europa en combineren een rechtstreekse hogedrukinjectie met een geavanceerde turbolader en een variabele kleppentiming op de in- en uitlaatkleppen om de verbranding efficiënter te maken.

De belangrijkste voordelen van de ontwerpaanpak van Ford EcoBoost zijn onder meer:

- een geoptimaliseerde efficiëntie - brandstofverbruik en CO₂-uitstoot tot 20 procent lager in vergelijking met conventionele benzinemotoren met grotere cilinderinhoud
- meer rijplezier – krachtig koppel vanaf laag toerental en pittige prestaties over het hele toerentalbereik
- meer met minder – het beste van twee werelden: de prestaties van een grote motor, met de omvang, het gewicht en het verbruik van een veel kleinere motor

Het EcoBoost-gamma omvat een 1,6-litermotor van 150 pk of 180 pk en een 2-litermotor met vermogens van 200 pk en meer.

De 1.6 Ford EcoBoost wordt eind 2010 gelanceerd in de gloednieuwe C-MAX en Grand C-MAX, gevolgd door de nieuwe Focus-generatie begin 2011. De 2-litermotor met 203 pk wordt gelanceerd in de nieuwste S-MAX, Galaxy en Mondeo voor 2010, die momenteel worden gebouwd bij Ford Genk (België).

De EcoBoost-motoren vormen een centraal element in de wereldwijde aandrijfstrategie van de constructeur en Ford wil tegen 2013 jaarlijks meer dan 1,3 miljoen van deze motoren aan de man brengen. Naast de twee viercilinders omvat dat totaal ook de 3.5 V6-motor die reeds in grotere Noord-Amerikaanse modellen wordt aangeboden en een toekomstige kleinere motor die in Europa zal worden gebouwd.

Duratorq TDCi-diesels - Volledig herwerkt

De alom befaamde Ford Duratorq TDCi-dieselmotoren werden volledig herwerkt voor 2010 met het oog op een nog hogere efficiëntie, betere prestaties, een lager verbruik en raffinement.

De nieuwste 1.6 en 2.0 TDCi-motoren plukken de vruchten van diverse technologische wijzigingen, waaronder:

- een geavanceerd nieuw verbrandingssysteem met een lagere compressieverhouding, een verbrandingskamer met grotere diameter en minder werveling
- nieuwe common-rail hogedrukinjectie en geavanceerde verstuivers met meerdere gaatjes
- kleinere turbo's met variabele geometrie die minder onderhevig zijn aan inertie

Dankzij het efficiëntere verbrandingssysteem kunnen deze motoren aan de strenge nieuwe Euro V-emissionormen voldoen terwijl ze ook het brandstofverbruik en de CO₂-emissies drukken. Naast hun hoger maximumvermogen kunnen deze motoren ook prat gaan op een aanzienlijk groter rijcomfort, een toegenomen responsiviteit en een grotere trekkracht bij lage toerentallen.

De nieuwe 1.6 TDCi-motor wordt verkrijgbaar op de gloednieuwe C-MAX en Grand C-MAX en de nieuwe Focus-generatie en levert naar keuze 95 pk en 115 pk. Hij is ook beschikbaar in de Mondeo 2010. Naargelang de toepassing stoot hij tot 6 procent minder CO₂ uit dan de vorige 1.6 TDCi.

De nieuwe 2.0 TDCi-motor wordt verkrijgbaar met 115 pk, 136 pk en 163 pk en is te bestellen voor de gloednieuwe C-MAX en Grand C-MAX en de volgende Focus-generatie. Ook de Kuga, Mondeo, S-MAX en Galaxy voor 2010 kunnen erover beschikken. Naargelang de toepassing stoot hij tot 7 procent minder CO₂ uit dan de vorige 2.0 TDCi.

Ford ECONetic - Ultrazuinig

Het gamma zuinige TDCi-diesels omvat voortaan ook een specifieke, ultrazuinige ECONetic-afgeleide met specificaties die werden afgestemd op het laagst mogelijke verbruik en de laagst mogelijke CO₂-emissies.

Het huidige Ford ECONetic-gamma omvat versies van de Fiesta, Focus, Mondeo en Transit, met CO₂-emissies vanaf 98 g/km voor de extreem zuinige Fiesta ECONetic.

Voor 2010 werd een bijgewerkte Focus ECONetic gelanceerd, die bovendien voor het eerst in Europa kan worden uitgerust met het Auto-Start-Stopsysteem. Daardoor dalen de CO₂-uitstoot en het verbruik tot een in deze klasse nooit geziene 99 g/km en 3,8 l/100 km.

Ford-transmissies - geavanceerd en superefficiënt

De nieuwste, erg efficiënte en CO₂-arme benzine- en dieselmotoren werden gepaard aan hypergeavanceerde transmissies, waaronder de nieuwe handgeschakelde zesversnellingsbak en de geavanceerde Ford PowerShift-zestrapsautomaat met dubbele koppeling.

Wanneer de nieuwe C-MAX, Grand C-MAX en Focus van de nieuwe generatie worden aangedreven door de 1.6 Ford EcoBoost benzinemotor of de 1.6 Duratorq TDCi dieselmotoren, doen ze als eerste modellen een beroep op een volledig nieuwe handgeschakelde zesversnellingsbak.

De nieuwe Ford Durashift-zesversnellingsbak toont zich uitzonderlijk licht en compact voor zijn koppelcapaciteit en bezit een geoptimaliseerd design om energieverliezen tegen te gaan. In de praktijk levert dat een 3 tot 5 procent lager verbruik op in vergelijking met de vorige handgeschakelde vijfversnellingsbak.

Steeds meer Europese modellen zijn te bestellen met de geavanceerde en erg efficiënte Ford PowerShift-automaat. Het gaat om een hypergeavanceerde transmissie met dubbele koppeling die de zuinigheid, de geoptimaliseerde transmissieverhoudingen en het rijplezier van een handgeschakelde versnellingsbak combineert met de soepelheid en het gebruiksgemak van een klassieke automaat.

De Ford PowerShift-automaat is een stuk zuiniger dan klassieke automaten met koppelmvormer en reduceert het verbruik en de CO₂-emissies met gemiddeld 8 tot 10 procent. Daarmee komen deze waarden in de buurt van wat een handgeschakelde versnellingsbak neerzet.

Deze transmissie wordt standaard aangeboden op de Mondeo, S-MAX en Galaxy MJ 2010 met de 2-liter Ford EcoBoost-benzinemotor en is als optie verkrijgbaar voor de nieuwste 2.0 Duratorq TDCi-diesel in de gloednieuwe C-MAX en Grand C-MAX, de nieuwe Focus-generatie en de Kuga, Mondeo, S-MAX en Galaxy voor 2010.

Onze doelstelling: een in deze klasse onovertroffen zuinigheid

Ford engageert zich om een onovertroffen daling van het verbruik en de CO₂-uitstoot te realiseren door middel van toptechnologie en een laserachtige focus op uiterst efficiënte aandrijvingen. De nieuwe motoren en transmissies die het merk in zijn nieuwste gamma lanceert op het autosalon van Genève bewijzen dat erg duidelijke engagement en de aanzienlijke vooruitgang die op dat vlak werd geboekt.

Ze maken deel uit van een nooit geziene motorinvestering bij Ford. Het vijfjarige investeringsplan dat in 2008 werd opgestart, zal tegen 2013 zestig nieuwe of sterk verbeterde motoren en transmissies opleveren voor markten overal ter wereld.

Ford gebruikt daarvoor de beste en nieuwste technologieën, waaronder directe injectie, turbo, onafhankelijke variabele klepentiming, bijzonder performante diesels en zestrapsautomaat met dubbele koppeling. Die komen niet alleen het verbruik en de emissies ten goede maar ook de prestaties. Met deze investering vat Ford post tussen de grootste motorbouwers.

“We weten dat kopers overal ter wereld gevoelig zijn voor de eigendomskosten en de introductie van de nieuwste benzine- en dieselmotoren van Ford is een aanzienlijke stap voorwaarts in ons streven om de wereldmarktleider op het vlak van verbruik te worden,” aldus Derrick Kuzak. “Zowel onze nieuwe Ford EcoBoost-benzinemotoren en de nieuwste Duratorq TDCi-diesels werden speciaal ontwikkeld om ons engagement om het beste verbruik en de laagste CO₂-emissies in deze klasse waar te maken.”

.
#

‘FORD ECONETIC TECHNOLOGIES’ HELPT EUROPESE KLANTEN OP WEG NAAR LAGERE VERBRUIKS- EN EMISSIECIJFERS

- **Ford breidt ECONetic-initiatief uit tot brede waaier technologieën om het verbruik en de CO₂-emissies te drukken**
- **‘Ford ECONetic Technologies’ biedt klanten duidelijke, betaalbare mogelijkheden om de gebruikskosten van hun auto te beperken**
- **Fords geavanceerde, zuinige EcoBoost-benzinemotoren en TDCi-diesels zijn cruciale technologische hefbomen**
- **Gerichte ECONetic-modellen blijven de zuinigste Fords**

Genève, 2 maart 2010 - ‘Ford ECONetic Technologies’, een nieuw label dat vandaag wordt gelanceerd, is een klantgericht initiatief om alle auto-eigenschappen te verzamelen die zich concentreren op een lager verbruik, lagere emissies en een lagere gebruikskost.

Het gamma ‘Ford ECONetic Technologies’ laat klanten kiezen uit een brede waaier beschikbare en betaalbare technische eigenschappen en motoren die aanzienlijke en makkelijk te identificeren voordelen bieden om het verbruik en de CO₂-emissies te verlagen en zo de totale gebruikskost te beperken.

Om op alle niveaus zo zuinig mogelijk te rijden, paste Ford zijn gerichte en meermaals bekroonde ECONetic-technologieën voor ultralage emissies reeds toe op de Fiesta, Focus, Mondeo en Transit.

“Ford engageert zich om een ongeëvenaard laag verbruiks- en CO₂-niveau te realiseren door middel van betaalbare technologische innovaties, en dat zonder afbreuk te doen aan het design of rijplezier,” verklaarde John Fleming, Chairman en CEO van Ford of Europe. “Met de lancering van ‘Ford ECONetic Technologies’ verzamelen we alle technische

voorzieningen die rechtstreeks bijdragen tot lagere verbruiks- en emissiecijfers. Zo kunnen klanten een onderbouwde keuze maken naargelang hun individuele behoeften en wensen.” Klanten zullen ook gemakkelijk kunnen kiezen uit een reeks technologieën, krachtbronnen en transmissies op maat van hun rijstijl en portefeuille en zullen kunnen profiteren van lokale belastingvoordelen. Ook kunnen ze nog steeds opteren voor een van de gerichte, uiterst zuinige ECONetic-modellen met hun unieke combinatie van brandstofbesparende maatregelen in één pakket.

Keuze voor klanten

‘Ford ECONetic Technologies’ zal de komende jaren worden uitgebreid en zal een brede waaier nieuwe, brandstofbesparende opties omvatten, gaande van afzonderlijke, betaalbare rijhulpmiddelen voor de bestuurder tot specifieke ECONetic-modellen. Het gamma omvat:

- **Ford EcoBoost** – volledig nieuwe benzinemotoren met turbo en directe injectie om de prestaties van een grotere motor te combineren met de verbruiks- en CO₂-voordelen van een kleinere.
- **Ford Duratorq TDCi** – een gamma erg zuinige 1.4, 1.6 en 2.0 dieselmotoren, die in 2010 verder worden verbeterd om nog minder brandstof te verbruiken en nog minder CO₂ uit te stoten. Zo werd de nieuwe 2.0 TDCi-motor ingrijpend herwerkt om aan de Euro V-emissienormen te voldoen en is hij nu verkrijgbaar met 115, 140 of 163 pk (85, 103 en 120 kW).
- **Ford PowerShift**-transmissie – een uiterst geavanceerde transmissie met dubbele koppeling die de zuinigheid, de geoptimaliseerde transmissieverhoudingen en het rijplezier van een handgeschakelde versnellingsbak combineert met de soepelheid en het gebruiksgemak van een klassieke automaat.
- **Ford Auto-Start-Stop** – schakelt de motor automatisch uit wanneer de wagen stil staat en herstart hem op het teken van de bestuurder, om onnodig verbruik tegen te gaan.
- **Smart Regenerative Charging (SRC)** – recupereert elektrische energie tijdens het remmen en vertragen om het energieverbruik te optimaliseren.

- **Active Grille Shutter** – variabele luchtinlaat in het radiatorrooster die zich sluit wanneer de auto op snelheid is om de luchtstroom over de wagen te verbeteren en het brandstofverbruik te beperken.
- **Ford ECO Mode** – een volledig nieuw informatiesysteem dat de bestuurder helpt om zijn verbruik in reële omstandigheden te verbeteren en zo het milieu en de portefeuille van de klant spaart.
- **Electric Power Assist Steering (EPAS)** – een efficiëntere elektrische stuurbekrachtiging die het energieverbruik reduceert en zo een efficiëntere werking ondersteunt.
- **Gear Shift Indicator** – schakelindicator die het ideale schakelmoment aangeeft.

De gerichte **Ford ECONetic**-modellen doen daar nog unieke ingrepen bovenop, zoals een langere transmissieverhouding, een specifieke motorafstelling, speciale aerodynamische pakketten en banden met ultralage rolweerstand, en dat in verschillende combinaties naargelang het model.

Ford blijft ook voorzieningen ontwikkelen en implementeren die de voordelen van het gamma ECONetic-technologieën vergroten, waaronder het gebruik van een transmissieolie met lage viscositeit, ontwikkeld door Fords energiepartner BP. Dit is nu de standaard transmissieolie voor alle modellen in het C- en CD-segment met handgeschakelde transmissie en dubbelmassa vliegwiel.

“We geven nu reeds de toon aan op het vlak van geavanceerde, zuinige krachtbronnen, met onze gloednieuwe Ford EcoBoost-benzinemotoren, onze verbeterde, erg zuinige Duratorq-diesels en gesofistikeerde transmissies zoals Ford PowerShift,” aldus Fleming. “Maar er is nog meer en ‘Ford ECONetic Technologies’ zal klanten duidelijk laten zien welke middelen we hen kunnen aanbieden om zuiniger te rijden.”

Op langere termijn zal ‘Ford ECONetic Technologies’ worden uitgebreid met een compleet gamma andere technologieën die nu nog worden ontwikkeld: verbeteringen die het gewicht beperken en de stroomlijn verbeteren, elektrische en hybridewagens, auto’s die op biobrandstoffen kunnen rijden, oplaadbare hybrides en brandstofcelwagens.

“Ford concentreert zich op gunstige en betaalbare technologieën die tastbare voordelen afleveren, en dat niet voor enkele honderden of duizenden klanten maar voor miljoenen klanten overal ter wereld. Zo kan Ford echt het verschil maken,” besloot Fleming. Het ‘Ford ECONetic Technologies’-initiatief zet dat engagement in de verf en geeft Europese klanten diverse keuzemogelijkheden op maat van hun budget en het niveau van voordelen dat ze wensen.”

###

FORD VERBETERT SUCCESVOL GAMMA KLEINE WAGENS FIESTA EN KA

- **De succesvolle gamma's Ford Fiesta en Ford Ka ondergaan enkele verbeteringen voor 2010**
- **Ford Ka-gamma krijgt nieuwe versies Trend+ en Titanium+ die het gamma uitbreiden**
- **Populaire personaliseringsopties van 'Ford Individual' – 'Digital', 'Tattoo' en 'Grand Prix' – voortaan gebaseerd op Titanium-model**
- **Stijlvolle nieuwe Fiesta Sport+ speciale 3-deurseditie voor bepaalde markten**
- **Fiesta 1.6 Duratorq TDCi krijgt meer vermogen (95 pk) en lagere verbruiks- en CO₂-cijfers om aan de Euro 5-normen te voldoen**

Genève 2 maart 2010 - Op het autosalon van Genève versterkt Ford of Europe zijn gamma succesvolle kleine auto's met een uitgebreid Ka-gamma, een algemenere beschikbaarheid van veiligheidsvoorzieningen en een stijlvolle nieuwe Fiesta Sport+ voor bepaalde landen. Daarnaast krijgt de Fiesta een verbeterde 1.6 Duratorq TDCi-diesel met een lager verbruik en een lagere CO₂-uitstoot om aan de Euro 5-normen te voldoen.

Nieuwe versies voor Ford Ka

Fords kleinste Europese model, de populaire Ka, komt vanaf de lente van 2010 nog veelzijdiger voor de dag.

Met de gloednieuwe Titanium+ reeks en drie opvallende Ford Individual-versies biedt de Ford Ka de klanten een in dit segment ongeëvenaarde keuze aan modellen.

De nieuwe Titanium+ is de meest luxueuze versie van de Ford Ka kleine stadswagen en gaat in première op het autosalon van Genève 2010. De stijlpacks 'Ford Individual' geven klanten de mogelijkheid om hun Ford Ka te personaliseren met drie opvallende stijlen.

Naast de uitbreiding van het gamma hebben alle uitrustingsniveaus van de nieuwe Ka voortaan recht op cruciale veiligheidsvoorzieningen.

Nieuwe versies voor alle smaken

“Het nieuwe Ka-gamma biedt tal van voordelen. Hij geeft klanten niet alleen de meest uitgebreide keuzemogelijkheden in het segment maar levert ze ook af in een van de meest stijlvolle en leuke auto's op de markt,” aldus Salvatore Campolo, Marketing Brand Manager voor kleine auto's bij Ford of Europe.

De **Ka Ambiente** mag dan al het instapmodel zijn, hij is allerminst karig uitgerust. Zo beschikt hij al over bumpers in koetswerkkleur en handige voorzieningen zoals een boordcomputer en koplampen met 'guide me home'-functie.

Voorts is de Ka Trend standaard uitgerust met frontale airbags voor bestuurder en passagier, hoofdsteunen achteraan en ISOFIX-bevestigingspunten voor kinderzitjes. Bijkomende zijdelingse en gordijnairbags en een ESP-systeem zijn eveneens verkrijgbaar (standaard in bepaalde landen).

“De Ka biedt voortaan een complete waaier veiligheidstechnologieën voor alle modellen van het gamma, zoals dat voordien enkel op grotere wagens het geval was,” voegt Campolo toe.

De **Ka Ambiente X** is nieuw in het gamma en biedt meer stijl en uitrusting. Deur- en koffergrepen in koetswerkkleur en elektrisch verwarmbare buitenspiegelbehuizingen in koetswerkkleur dragen bij tot de aantrekkelijke look van de Ka, terwijl de standaard gemonteerde centrale vergrendeling met afstandsbediening, de elektrische ruiten vooraan en de in twee delen (50/50) neerklapbare rugleuning van de achterbank de functionaliteit en het gebruiksgemak verhogen.

De Ford **Ka Titanium** biedt nog meer comfort en gebruiksgemak dankzij een uitgebreidere boordcomputer, een airconditioning en standaard mistkoplampen. De Titanium X doet er

nog lichtmetalen velgen, chromaccenten op de deurgrepen en de koffergreep en een sieruitlaat bovenop. In het interieur geeft het standaard lederen stuur een extra stijlvolle toets.

Onderscheid uzelf met Ford Individual

Naast de uitgebreide nieuwe uitrustingsniveaus omvat het Ford Ka-gamma voortaan ook drie heel verschillende 'Ford Individual'-versies: 'Digital', 'Tattoo' en 'Grand Prix'.

Ze zijn allemaal gebaseerd op de hoogstaande uitrusting van de Ka Titanium. Deze drie opvallende modellen hebben elk een unieke grafische look terwijl de standaard lichtmetalen 16"-velgen hem een sportievere en leukere uitstraling bezorgen.

Succesvolle Ford Ka

Als eigentijdse herinterpretatie van de iconische originele Ford Ka, die bovendien leuk rijdt, wist het nieuwe model sinds zijn lancering begin 2009 al snel zijn stempel te drukken op het Europese segment van de kleine auto's. Met meer dan 150.000 gebouwde en verkochte exemplaren in Europa deed de nieuwe Ka het twee keer zo goed als zijn voorganger het jaar ervoor (2008).

"Het was niet eenvoudig om een designicoon zoals de originele Ford Ka te vervangen door een nieuw model," aldus Campolo. "Maar met zijn mix van stijl, rijeigenschappen en eigentijdse technologie is de nieuwe Ka volgens onze klanten een meer dan waardige opvolger."

Ford Fiesta Sport+: een ster met strepen

Ford of Europe lanceert in bepaalde landen een nieuwe speciale editie, de Fiesta Sport+, die de sportieve aard en uitzonderlijke rijeigenschappen van de succesvolle nieuwe Fiesta in de verf zet.

De nieuwe driedeurs Fiesta Sport+ is verkrijgbaar met de 120 pk (88 kW) sterke 1.6 Duratec TiVCT benzinemotor en de verbeterde 1.6 Duratorq TDCi-diesel, die voortaan 95 pk (70 pk) levert. Hij wordt geleverd met een complete koetswerkkits inclusief speciaal ontworpen voorbumper met uitgesproken beschermplaat onderaan, sportieve zijschorten, een brede achterspoiler en een achterbumper met geïntegreerde diffuser.

Hij is verkrijgbaar in twee opvallende koetswerkkleuren, die allebei werden gekozen om de sportieve look van de wagen te benadrukken. 'Frozen White' wordt gecombineerd met GT-strepen in 'Performance Blue' op het dak en de motorkap en met dynamische zijdelingse strepen, terwijl modellen in het exclusieve 'Performance Blue' zijn afgewerkt met opvallende witte strepen. Om het geheel compleet te maken, zijn de standaard gemonteerde, grote lichtmetalen velgen gelakt in de lichte kleur 'Frozen White'. (velgen 7J x 17 met bandenmaat 205/40 R17 voor de benzineversie en 6 ½ J x 16 met bandenmaat 195/45 R16 voor de diesel).

Het sportieve thema komt ook terug in het interieur. De sportief ogende, verwarmbare lederen zetels met standaard zijdelingse airbags en het zwart lederen stuur worden benadrukt met opvallende blauwe stiksels en ook de handremgreep en versnellingspookknop zijn afgewerkt in zwart leder. De Fiesta Sport+ heeft ook vloertapijten met blauwe stiksels vooraan en achteraan en drempelplaatjes met speciale logo's.

“Sinds hij eind 2008 werd gelanceerd, werden al meer dan 526.000 exemplaren van de nieuwe Fiesta in Europa gebouwd en is hij in 2009 uitgegroeid tot de meest verkochte kleine auto in Europa en de op een na meest verkochte auto van Europa in alle segmenten door elkaar genomen,” zei Salvatore Campolo, Brand Manager voor kleine auto's bij Ford of Europe. “Met zijn fris design en befaamde rijeigenschappen heeft de Fiesta ook in aanzienlijke mate bijgedragen tot ons globaal merkimage. Om dat te vieren, hebben we het idee van de 'Grand Prix'-uitvoering van de Ka overgenomen voor de Fiesta Sport+. Die versie verenigt alle toonaangevende kenmerken van de Fiesta in een nog sportievere koetswerk- en interieurstijl”.

In eerste instantie zal de Fiesta Sport+ enkel verkrijgbaar zijn in het Verenigd Koninkrijk, Spanje, Zwitserland en Oostenrijk, waar sportieve kleine auto's erg in trek zijn.

Nieuwe 1.6 Duratorq TDCi krijgt meer vermogen en lager verbruik

Vanaf eind maart 2010 ligt er een verbeterde versie van de 1.6 Duratorq TDCi onder de kap van de Ford Fiesta om het verbruik en de CO₂-uitstoot te drukken. Deze nieuwe variant met 95 pk (70 kW) en 205 Nm krijgt een standaard roetfilter en voldoet in alle modellen aan de Euro 5-normen.

Over de gemengde cyclus bedragen het brandstofverbruik en de gemiddelde CO₂-uitstoot van de herwerkte motor 4,1 l/100 km* en 107 g/km voor de normale versie. Voor de vroegere Euro IV-motor met 90 pk was dat respectievelijk 4,2 l/100 km* en 110 g/km. De superzuinige Fiesta ECONetic behoudt zijn cijfers: 3,7 l/100 km* en 98 g/km.

Met deze nieuwe aanvullingen op het gamma voldoet het volledige motorgamma van de Fiesta voor de grote Europese markten voortaan aan de nieuwste Euro 5-emissienormen.

**Opmerking: de vermelde brandstofverbruikcijfers zijn gebaseerd op de Europese richtlijn betreffende brandstofverbruik EU 80/1268/EEG, en kunnen verschillen van de cijfers uit testcycli in andere regio's van de wereld.*

###

FORD BREIDT PLAN VOOR ELEKTRISCHE VOERTUIGEN UIT NAAR EUROPA: VIJF NIEUWE MODELLEN TEGEN 2013

- **Ford engageert zich om tegen 2013 vijf volledig elektrische en hybridemodellen te lanceren in Europa in het kader van zijn wereldwijd plan rond elektrische voertuigen**
- **Eerste in de rij is de emissievrije Ford Transit Connect Electric in 2011, gevolgd door de Focus Electric in 2012**
- **Twee nieuwe hybridemodellen en een oplaadbare hybridewagen volgen in 2013**
- **Samenwerking met regeringen en partners in Europese testinitiatieven bieden onschatbare ervaring om Ford te helpen bij de commercialisering van volledig elektrische voertuigen**

Genève, 2 maart 2010 - Ford Motor Company bevestigde vandaag dat het zijn wereldwijd plan rond elektrische voertuigen uitbreidt naar Europa. Tegen 2013 lanceert de constructeur vijf volledig elektrische wagens en hybridewagens voor het C- en CD-segment en in het gamma van de lichte bedrijfsvoertuigen.

Ford lanceert meerbepaald twee emissievrije batterijaangedreven elektrische wagens: het lichte bedrijfsvoertuig Transit Connect Electric in 2011 en de Ford Focus Electric in 2012. Drie andere wagens volgen in 2013: twee benzinehybrides van de nieuwste generaties en een oplaadbare hybride.

De wereldwijde strategie voor elektrische wagens zal resulteren in een gamma elektrische voertuigen voor diverse segmenten. Zo bouwt de constructeur voort op zijn globaal beleid van een zo breed mogelijk gamma technologische oplossingen (eerder dan een enkele wagen of technologie) om het verbruik en de CO₂-emissies overal ter wereld te drukken. “We beseffen dat niet alle klanten baat hebben bij dezelfde oplossing,” aldus Derrick Kuzak, Group Vice President of Global Product Development bij Ford. “Onze strategie voor elektrische

wagens omvat hybrides, oplaadbare hybrides en batterijaangedreven wagens om zo goed mogelijk in te spelen op de behoeften van onze klanten. Ook het gemeenschappelijke gebruik van onze wereldwijde platformen staat centraal in deze strategie: het stelt ons in staat om zo goedkoop mogelijk een sterk productgamma uit te bouwen volgens de wensen van onze klanten”.

Naarmate Ford het tempo van zijn wereldwijde productvisie opdrijft om te zorgen dat alle wereldwijd verkochte modellen identiek worden in Europa, Noord-Amerika en Azië, zal de daaruit voortvloeiende efficiëntie de ontwikkeling van een wereldwijd gamma milieuvriendelijke transportoplossingen mogelijk maken, opgebouwd rond hybridewagens, oplaadbare hybridewagens en volledig elektrische wagens.

“We streven ernaar om klanten technologieën te bieden voor een aanzienlijk lager verbruik en lagere CO₂-emissies, technologieën die hun functionele behoeften invullen zonder aan hun rijervaring te raken,” verklaarde John Fleming, Chairman en CEO van Ford of Europe.

“Klanten in Europa tonen steeds meer interesse in elektrisch aangedreven voertuigen en daar spelen we op in door naast onze nieuwste generatie erg zuinige benzine- en dieselmotoren ook meer inspanningen te leveren om deze elektrische modellen op de markt te brengen.”, voegde Fleming toe. “Dit bewijst nog maar eens hoe de wereldwijde ‘ONE Ford’-filosofie onze manier van zaken doen verandert. Europese klanten zullen niet al te lang moeten wachten voor ze de keuze krijgen tussen een gamma elektrische alternatieven van Ford.”

Nuluitstoot

De eerste modellen die in Europa worden gelanceerd, zullen volledig elektrische, emissieloze versies van wereldwijde Ford-modellen zijn.

De **Focus Electric** zal gebaseerd zijn op de nieuwste Ford Focus en is een van ten minste tien modellen die zullen worden ontwikkeld op het nieuwe wereldwijde middenklasseplatform. De Focus Electric wordt in 2011 gelanceerd in de VS en Canada en in 2012 in Europa.

De **Ford Transit Connect Electric** is een emissieloze, zuiver elektrisch aangedreven versie van het meermaals bekroonde lichte bedrijfsvoertuig Transit Connect en wordt later dit jaar in de showrooms in de VS verwacht. Ford stelt alles in het werk om de Transit Connect Electric vanaf 2011 ook in Europa aan te bieden.

Toekomstige hybrides

Ford, dat op de Noord-Amerikaanse markt heel wat ervaring heeft met 'full hybrids' met benzinemotor, wil die technologie vanaf 2013 ook naar Europa brengen met twee volledig nieuwe, uiterst geavanceerde hybride personenwagens op basis van wereldwijde platformen.

Nog vanaf 2013 zullen Europese klanten ook een oplaadbaar hybridemodel kunnen bestellen.

"Het doet me plezier dat we deze modellen dankzij de wereldwijde schaalvergroting van ons 'ONE Ford'-initiatief ook in Europa kunnen aanbieden, vooral aangezien de vraag naar hybridewagens sterk stijgt," voegde John Fleming nog toe.

Meer details over de hybride- en oplaadbare hybridemodellen van Ford worden dichterbij de lancering onthuld.

Prototypetests in Europa

Het productontwikkelingsteam van Ford neemt deel aan twee gerichte testinitiatieven in Europa, om de technologie in reële omstandigheden te demonstreren en feedback te genereren die Ford moet helpen om de Focus Electric en Transit Connect Electric verder te ontwikkelen tot modellen die bij het Europese publiek in de smaak vallen.

In het Verenigd Koninkrijk bereidt een consortium van Ford, Scottish and Southern Energy (SSE) en Strathclyde University zich voor om later dit jaar een vloot van emissieloze prototypes van de batterijaangedreven Ford Focus te testen. Die is gebaseerd op de Focus

die momenteel in Europa wordt verkocht en gebruikt elementen van de technologie die wordt ontwikkeld voor de nieuwe Focus Electric.

De voertuigen zullen vanaf midden 2010 ter evaluatie worden gebruikt door SSE en een aantal fleet- en privéklanten uit Hillingdon, Middlesex.

Deze nieuwe BEV-demonstratievloot in Groot-Brittannië wordt deels ontwikkeld met steun uit publieke fondsen van de Technology Strategy Board (TSB) van de Britse overheid, die innovatieve, door de industrie geleide CO₂-reducerende projecten promoot. Het BEV-onderzoeksprogramma wil de haalbaarheid van de technologie testen en meer inzicht verwerven in het laadgedrag van de klanten.

In Duitsland heeft Ford onlangs aangekondigd te zullen deelnemen aan het project colognE-mobil. Dit initiatief onderzoekt de impact van elektrische auto's op de luchtkwaliteit in de stad, de verkeersveiligheid en de elektriciteitsinfrastructuur. Wetenschappers zullen de resultaten vervolgens opschalen om de werkelijke voordelen van een elektrische toekomst voor Duitse steden te onderzoeken.

Ford is een van de vier partners van het colognE-mobil-project en levert eind 2011 een eerste vloot van nieuwe Focus Electric-modellen.

De andere partners zijn het nutsbedrijf RheinEnergie AG, de stad Keulen en de Universiteit van Duisburg-Essen. Het colognE-mobil-project wordt voor een deel gefinancierd door de Duitse regering en gecoördineerd door de federale staat Noord-Rijnland-Westfalen.

“Deze initiatieven betekenen een revolutie voor de nuts- en auto-industrie,” aldus Fleming. “Het is essentieel om over sectoren heen samen te werken om de klanten gerichte producten te bieden die de juiste waarde verzekeren, evenals een gebruiksklare infrastructuur. We moeten samen werken en samen leren en Ford is verheugd om deel uit te maken van deze cruciale testprogramma's.”

Portfolio van technologieën

Ford Motor Company engageert zich om klanten betaalbare milieutechnologieën te bieden in wagens die ze aantrekkelijk vinden en op prijs stellen.

Daartoe introduceert Ford een hele waaier van wereldwijde milieutechnologieën, waaronder elektrische wagens die klanten een lager verbruik en lagere uitstoot van broeikasgassen verzekeren zonder daarbij te raken aan de veiligheid, de interieurruimte of de prestaties.

“Ford concentreert zich op oplossingen die niet gewoon in enkele honderden of duizenden wagens worden gebruikt, maar in miljoenen wagens. Zo is Ford het best in staat om een verschil te maken,” verklaarde Derrick Kuzak.

Enkele innovaties op korte en langere termijn zijn de nieuwe wereldwijde familie van EcoBoost-motoren met turbotechnologie en directe benzine-injectie, het EConetic-gamma van CO₂-arme krachtbronnen in Europa en geavanceerde transmissies zoals Ford Powershift.

Ford ontwikkelt ook een gamma andere milieugerichte voorzieningen, waaronder een geavanceerde elektrische stuurbevestiging, technologieën die het gewicht verlagen en de stroomlijn verbeteren, motoren die op biobrandstoffen kunnen rijden plus hybrides en oplaadbare hybrides.

“De elektrisering staat centraal in het effectieve gebruik van de wereldwijde middelen en talenten van Ford om klanten een betaalbaar gamma energiezuinige technologieën aan te bieden,” aldus Fleming. “Onze vloottesten in het Verenigd Koninkrijk en Duitsland zullen ons belangrijke ervaring en inzichten geven in hoe fleet- en privéklanten deze nichemodellen op dagelijkse basis zullen gebruiken. Zo zullen de vijf modellen die we lanceren volledig afgestemd zijn om aan de verwachtingen te voldoen.”

FORD OF EUROPE TEST E-MOBILITY-OPLOSSINGEN IN TWEE DEMONSTRATIEVLOTEN

Genève, 2 maart 2010 – Ford of Europe schakelt naar een hogere versnelling voor de ontwikkeling van e-mobility-oplossingen door deel te nemen aan het recent aangekondigde project **colognE-mobil** in Duitsland.

colognE-Mobil legt de nadruk op het gebruik van zuiver elektrische aandrijvingen in bedrijfsvoertuigen en de deelname van Ford bevestigt het engagement van de constructeur om de introductie van elektrische aandrijvingen voor een brede waaier voertuigen te versnellen. Het Duitse project is een aanvulling op Fords deelname aan het demonstratie-initiatief voor voertuigen met ultralage koolstofuitstoot van de Britse regering dat zich op personenwagens richt.

Partners en doelstellingen van colognE-mobil

colognE-mobil heeft als doel om het bereik van de elektrische mobiliteitsoplossingen uit te breiden naar het segment van de bedrijfsvoertuigen. In een eerste fase zal het in Groot-Brittannië gevestigde Smith Electric Vehicles (SEV) hun zuiver elektrische aandrijving monteren in tien Ford Transit modellen. SEV verkoopt dit voertuig al sinds 2007 als de Smith Edison in Groot-Brittannië en Europa.

Ford en SEV zullen zeven gesloten Transit-bestelwagens bouwen voor leveringsbedrijven, twee Transit-bussen voor shuttlediensten en een Transit-chassis-cabine die wordt gebruikt door de openbare onderhoudsafdeling van Keulen. Later in het project zullen een aantal exemplaren van de Ford Focus BEV worden toegevoegd aan de testvloot. Ford verzorgt het technische onderhoud en de service van de voertuigen, die voornamelijk in en om de stad zullen worden gebruikt en evalueert de klantenervaringen in de hele projectperiode.

De lokale energieleverancier Rheinenergie AG zal de nodige oplaadinfrastructuur installeren en CO₂-neutrale elektriciteit aanleveren, afkomstig uit hernieuwbare energiebronnen. De onderneming zal bovendien de klantenvereisten en technische oplossingen bestuderen om het opladen van individuele mobiliteitsoplossingen mogelijk te maken.

De integratie van de e-mobility-oplossingen in de verkeersinfrastructuur van Keulen wordt dan weer onderzocht door de stad Keulen, die eveneens een partner is in dit project. De stad is vooral geïnteresseerd in de invloed van elektrische voertuigen op de lokale luchtkwaliteit en geluidsniveaus en op de verkeersveiligheid in de stad.

De vierde en laatste projectpartner is de Universiteit van Duisburg-Essen, die de wetenschappelijk ondersteuning en kennis voor het project aanlevert. De wetenschappers van de universiteit zullen de ingezamelde gegevens gebruiken om simulaties te maken die de resultaten van het project in Keulen extrapoleren naar de hele regio Noordrijn-Westfalen.

Alle partners bestuderen de betrouwbaarheid van batterijen, de eigenschappen van de laad- en ontlaadcycli voor dagelijks gebruikte elektrische wagens met batterij, de aanvaarding van elektrische voertuigen door klanten en de laadtechnologie en verkeersveiligheid.

De elektrische Transit

De Smith Edison is een zuiver op batterijen aangedreven elektrische wagen op basis van de Ford Transit. Voor het project **colognE-mobil** zullen de voertuigen aangeleverd door Ford worden uitgerust door Smith Electric Vehicles, een onderneming van de Tanfield Group, gevestigd in het Britse Washington.

Sinds 2007 heeft Tanfield batterijaangedreven elektrische versies van de Transit, Fords middelgrote bedrijfswagenchassis, rechtstreeks verkocht aan fleetklanten in Groot-Brittannië en bepaalde Europese landen. Daardoor is het bedrijf de perfecte keuze voor het Duitse project.

De hypergeavanceerde lithium-ionbatterij van 40 kWh drijft een 90 kW sterke elektromotor aan, die zijn koppel via een transmissie met een versnelling overbrengt naar de achterwielen. Met een rijbereik van maximaal 160 km en een topsnelheid van 80 km/u voelt de stille Smith Edison op basis van de Ford Transit zich perfect thuis in de stad.

Ook het voertuig opladen is kinderspel: de batterijlader aan boord kan rechtstreeks worden ingeplugd in een standaard enkelfasig stopcontact van 32 ampère, dat de batterij volledig oplaadt in ongeveer 8 uur.

Het colognE-mobil-project wordt voor een deel gefinancierd door de Duitse regering en de regering van de federale staat Noord-Rijnland-Westfalen. Het project kadert in het 'nationale ontwikkelingsplan voor elektrische mobiliteit van de federale regering' en maakt deel uit van de modelregio Rijn-Ruhr, een van acht voorbeeldregio's in Duitsland. De regering heeft de ambitieuze doelstelling om tegen 2020 een miljoen elektrische voertuigen in het verkeer te brengen.

Brits demonstratie-initiatief voor voertuigen met ultralage koolstofuitstoot

In het Verenigd Koninkrijk bereidt een consortium van Ford, Scottish & Southern Energy en de universiteit van Strathclyde zich voor om later dit jaar een testvloot van emissievrije Ford Focus BEV-prototypes in het verkeer te brengen.

De voertuigen zullen vanaf midden 2010 worden gebruikt door de energiemaatschappij en een aantal testrijders uit Hillingdon, Middlesex. Deze nieuwe BEV-demonstratievloot wordt deels ontwikkeld met steun uit publieke fondsen van de Technology Strategy Board (TSB) van de Britse overheid, die innovatieve, door de industrie geleide CO₂-reducerende projecten promoot. Het onderzoeksprogramma heeft als doel om na te gaan of de technologie geschikt is voor mogelijke toekomstige toepassingen in het Europese personenwagengamma.

De Focus BEV-prototypes

Het Focus BEV-prototype is gebaseerd op de huidige Europese Ford Focus en zal gebruik maken van een nieuwe, volledig elektrische aandrijving, aangeleverd door de strategische leverancier Magna. Deze aandrijving is gebaseerd op de technologie die wordt ontwikkeld voor de nieuwe generatie van wereldwijde compacte middenklasser van Ford en die in 2011 als Focus Electric zal worden gelanceerd in Noord-Amerika.

Om na te gaan of deze technologie geschikt is voor Europese weg- en rijomstandigheden, wordt er een vloot van vijftien Europese Focus BEV-prototypes gebouwd. Deze wagens zullen mobiliteit zonder lokale uitstoot bieden. Tegelijk zullen ze toch helemaal voldoen aan de gebruikersbehoeften, bieden ze ruimte voor vijf passagiers en nemen ze de praktische koffer en andere functies van de Ford Focus over.

Onder de huid van de Ford Focus BEV-prototypes bevindt zich een ultramodern lithium-ion batterijpack met een vermogen van 23 kWh en een op het chassis gemonteerde elektrische aandrijfmotor met permanente magneet van 100 kilowatt. De BEV zal een bereik van maximaal 120 km en een topsnelheid van 136 km/u halen. De batterijen kunnen in ongeveer 6-8 uur worden opgeladen aan het gewone 230V-net.

Het prototype is uitgerust met cruciale onderdelen van de gekende Noord-Amerikaanse hybridetechnologie van Ford, waaronder het elektrische klimaatregelingsysteem. De airconditioningcompressor op hoogspanning is een belangrijk onderdeel van de Ford Fusion hybride, die in 2009 succesvol werd geïntroduceerd op de Noord-Amerikaanse markt.

“Overschakelen op elektrische aandrijving is cruciaal voor een doeltreffend gebruik van de wereldwijde middelen en talenten van Ford,” volgens John Fleming, Voorzitter en CEO van Ford of Europe. “De ontwikkeling van deze vloot van Focus BEV-prototypes en onze deelname aan het project **colognE-mobil** zijn belangrijke stappen in de richting van onze doelstelling om efficiëntere en duurzamere mobiliteitsoplossingen aan te bieden die

betaalbaar en praktisch zijn voor onze klanten. We kijken ernaar uit om samen te werken met de verschillende projectpartners om een realistische oplossing en een leefbare markt voor elektrische voertuigen te creëren in Europa.”

Ford Focus BEV-prototype Technische gegevens	
Accutechnologie	Lithium-ion
Accuvermogen	23 kWh
Oplaadtijd	6-8 uur (230 V-net)
Elektrische motor	Motor met permanente magneet
Max. vermogen	100 kW
Max. koppel	320 Nm
Topsnelheid	136 km/u
Bereik	120 km

###

RECORDBREKENDE FORD FOCUS RS WERELDRALLYWAGEN START LAATSTE SEIZOEN TERWIJL FIESTA LANGS DE ZIJLIJN WACHT

Genève, 2 maart 2010 - De recordbrekende Focus RS WRC is aan zijn twaalfde en laatste seizoen als officiële uitdager van Ford Motor Company in het FIA Wereldkampioenschap rally begonnen. De auto, die Ford in 2006 en 2007 twee opeenvolgende constructeurstitels opleverde, wordt in 2011 vervangen door een gloednieuwe auto op basis van de uiterst succesvolle Fiesta.

De Ford Focus RS WRC won al 41 wereldrally's sinds zijn debuut in de Monte Carlo Rally in 1999. Hij sloot het vorige seizoen af met punten op een opmerkelijke 119 opeenvolgende wereldrally's, een record waaraan sinds begin 2002 werd gebouwd en dat zijn gelijke niet kent in de WRC-geschiedenis.

Parallel met seizoen 2010 ontwikkelen Ford of Europe en technische partner M-Sport een gloednieuwe auto voor 2011 op basis van de Fiesta S2000 rallywagen van M-Sport. Mikko Hirvonen en Jarmo Lehtinen reden de Fiesta S2000 in zijn eerste wedstrijd in januari van dit jaar meteen naar de zege in de befaamde Monte Carlo Rally. *(NB: Monte Carlo staat niet op het WRC-programma voor 2010).*

Een sterk team voor 2010

Hirvonen en Jarmo Lehtinen, die in 2008 en 2009 als tweede eindigden in het rijdersklassement, krijgen in 2010 opnieuw de steun van de eveneens Finse Jari-Matti Latvala en Miikka Anttila in het BP Ford Abu Dhabi World Rally Team. In hun Focus RS WRC zullen ze een kampioenschap in dertien races rijden, dat vorige maand in Zweden van start ging en in november in Groot-Brittannië eindigt.

Khalid Al Qassimi en Michael Orr rijden met een derde wagen voor het team. De piloot uit Abu Dhabi zal tien races meerijden.

Henning Solberg en zijn nieuwe copiloot Ilka Minor keren terug naar het kampioenschap met het omgedoopte Stobart M-Sport Ford-team naast Matthew Wilson en Scott Martin. Ze zullen allebei met een Focus RS WRC rijden.

Ook Ken Block, de Amerikaanse actiesportheld die rallypiloot werd, zal te zien zijn aan het stuur van de Ford-rallywagens in 2010. Zijn nieuw opgericht Monster World Rally Team komt in actie tijdens een zeven races durend WRC-programma met een Focus RS WRC. Zijn eerste race wordt Rally Mexico (4-7 maart) en hij zal daarna ook meerijden in Turkije, Portugal, Duitsland, Frankrijk, Spanje en Groot-Brittannië. Zijn wagen wordt klaargestoomd door het in Groot-Brittannië gevestigde M-Sport, de onderneming die het officiële wereldrallyprogramma voor haar rekening neemt.

Block zal zijn WRC-seizoen combineren met de zes ronden van de Rally America aan het stuur van een Monster Fiesta Rally America. Het hoogtepunt van zijn Noord-Amerikaans programma wordt het evenement X Games 16 in Los Angeles, begin augustus. Zijn copiloot is de Italiaan Alessandro Gelsomino.

De tweeliter-turbomotor van zijn Monster Fiesta Rally America wordt klaargemaakt door het Zweedse team Olsbergs Motorsports Evolution (OSME) en is gebaseerd op de erg succesvolle Fiesta Rallycross, die op zijn beurt is afgeleid van het succesvolle seriemodel en die in 2009 deelnam aan het Europese Rallycross-kampioenschap van de FIA. Beide programma's van Block worden voornamelijk ondersteund door Monster Energy Drink en Ford.

Gerard Quinn, hoofd autosport bij Ford of Europe, voorspelt een sterk seizoen dit jaar.

“De ervaring die beide piloten in 2009 hebben opgedaan, zal dit jaar erg waardevol blijken,” aldus Quinn. “Mikko deed het vorig jaar uitstekend en het feit dat hij de zege bij de piloten op een puntje na miste tegen de meest succesvolle piloot ooit in de rallysport spreekt boekdelen over zijn prestatieniveau. Ik ben er zeker van dat we opnieuw kunnen meedingen naar de constructeurs- en rijderstitel.

“Naast ons wedstrijdseizoen ontwikkelen we ook de nieuwe Fiesta-rallywagen voor het WRC-kampioenschap in 2011. Daarvoor kunnen we voortbouwen op de sterke troeven van de Fiesta. Hoewel de Fiesta RS WRC 2011 op verschillende vlakken aanzienlijk verschilt van de M-Sport Fiesta S2000 die in Monte Carlo won, is het erg motiverend om te weten dat we vertrekken van een rallywagen die zijn debuut heeft gewonnen,” besluit Quinn.

#



| BIOGRAFIE

John Fleming

Titel: Executive Vice President en Chairman & CEO, Ford of Europe

John Fleming, Executive Vice President en Chairman & CEO van Ford of Europe, voegde in december 2009 Global Manufacturing & Labor Affairs toe aan zijn verantwoordelijkheden.

In zijn huidige functie als hoofd van Ford of Europe is Fleming verantwoordelijk voor Ford of Europe, Volvo Car Corporation en wereldwijde groei-initiatieven. Hij werd voor deze functie verkozen op 10 oktober 2008.

Voorts volgt Fleming de wereldwijde activiteiten van 105 assemblage-, pers- en motorfabrieken op. Hij is ook verantwoordelijk voor de wereldwijde technische ondersteuning voor perswerk en de productie van auto's en aandrijfgehelen. Fleming neemt de globale verantwoordelijkheid voor materiaalplanning & Logistiek op zich, evenals de verantwoordelijkheid voor het Ford Productiesysteem, het Manufacturing Business Office, de Labor Affairs organisaties en de Automotive Components Holdings, de door Ford beheerde tijdelijke businessentiteit bestaande uit de fabrieken en sites van het vroegere Visteon Corp. in de Verenigde Staten en Mexico.

Fleming was eerder al President en Chief Executive Officer van Ford of Europe en een Group Vice President voor Ford Motor Company. Hij was President van Ford of Europe en daarvoor Vice President Manufacturing bij Ford of Europe. In die hoedanigheid was hij verantwoordelijk voor alle productiefaciliteiten en -activiteiten.

Voor hij de functie van Vice President Manufacturing overnam, was Fleming Executive Director van de perseenheid in de Verenigde Staten, een faciliteit waarvan hij de oprichting voor zijn rekening nam. Voor die taak werkte hij als director van Global Manufacturing Engineering en New Model Programmes.

Fleming ging in 1967 aan de slag bij de Halewood-fabriek in Merseyside waar hij betrokken was bij het productieproces voor de toen nieuwe Ford Escort. Fleming werd in

1984 benoemd tot productiemanager van de lakafdeling van de fabriek en bleef de verantwoordelijkheid daarvoor en voor andere afdelingen behouden in een aantal managementfuncties tot 1988, toen hij de fabriek verliet om de Europese verantwoordelijke voor Lak, Afwerking en Chassisbouw te worden. In 1991 keerde hij terug naar Halewood als General Manufacturing Manager van Halewood Operations.

Daarna werd Fleming in 1993 aangesteld tot Operations Manager van Halewood Operations. In 1995 trok hij naar de VS als Program Operations Manager for Vehicle Operations, en werd hij verantwoordelijk voor het management van vier assemblagefabrieken en drie pers- en onderdelenfabrieken.

M. Fleming, geboren in 1951 in Liverpool, Engeland, heeft een eredoctoraat van de John Moores University in Liverpool en een diploma production engineering van North East London Polytechnic.

Lewis Booth

Titel: Executive Vice President en Chief Financial Officer

Lewis Booth werd op 1 november 2008 benoemd tot Executive Vice President en Chief Financial Officer van de onderneming. Booth is globaal verantwoordelijk voor de financiële activiteiten van Ford, inclusief Controller's Office, schatkist en relaties met de investeerders.

In zijn vorige functie was Booth als Executive Vice President voor Ford Motor Company verantwoordelijk voor Ford of Europe, Volvo Car Corporation en de exportactiviteiten en wereldwijde groei-initiatieven van Ford. Booth was chairman van Ford of Europe en Volvo Car Corporation. Daarvoor was hij verantwoordelijk voor de Premier Automotive Group vanaf oktober 2005.

Eerder was Booth chairman en CEO van Ford of Europe, van april 2004 tot september 2005 en president en COO van Ford of Europe van september 2003 tot april 2004. Tussen 2002 en 2003 was Booth president en vervolgens chairman van Mazda Motor Corporation in Hiroshima (Japan), waar hij de implementatie van het uiterst succesvolle Millennium Plan en de terugkeer van de wankelmotor in de RX-8 leidde.

Booth was President voor de regio Azië-Stille Oceaan en Afrika voor Ford Motor Company, een functie die hij bekleedde vanaf 1 januari 2000. In die functie was hij verantwoordelijk voor Zuid-Afrika, Australië, Nieuw-Zeeland en India en voor de ontwikkeling van Fords strategie in de regio Azië-Stille Oceaan.

Van augustus 1997 tot januari 2000 was M. Booth Group Managing Director van SAMCOR (South Africa Motor Corporation).

Op dat ogenblik had Ford een aandeel van 45% in SAMCOR, dat modellen van Ford en Mazda assembleerde in Zuid-Afrika. De joint venture werd later opgeheven om Ford Motor Company of Southern Africa op te richten.

In de jaren tachtig en de vroege jaren negentig had Booth een reeks managementfuncties bij Ford of Europe in Groot-Brittannië en Duitsland in Financiën, Truckactiviteiten, Productontwikkeling, Productie en Verkoop.

In 1992 verhuisde hij naar de Verenigde Staten, waar hij voor Financiën werkte in Dearborn. Van 1993 tot 1996 oefende Booth diverse functies uit op het vlak van auto-ontwikkeling, koetswerk & assemblage, Vehicle Operations en het Manufacturing Business Office voor Ford Automotive Operations alvorens hij zijn job als Group Managing Director van SAMCOR in Zuid-Afrika aanvaardde.

Booth werd geboren in het Engelse Liverpool als de zoon van een Ford-, Austin- en Morris-dealer en had de autobusiness in zijn bloed. Hij laat dan ook geen twijfel bestaan over zijn passie voor auto's en de autosector.

Nadat hij zijn bachelordiploma van ingenieur mechanica met onderscheiding afsloot aan de universiteit van Liverpool, begon hij zijn carrière in British Leyland voor hij in 1978 bij Ford aan de slag ging als financieel analist productontwikkeling voor Ford of Europe.

Booth is een gediplomeerd management accountant. Samen met zijn echtgenote heeft hij twee kinderen.

Joseph Bakaj

Titel: Vice President Global Product Programs, Ford Motor Company en Vice President Product Development, Ford of Europe

Joe Bakaj werd op 1 april 2008 aangesteld tot Vice President, Global Product Programs bij Ford Motor Company en Vice President Product Development bij Ford of Europe.

Daarvoor was M. Bakaj Vice President, Product Development bij Ford of Europe, een functie die hij sinds 1 september 2005 uitoefende. Hij is ook lid van het Executive Operating Committee van Ford of Europe.

In zijn nieuwe positie zal hij wereldwijd verantwoordelijk zijn binnen de directie Productontwikkeling van Ford voor het gamma B-, C-, CD-modellen en bedrijfsvoertuigen. Hij is ook verantwoordelijk voor de Noord-Amerikaanse productgamma's.

Voor hij in 2005 aan de slag ging bij Ford of Europe was hij als Senior Managing Executive Officer bij Mazda Motor Corporation verantwoordelijk voor design, productplanning, onderzoek en ontwikkeling en voor de wereldwijde ontwikkeling van alle Mazda-producten.

M. Bakaj heeft ruim twintig jaar ervaring in productontwikkeling bij Ford Motor Company en werkte in Groot-Brittannië, Duitsland, Japan en de Verenigde Staten. Eerder deed hij ervaring op met motorontwikkeling, doorgedreven NVH-werk (lawaai, trillingen en hardheid) en chassiswerk. Zo was hij Vehicle Engineering manager voor de Ford Mondeo MJ 2000 en werd hij in 2000 door het Britse tijdschrift Autocar uitgeroepen tot Ingenieur van het Jaar voor zijn aandeel in dat project.

Vlak voor hij bij Mazda in dienst trad, werkte hij bij Ford in Dearborn als Vehicle Engineering Director voor de ontwikkeling van Noord-Amerikaanse trucks. Sinds hij in 2005 terugkeerde naar Ford of Europe leidde M. Bakaj de ontwikkeling en lancering van alle nieuwe producten van de onderneming, waaronder de Ford Galaxy 2006, de alom geprezen S-MAX, die in 2007 de titel van Europese Auto van het Jaar kreeg, de nieuwste generatie van de Ford Mondeo, de nieuwe cross-over Kuga en de gloednieuwe, wereldwijd verkochte kleine Ford Fiesta.

M. Bakaj, die in 1962 werd geboren, heeft een diploma mechanica van de City University in Londen, en ging in 1985 na zijn studies aan de slag bij Ford of Britain.

M. Bakaj werkt voor Ford of Europe in de afdeling productontwikkeling van het John Andrews Engineering Centre in Merkenich bij Keulen (Duitsland). Hij is gehuwd, heeft een kind en spreekt vloeiend Duits en Engels.

Jim Farley

Titel: Group Vice President, Global Marketing en Canada, Mexico & South America operations, Ford Motor Company

Jim Farley is Group Vice President van Global Marketing en de activiteiten in Canada, Mexico & Zuid-Amerika voor de Ford Motor Company. Hij is de hoogstgeplaatste marketingverantwoordelijke en legt rechtstreeks verantwoording af aan Alan Mulally, president en CEO van Ford.

Sinds 1 september 2009 heeft Farley de leiding over de activiteiten van Ford in Canada, Mexico en Zuid-Amerika en rapporteert hij rechtstreeks aan Mark Fields, Ford-president voor het Amerikaanse continent.

De 47-jarige Farley vervoegde Ford in november 2007. Hij leidt Fords inspanningen om nog beter in te spelen op de wensen van de klanten door een geïntegreerde wereldwijde benadering van marketing, publiciteit, digitale communicatie, merkontwikkeling en research. Hij zal ook nauw blijven samenwerken met de productontwikkelingsorganisatie van Ford voor strategie en planning en overzeese activiteiten. Farley's verwezenlijkingen bij Ford hebben betrekking op de globale gezondheid van de marketing- en verkoopactiviteiten, zijn inspanningen om het merk wereldwijd op een lijn te brengen en de integratie van het wereldwijde marketing- en verkoopteam.

Het Chief Marketing Office en het Operations-personeel van Canada, Mexico en Zuid-Amerika rapporteren aan Farley.

Voor hij bij Ford aan de slag ging, was Farley Group Vice President en General Manager van Lexus en was hij verantwoordelijk voor alles wat verkoop, marketing en tevredenheidsstudies betrof bij het luxemerk van Toyota. Voor hij aan het roer van Lexus stond, was hij als Group Vice President van de marketingafdeling van Toyota verantwoordelijk voor de planning, publiciteit, merchandising, salespromotie, incentives en internetactiviteiten van Toyota.

Farley vervoegde Toyota in 1990 in de afdeling strategische planning. Hij had verscheidene functies op het vlak van producten en marketing, waaronder die van Lexus product planner, manager productplanning voor Toyota Truck, marketingmanager voor het Toyota Truck-

team en nationaal publiciteitsmanager. Hij was ook algemeen productmanager voor Toyota Europe.

Een van de meest opmerkelijke verwezenlijkingen van Farley is zijn aandeel in de succesvolle lancering van Toyota's nieuwe merk Scion. Als Corporate Manager van Scion concentreerde Farley zich op de productontwikkeling, verkoopplanning, klantendienst, logistiek en distributie. Hij werd later gepromoveerd tot vicepresident van Scion en was verantwoordelijk voor alle Scion-activiteiten.

Farley studeerde aan de Georgetown-universiteit in Washington D.C., waar hij een bachelordiploma in economie en computerwetenschappen behaalde en de University of California in Los Angeles (UCLA), waar hij zijn MBA afwerkte met focus op financiën. Farley en zijn echtgenote Lia hebben twee kinderen.

Derrick Kuzak

Titel: Group Vice President, Global Product Development

Derrick Kuzak is Group Vice President, Global Product Development. Hij is verantwoordelijk voor alle aspecten van het productontwikkelingssysteem van Ford en brengt rechtstreeks verslag uit aan Alan Mulally, President en Chief Executive Officer van de onderneming. Hij rapporteert ook aan Mark Fields, Executive Vice President van de onderneming en President voor het Amerikaanse continent voor Noord-Amerikaanse productontwikkeling.

In deze functie leidt Kuzak een team dat ervoor moet zorgen dat Ford zijn belofte vervult om meer aantrekkelijke producten af te leveren met een grotere efficiëntie voor Ford over de hele wereld.

Kuzak nam deze wereldwijde functie in december 2006 op zich. Daarvoor, in augustus 2005 vervoegde hij het directieteam voor het Amerikaanse continent, toen hij tot Vice President North America Engineering werd benoemd. In die functie was hij verantwoordelijk voor de technische goedkeuring van alle Noord-Amerikaanse modellen en rechtstreeks verantwoordelijk voor belangrijke onderdelen en onderdelen van gemeenschappelijke platformen.

Voor hij die functie kreeg, was Kuzak Vice President Product Development bij Ford of Europe, waar hij het ontwerp en de ontwikkeling leidde van voertuigen die het grootste deel van de Europese markt uitmaakten en aanzienlijke groeisegmenten in groeielanden overal ter wereld.

Daarvoor was hij als Executive Director bij Ford of Europe verantwoordelijk voor de huidige en toekomstige middelgrote modellen. Kuzak nam die positie in 2000 in en leidde de ontwikkelingsprocessen voor de voornaamste modellen in Europa, waaronder de Ford Focus.

Van 1997 tot 1999 was Kuzak Vehicle Line Director voor de familie compacte pick-ups en SUV's in de VS, en droeg hij bij tot de ontwikkeling van de Ford Escape.

Hij ging in 1978 bij Ford aan de slag als research engineer. Kuzak werd in 1951 geboren in Detroit en heeft een bachelor- en masterdiploma van elektrotechnisch ingenieur van de University of Detroit, waar hij ook een doctoraatsdiploma in systeemengineering behaalde.

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

Gunnar Herrmann is al sinds de lancering van de oorspronkelijke Focus in 1998 een kernlid van het Focus-ontwikkelingsteam. Hij heeft een belangrijke rol gespeeld in de evolutie van het model over de drie generaties heen.

Hij werd in 2002 benoemd tot Vehicle Line Director voor de compacte middenklassers van Ford of Europe en is intussen verantwoordelijk voor het wereldwijde gamma compacte middenklassers van het merk.

Herrmann werd geboren in het Duitse Leverkusen, aan de andere kant van de Rijn precies tegenover het productontwikkelingscentrum van Merkenich waar hij nu werkt. Hij begon zijn carrière in 1979 met een leercontract bij Ford voor koetswerkbouw. Na dat leercontract ging hij koetswerkontwikkeling studeren aan de universiteit van Hamburg en Ford benaderde hem tijdens zijn studies om hem te sponsoren op voorwaarde dat hij bij Ford aan de slag zou gaan. Terwijl hij bij Ford werkte, behaalde hij ook een masterdiploma in geavanceerde auto-ontwikkeling aan de universiteit van Loughborough (Engeland).

Hij en zijn vrouw wonen nu tegenover de Ford-vestiging in Keulen, aan de andere kant van de rivier, in een huis dat ze hebben gerenoveerd. Hun twee kinderen zijn allebei het huis uit op dit ogenblik: zijn 21-jarige dochter studeert aan de universiteit van Tübingen (Duitsland) terwijl zijn 17-jarige zoon een jaar in Melbourne (Australië) zit als uitwisselingsstudent.

Jens Ludmann - Global Chief Program Engineer, Ford Focus

Jens Ludmann vervoegde het ontwikkelingsteam voor de nieuwe generatie Focus nadat hij eerder voor Ford of Europe als chief program engineer werkte aan andere Ford-modellen, zoals de recent vernieuwde Ford Galaxy en de creatie van de sportieve Ford S-MAX, die bij zijn lancering in 2007 de titel van Europese Auto van het Jaar in de wacht sleepte.

Jens Ludmann ging in 2000 bij Ford aan de slag na een rekrutering van getalenteerde ingenieurs. Daarvoor was hij managing director van een onderzoeksbedrijf dat vroege hybridewagens, composietmaterialen en andere geavanceerde technologieën uitwerkte.

Sindsdien is hij senior engineer geworden bij Ford en had hij al functies in Engeland en de Verenigde Staten. In zijn huidige functie heeft hij heel wat contacten met Ford-personeel uit de hele wereld.

Ludmann en zijn echtgenote hebben twee dochters van 11 en 13 jaar oud. Ze wonen in Keulen (Duitsland).

Martin Smith - Executive Design Director, Ford of Europe

Martin Smith is Executive Design Director bij Ford of Europe, een functie die hij op 1 juli 2004 kreeg. Hij is ook designverantwoordelijke voor Ford in de regio Azië Stille Oceaan en Afrika.

Voor hij bij Ford of Europe aan de slag ging, werkte M. Smith voor General Motors Europe als Executive Director of Design voor Opel en Vauxhall en daarvoor was hij Vehicle Line Design Director bij Adam Opel AG, waar hij verantwoordelijk was voor compacte wagens.

Tussen 1977 en 1997 had Martin Smith diverse functies bij Audi AG, waaronder die van Hoofd van Audi's externe designstudio in München vanaf 1984. In 1991 werd hij Audi's hoofdontwerper voor interieurs.

Martin Smith begon zijn carrière als ontwerper voor Porsche AG in 1973.

Hij werd in 1949 geboren in Sheffield (Engeland) en heeft een Bachelordiploma Engineering van de universiteit van Liverpool en een Masterdiploma Design van het Royal College of Art.

Stefan Lamm - Director, Exterior Design, Ford of Europe

Stefan Lamm was een belangrijke rekrut van Executive Design Director Martin Smith, toen die laatste in 2005 de leiding over het koetswerkdesign bij Ford of Europe op zich nam.

Van 1994 tot 2005 werkte Lamm voor het designteam van General Motors Europe aan Opel-producten en concept-cars. Toen Martin Smith overstapte naar Ford, nam hij Lamm met zich mee en samen gaven ze vorm aan het 'kinetic design' van het bedrijf.

Lamm studeerde aan het Art Center Design College in het Zwitserse Vevey.

Hij was een belangrijke architect van de opvallende vormtaal 'kinetic design' waarop de nieuwste Europese producten van Ford zijn gebaseerd en die nu wereldwijd wordt gebruikt in de nieuwe Ford Fiesta en de nieuwe generatie Ford Focus.

Hij woont in Keulen met zijn vrouw en hun een jaar oude dochter.

Gereon Langen - Chief Program Engineer, Ford C-MAX

Gereon Langen is de Chief Program Engineer voor de gloednieuwe Ford C-MAX-familie.

Na zijn opleiding tot Design Engineer in de Fachhochschule van Düsseldorf (Duitsland) ging Langen in 1993 aan de slag bij Ford, waar hij sindsdien altijd is gebleven. Hij was betrokken bij de ontwikkeling van diverse compacte middenklasser alvorens hij in 2009 werd gepromoveerd tot zijn huidige functie.

Hij was betrokken bij de bouw van de eerste prototypes van de originele Focus eind jaren negentig en was kwaliteitsverantwoordelijke voor de huidige compacte middenklassers, inclusief de Kuga en Focus.

Hoewel Langen veel tijd doorbracht in de Ford-fabriek van Saarlouis, werkt hij nu in Keulen, waar hij woont met zijn vrouw en drie tienerkinderen.