



FORD OP HET AUTOSALON VAN GENÈVE

- **Ford B-MAX: kleine monovolume met nieuw deurconcept (p. 2)**
- **Ford Vertrek Concept (p.7)**
- **Ford Ranger Wildtrak (p. 11)**
- **Groen**
 - **Focus Electric (p. 17)**
 - **C-MAX Energi & C-MAX Hybrid (p. 21)**
 - **Transit Connect Electric (p. 26)**

B-MAX GEEFT VOORSMAAK VAN FORDS INNOVATIEVE VISIE OP MAAT VAN COMPACTE AUTO'S

- **Wereldwijde onthulling van Ford B-MAX op autosalon van Genève 2011**
- **Show-car blikt vooruit op sensationele innovaties van Ford in het Europese segment van de kleine auto's**
- **Indrukwekkend nieuw deurconcept – dubbele schuifdeuren met geïntegreerde middenstijl – is klaar voor productie en belooft unieke aantrekkingskracht in dit segment**
- **Voordelen zijn onder meer onovertroffen toegang tot het interieur, ongeëvenaard gebruiksgemak en uitstekende flexibiliteit en veiligheid**
- **Dynamisch en stijlvol koetswerk inspireert zich op visie van iosis MAX-studie uit 2009 en vertaalt kinetic design van Ford naar uniek nieuw formaat**
- **Uiterst veelzijdig B-MAX-interieur combineert uitzonderlijke ruimte en functionaliteit met comfort en luxematerialen van veel grotere wagens**
- **Show car aangedreven door hypergeavanceerde 1,0-liter driecilinder Ford EcoBoost-benzinemotor met Auto-Start-Stop voor ultralage CO₂-uitstoot**

GENÈVE, 1 maart 2011 – Op het autosalon van Genève 2011 onthult Ford zijn indrukwekkende nieuwe B-MAX en blikt het merk vooruit op opwindende innovaties die de constructeur in petto heeft voor het Europese segment van de kleine auto's.

De B-MAX kreeg een uniek koetswerkdesign dat komaf maakt met de klassieke B-stijl en dat twee schuifdeuren gebruikt. Dit innovatieve concept, dat reeds volledig productierijp is, belooft een ongeëvenaarde toegang tot het interieur en een weergaloos gebruiksgemak en dito flexibiliteit.

De dynamische en stijlvolle nieuwe B-MAX bouwt voort op de designthema's van de iosis MAX uit 2009 en illustreert hoe Fords 'kinetic design' kan worden toegepast op een unieke nieuwe voertuiglay-out.

De innovatie gaat voort in het interieur, waar deze compacte wagen zich onderscheidt door een uitzonderlijke ruimte en veelzijdigheid. Het gebruik van kwalitatieve materialen bevestigt de visie dat ook kleine, praktische auto's comfortabel en goed uitgerust kunnen zijn.

“Met de uiterst populaire S-MAX en Galaxy en recenter de volledig nieuwe C-MAX en Grand C-MAX heeft Ford een cultuur van innovatie en stijl geïntroduceerd in het segment van de monovolumes,” aldus Stephen Odell, Chairman en CEO van Ford of Europe.

“De nieuwe B-MAX geeft aan dat Ford klaar is om diezelfde gedurfde filosofie in het segment van de kleine auto's te lanceren. Met zijn unieke deurconcept en dynamische design laat de B-MAX zien dat klanten die op zoek zijn naar een compacte, stijlvolle en veelzijdige wagen binnenkort een opwindende nieuwe keuze krijgen,” voegde hij toe.

Nieuwe visie voor compacte wagens

De B-MAX blik vooruit op enkele van de opwindende innovaties die Ford heeft ontwikkeld voor het Europese segment van de kleine auto's. De B-MAX die getoond wordt op het salon van Genève staat op het wereldwijde B-platform, dat hij deelt met de uiterst succesvolle nieuwe Fiesta, en benadrukt Fords visie van een compacte wagen die een uitzonderlijke ruimte en veelzijdigheid combineert met een stijlvol design.

Met zijn lengte van iets meer dan 4 meter is de B-MAX precies 11 cm langer dan de vijfdeurs Fiesta en 32 cm korter dan de nieuwe C-MAX.

Met die erg compacte afmetingen is de B-MAX perfect geplaatst om in te spelen op de snelgroeivende vraag naar kleinere auto's die beter geschikt zijn voor de drukke steden, maar die geen toegevingen doen op het gebied van interieurruimte en comfort.

“De B-MAX is het resultaat van onze inspanningen om een wagen te creëren in de geest van de S-MAX, maar dan kleiner,” vertelt Martin Smith, Executive Design Director bij Ford of Europe. “We wilden aantonen dat ook kleine wagens erg ruim en praktisch kunnen zijn en tegelijk kunnen beschikken over de slanke, dynamische look die de S-MAX zo populair heeft gemaakt.”

Uniek deurconcept met geïntegreerde middenstijl

De voornaamste innovatie van de B-MAX is het gebruik van een uniek deurconcept met geïntegreerde middenstijl, dat een nieuw niveau van gebruiksgemak en flexibiliteit voor kleine wagens belooft.

Dit nieuwe koetswerkdesign elimineert de klassieke B-stijlstructuur achteraan de voordeur, die het dak met de vloer verbindt. In plaats daarvan zijn geïntegreerde stijlen op de flanken. Instappen kan via een klassieke voordeur vooraan of een schuifdeur achteraan, die allemaal afzonderlijk open kunnen.

Dit innovatieve concept, dat reeds volledig productierijp is, belooft een ongeëvenaarde toegang tot het interieur via de enorme, ononderbroken opening en een weergaloos gebruiksgemak en dito flexibiliteit.

“Onze designstudie iosis MAX had al aangetoond welke voordelen een deurconcept met geïntegreerde B-stijlen biedt voor een monovolume,” legt Martin Smith uit. “De B-MAX tilt dit idee naar een hoger niveau, met een productierijpe oplossing die perfect is geïntegreerd in het globale voertuigdesign.”

Ongeëvenaarde interieurflexibiliteit

De B-MAX combineert het deurconcept met geïntegreerde B-stijl met een flexibel en gebruiksvriendelijk zetelsysteem en dat vertaalt zich in een interieur met een onovertroffen functionaliteit en veelzijdigheid.

De geopende voor- en achterdeuren bieden een uitzonderlijke toegang tot het interieur, met een enorme opening die meer dan 1,5 meter breed is. Dat is ongeveer het dubbele van de breedte die rivalen met klassieke deurconcepten kunnen aanbieden, waardoor het veel gemakkelijker wordt om achteraan in en uit te stappen, kinderen vast te zetten op de achterbank en boodschappen in te laden.

Wanneer men de achterbank in twee delen (60/40) en de voorste passagierszetel heeft neergeklapt om een aanzienlijke, vlakke laadvloer te creëren is de zijdelingse toegang bijzonder handig om grote voorwerpen zoals bouwpakketten of zelfs een fiets in te laden.

Wanneer men ook de voorste passagierszetel neerklaapt, kan het interieur uitzonderlijk lange vrachten met een lengte tot 2,35 meter meenemen.

De B-MAX is 11 centimeter hoger dan de Fiesta en biedt zijn inzittenden een uiterst royale accommodatie. De bestuurders plukken de vruchten van een hogere zitting terwijl de beenruimte en hoofdruimte achterin aanzienlijk groter werden.

Ontwikkeld met het oog op een onberispelijke veiligheid

Toen ze het unieke deurconcept met geïntegreerde middenstijl van de B-MAX productierijp maakten, hebben de ingenieurs ervoor gezorgd dat het dezelfde uitmuntende crashbescherming biedt als Ford-modellen met een klassieke structuur.

Om bij zijdelingse aanrijdingen de vereiste prestaties te bieden werd de structuur van de voor- en achterdeuren aanzienlijk versterkt, met ultrasterk boriumstaal op bepaalde cruciale plaatsen. Zo werken de deurframes samen om energie te absorberen als een virtuele B-stijl.

Speciale veiligheidssloten en verstevigde grendelmechanismen zorgen dat de deuren nog steeds stevig verankerd zijn in de dak- en bodemstructuur en laten de voor- en achterdeuren bij een ongeval samenwerken om de inzittenden te beschermen.

Wanneer deze maatregelen worden gecombineerd met andere structurele verstevigingen aan het koetswerk en de nieuwste beschermingsystemen resulteert dat in een koetswerk dat aan de hoogste veiligheidsnormen voldoet.

“Er zijn in het verleden al veel concept-cars zonder middenstijl geweest maar nu is het tijd om het concept in de praktijk te brengen,” legt Martin Smith uit. “De Ford B-MAX bewijst dat dit nieuwe concept een ongeëvenaarde functionaliteit biedt zonder daarbij te raken aan de uitmuntende veiligheid.”

Compact, sportief en stijlvol

Het koetswerkdesign van de B-MAX toont aan hoe Fords ontwerptaal ‘kinetic design’ kan worden toegepast op het unieke nieuwe voertuigconcept om een compacte, sportieve en stijlvolle wagen te creëren die zijn eigen opvallende karakter toevoegt aan het populaire monovolumegamma van Ford.

“Tijdens de ontwikkeling van de B-MAX hebben de designers zich geïnspireerd op de iosis MAX-studie, die enkele jaren terug een opwindende nieuwe visie uittekende voor onze compacte monovolumes,” aldus Martin Smith. “Hoewel hij het kinetic design gemeen heeft met andere recente Ford-modellen geven het unieke deurconcept en de compacte afmetingen de B-MAX zijn eigen opvallende identiteit.”

De opvallende voorkant van de concept-car onderscheidt zich door een gedurfde nieuwe interpretatie van Fords trapeziumvormig radiatorrooster, met vijf krachtige horizontale spijlen in een lichte chroomuitvoering.

Daaronder zit het slankere onderste deel van het radiatorrooster, dat is afgewerkt in glanzend zwart om de visuele stabiliteit van de voorpartij te versterken en de sportieve look te benadrukken.

Andere belangrijke 'kinetic design'-elementen zijn de uitgesproken koplampplay-out, de gespierde schouderlijn met krachtige insnijding, de kenmerkende ruitlijn met opwaartse knik achter de achterdeuren en de prominente wielkastverbreeders.

De stoere, driedimensionale oppervlakteafwerking van de flanken helpt het in dit segment vaak voorkomende 'blokkendoosdesign' te vermijden en omvat een unieke afwerking voor de drempels met een stijlvolle zigzagvorm op de achterdeuren.

Met zijn opvallende ruitlijn, omhullende achterraut en slanke achterlichten die door de achterklep in twee worden gesplitst, is de achterkant van de B-MAX nauw verwant aan die van de S-MAX. Uitgesproken horizontale lijnen helpen de brede en zelfverzekerde uitstraling van de wagen nog te versterken.

De B-MAX is uitgevoerd in Burnished Glow, een warme en eigentijdse bruine metaalkleur. Het lakwerk wordt aangevuld met opvallende 18" lichtmetalen velgen met het typische S-MAX-design met vijf Y-spaken.

Ruim en hoogstaand interieur

Het interieur van de B-MAX biedt een uitzonderlijke ruimte en veelzijdigheid voor zo'n compacte wagen. Het interieur is onberispelijk afgewerkt in eigentijdse luxematerialen die benadrukken dat ook kleine, functionele wagens comfortabel en goed uitgerust kunnen zijn.

Met zijn gedurfde lay-out en gebeitelde oppervlakken bouwt het interieur voort op het kinetic design van de jongste kleine en middelgrote wagens van Ford. Opvallende elementen zijn het fijne, vleugelvormige deel van het bovenste instrumentenbord, dat zich uitstrekt naar de deurpanelen, en de prominente middenconsole, die vanaf het instrumentenbord omlaag en tussen de voorzetels doorloopt.

Het interieur behoudt het dynamische, sportieve gevoel van de interieurs van de kleine wagens van Ford, maar neemt het hoogwaardige karakter en de stijlelementen van de grotere C-MAX over.

De bedieningselementen voor de bestuurder zijn gebaseerd op de nieuwe HMI-interface (Human Machine Interface) van Ford met een groot 6"-aanraakscherm in het midden van het bovenste instrumentenbord, boven het alom geprezen bedieningspaneel in gsm-stijl.

Om in te spelen op de meer verfijnde smaak van kopers die downgraden naar compacte modellen, is het interieur van de B-MAX afgewerkt in materialen van topkwaliteit in een stijlvol en eigentijdse bruin kleurthema.

Het bovenste deel van het instrumentenbord is afgewerkt met hoogwaardig generfd leder in de kleur Ebony Black met contrasterende bronsbruine stiknaden. De voorzetels zijn getooid met lederen randen, gecombineerd met centrale panelen afgewerkt met een erg sportieve technische stof in zwart en bruin.

Andere details, die eveneens bijdragen tot de elegante en sportieve sfeer zijn de randen op de middenconsole in diepbruine metaalkleur en de zwarte textuurvloer die geweven leder combineert met bronsbruine accenten.

Het ruimtegevoel in het interieur wordt versterkt door een volwaardig panoramisch glazen dak dat het hele dak beslaat.

Motor met ultralage CO₂-uitstoot

De B-MAX wordt aangedreven door een motor met ultralage CO₂-uitstoot, een hypergeavanceerde 1,0-liter driecilinder Ford EcoBoost-benzinemotor met Ford Auto-Start-Stop.

Deze EcoBoost-driecilinder was voor het eerst te zien in de concept-car Start op het autosalon van Peking 2010 en is de jongste telg in de familie wereldwijde Ford EcoBoost-motoren.

Net als de 1,6- en 2,0-liter viercilinder Ford EcoBoost-motoren, die onlangs in de middelgrote en grote Europese modellen werden gelanceerd, combineert de 1,0-litermotor een directe benzine-injectie met een turbo en dubbele variabele nokkenastiming om het brandstofverbruik en de CO₂-emissies sterk terug te dringen.

De Ford EcoBoost-driecilinder is ontwikkeld om grote klassieke viercilinder-benzinemotoren te vervangen en ondergaat momenteel de laatste aanpassingen voor zijn lancering.

“In de B-MAX bewijst Ford zijn engagement om klanten opwindende en innovatieve voertuigen aan te bieden,” besluit Stephen Odell. “We zijn ervan overtuigd dat de nieuwe concepten en technologieën een grote impact zullen hebben op de markt van de kleine wagens.”

#

FORD VERTREK CONCEPT BLIKT VOORUIT OP SLANKERE, SPORTIEVERE EN STIJLVOLLERE COMPACTE SUV

- De Vertrek Concept is Fords visie op een SUV die bij klanten overal ter wereld in de smaak zal vallen. Hij geeft aan welke richting Ford zal inslaan bij de ontwikkeling van een nieuwe, wereldwijde SUV.
- De concept-car combineert een stijlvol design met een uitzonderlijke laadruimte en een 1,6-liter EcoBoost-motor met Ford Auto-Start-Stop-technologie die wel eens het laagste verbruik in zijn klasse zou kunnen neerzetten. Dit zijn cruciale troeven voor klanten overal ter wereld.
- De Ford Vertrek Concept staat op het wereldwijde middenklasseplatform van Ford, waarop tegen 2012 wereldwijd meer dan 2 miljoen wagens zullen worden gebouwd.

GENÈVE, 1 maart 2011 – De visie van Ford op een meer gestroomlijnde, sportievere en stijlvollere compacte SUV (Sport Utility Vehicle) beleeft zijn Europese première op het autosalon van Genève 2011. De Ford Vertrek Concept werd in januari voor het eerst getoond op het Noord-Amerikaanse internationale autosalon en blikte vooruit op de nieuwe wereldwijde compacte SUV die Ford wil ontwikkelen en die een toonbeeld van design en zuinigheid zal worden.

De Vertrek Concept staat op het wereldwijde middenklasseplatform van Ford, dat ook wordt gebruikt door de volledig nieuwe Ford Focus (binnenkort verkrijgbaar in Noord-Amerika en Europa) en de jongste monovolumes C-MAX en Grand C-MAX. Hij vertegenwoordigt de visie van de topdesigners en -ingenieurs van Ford op hoe Ford toekomstige SUV-klanten overal ter wereld moet aantrekken en tevredenstellen.

“De Vertrek Concept is een compromisloze oplossing die volgens ons zal aanslaan bij SUV-klanten overal ter wereld,” aldus Frank Davis, Vice President Product Development bij Ford of Europe. “Dit nieuwe design is meer gestroomlijnd om het verbruik te drukken en biedt bovendien de capaciteiten (inclusief ruimte voor inzittenden en bagage) die klanten overal ter wereld zoeken.

De Ford Vertrek Concept combineert het beste van het ‘kinetic design’ en de rijkwaliteiten van Ford met een uitzonderlijk niveau van bagageruimte, sleepvermogen en terreincapaciteiten. Hij zal voldoen aan de behoeften van een nieuwe generatie SUV-kopers overal ter wereld.

De ranke look van de Ford Vertrek Concept werd aerodynamischer gemaakt om de doelstelling op het gebied van toonaangevende verbruiks- en CO₂-cijfers te halen en de hoogtechnologische aandrijfoplossingen aan te vullen die Ford voorziet.

Volgens de voorlopige gegevens van Ford zou een productiemodel op basis van de concept-car minstens vijf procent aerodynamischer zijn dan de huidige Europese en Noord-Amerikaanse modellen zoals de Ford Kuga en Escape.

Wereldwijde oplossingen voor wereldwijde behoeften

Fords wereldwijde C-platform maakt het mogelijk om op efficiënte wijze voertuigen te creëren die inspelen op de wensen van klanten overal ter wereld.

“De eisen van de consumenten evolueren steeds meer in de richting van een compacte cross-over die een stijlvolle look aan een hoogstaand rijplezier koppelt en tegelijk de layout, capaciteiten, technologieën en zuinigheid biedt die ze verwachten,” voegt Davis toe. “Dankzij de Ford Vertrek Concept zullen we rechtstreeks van onze klanten vernemen welke compromissen ze eventueel willen maken als we een toekomstig productiemodel afleveren dat al deze eigenschappen verenigt.”

Ten minste tien nieuwe modellen zullen worden gebouwd op het nieuwe wereldwijde C-platform, dat drie regionaal geproduceerde platformen vervangt. Tegen 2012 zal het nieuwe platform goed zijn voor een productie van meer dan twee miljoen exemplaren. Zo biedt het Ford een nooit geziene schaalvergroting en krijgt de constructeur de kans om klanten overal ter wereld een gamma nieuwe technologieën en voorzieningen aan te bieden die normaal zijn voorbehouden aan luxewagens.

De Europese verkoop van cross-overs stijgt snel, met meer dan 200 procent sinds 2000. Sinds zijn lancering in 2008 heeft de Ford Kuga consequent de derde plaats opgeëist in zijn segment, waarin alle grote constructeurs vertegenwoordigd zijn. Bijna zeventig procent van de Kuga-kopers opteerde bovendien voor de topmodellen.

Wereldwijd is het segment van de compacte SUV's sinds 2009 gegroeid onder impuls van China en de VS. Ford verwacht dat de Chinese markt in 2011 met 60 procent zal groeien in vergelijking met 2009.

“Dit segment is uitzonderlijk divers over de hele wereld,” verduidelijkt Gunnar Herrmann, Vehicle Line Director, Global C Cars. “In de VS worden ze als kleine auto's beschouwd terwijl ze in Europa en andere markten als middenklassers worden aanzien. Maar hoe je ze ook classificeert, het segment is van cruciaal belang en het succes is alleen weggelegd voor constructeurs die blijf geven van leiderschap op het gebied van design, klantgerichte technologie, capaciteiten en zuinige prestaties.

Kinetic design op een nieuw niveau

De sportieve en gestroomlijnde Vertrek Concept bouwt voor op de wereldwijde 'kinetic design'-filosofie van Ford. Die opvallende en continu evoluerende designtaal is geworteld in het creëren van auto's die altijd in beweging lijken, zelfs wanneer ze stilstaan. Tegelijk moeten ze de opwindende rijervaring uitstralen die Ford-modellen afleveren.

Het startpunt is een atletische look voor de wagen, bijna als een sprinter, klaar om uit de startblokken te schieten. Andere sleutelementen zijn de dynamische lijnen en strakke oppervlakken die eveneens een gespierde en atletische indruk geven.

De Vertrek Concept bouwt voort op die basisprincipes van het 'kinetic design' en onderstreept daarbij zijn rijeigenschappen en terreinkwaliteiten.

“De Ford Vertrek Concept is geïnspireerd op de verwachtingen en wensen van de kopers van eigentijdse compacte SUV's,” vertelt Martin Smith, Executive Design Director van Ford of Europe. “Hij verenigt een stijlvol design met een vakmanschap van wereldniveau en uitstekende capaciteiten om een frisse visie voor te stellen die volgens ons wereldwijd succes zal oogsten.”

Hoogtechnologische benzine- en dieselmotoren

De Ford Vertrek Concept toont aan hoe de visie van een hypermoderne, zuinige compacte SUV realiteit zou kunnen worden door het bereik van het groeiende gamma EcoBoost-benzinemotoren en geavanceerde, rechtstreeks ingespoten common-rail turbodiesels (TDCi) te vergroten en tegelijk de Ford Auto-Start-Stop-technologie te lanceren.

De EcoBoost-motoren zijn cruciaal voor de strategie van Ford om technisch geavanceerde, krachtige motoren met een kleinere cilinderinhoud te leveren die geen compromissen nemen inzake prestaties en zuinigheid. De EcoBoost-motoren verbruiken tot 20 procent minder en stoten tot 15 procent minder CO₂ uit dan grotere, minder efficiënte motoren.

Behalve de turbo en directe injectie hebben de motoringenieurs van Ford ook een variabele kleppentiming voorzien en alle aspecten van de motor nauwkeurig gecontroleerd om zo de technologische capaciteiten van de EcoBoost-motoren te verbeteren. Ford heeft ten minste 125 patenten voor zijn EcoBoost-technologie.

De Ford Vertrek Concept wordt aangedreven door een erg efficiënte 1,6-liter viercilinder Ford EcoBoost-motor die hem de kracht van een grotere motor geeft en toch heel wat minder verbruikt en minder CO₂ uitstoot.

Tegen 2013 zou tachtig procent van de wereldwijde modellen en 90 procent van de Noord-Amerikaanse Ford-modellen met een EcoBoost-motor verkrijgbaar zijn.

Geavanceerde dieselmotoren

Ford biedt Europese klanten ook een brede waaier zuinige en krachtige Duratorq TDCi-motoren aan, waarvan er verscheidene een plaats zouden kunnen krijgen onder de kap van de toekomstige productieverisie van de Vertrek Concept. Geavanceerde dieseltechnologie is vooral in Europa cruciaal: zo wordt 96 procent van de Kuga's verkocht met een dieselmotor.

De alom geprezen 2,0-liter Ford Duratorq TDCi-motor kreeg onlangs een upgrade om een nog grotere efficiëntie te combineren met sterkere prestaties, een lager verbruik en meer raffinement.

Een efficiënter verbrandingssysteem verhoogt het maximumvermogen en biedt veel meer rijgemak met een grotere responsiviteit en meer trekkracht bij lage motortoerentallen. Het verlaagt ook het brandstofverbruik en de CO₂-emissies. Naargelang de toepassing stoot de nieuwe motor tot 7 procent minder CO₂ uit dan de 2.0 Duratorq TDCi die hij vervangt. De motor wordt aan een brandstofbesparende zestrapsautomaat gekoppeld.

Automatische uitschakeling van de motor om brandstof te besparen

Nog een belangrijke factor in het lagere verbruik is het Ford Auto-Start-Stop-systeem. Dat schakelt de motor automatisch uit wanneer de motor stationair draait, aan een stoplicht bijvoorbeeld. De motor wordt snel terug gestart wanneer de bestuurder wil vertrekken.

Het Auto-Start-Stop-systeem kan het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot in gemengde rijomstandigheden met maar liefst vijf procent verlagen. In file- en stadsverkeer met frequente stops kan de besparing zelfs oplopen tot 10 procent.

Het geavanceerde nieuwe Ford Auto-Start-Stop-systeem is zorgvuldig ontworpen met het

comfort van de klant voor ogen, en om een vlot, stil en naadloos start- en stopgedrag te creëren, waarvoor de bestuurder niets anders hoeft te doen. Wanneer de motor afslaat, bereidt de elektronische regeleenheid de motorsystemen onmiddellijk voor zodat die bliksemsnel opnieuw kunnen aanslaan. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een geïntegreerd systeem met sensoren die detecteren wanneer de bestuurder een handeling uitvoert die aangeeft dat hij wil weggrijden, zoals het gas- of ontkoppelingspedaal intrappen.

Zodra de bestuurder aanstalten maakt om weg te rijden, start de motor stil en nagenoeg ogenblikkelijk. Het systeem heeft slechts 0,3 seconden nodig om de motor te starten. Het proces verloopt bijna onmerkbaar en vindt plaats nog voor u de auto in versnelling hebt gezet. Om het hogere aantal motorstartacties aan te kunnen, is de startmotor geüpgraded met een krachtige elektrische motor en een sterker, door een tandwiel aangedreven mechanisme met een lager geluidsniveau.

Smart Regenerative Charging

Er is geavanceerde accutechnologie nodig om ervoor te zorgen dat de hoofdaccu van het voertuig de frequente laad-ontlaadcycli aankan, die gepaard gaan met de stop-startacties. Andere technologieën zorgen ervoor dat de batterij zo efficiënt mogelijk opgeladen blijft.

Het Smart Regenerative Charging-systeem verhoogt de alternatorstroom wanneer het voertuig remt of vertraagt. Daardoor wordt de kinetische energie van het voertuig omgezet in elektrische energie zonder dat er extra brandstof nodig is.

Die 'gratis' stroom wordt opgeslagen in de batterij zodat hij later kan worden gebruikt door het elektrische systeem, wanneer de motor uitgeschakeld is tijdens een stopfase bijvoorbeeld, of wanneer de generator in een minder efficiënte modus werkt.

De batterij heeft een geavanceerde sturing die de status voortdurend opvolgt en die communiceert met het Ford Auto-Start-Stop-systeem zodat de regeneratieve laadfunctie de batterij optimaal kan opladen. Het Auto-Start-Stop-systeem weet hoeveel vermogen de batterij nog heeft en kan dus beslissen om de motor te laten draaien als de batterij onvoldoende is opgeladen.

#

VOLLEDIG NIEUWE FORD RANGER WILDTRAK BELEEF T WERELDPREMIÈRE IN GENÈVE

- De volledig nieuwe Ford Ranger Wildtrak pick-up eist een plaats op bij de toonaangevende lifestylemodellen met een opvallende eigentijdse stijl en uitstraling
- De krachtige nieuwe Ford Duratorq TDCi-dieselmotoren combineren snelle, geraffineerde prestaties met een uitzonderlijk laag verbruik
- Het ongeëvenaarde sleepvermogen (tot 3.350 kg) en laadvermogen (1.112 kg) van de Wildtrak bewijst dat de Ford Ranger zijn reputatie van robuustheid eer aandoet
- Ford verwacht dat de nieuwe wereldwijde Ranger een marktleider wordt op het gebied van veiligheid met standaard nieuwe zijdelingse gordijnairbags om het hoofd te beschermen en zijdelingse borstkasairbags vooraan op alle cabineversies in Europa
- De Ranger Wildtrak behoort tot meest hoogtechnologische compacte pick-ups met intelligente technologieën zoals Bluetooth®-spraakbediening en parkeercamera achteraan
- Met onovertroffen waadcapaciteiten tot 800 mm en een bodemvrijheid van 230 mm is de Ranger de perfecte gezelschap voor off-roadavonturen.

GENÈVE, 1 maart 2010 – De volledig nieuwe Ford Ranger Wildtrak beleeft zijn wereldwijd debuut op het autosalon van Genève 2011. De sportieve compacte pick-up combineert een indrukwekkende kracht en veiligheid met een uitzonderlijk laag verbruik en onovertroffen capaciteiten. Zijn krachtige uitstraling wordt geruggensteund door een comfort en technologisch aanbod van topniveau.

De nieuwe, wereldwijde Ford Ranger kan prat gaan op tal van toonaangevende 'intelligente' voorzieningen die hem gebruiksvriendelijker, veiliger en leuker dan ooit maken. Hij beschikt ook over een uniek camerasysteem achteraan, waarvan de beelden worden geprojecteerd op de binnenspiegel. Dat komt de zichtbaarheid ten goede en vergemakkelijkt het aanhaken van een trailer.

De nieuwe Ranger mikt op een toonaangevend veiligheidsniveau en gebruikt daarvoor tal van technologieën, waaronder een elektronische stabiliteitsregeling (ESP) die de wielen in alle omstandigheden stevig op de grond houdt. Ondanks zijn enorme capaciteiten beschikt de Ranger ook over technologieën zoals een satellietnavigatiesysteem en Bluetooth®-spraakbediening die men normaal enkel op prestige- en luxewagens vindt.

Het nieuwe model bouwt voort op de gevestigde reputatie van de Ranger en versterkt zo de geloofwaardigheid van Ford in dit segment: bepaalde Europese versies kunnen een sleepvermogen van 3.350 kg voorleggen en dat is een record. De Ranger-modellen met de 2,2-liter Ford Duratorq TDCi-dieselmotor hebben bovendien een laadvermogen dat kan

oplopen tot 1.333 kg.

De nieuwe Ranger werd ontwikkeld vanaf een leeg blad papier: alleen zijn naam werd niet gewijzigd. Hij is het eerste bedrijfsvoertuig dat als onderdeel van een wereldwijd gamma zal worden gebouwd in het kader van de 'One Ford'-strategie en brengt zo de volledige, wereldwijde expertise van Ford samen.

De Ranger, die in Australië werd ontworpen en ontwikkeld, zal worden aangeboden als een complete familie van compacte pick-ups, met drie verschillende koetswerkstijlen, twee- en vierwielaandrijving, twee rijhoogtes en tot vijf uitvoeringen op maat van elk budget en elke markt. Hij zal in Thailand, Zuid-Afrika en Argentinië van de band rollen en van daaruit naar 180 markten overal ter wereld worden geëxporteerd.

“Sinds de Ford Ranger in 1997 in Europa werd gelanceerd, is hij een belangrijke speler in het Europese pick-upsegment,” aldus Jesus Alonso, Director for Commercial Vehicle Marketing, Sales & Service bij Ford of Europe. “Dit volledig nieuwe wereldmodel onderscheidt zich door een hoogstaande technologie en indrukwekkende efficiëntie en veiligheid. We beginnen een nieuw hoofdstuk in het succesverhaal van de Ranger.”

Robuust design voor de 21e eeuw

De afgetrainde, strakke en gespierde nieuwe Ford Ranger is ontworpen om er krachtig en zelfverzekerd uit te zien en voelt zich even goed thuis op een bouwplaats als voor een toprestaurant. De voorkant valt op door de korte overhang en het bekende radiatorrooster met drie spijlen dat de bedrijfsvoertuigen van Ford kenmerkt. De voorruit werd ook schuiner geplaatst om hem een sportiever en dynamischer silhouet te geven en creëert een moderne en aerodynamische look.

De gordellijn en de rails van de laadbak werden sterk verhoogd en geven de Ranger een wezenlijke uitstraling op de weg terwijl de diepere laadbak ook de functionaliteit sterk verhoogt. Grotere koplampen, grotere spiegels en naar binnen geplooid wielkasten zorgen voor een geïntegreerde look op alle modellen en dragen bij tot de agressieve en sportieve uitstraling.

De Wildtrak-versie tilt de sportieve look van de Ranger naar een nog hoger niveau, met een uniek kleurcontrast vooraan. De designers hebben de karakterlijn vooraan in de verf gezet en laten ze contrasteren met de onderste luchtinlaat. Dezelfde accentkleuren werden gebruikt voor de buitenspiegels, de deurgrepen en de zijdelingse ventilatieopeningen om de wagen een donkere, sportieve look te geven.

“De gespierde look en gedurfde nieuwe graphics zijn perfect afgestemd op klanten die een sportiever en expressiever imago zoeken. Hij zal er fantastisch uitzien met de nieuwste quad of jetski in de laadbak voor weekenduitstapjes,” vertelt Craig Metros, chief designer van de volledig nieuwe Ranger.

De Wildtrak staat hoog op zijn 18” lichtmetalen velgen en beschikt over een dakimperiaal en sportieve verstevigingsbeugel die zijn profiel ten goede komt. De exclusieve Wildtrak-opschriften en -logo's helpen hem te onderscheiden van andere lifestylemodellen.

Comfort en uitrusting van een personenwagen

Het doelgerichte interieur van de Wildtrak weerspiegelt de donkere, sportieve look van de buitenkant. De speciale hydrografische afwerking rond het audiosysteem op de middenconsole doet denken aan sterke en lichte materialen zoals koolstofvezel.

De zetelbekleding, een combinatie van leder en geweven stof met geventileerde delen geïnspireerd op sportkleding, biedt zijdelingse steun en vertrouwen, zelfs op ruwe terreinen. De contrasterende stiknaden en discrete streep op de zitting en randen zijn allemaal uitgevoerd in het opvallende Wildtrak Orange en benadrukken het hoogwaardige gevoel van het interieur.

Het interieur van de Ranger werd langer om een voor dit segment ongezien niveau van ruimte en comfort te creëren. Zo biedt de tweede zetelrij van de Wildtrak bijvoorbeeld gemakkelijk plaats aan drie passagiers. Er is ook heel wat knieruimte en meer votruimte tussen de B-stijl en de zetel. Dat betekent dat de nieuwe Ranger het de achterpassagiers bijzonder gemakkelijk maakt om in en uit te stappen.

Met 23 opbergvakken verspreid over het hele interieur biedt de Ranger ook meer opbergruimte dan om het even welke concurrent. Een diep vak in de middenconsole kan tot zes drankblikjes koel houden terwijl het handschoenkastje groot genoeg is voor een 16"-laptop. In de console is er dan weer plaats voor gsm's en andere kleine voorwerpen.

De Ranger Wildtrak werd ook ontwikkeld als een marktleider inzake innovatie en is uitgerust met Bluetooth®-audiostreaming en usb- en iPod-aansluitingen. De radio, cd-speler, iPod, usb-systemen, airconditioning en telefoon laten zich met de stem bedienen in het Engels, Spaans, Frans, Duits, Italiaans, Portugees en Turks. Hij beschikt ook over een 5"-kleurenscherm met satellietnavigatie.

Meer vermogen, meer koppel, lager verbruik

Europese klanten krijgen de keuze tussen twee hypermoderne Ford Duratorq TDCi-diesels met common-rail injectie en nieuwe, energiezuinige zesversnellingsbakken die meer vermogen en koppel afleveren.

De nieuwe 2,2-liter viercilinder-dieselmotor levert een maximumkoppel van 375 Nm en een maximumvermogen van 110 kW (150 pk) terwijl een uiterst responsieve en efficiënte nieuwe 3,2-liter vijfcilinder-diesel de Wildtrak aandrijft met een overvloedig koppel van 470 Nm en een vermogen van 147 kW (200 pk). Beide nieuwe krachtbronnen werden ontwikkeld en verfijnd om een voor deze klasse uitzonderlijk laag verbruik neer te zetten. Verwacht wordt dat de Ranger met zijn brandstoftank van 80 liter ook een van de grootste rijbereiken zal hebben in zijn segment.

De versnellingsbakken en de eindoverbrengingsverhouding werden zorgvuldig op elkaar afgestemd om uitzonderlijke acceleraties, een bijzonder laag verbruik en een stille werking mogelijk te maken.

De nieuwe zestrapsautomaat werd tot in de puntjes afgesteld om snelle en nagenoeg onmerkbaar schakelovergangen te verzekeren zodat de Ranger qua raffinement niet moet onderdoen voor een personenwagen. In de normale modus richt de afstelling zich op comfort en zuinigheid. Om sportiever te rijden volstaat een kleine tik tegen de pook om de sportmodus te activeren. Daardoor wordt het schakelmoment verlegd en krijgt de bestuurder de mogelijkheid om manueel te schakelen door de pook naar voren te duwen (terugschakelen) of naar achteren te trekken (opschakelen).

De nieuwe Ranger kan ook bogen op slimme Ford-technologieën zoals de adaptieve automatische modus die het schakelpatroon aanpast aan de rijstijl en 'Grade Control Logic' dat automatisch terugschakelt wanneer men op een afdaling het rempedaal intrapt. Deze functie voorkomt dat de transmissie een hogere versnelling inschakelt.

Voor bestuurders die liever zelf de touwtjes in handen houden is er de handgeschakelde transmissie met zijn korte, berlineachtige versnellingspook die zijn snedige en precieze schakelovergangen perfect afstemt op het royale koppel van de nieuwe diesels. Een opschakelindicator in het instrumentenbord helpt bestuurders om de beste versnelling in te schakelen om zo het verbruik te drukken.

De ingenieurs hebben alles in het werk gesteld om de nieuwe, wereldwijde Ford Ranger zo zuinig mogelijk te maken. Specialisten op het vlak van aerodynamica maakten gebruik van de vooruitstrevende simulatietechnologie die ook F1-teams toepassen, om meer dan 1000 aerodynamische simulaties uit te voeren en de vorm van de auto te perfectioneren om zo het verbruik te drukken. Met het intelligente regeneratiesysteem 'Smart Regenerative Charging' is de Ranger als eerste uitgerust met een batterijbeheersysteem dat de alternator zo aanstuurt dat hij wordt uitgeschakeld tijdens acceleraties en wordt ingeschakeld tijdens vertragingen. Dat komt het verbruik ten goede aangezien de alternator de batterij niet voortdurend oplaadt zoals doorgaans het geval is.

Geavanceerde veiligheidsbescherming

Hoewel de EuroNCAP-tests pas later dit jaar plaatsvinden, voorspelt Ford dat de nieuwe Ranger nieuwe veiligheidsnormen zal vestigen in zijn segment.

Zoals alle hedendaagse producten van Ford is de nieuwe Ranger met een volledig veiligheidspakket uitgerust. Dat begint met een bijzonder stevige koetswerkstructuur waarin hoogvast staal verwerkt is om de inzittenden in het geval van een botsing te beschermen. Het volledig nieuwe frame leidt het grootste deel van de botsenergie af. De ingenieurs gebruikten geavanceerde computermodellen om meer dan 9.000 botsingsimulaties uit te voeren voor het eerste prototype aan een echte crashtest werd onderworpen.

Voor het eerst in Europa zijn alle cabineversies standaard uitgerust met zijdelingse gordijnairbags die het hoofd van de inzittenden beschermen bij zijdelingse aanrijdingen. Het gordijn is ontworpen om beide zetelrijen te beschermen door het bovenste deel van de zijstructuur en de ruiten van de A-stijl tot de C-stijl te bedekken. Nieuwe zijdelingse airbags worden ontplooid uit de zijsteunen van de voorzetels om de borstkas te beschermen tegen de kracht van zijdelingse botsingen. Ze werken samen met de frontale airbags voor de bestuurder en voorpassagier. Knieairbags zijn eveneens standaard voor alle modellen.

Andere passieve veiligheidstechnologieën zijn onder meer de driepuntsgordels op alle plaatsen, vooraan uitgerust met gordelspanners en krachtbegrenzers. De BeltMinder van Ford herinnert de voorste inzittenden eraan om hun gordel om te doen.

De Ranger gebruikt ook actieve veiligheidstechnologieën om bestuurders te helpen ongevallen te voorkomen. Een belangrijk onderdeel daarvan is het ESP, dat tal van andere systemen omvat om het rijden met de Ranger nog veiliger te maken. Zo volgt 'Trailer Sway Control' het gedrag van auto en trailer om slingerbewegingen te detecteren en maatregelen te nemen om de gevolgen daarvan te beperken. 'Adaptive Load Control' biedt bijkomende stabiliteit voor bestuurders die zware vrachten vervoeren. Bij afdalingen remt de afdaalhulp (Hill Descent Control) de wagen af om een constante snelheid aan te houden. En wanneer de bestuurder stopt op een steile helling helpt de vertrekhulp voor hellingen (Hill Launch Assist) de bestuurder om zelfs met zware belasting zelfverzekerd te vertrekken zonder dat de auto achteruitbolt.

Diverse remtechnologieën werken samen om in alle omstandigheden de kortst mogelijke

remafstand te verzekeren. Voorbeelden zijn het antiblokkeerremstelsel, de noodremhulp en de elektrische remkrachtverdeling, die de remkracht op de achterwielen maximaliseert ongeacht wijzigingen in de belasting en zo een optimale stabiliteit verzekert. Bij noodstops worden de waarschuwingsknipperlichten geactiveerd om andere weggebruikers te verwittigen.

Bovenop de veiligheidstechnologieën heeft de nieuwe Ranger ook heel wat voorzieningen om voetgangers te beschermen. Technologieën die werden gecreëerd op basis van een wereldwijd onderzoeksproject over voetgangervriendelijke auto's, werden voor het eerst toegepast op een pick-up. Voorbeelden zijn de zeshoekige structuur onder de motorkap om mogelijke hoofdletsels bij voetgangers tegen te gaan en het voetgangervriendelijke voorbumperdesign met energieabsorberende materialen. Andere nieuwe technologieën bij de Ranger zijn het parkeerhulpsysteem achteraan en de parkeercamera achteraan.

Een vastberaden compagnon voor avontuur

Met zijn volledig nieuw chassisframe, nieuwe voor- en achterwielophanging en nieuw stuursysteem belooft de nieuwe Ranger een comfortpeil op het niveau van personenwagens, minder stuurinspanningen, een nauwkeuriger rijgedrag en een betere stabiliteit. Zelfs in nauwe steegjes toont de pick-up zich dankzij zijn korte draaicirkel erg wendbaar, en dat ondanks zijn grotere wielbasis.

Wie een betrouwbare auto voor off-roadavonturen zoekt, kan niet voorbij aan de Wildtrak met zijn stijver frame, zijn bodemvrijheid tot 230 mm en zijn strategisch geplaatste aandrijfonderdelen, die boven de framebalk en dus buiten de gevarenzone staan. De Wildtrak kan ook dieper gaan dan om het even welke andere compacte pick-up: zo kan hij door 800 mm water waden, en dat is een record.

Zowel handgeschakelde als automatische exemplaren van de vierwielgedreven versies zijn uitgerust met een elektronisch gestuurde transferbak die zijn waarde al heeft bewezen. Hij biedt bestuurders op elk moment (ook tijdens het rijden) de mogelijkheid om met een handige schakelaar op de middenconsole over te schakelen tussen twee- en vierwiel aandrijving. Als er tijdens een afdaling extra koppel of bijkomende remkracht vereist is, kan ook een lage terreinversnelling ingeschakeld worden. Om aan de behoeften van uiteenlopende klanten te voldoen, kan de Ranger worden besteld met een brede waaier eindoverbrengingsverhoudingen.

Het ESP-systeem van de Ranger omvat een off-roadsoftware die ruwe terreinen detecteert en het systeem aanpast om de best mogelijke balans tussen stabiliteit en tijdige interventies te verzekeren. In 4x4-modellen kan het ESP-systeem deels worden uitgeschakeld om de over- en onderstuurcontrole en koppelverminderingen door de motor uit te schakelen maar tegelijk de tractiecontrole met reminterventie te behouden. Deze stand is ideaal voor ritten door diep zand of slijk aangezien het elan van de wagen wordt aangehouden en de beschikbare grip wordt gemaximaliseerd. Het ESP heeft ook een tweede stand die de reminterventies van het ESP aanpast om gemakkelijker te vertrekken op sneeuw en ijs.

Wanneer het terrein er echt slecht bijligt en de Ranger in vierwielgedreven modus met lage gearing rijdt, biedt het de bestuurder meer controle via het gaspedaal dat gedempt reageert en minder gevoelig is. Dat voorkomt ongewenste acceleraties door de pompemde beweging van de voet van de bestuurder bij hobbelige terreinen.

“De nieuwe Ranger is een erg competente en beheerste wagen, zowel op de weg als op het terrein,” verklaarde Jesus Alonso. “Hij werd ontworpen als een wereldauto en met zijn

uitzonderlijke veiligheid, opmerkelijke zuinigheid, eigentijdse stijl, hoogstaand interieurcomfort, baanbrekende technologieën en toonaangevende sleep- en laadvermogens combineert hij het beste van alle werelden in een totaalpakket dat perfect aansluit bij een sportieve levensstijl.”

#

EERSTE EMISSIEVRIJE PERSONENWAGEN VAN FORD - DE NIEUWE FOCUS ELECTRIC

- **De nieuwe Ford Focus Electric is de eerste brandstofvrije oplaadbare personenwagen van Ford en de eerste van vijf nieuwe elektrische voertuigen die Ford tegen 2013 zal lanceren in Europa en Noord-Amerika**
- **De krachtige boordlader kan de Focus Electric in drie tot vier uur volledig opladen als de wagen wordt aangesloten op een geschikt openbaar laadstation**
- **De laadtijd met een speciale laadbox thuis bedraagt vijf tot zes uur en aan een standaard Europees stopcontact acht tot negen uur**
- **De Focus Electric geeft consumenten een alternatief om milieuvriendelijk te rijden**

GENÈVE, 1 maart 2011 – De volledig nieuwe Focus Electric, de allereerste elektrische personenwagen van Ford Motor Company die in januari op het autosalon van Detroit werd voorgesteld, komt naar Europa. De CO₂-vrije, volledig elektrische versie van de populaire compacte middenklasser van Ford zal in 2012 in Europa worden gelanceerd als het vlaggenschip van de groeiende vloot hybridewagens, oplaadbare hybridewagens en elektrische wagens die tegen 2013 in Europa en Noord-Amerika zullen worden gelanceerd.

“De Focus Electric is het vlaggenschip van ons nieuw gamma elektrisch aangedreven voertuigen en bewijst ons engagement om consumenten diverse keuzemogelijkheden te bieden op het gebied van zuinige en brandstofvrije voertuigen,” aldus Derrick Kuzak, Ford group vice president for Global Product Development. “Zijn geavanceerde aandrijving zal aanzienlijke voordelen bieden op het vlak van energiezuinigheid en CO₂-emissies zonder daarbij het rijplezier in het gedrang te brengen. Het gamma intelligente informatietechnologieën zal een revolutie teweegbrengen in de manier waarop mensen denken over energieverbruik en hun transportbehoeften.”

De Focus Electric zal in de zomer van 2012 in Europa worden gelanceerd en is ontwikkeld om voldoende rijbereik te bieden voor de meeste dagelijkse rijgewoonten. De slanke en stijlvolle vijfdeurs hatchback staat op het wereldwijde middenklasseplatform van Ford, dat ook wordt gebruikt door de benzine- en dieserversies van de Focus, die in Europa al op de markt zijn.

De Focus Electric zal tal van nieuwe voorzieningen en technologieën introduceren, waaronder een unieke versie van het MyFord Touch-systeem dat speciaal werd ontwikkeld om bestuurders van elektrische voertuigen maximaal en zo efficiënt mogelijk te laten genieten van hun elektrische wagen.

De Focus Electric is een van de vijf nieuwe wagens in de elektriseringsstrategie van Ford. De leveringen van het eerste batterijaangedreven model van Ford, de Transit Connect Electric, zijn eind vorig jaar in Noord-Amerika van start gegaan. In Europa wordt het voertuig later dit jaar gelanceerd.

Een echte wagen

De Focus Electric is niet alleen ontworpen met het oog op een uitzonderlijk rendement en betrouwbare werking, maar levert ook echt rijplezier af. De volledig elektrische aandrijving en de transmissie met één verhouding staan garant voor een onmiddellijke responsiviteit en soepele werking zodra de bestuurder het gaspedaal intrapt en tot hij de topsnelheid van 136 km/u bereikt.

Het stuurgevoel, het weggedrag en het remgevoel van de Focus Electric zijn voor een groot deel identiek aan die van de wendbare, sportieve Focus-modellen waarvan hij is afgeleid en maken de Focus Electric tot een dynamische 'driver's car'. Tevens vertaalt de afwezigheid van een benzine- of dieselmotor en de uitstekende aerodynamica zich in een opmerkelijk stille en comfortabele interieurervaring.

"In tegenstelling tot sommige andere elektrische voertuigen op de markt verliest de Focus Electric niets van de dynamiek en kwaliteit van een traditionele auto," vertelt Sherif Marakby, director of electrification programs and engineering bij Ford. "Hij heeft heel wat hoogwaardige onderdelen en voorzieningen gemeen met zijn tegenhangers met verbrandingsmotor, maar onderscheidt zich door zijn uitzonderlijke efficiëntie en unieke, opwindende bestuurderservaring."

De Focus Electric zal standaard over een brede waaier veiligheids- en beveiligingsvoorzieningen beschikken, waaronder zes airbags, een elektronische tractiecontrole en een handenvrije SYNC®-telefoonaansluiting.

Plug & play

Toekomstige eigenaars van de Focus Electric zullen de geavanceerde lithium-ionbatterijen van Ford-makelij wellicht dagelijks thuis opladen met de 230V-kabel die bij de wagen wordt geleverd. Wanneer hij wordt ingeplugd, zet de lader van de Focus Electric de wisselstroom van het elektriciteitsnet om in gelijkstroom om de vloeistofgekoelde/-verwarmde batterijen op 8 tot 9 uur tijd op te laden aan een standaard stopcontact en op 5 tot 6 uur tijd aan een specifieke laadbox. Bovendien kan de krachtige boordlader de Focus Electric in slechts 3 tot 4 uur volledig opladen als de wagen wordt aangesloten op een geschikt openbaar laadstation.

"We zijn in de wolken met het marktpotentieel van de Focus Electric. Velen van ons zijn het gewend om dagelijks mobiele elektronische toestellen op te laden en we zijn er dan ook van overtuigd dat onze klanten even gemakkelijk zullen wennen aan het laadproces voor hun wagen, want het is echt eenvoudig," bevestigt Nancy Gioia, Ford director of Global Electrification. "We hebben het inpluggen niet alleen eenvoudig en vanzelfsprekend gemaakt, we werken ook samen met toonaangevende ondernemingen en de nutsindustrie om elektrische voertuigen tot een succesvolle en meeslepende realiteit te maken."

Een leerrijke ervaring

Eigenaars van de Focus Electric krijgen een hele reeks informatiesystemen, zowel in als buiten de wagen, die hen moeten helpen om het laadproces te beheren, de meest ecologische route te kiezen, de laadstatus van de batterij te controleren en het energieverbruik te drukken om hun rijbereik te optimaliseren. Deze nauwkeurig ontwikkelde reeks van instrumenten is bedoeld om de Focus Electric een voorsprong te geven op zijn rivalen en eigenaars van een nieuwe elektrische wagen de informatie te geven die ze nodig hebben om optimaal te profiteren van het brandstofvrije karakter van de wagen.

Een van deze instrumenten is een unieke uitvoering van de verbindingstechnologie

MyFord Touch™. Die is speciaal ontwikkeld voor de eigenaars van elektrische wagens en biedt een innovatieve weergave van voertuiginformatie, zoals de laadstatus van de batterij, het overeenkomstige rijbereik en de verwachte rijbereikmarge. De functie 'MyView' geeft bestuurders toegang tot nog meer voertuiggegevens zoals de elektrische stroombehoeften van accessoires zoals de airconditioning, die een invloed kunnen hebben op het rijbereik.

Net zoals de groeiende bladhoudende klimplant van de eerste SmartGauge™-generatie met EcoGuide de zuinigheid van de Amerikaanse Ford Fusion Hybrid weerspiegelt, gebruikt het instrumentenbord in de Focus Electric blauwe vlinders om het extra rijbereik na de laadbestemming weer te geven. Hoe meer vlinders, hoe groter het bereik.

De Ford-designers lieten zich inspireren door het fenomeen 'vlindereffect' ('butterfly effect'), waarbij een kleine wijziging, zoals de keuze voor een elektrische wagen, een enorme impact kan hebben. Om de boodschap te versterken verschijnt aan het einde van elke rit een scherm dat naast de gereden afstand ook de dankzij het regeneratieve remsysteem gewonnen kilometers en het energieverbruik weergeeft, evenals de hoeveelheid brandstof die men heeft bespaard door elektrisch te rijden.

Value charging

De nieuwe Focus Electric biedt de unieke functie 'value charging', mogelijk gemaakt door Microsoft, om klanten in de VS te helpen hun voertuigen op te laden aan het goedkoopste tarief en zo de gebruikskosten te verlagen.

Het instrument is ontwikkeld om klanten te helpen onnodige uitgaven te vermijden door het laden te optimaliseren. In de toekomst zullen deze slimme laadgewoonten nutsbedrijven meer inzicht geven in de stroomeisen die aan het net worden gesteld als gevolg van de elektrische wagens.

Ford onderhandelt momenteel ook met diverse energieleveranciers in Europa om de markt voor te bereiden op de lancering van een intelligent laadsysteem dat de laadtijd en kosten voor toekomstige Europese klanten optimaliseert.

Opladen

Eigenaars van de Focus Electric zullen de stekkers van het laadsysteem doorgaans minstens twee keer per dag gebruiken. Daarom werkte Ford samen met leverancier Yazaki om een gestandaardiseerde vijfpuntsstekker te creëren die zowel ergonomisch als duurzaam is en een opvallend design kreeg.

De handgreep van de stekker kreeg een matzwarte rubberafwerking voor een comfortabele antislipgreep en de kop is afgedekt met een glanzend witte beschermende kunststof.

Wanneer de stekker wordt ingeplugd in de laadpoort van de wagen, die een handige plaats kreeg tussen de bestuurdersdeur en de voorste wielkast, activeert hij een lichtring die twee keer rond de stekker loopt om de aansluiting te bevestigen. De lichtring licht vervolgens in kwadranten op tijdens het laden. De knipperende kwadranten geven het laadproces aan en continu brandende kwadranten geven de vordering van het laden aan. In het onwaarschijnlijke geval dat het systeem defect is, zal de hele ring knipperen. Wanneer de hele ring continu brandt, is de wagen volledig opgeladen.

Batterijen inbegrepen

De Focus Electric zal worden aangedreven door een geavanceerde lithium-ionbatterij die Ford in samenwerking met leverancier LG Chem heeft ontwikkeld. Het batterijsysteem gebruikt verwarmde en gekoelde vloeistof om de levensduur van de batterij en het elektrische rijbereik te maximaliseren.

Het thermische beheer van lithium-ionbatterijen is cruciaal voor het succes van de zuiver elektrische voertuigen. De Focus Electric gebruikt een geavanceerde actieve vloeistofkoeling en -verwarming om de temperatuur in het grotere, meer complexe lithium-ionsysteem op peil te brengen en te beheren.

Het actieve vloeistofsysteem verwarmt of koelt een vloeistof die vervolgens door het koelsysteem van de batterij wordt gepompt. Deze lus regelt de temperatuur in het systeem in functie van de buitentemperatuur. Op warme dagen absorbeert de gekoelde vloeistof de warmte van de batterijen, die ze vervolgens via een radiator afgeeft alvorens de vloeistof terug door de koeling te pompen. Op koude dagen warmt de opgewarmde vloeistof de batterijen op, waardoor de temperatuur van het systeem geleidelijk aan op een niveau komt waarbij het de laadenergie op efficiënte wijze kan opnemen en genoeg kracht kan leveren voor de verwachte prestaties.

“De Focus Electric is het resultaat van jarenlange onderzoeks- en ontwikkelingsinspanningen,” besluit Kuzak. “Maar nog belangrijker is dat hij de start vormt van een opwindend nieuw tijdperk voor Ford en onze klanten.”

#

FORD SCHAKELT HOGERE VERSNELLING VOOR ELEKTRISCHE VOERTUIGEN: C-MAX ENERGI EN C-MAX HYBRID VOOR DE EUROPESE MARKT

- **Ford lanceert zijn C-MAX Energi (zijn allereerste op grote schaal geproduceerde oplaadbare hybride) en C-MAX Hybrid (een ‘full hybrid’) in 2012 in Noord-Amerika en in 2013 in Europa.**
- **Beide versies van de monovolume met vijf plaatsen zullen het wereldwijde C-platform van de constructeur gebruiken, evenals de alom bejubelde powersplit-hybridearchitectuur, informatiesystemen van de nieuwste generatie en geavanceerde, lichtere en compactere lithium-ionbatterijen (Li-ion).**
- **De C-MAX Hybrid is een middelgrote monovolume met automatische transmissie en zal concurrenten met een klassieke benzinemotor overtreffen door zijn superieure zuinigheid en lage CO₂-uitstoot.**
- **De C-MAX Energi streeft naar een rijbereik van meer dan 800 kilometer met de batterij en de motor.**

GENÈVE, 1 maart 2011 – Ford brengt hybridewagens naar Europa en toont op het autosalon van Genève 2011 de oplaadbare hybride C-MAX Energi, die samen met de C-MAX Hybrid op de markt komt in 2013. Beide modellen zijn afgeleid van de C-MAX, Fords monovolume met vijf plaatsen, en zullen lage verbruiks- en emissiewaarden combineren met een opvallend koetswerkdesign en een veelzijdig interieur.

Ford, dat op de Noord-Amerikaanse markt al in 2004 de Escape Hybrid lanceerde, heeft zijn jarenlange ervaring met hybridetechnologie aangewend om de volledig nieuwe C-MAX Hybrid en C-MAX Energi te ontwikkelen. Ze staan op het wereldwijde middenklasseplatform en bieden kopers van gezinsvriendelijke wagens meer keuze, veelzijdigheid en stijl.

De oplaadbare hybride en de ‘full hybrid’ van de derde generatie gebruiken niet alleen dit wereldwijde platform, maar ook de geavanceerde powersplit-architectuur, informatiesystemen van de nieuwste generatie en geavanceerde lithium-ionbatterijen.

“De C-MAX Energi en C-MAX Hybrid zullen de perfecte oplossing zijn voor gezinnen die maximaal willen genieten van hun hybridewagen,” vertelt Nancy Gioia, Ford director of Global Electrification. “Dankzij het veelzijdige interieur zullen deze wagens milieubewuste klanten aantrekken die ruimte nodig hebben om te groeien.”

De C-MAX Energi en C-MAX Hybrid zullen ongeëvenaarde verbruikswaarden neerzetten voor benzinewagens. Daartoe bouwen ze voort op het succes van de befaamde powersplit-architectuur die Ford gebruikt in zijn huidige hybridemodellen voor de Amerikaanse markt. Daarmee kunnen ze in de brandstofbesparende elektrische modus snelheden van meer dan 75 km/u halen.

Zowel de C-MAX Energi als de C-MAX Hybrid voor de Europese markt zullen vanaf 2013 van de band rollen in de Ford-fabriek van Valencia (Spanje).

Het voordeel van opladen

De C-MAX Energi garandeert een maximale zuinigheid door erg krachtige lithium-ionbatterijen en een elektromotor te combineren met een uiterst efficiënte benzinemotor met Atkinson-cyclus. Zo kan hij in elektrische modus rijden alvorens de benzinemotor moet worden gestart.

In het totaal zal de C-MAX Energi een rijbereik van meer dan 800 kilometer bieden dankzij een combinatie van batterijen en een verbrandingsmotor en dat is meer dan om het even welke oplaadbare elektrische wagen of elektrische wagen met range-extender.

Oplaadbare hybridewagens bieden doorgaans diverse voordelen:

- Elektrisch rijbereik, perfect voor emissievrije en stille ritten door de stad
- Mogelijke besparingen op energie en brandstofkosten dankzij hoger rendement dan bij klassieke hybride
- Meer elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen (bv. wind- en zonne-energie), waar beschikbaar om wagens op te laden
- Kleinere milieu-impact door daling van de broeikasgassen
- Minder afhankelijkheid van aardolie en grotere onafhankelijkheid inzake energie

“Eigenaars van een hybridewagen moeten minder vaak naar het tankstation vanwege de volledig elektrische modus,” verduidelijkt Derrick Kuzak, Ford vice president of Global Product Development. “Nog praktischer is dat ze hun oplaadbare hybridewagen ’s nachts gewoon thuis kunnen opladen. En ze zullen zich nooit zorgen hoeven te maken over de autonomie want de oplaadbare hybride schakelt naadloos over op benzine wanneer nodig.”

De ontwikkeling van de allereerste oplaadbare hybride van Ford brengt ruim 300.000 kilometer wegtests met zich mee, uitgevoerd met demonstratievoertuigen van het type Escape Hybrid Plug-In. Dat gebeurde in samenwerking met een groep van tienduizend bedrijven, het Amerikaanse ministerie van energie, het ministerie voor energieonderzoek en ontwikkeling van de staat New York en het Electric Power Research Institute.

Opladen

De C-MAX Energi en C-MAX Hybrid zullen geavanceerde lithium-ionbatterijen gebruiken, die intern werden ontwikkeld en die worden geassembleerd bij Ford in Noord-Amerika. Elk systeem is intelligent ontworpen om het gemeenschappelijke gebruik van hoogwaardige onderdelen te maximaliseren. Een voorbeeld daarvan is de hardware van het besturingssysteem, die zijn waarde al heeft bewezen in de huidige, alom geprezen hybridemodellen van Ford. In de VS verkoopt Ford al sinds 2004 hybridewagens.

Li-ionbatterijen bieden tal van voordelen ten opzichte van de nikkelmetaalhydridebatterijen (NiMH) die de huidige hybridewagens aandrijven. Ze zijn doorgaans 25 tot 30 procent kleiner en 50 procent lichter, waardoor ze zich gemakkelijker laten integreren in een wagen en kunnen worden afgesteld om het vermogen te verhogen voor krachtigere acceleraties of om de energie-inhoud te verhogen om het rijbereik te vergroten.

Terwijl de C-MAX Hybrid grotendeels op dezelfde manier werkt als de huidige hybridewagens, kan men de C-MAX Energi dagelijks opladen om hem zo veel mogelijk in

de volledig elektrische modus te gebruiken. Dankzij het efficiënte, correct bemeten batterijsysteem kan de oplaadbare hybride 's nachts gemakkelijk volledig worden opgeladen aan een standaard 230V-stopcontact.

Met een volledige laadbeurt kunnen eigenaars hun rijbereik in de volledig elektrische modus aanzienlijk verhogen, waardoor de verbrandingsmotor slechts sporadisch moet bijspringen.

Bij het starten zal de C-MAX Energi in de elektrische modus werken. Wanneer de batterij leeg is, of aan bepaalde voorwaarden is voldaan, schakelt het systeem over op de hybridemodus voor een constante optimale zuinigheid. De zuiver elektrisch 'Pure E'-modus kan ook worden ingeschakeld met een toets. De topsnelheid wordt dan beperkt tot maximaal 70 km/u, en dat voor een afstand die overeenkomt met de dagelijkse pendelafstanden in de stad.

Ford werkte samen met een leverancier om een gestandaardiseerde vijfpuntsstekker voor de C-MAX Energi (en nieuwe Focus Electric) te leveren die tegelijk ergonomisch en duurzaam is en een opvallend design kreeg. De handgreep van de stekker kreeg een matzwarte rubberafwerking voor een comfortabele antislipgreep en de kop is afgedekt met een glanzend witte kunststof die de elektronica beschermt. De Blauwe Ovaal van Ford maakt de stekker onmiddellijk herkenbaar.

Wanneer de stekker wordt ingeplugd in de laadpoort van de wagen, die een handige plaats kreeg tussen de bestuurdersdeur en de voorste wielkast, activeert hij een lichtring die twee keer rond de stekker loopt om de aansluiting te bevestigen. De lichtring licht vervolgens in kwadranten op tijdens het laden. De knipperende kwadranten geven het laadproces aan en continu brandende kwadranten geven de vordering van het laden aan. Wanneer de hele ring continu brandt, is de wagen volledig opgeladen.

Intelligentere interface

Eigenaars van de C-MAX Energi krijgen toegang tot een hele reeks informatiesystemen die hen helpen om het laadproces te beheren, de meest ecologische route te kiezen, de batterijstatus op te volgen en de energie-efficiëntie te maximaliseren om het gebruik van de elektrische modus uit te breiden.

Een van deze instrumenten is een unieke uitvoering van de verbindingstechnologie MyFord Touch™, die speciaal is aangepast aan elektrische wagens. Het biedt uitzonderlijke mogelijkheden om de voertuiginformatie te configureren, inclusief brandstofpeil, batterijvermogen en gemiddeld en momentaan brandstofverbruik.

De nieuwe functie 'MyView' in het instrumentenbord geeft bestuurders toegang tot nog meer voertuiggegevens zoals de elektrische stroombehoeften van accessoires zoals de airconditioning, die een invloed hebben op het verbruik en het elektrische rijbereik van de C-MAX Energi.

De functie 'Brake Coach' helpt bestuurders om hun gebruik van de regeneratieve remmen te optimaliseren om meer kinetische energie te recupereren en terug naar de batterij te sturen. Daardoor verslijten de remmen ook minder snel.

De zuinigheid op lange termijn kan op twee manieren worden weergegeven, hetzij als een klassiek schema, hetzij met een innovatief scherm dat aan de rechterkant een groeiende bladhoudende plant weergeeft. Hoe zuiniger de bestuurder rijdt, hoe weelderiger en mooier de bladeren en klimplanten worden. Zo worden de inspanningen van de bestuurder op een unieke, visuele manier beloond.

Om de boodschap te versterken verschijnt aan het einde van elke rit een scherm dat naast de gereden afstand ook de gewonnen kilometers dankzij het regeneratieve remsysteem, het brandstofverbruik (gemiddeld en totaal) en een score voor regeneratief remmen weergeeft.

Value charging, met de steun van Microsoft

Met de functie 'value charging', ontwikkeld in samenwerking met Microsoft, kunnen Noord-Amerikaanse eigenaars van de C-MAX Energi het energiegebruik en de laadpraktijken in hun woning optimaliseren. 'Value charging stelt Ford-klanten in staat om hun elektriciteitskosten te drukken door voordeel te halen uit de daluren of lagere prijzen van hun leverancier zonder gecompliceerde set-up.

In Europa onderhandelt Ford momenteel met diverse energieleveranciers om de markt voor te bereiden op een intelligent laadsysteem dat compatibel is met hun systemen.

Beproefde powersplit-technologie

De C-MAX Energi en C-MAX Hybrid bouwen voort op het succes van de befaamde powersplit-architectuur die Ford in zijn huidige hybridemodellen in Noord-Amerika gebruikt. Ford heeft meer dan 160.000 'full hybrids' verkocht sinds de lancering van de Escape Hybrid, de eerste hybride SUV op de Amerikaanse markt, die later werd gevolgd door de Ford Fusion Hybrid, de Auto van het Jaar® 2010 van MOTOR TREND.

In een hybride met powersplit, kunnen de elektromotor en benzinemotor samen of afzonderlijk werken om de efficiëntie te maximaliseren. De verbrandingsmotor kan ook onafhankelijk van de rijsnelheid werken om de batterijen op te laden of de wielen aan te drijven naargelang de situatie. De elektromotor kan genoeg vermogen aan de wielen leveren bij lage snelheden en lage belasting en werkt samen met de verbrandingsmotor bij hoge snelheden.

De huidige Fusion Hybrid kan met dit systeem tot 75 km/u rijden in de brandstofbesparende elektrische modus, maar voor de C-MAX Hybrid mikt Ford op een hogere snelheid. Voor de C-MAX Energi zou deze nog hoger moeten zijn aangezien hij het extra vermogen van de batterij heeft.

De wereldwijde middenklassestrategie van Ford

De C-MAX Energi en C-MAX Hybrid zijn slechts twee van de minstens tien nieuwe modellen of afgeleiden die Ford wereldwijd zal lanceren op basis van het nieuwe middenklasseplatform, het eerste echt wereldwijd gebruikte 'One Ford'-platform.

De nieuwe generatie van compacte middenklassers van Ford zal in meer dan 120 landen worden verkocht en zal jaarlijks goed zijn voor meer dan twee miljoen verkochte wagens. Het C-segment vertegenwoordigt vandaag de dag een kwart van alle auto's die wereldwijd worden verkocht en zal samen met het B-segment uitgroeien tot 50 procent van de wereldwijde autoverkoop tegen 2013.

Het volledig nieuwe C-MAX-gamma lanceert ook een aantal geavanceerde nieuwe technologieën in het segment van de compacte monovolumes. Deze technologieën, die normaal zijn voorbehouden aan grotere en prestigieuzere wagens, komen het comfort, de veiligheid en de duurzaamheid ten goede. Een voorbeeld daarvan zijn de nieuwe, krachtige en toch uitermate zuinige en CO₂-arme Ford EcoBoost™-benzinemotoren.

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

De C-MAX Energi en C-MAX Hybrid zijn twee van de vijf elektrische wagens die Ford de komende drie jaar op de Europese en Noord-Amerikaanse markt zal brengen. In Europa lanceert de constructeur dit jaar ook het kleine bedrijfsvoertuig Ford Transit Connect Electric, ontwikkeld in samenwerking met Azure Dynamics, en volgend jaar volgt de gloednieuwe Focus Electric. Later wordt nog een andere hybridewagen van de nieuwste generatie aangekondigd, die in 2012 wordt gelanceerd in Noord-Amerika en in 2013 in Europa.

#

TRANSIT CONNECT ELECTRIC

GENÈVE, 1 maart 2011 – Ford zet zijn ambitieuze strategie voor het bouwen van een elektrisch productgamma verder door op het Autosalon van Genève een prototype van de elektrische Transit Connect Electric met nuluitstoot te tonen.

Het getoonde model dat afgeleid is van de Transit Connect Kombi, is één van de wagens die in het Verenigd Koninkrijk dienst doet in een proefproject. Hij is uitgerust met dezelfde motor en batterij als de Transit Connect Electric bestelwagen, waarvan de marktintroductie voorzien is voor dit jaar.

Nuluitstoot

De Transit Connect Electric bestelwagen is een 100% elektrisch aangedreven versie van de Transit Connect met lange wielbasis, een populair model in het gamma van lichte bedrijfsvoertuigen van het merk.

Hij werd op punt gezet in samenwerking met het bedrijf Azure Dynamics, Ford's Amerikaanse partner op het vlak van elektrische voertuigen, dat instaat voor de ForceDrive™ aandrijving die voor zijn elektriciteitsvoorziening een beroep doet op een batterij die ontwikkeld werd door Johnson Controls-Saft.

De Transit Connect Electric heeft een vermogen van 28 kWh, wat goed is voor een topsnelheid van 120 km/u en een autonomie van 130km. Zijn vloeistofgekoelde lithium-ion batterij kan dankzij zijn een on-board omvormer opgeladen worden via een standaard stopcontact. De batterij volledig opladen neemt met standaard Europese 220/240 Volt netstroom maximaal 10 uur in beslag.

Praktisch en toegankelijk

De Transit Connect bestelwagen biedt aan Europese bedrijven de kans om de factor brandstof uit de kosten van hun wagenpark van lichte bedrijfsvoertuigen te halen en zo de gebruikskost te verlagen.

De combinatie van factoren als zijn gebruikscomfort dat gelijkwaardig is aan dat van een personenwagen, zijn laadvermogen en beperkte kosten, maken van de Transit Connect Electric een ideaal elektrisch voertuig, zowel in aankoop als gebruik.

Met zijn laadvolume van 3,8 m³ en nuttig laadvermogen van 410 kg, zal de Transit Connect Electric zeker klanten aanspreken die vaak voorspelbare routes afleggen over beperkte afstanden met stop & go-verkeer in een stedelijke omgeving.

Getest en beproefd

De Transit Connect Electric bestelwagen komt in de loop van 2011 in Europa op de markt, na een succesvolle lancering op de Noord-Amerikaanse markt in december 2010.

Voertuigen zonder aandrijving zullen vanuit de Ford Otosan- fabriek in het Turkse Kocaeli verstuurd worden naar de Europese Azure-vestiging voor eindassemblage.

De afgewerkte Transit Connect Electric zal vervolgens verkocht worden door Azure Dynamics via een speciaal opgericht netwerk van verdelers. De Europese Transit Connect

Electric, die beschikbaar zal zijn met stuur links of rechts, zal net als zijn Noord-Amerikaanse homoloog zowel het blauwe Ford-ovaal als het Azure Force Drive logo dragen. Specifieke details over het voertuig en zijn prijs worden meegedeeld in de aanloop naar zijn lancering op de markt.

Ford heeft zich in het kader van zijn wereldwijde elektificatiestrategie geëngageerd om vijf elektrische of hybride modellen te lanceren in Europa tegen 2013. Naast de Transit Connect Electric introduceert het merk een elektrische Focus in 2012, gevolgd door hybride en plug-in hybride uitvoeringen van de C-MAX en een ander hybridemodel in 2013.

Technische karakteristieken van de Transit Connect Electric

Lay-out aandrijving

- Siemens AC inductiemotor, Azure Dynamics inverter
- Borg-Warner transaxle, Johnson Controls-Saft battery pack
- Voltage: 260V – 380V

Specificaties aandrijving

- Motor Siemens model 135, 3-fase AC inductiemotor, 300V nominaal, vloeistofgekoeld
- Koppel: 158 Nm (continu) / 235 Nm (piek)
- Transmissie Borg-Warner 31-03, single-speed
- Aandrijfverhouding 8.28:1
- IEC 62196 type 1

Batterij

- Johnson Controls-Saft lithium-ion pack
- Capaciteit 28 kWh, 16 modules / (192 cellen)
- Voltage 215V – 390V / lader – 3.3 kW

Weights and capacities

- Maximum laadvermogen 410 kg
- Rijklaar gewicht 1791 kg (geschat)
- Laadvolume 3.8 m³

Prestaties

- Autonomie tot 130 km per volledige batterijlading
- Laadtijd maximum 10 uur per volledige cyclus op 230 V
- Topsnelheid 120 km/u op horizontaal rijvlak
- Acceleratie 0-100 km/u in 12 seconden (rijklaar gewicht)
- Acceleratie 0-100 km/u in 15 seconden (maximum toegelaten gewicht)

Nota: deze voorlopige specificaties zijn correct bij publicatie. Ford werkt echter aan een constante verbetering van zijn producten en behoudt zich het recht voor deze specificaties op elk moment te wijzigen.

#

Voor persberichten, foto's in hoge resolutie en video's: www.fordpers.be of www.fordmedia.eu
Volg www.facebook.com/fordofeurope, www.twitter.com/FordEu of www.youtube.com/fordofeurope

Voor meer informatie:

Jo Declercq
Tel: +32 2 482 21 03
idecler2@ford.com

Arnaud Henckaerts
Tel: +32 2 482 21 05
Ahenckae@ford.com