



Ford Fiesta 2012

| | |
|--|-------|
| 1. Algemeen – design & interieur | p. 2 |
| 2. Groen – 5 motorisaties met minder dan 100g/km CO ₂ | p. 3 |
| 3. Ford MyKey | p. 5 |
| 4. Ford Emergency Assistance | p. 7 |
| 5. Active City Stop | p. 9 |
| 6. Technische gegevens | p. 11 |

Nieuwe Ford Fiesta aantrekkelijker en kwaliteitsvoller

- Ontwerpers zorgden voor het beste in design, afwerking en ergonomie. De nieuwe Fiesta biedt de kwaliteiten van een grote auto
- De nieuwe Fiesta is voorzien van een motorkap met 'power-dome', uitgesneden koplampen met LED-dagrijlichten en levendige koetswerkkleuren
- Verfijnd interieur met nieuw, lederen stuurwiel, centraal vijfduims kleurendisplay en een intuïtievare bediening

Sint-Agatha-Berchem, 28 november 2012 - De nieuwe Ford Fiesta is een compacte auto met de kwaliteiten van een grote. De auto is ontworpen om de verwachtingen van klanten die een groter model zijn gewend te overtreffen. De nieuwe Fiesta tilt de compacte klasse naar een hoger niveau met een dynamisch exterieur en een harmonieus en ergonomisch interieur met nieuwe en verbeterde functies.

“De afwerking en ergonomie van de nieuwe Fiesta zijn ongekend voor dit segment. Klanten mogen voortaan dus meer verwachten van een compacte auto”, zegt Ernst Reim, hoofd interieurdesign van Ford Europa. “We hebben heel hard gewerkt aan de nieuwe Fiesta om de rijervaring voor onze klanten te verbeteren.”

Het uiterlijk van de nieuwe Fiesta wordt gedomineerd door een trapeziumvormige grille, in combinatie met uitgesneden koplampen met LED-dagrijverlichting. Verder is de Fiesta voorzien van een motorkap met 'powerdome' en is hij leverbaar met bijzonder geslaagde lichtmetalen velgen. De nieuwe Fiesta is verkrijgbaar in een groot aantal flashy kleuren, waaronder de nieuwe Copper Pulse, Hot Mustard en Candy Blue.

Ford heeft de bediening van de ramen, de zetelverwarming en de deurgrepen verplaatst om de ergonomie te verbeteren. Er werd bijzondere aandacht besteed aan aangenaam aanvoelende materialen, zoals bij het lederen stuurwiel. De Fiesta krijgt ook een vijfduims kleurenscherm waarop voor het eerst bij dit model een navigatiesysteem geafficheerd wordt (beschikbaar in 2013).

Het dashboard in de nieuwe Fiesta is afgewerkt in hoogglans. Dit loopt door in het eronder gelegen centrale bedieningspaneel en komt ook terug in de deurlijsten. Naast de decoratieve chromafwerking met satijnglans is de auto ook voorzien van de karakteristieke 'Ice Blue' verlichting, waarmee knoppen, schakelaars en displays worden verlicht.

De opnieuw vormgegeven zetels zijn gemaakt van een nieuw materiaal en verkrijgbaar in hoogwaardig leder, gedeeltelijk leder of stof. Opvallende nieuwe patronen en texturen, zoals het geaccentueerde stiksel, maken het interieur nog levendiger.

De nieuwe Fiesta biedt ook nieuwe en verbeterde opbergmogelijkheden. De nieuwe centrale armsteun is voorzien van opslagruimte, terwijl de opbergvakken in de portieren groter en praktischer zijn. Verborgen onder de vloer van de kofferbak bevindt zich extra bagageruimte. De instelbare vloerhoogte maakt het bovendien eenvoudiger om zware voorwerpen in en uit te laden.

Nieuwe Ford Fiesta in België leverbaar met 5 motoren met CO₂-uitstoot lager dan 100 g/km

- Nieuwe Fiesta in België leverbaar met vijf motorisatie met een CO₂-uitstoot van minder dan 100 g/km
- Zuinige motorenaanbod omvat 1.0 EcoBoost “International Engine of the Year” en 1.6 TDCi EONetic Technology met CO₂-uitstoot van 87 g/km en verbruik van 3,3 l/100 km
- Brandstofbesparende technologieën omvatten onder andere Auto-Start-Stop, Smart Regenerative Charging en EcoMode coaching systeem

De nieuwe Ford Fiesta kan wordt in België geleverd met maar liefst 5 motorisaties met een CO₂-uitstoot van minder dan 100 g/km.

Dankzij nieuwe motorisaties, brandstofbesparende technologieën en aerodynamische verbeteringen stijgt het brandstofrendement van de nieuwe Ford Fiesta naar nieuwe hoogten.

“Zuinigheid en emissies blijven belangrijke overwegingen voor autokopers in Europa en in de rest van de wereld, zij het om milieu- of financiële overwegingen,” zegt Wolfgang Schneider, vice president legal, governmental en environmental affairs bij Ford of Europe. “We hebben er alles aan gedaan om een Fiesta te ontwikkelen waar we zelf trots op zijn, en waarop ook de kopers trots op kunnen zijn.”

De vijf motorisaties die beter doen dan 100 g/km CO₂ omvatten ondermeer de 125 pk sterke uitvoering van de 1.0 EcoBoost benzinemotor die verkozen werd tot “International Engine of the Year”, die het vermogen van een traditionele 1.6 benzine combineert met de zuinigheid van een kleinere motor. Hij is ook beschikbaar met een vermogen van 100 pk die hetzelfde best-in-class verbruik van 4,3 l/100 km kan voorleggen. De 1.6 liter Duratorq TDCi diesel EONetic Technology met handgeschakelde vijfbak met aangepaste verhoudingen verbruikt 3,3 l/100 km, goed voor een CO₂-uitstoot van 87 g/km.

Andere motoren met een CO₂-uitstoot van minder dan 100 g/km zijn:

- Een nieuwe 75 pk sterke 1.5 Duratorq TDCi die 3,7 l/100 km verbruikt
- De 1.6 TDCi Duratorq TDCi diesel die 3,6 l/100 km verbruikt

De Cx-waarde van de Fiesta werd verbeterd tot 0,328 wat het verbruik ten goede komt. De 1.0 EcoBoost en 1.6 TDCi motoren zijn uitgerust met het Ford Auto-Start-Stop-systeem, dat de motor automatisch uitschakelt wanneer de auto stationair draait en de motor weer start wanneer de bestuurder wil optrekken. Smart Regenerative Charging vermindert het verbruik en de motorslijtage door de alternator selectief in te schakelen en de batterij op te laden op momenten dat de motor niet belast wordt.

Bovendien is de Fiesta met EONetic Technology voorzien van een aangepaste aerodynamische configuratie voor de carrosserie en de onderzijde hiervan, een verdere optimalisatie van de overbrengingsverhoudingen en banden met een lage rolweerstand.

Ford heeft het EONetic Technology EcoMode systeem over de hele reeks uitgebreid. Hierbij worden bestuurders beloond voor het gebruik van brandstofefficiënte rijtechnieken door maximaal vijf “blaadjes” bij elk van de drie “bloemen” weer te geven die staan voor schakelen, snelheid en anticipatie.

“De Ford EcoMode kan bestuurders van de nieuwe Fiesta helpen om hun brandstofverbruik en CO₂-uitstoot verder te reduceren, naast de besparingen die worden gerealiseerd dankzij de geavanceerde aandrijvingen en de brandstofbesparende technologieën van Ford,” vertelt Glen Goid, die binnen Ford Europa global chief program engineer is voor de nieuwe Fiesta.

MyKey in de nieuwe Ford Fiesta bezorgt ouders van jonge bestuurders gemoedsrust

- De nieuwe Ford Fiesta introduceert de MyKey-technologie in Europa. Met MyKey kunnen ouders bepaalde restricties instellen voor jonge bestuurders ter promotie van een veiliger rijgedrag
- Eigenaars van de nieuwe Fiesta met MyKey kunnen de topsnelheid en het maximale audiovolume beperken en het uitschakelen van rijkhulpsystemen verhinderen
- Europese bestuurders jonger dan 25 jaar zijn tot twee keer vaker betrokken bij een fataal ongeluk*
- Tijdens een onderzoek door Ford onder ouders van jonge bestuurders kwam naar voren dat volgens de helft van de ouders de snelheid het belangrijkste aandachtspunt is; meer dan de helft van de ouders is eerder geneigd een jongere te laten rijden wanneer een voertuig is uitgerust met MyKey**

De nieuwe Ford Fiesta zal als eerste auto in Europa worden uitgerust met de MyKey-technologie van Ford. Met MyKey kunnen ouders bepaalde beperkingen instellen voor jonge bestuurders ter promotie van een veiliger rijgedrag.

Met de exclusieve MyKey-technologie van Ford kunnen eigenaars een sleutel programmeren, gewoonlijk voor jonge bestuurders, waarmee de topsnelheid van de Fiesta wordt beperkt, het maximumvolume van het audiosysteem wordt gereduceerd en het audiosysteem zelfs geheel wordt uitgeschakeld wanneer de bestuurder en de passagiers geen veiligheidsgordels dragen. De MyKey-technologie kan ook verhinderen dat de bestuurder veiligheidstechnologieën deactiveert, zoals Electronic Stability Control en Active City Stop, waardoor schade door botsingen met lage snelheden kan worden verminderd of botsingen met lage snelheden kunnen worden voorkomen.

“Alle ouders weten dat tieners expert zijn in het opzoeken van problemen,” aldus Peter Patzelt, Europees systeemarchitect voor MyKey. “Dankzij MyKey kunnen eigenaren van Fiesta nuttige beperkingen instellen voor jonge bestuurders, waardoor de gemoedsrust van de ouders wordt vergroot.”

Europese bestuurders jonger dan 25 jaar zijn tot twee keer vaker betrokken bij een fataal ongeluk*; daarnaast blijkt uit een door Ford uitgevoerd onderzoek onder ouders van bestuurders tussen 17 en 20 jaar dat 46 procent van deze ouders zich zorgen maakt over de snelheid waarmee hun kinderen rijden**.

Het MyKey-systeem maakt deel uit van het veiligheids- en bestuurderassistentiepakket van de nieuwe Fiesta dat tevens SYNC Emergency Assistance en het Intelligent Protection System van Ford met zeven airbags omvat.

MyKey werd door Ford geïntroduceerd in de Verenigde Staten en wordt nu standaard geleverd in de meeste nieuwe Noord-Amerikaanse voertuigen. MyKey is nu leverbaar in de nieuwe

Fiesta en Ford is van plan om de technologie in 2015 toe te passen in zijn hele Europese productlijn.

De werking van MyKey is gebaseerd op het herkennen van verschillende sleutels voor dezelfde auto en het vervolgens aanpassen van de voertuiginstellingen aan de vereisten van de eigenaar. Met MyKey kunnen eigenaren ook geluidsignalen programmeren om te laten klinken op vooraf ingestelde punten tussen 70-140 km/uur, instellen dat autogordelherinneringen niet kunnen worden uitgeschakeld en dat waarschuwingen met betrekking tot een laag brandstofpeil eerder worden gegeven.

Het onderzoek onder meer dan 6.000 ouders van jonge bestuurders in heel Europa toonde aan dat 53 procent van hen eerder een tienerzoon of -dochter in zijn auto zou laten rijden wanneer deze is uitgerust met MyKey-technologie.

“Ouders houden van MyKey, omdat het systeem hen helpt de blootstelling van hun tieners aan risico’s achter het stuur te verminderen,” aldus Patzelt. “Jonge bestuurders zijn niet zo dol op MyKey, totdat ze begrijpen dat het systeem de kans vergroot dat hun ouders hen een auto laten besturen.”

Emergency Assistance in de nieuwe Fiesta biedt meertalige hulp

- Uit een onderzoek van Ford blijkt dat 75% van de Europeanen de afgelopen vijf jaar naar een land is gereisd waar ze de hulpdiensten niet zou kunnen bellen in de lokale taal; 10% was betrokken bij een ongeval*
- De nieuwe Fiesta met SYNC Emergency Assistance kan een vooraf opgenomen bericht versturen naar noodhulpcentrales in maar liefst 26 talen die worden gesproken in veertig Europese regio's
- Ford biedt met het SYNC Emergency Assistance-systeem online ondersteuning voor Europese hulpdiensten

Een onderzoek dat uitgevoerd werd in opdracht van Ford toont aan dat 75% van de Europeanen de afgelopen vijf jaar naar een land is gereden waar ze geen noodoproep zou kunnen plaatsen in de lokale taal.*

De nieuwe Fiesta is in Europa leverbaar met Ford SYNC Emergency Assistance, waarmee noodhulpcentrales automatisch kunnen worden gewaarschuwd in 26 talen die worden gesproken in veertig Europese regio's. Daarmee doet het systeem beter dan concurrerende systemen.

“SYNC Emergency Assistance wordt geactiveerd na een ongeval, waarbij de inzittenden van een auto bewusteloos, gewond of verward kunnen raken”, zegt Christof Kellerwessel, chieft engineer Electrical and Electronics System Engineering bij Ford Europa. “Het kan in die omstandigheden al lastig zijn om de hulpdiensten in je eigen taal te waarschuwen, laat staan in andere talen.”

SYNC Emergency Assistance maakt standaard deel uit van het ingebouwde SYNC connectiviteitssysteem van Ford. Aan de hand van de GPS-ontvanger, de kaart en het mobiele netwerk in de auto wordt de locatie van het ongeval bepaald, waarna automatisch een opgenomen bericht in de plaatselijke taal wordt geselecteerd.

Vervolgens wordt het Europese noodnummer 112 gebeld met de via Bluetooth verbonden mobiele telefoon van de inzittende. Op basis van de coördinaten van het ongeval is het systeem zelfs in staat om de juiste taal te kiezen in landen waar meerdere talen worden gesproken.

Het activeren van de airbag of de noodafsluiting van de brandstoftoevoer activeert het SYNC Emergency Assistance-systeem, dat de oproep verstuurt. Dit gebeurt na een korte pauze, zodat inzittenden de gelegenheid hebben de oproep te annuleren als ze geen hulp nodig hebben. Dankzij het systeem kunnen inzittenden handsfree communiceren met noodhulpdiensten en kunnen ze het gesprek laten doorschakelen naar hun mobiele telefoon, bijvoorbeeld als ze de auto verlaten.

Het onderzoek dat in opdracht van Ford werd uitgevoerd bij meer dan 3000 mensen* in heel Europa toonde aan dat 75% van de ondervraagden de afgelopen vijf jaar zelf of als passagier naar landen is gereden waar hij geen noodoproep zou kunnen uitvoeren in de lokale taal. Dit gold voor 84% van de Duitse respondenten, 75% van de Britse en Russische, 73% van de Italianen en 72% van de ondervraagden uit Frankrijk en Spanje. 10% gaf aan dat ze tijdens deze reizen al eens betrokken waren bij een ongeval.

“Voor inzittenden van een auto is het geruststellend om te weten dat ze in veertig Europese regio's beschikken over een systeem dat een noodoproep kan versturen in de taal van de noodhulpcentrale”, aldus Kellerwessel.

Ford helpt noodhulpcentrales met het gebruik van het SYNC Emergency Assistance-systeem door middel van een meertalige online ondersteuning.

‘Active City Stop’ in de nieuwe Fiesta verwerkt 50 beelden per seconde

- Ford introduceert Active City Stop in nieuwe Fiesta
- Geavanceerde sensor legt per seconde 50 beelden vast en berekent of verkeerssnelheid vermindert of is gestopt; remt af als botsing dreigt
- Ford Active City Stop helpt botsingen voorkomen bij een snelheid tot 15 km/u en de impact verminderen bij een snelheid tot 30 km/u.

Zelfs de meest alerte bestuurder knippert wel eens met zijn ogen. In de tijd die hiervoor nodig is, registreert en verwerkt Ford Active City Stop 15 beelden van de weg vóór de auto op zoek naar mogelijk gevaarlijke situaties. Ford introduceert dit systeem voor de verbetering van de veiligheid bij lage snelheden nu in de nieuwe Fiesta. Active City Stop maakt gebruik van een geavanceerde licht- en afstandssensor die de voorliggende weg 50 keer per seconde scant, meer dan tweemaal de standaard beeldsnelheid in de filmindustrie. Het systeem helpt daarmee botsingen voorkomen bij een snelheid tot 15 km/u en de impact verminderen bij een snelheid tot 30 km/u.

“Stadsverkeer is de omgeving bij uitstek voor ongelukken bij lage snelheid die zich voordoen omdat bestuurders niet in de gaten hebben dat de auto voor hen is gestopt,” aldus Florian Schweter, Active City Stop development engineer voor de nieuwe Fiesta. “Bij druk verkeer, verhoogde kans om afgeleid te raken en langzaam rijdend tot stilstaand verkeer, kan Active City Stop een broodnodig extra oogje in het zeil houden.”

Alleen al in het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Duitsland, Italië en Spanje vallen jaarlijks meer dan een half miljoen gewonden bij aanrijdingen in het stadsverkeer. Hiervan is één op de acht betrokken bij kop-staartbotsingen, het soort aanrijding dat met Active City Stop kan worden voorkomen of waarvan de ernst kan worden beperkt.

Active City Stop controleert onafgebroken de afstand tot de voorliggende auto, berekent de kans op een botsing met een stilstaand of langzaam bewegend voorwerp en alarmeert het remsysteem van de nieuwe Fiesta, zodat dit optimaal reageert wanneer het rempedaal wordt ingetrapt. Indien de bestuurder niet remt of een ontwijkend manoeuvre uitvoert, komt het systeem in actie door gelijktijdig te remmen, het motorkoppel te verlagen en de veiligheidsknipperlichten in te schakelen.

Ford heeft het Active City Stop-systeem geïntroduceerd op de nieuwe Focus. Op dit moment is het systeem leverbaar op de C-MAX, de Grand C-MAX en de nieuwe B-MAX en is het in Europa tot op heden door meer dan 70.000 klanten besteld. In 2011 werd de Ford Focus hiervoor onderscheiden met een Euro NCAP Advanced Award.

“Active City Stop is ontwikkeld om Ford-bestuurders en medeweggebruikers extra bescherming te bieden,” zegt Schweter. “Het automatisch activeren van het remsysteem is een ultieme poging om een ongeluk te voorkomen. Daarom is het systeem zeer zorgvuldig afgesteld om zoveel mogelijk te voorkomen dat het ten onrechte wordt geactiveerd. Wij hopen dat onze

klanten dit systeem nooit nodig zullen hebben. We zijn van mening dat de aanwezigheid ervan voor gemoedsrust zorgt, met name in het stadsverkeer.”

FORD FIESTA SPECIFICATIONS

PERFORMANCE AND ECONOMY

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

* Preliminary data

** In 4th gear

WEIGHTS AND DIMENSIONS

Weights

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

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

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

Dimensions

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

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

Aerodynamics

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

* Preliminary data

PETROL ENGINES

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

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

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

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

≠ Available only in selected markets

DIESEL ENGINES

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

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

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

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

###

About Ford Motor Company

Ford Motor Company, a global automotive industry leader based in Dearborn, Mich., manufactures or distributes automobiles across six continents. With about 172,000 employees and about 70 plants worldwide, the company's automotive brands include Ford and Lincoln. The company provides financial services through Ford Motor Credit Company. For more information regarding Ford's products, please visit www.fordmotorcompany.com.

***Ford of Europe** is responsible for producing, selling and servicing Ford brand vehicles in 51 individual markets and employs approximately 47,000 employees at its wholly owned facilities and approximately 69,000 people when joint ventures and unconsolidated businesses are included.. In addition to Ford Motor Credit Company, Ford of Europe operations include Ford Customer Service Division and 22 manufacturing facilities, including joint ventures. The first Ford cars were shipped to Europe in 1903 – the same year Ford Motor Company was founded. European production started in 1911.*

Ford in Belgium & Luxemburg

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

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

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

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

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