

**FORD OP DE GENEVA MOTOR SHOW 2009**

<b>Index</b>	
<b>DE FORD IOSIS MAX CONCEPT CAR COMBINEERT DESIGN MET INNOVATIE EN EFFICIËNTIE</b>	Pagina 2
<b>NIEUWE FORD RANGER – OPTIMALE ‘ALL-ROUNDER’</b>	Pagina 22
<b>DE FORD FOCUS – NIEUW INDIVIDUAL-PROGRAMMA EN EURO 5 EMISSIENORM VOOR 1.6 TDCi</b>	Pagina 27
<b>INDIVIDUAL-PROGRAMMA VOOR DE FORD KUGA</b>	Pagina 30
<b>FORD FIESTA – VOORBEELDIGE TOEPASSING VAN FORD’S DUURZAAMHEIDSFILOSOFIE</b>	Pagina 33
<b>FORD ECONETIC – EXTRA LAGE CO<sub>2</sub>-UITSTOOT</b>	Pagina 37
<b>NIEUWE FOCUS RS BLIKVANGER OP DE AUTOSALON VAN GENÈVE</b>	Pagina 39
<b>CONSISTENTIE IS CRUCIAAL VOOR RECORDAUTO FOCUS TIJDENS WRC 2009</b>	Pagina 51

“Onze hele bedrijfstak staat dit jaar voor een uitdaging die zijn weerga niet kent. Bij Ford reageren we voortvarend, maar kalm en professioneel. Dat blijkt wel uit onze overtuigende collectie in Genève: van de sportieve nieuwe Focus RS tot de spectaculaire *iosis MAX* concept car, een kijkje in een veelbelovende toekomst.”

**John Fleming, Chairman en CEO, Ford Europa**

**Maart 2009**

## **FORD *IOSIS MAX* CONCEPT CAR COMBINEERT DESIGN MET INNOVATIE EN EFFICIËNTIE**

### **1. Inleiding en highlights**

- **Op het Salon van Genève 2009 wordt de derde *iosis*, de spectaculaire concept car met ‘kinetic Design’, onthuld**
- **De nieuwe *iosis MAX* laat zien wat Ford van plan is met de volgende generatie MAV's (Multi-Activity Vehicle) en welke richting Ford zal inslaan met het design van nieuwe modellen in het C-segment**
- **De concept-car combineert opvallende, dynamische vormgeving met ongeëvenaarde efficiëntie en flexibiliteit**
- **Een coupéachtig profiel met markante nieuwe ruitlijnen en een bijzonder originele C-stijl**
- **Unieke designaccenten in de trapeziumvormige benedengrille en de voor- en achterlichten**
- **Het slanke, gewelfde instrumentenpaneel gaat vloeiend over in de vernieuwende middenconsole met driedimensionaal touchscreen-oppervlak**
- **Lichtgewicht stoelen rusten op een brugvormige structuur, zodat de inzittenden lijken te zweven**
- **Unieke, tweedelige achterklep die zelfs in kleine ruimten volledig kan worden geopend**
- **Het ontbreken van een B-stijl en de nieuwe scharniermechanieken maken het inladen vanaf de zijkant nog makkelijker**
- **De *iosis MAX* biedt een voorproefje op de uiterst zuinige EcoBoost-motoren van Ford Europa, in dit geval een 1.6 benzine van 180 pk met een lager brandstofverbruik en minder uitstoot**
- **Een concept-car met oog voor duurzame mobiliteit dankzij een milieuvriendelijke motor, een doorgedreven aerodynamica en lichtgewicht materialen**
- **De 1.6 EcoBoost-motor is gekoppeld aan Fords nieuwe Auto-Start-Stop-systeem en de geavanceerde PowerShift-transmissie, een staaltje van wat we in de toekomst mogen verwachten op het gebied van schone en zuinige benzinemotoren**

## **1.1 Inleiding door John Fleming**

*“De nieuwe **iosis MAX** concep- car is een belangrijke stap op weg naar een nieuw elan in het productontwerp van Ford Europa onder leiding van Martin Smith.*

*In dat traject waren de twee vorige **iosis** concept-cars ook al belangrijke statements, waarmee we onze nieuwe designstrategie konden uitdragen en het publiek konden tonen hoe belangrijk de rol van het Kinetic Design zou worden in de productlijn van de toekomst.*

*Uit het enorme enthousiasme waarmee onze laatste modellen – van de Mondeo en de Kuga tot de Fiesta en de Ka – zijn ontvangen, mogen we opmaken dat onze strategie werkt.*

*De derde **iosis MAX** is een interessante toevoeging aan de reeks **iosis** concept-cars.*

*De **iosis MAX** is een uitgesproken concept-car en dus geen voorproefje van een specifiek productiemodel, maar geeft toch een goede indruk van de richting waarin het design en de zuinige motortechnologie van de volgende generatie wereldwijde Ford-modellen in het middensegment, zal ontwikkelen.*

*Het feit dat Ford Europa in het huidige economische klimaat zo'n markante concept-car presenteert, bewijst wel dat het bedrijf veel vertrouwen heeft in zijn designconcept en in de kracht van het actuele – en toekomstige – productaanbod.*

*De **iosis MAX** geeft een krachtig signaal af, namelijk dat er nog meer stijlvolle, aantrekkelijke Ford-producten op stapel staan.*

**John Fleming, Chairman en CEO, Ford Europa**

**Maart 2009**

## 1.2 Highlights

Ford onthult het derde deel van zijn opwindende serie *iosis* concept-cars met Kinetic Design tijdens het Salon van Genève 2009. De *iosis MAX* is Fords studiemodel voor de volgende generatie MAV's (Multi-Activity Vehicle) en laat tegelijk zien welke richting Ford onder leiding van Martin Smith en zijn team zal inslaan met de nieuwe modellen in het C-segment.

De *iosis MAX* valt op door zijn aantrekkelijke vormgeving en zijn interieur en carrosserie tonen een geheel nieuwe interpretatie van het Kinetic Design.

Maar de auto ziet er niet alleen goed uit. Hij heeft ook allerlei innovatieve oplossingen die hem praktischer en milieuvriendelijker maken: nieuw scharnierconcept voor de koetswerkopeningen, lichtgewicht materialen en een nieuwe EcoBoost-benzinemotor die Ford Europa in 2010 zal introduceren.

Deze "gedownsizede" krachtbron is gekoppeld aan een Ford PowerShift-transmissie en een Auto-Start-Stop-systeem dat naar verwachting in 2010 productierijp zal zijn.

“Met de *iosis MAX* wordt een nieuwe fase ingeluid in de ontwikkeling van het Kinetic Design en van een aantal technologieën voor zuinige benzinemotoren met aanzienlijke voordelen voor het milieu en de portemonnee van de klant,” aldus Martin Smith, de Executive Design Director van Ford Europa.

“De *iosis MAX* is het bewijs dat een compacte eenvolumer een dynamisch en aantrekkelijk ontwerp kan hebben zonder dat dit ten koste gaat van de bruikbaarheid en efficiëntie.”

“De *iosis MAX* is geen voorloper van een specifiek productiemodel, maar laat duidelijk zien hoe het Kinetic Design zich ontwikkelt en met verbluffende resultaten kan worden toegepast op alle Ford-modellen.”

### **Aantrekkelijk, dynamisch ontwerp**

Zoals alle auto's met Kinetic Design straalt ook de aantrekkelijk gevormde *iosis MAX* 'energie in beweging' uit met al zijn strakke lijnen en gespierde welvingen.

De auto moest er licht en functioneel uitzien. Om dat te bereiken heeft het designteam de concept-car een slank, sportief en zeer gestroomlijnd profiel gegeven: een groot contrast met het hoekige design van veel andere auto's in dit segment.

De suggestie van lichtheid wordt nog versterkt door het overvloedige gebruik van glas en de zeer schuine voorruit die in één vloeiende beweging doorloopt in de achterklep.

In de cabine worden nieuwe materialen gecombineerd met vernieuwende oplossingen zoals 'zwevende' stoelen, zodat er een overweldigend gevoel van ruimte en lichtheid ontstaat.

### **Een nieuw design voor compacte eenvolumers**

"We waren ervan overtuigd dat de vormtaal van het Kinetic Design geschikt was om een monovolumer in het C-segment te ontwikkelen die tegelijk sportief, dynamisch en aantrekkelijk is," zegt Stefan Lamm, Chief Exterior Designer bij Ford Europa. "In de *iosis MAX* hebben we de belangrijkste Kinetic Design-elementen toegepast en doorontwikkeld tot een volledig nieuwe verschijning die niet alleen heel stijlvol en vernieuwend is, maar ook functioneel."

De voorkant van de *iosis MAX* wordt gedomineerd door de stevige, trapeziumvormige onderste grille – inmiddels een van de belangrijkste kenmerken van de Ford-identiteit. De grille is echter voor het eerst uitgevoerd met drie opvallende horizontale spijlen met verchromde randen, waardoor de hele voorkant er imposanter uitziet.

De C-stijlen met hun origineel 'luchtboog'-design hebben ook grote functionele voordelen. Ze werken namelijk als spoilers en kanaliseren de luchtstroom zo dicht mogelijk langs het glas om de luchtweerstand zo laag mogelijk te maken.

De stijlen werken samen met de spectaculaire centrale dakspoiler, waarvan de vleugels vrij boven het glas van de achterklep zweven.

De auto heeft aan alle kanten originele details, zoals de nieuwe indeling van de voor- en achterlampen, stijlvolle led-stroken in de treeplanken en de indrukwekkende 19" lichtmetalen velgen met dubbele, ultralichte spaken.

### **Spectaculair interieur**

“Ford bewijst met de *iosis MAX* dat ook betaalbare gezinsauto's een interieur kunnen hebben dat niet alleen praktisch en comfortabel is, maar ook bijzonder aantrekkelijk,” zegt Ernst Reim, Chief Interior Designer bij Ford Europa. “We kijken niet alleen naar trends in de auto-industrie, maar putten ook inspiratie uit moderne architectuur, ultralichte bouwtechnieken en zelfs uit sportwereld.”

Het ontwerp van de cabine wekt onmiddellijk een gevoel van ruimte en lichtheid op. Het dashboard oogt slank, met gewelfde vormen links en rechts die naar het lichaam toe ‘uitstrekken’ en vrij boven de vloer hangen als ringen in een turnzaal.

Het dashboard loopt visueel door in de handgrepen, die wervelend omlaag in de portieren verdwijnen, zoals de luchtstroom aan de punt van een vliegtuigvleugel.

Het vernieuwende gebruik van vormen en materialen komt terug in het gladde plexiglas van de middenconsole dat in één vloeiende beweging omlaag loopt naar het passagiergedeelte.

Het hele oppervlak van de console kan als één groot touchscreen worden gebruikt om de infotainmentsystemen van de auto te bedienen, een snufje dat is overgenomen van de nieuwste mobiele telefoons.

De benedenconsole rust op een brugvormige structuur die helemaal van de schutborden voorin naar het bagagecompartiment loopt. Doordat de vier losse stoelen op deze brug rusten, ontstaat eronder één grote laadvloer zonder obstakels waarboven de inzittenden lijken te zweven.

Om de ruime, lichte indruk te versterken zijn de stoelen samengesteld uit een exclusief lichtgewicht skelet van koolstofvezel met daarin panelen van nylonweefsel.

### **Warme, lichte kleuren**

Voor het interieur van de *iosis MAX* zijn warme, lichte grijstinten geselecteerd als aanvulling op de opvallende parelkleur Limelight van de carrosserie. Deze tinten zorgen voor een ruime, luchtige sfeer, die alleen hier en daar met helder cadmiumgele accenten wordt onderbroken om het dynamische karakter van de vormen en lijnen te accentueren.

De technische uitstraling van de lichte, geavanceerde materialen is mooi in balans met de prettig aanvoelende, creatief toegepaste texturen en oppervlakken.

“De *iosis MAX* is een futuristische interpretatie van het Kinetic Design, met de juiste mix van hightechmateriaal en subtiele texturen en kleuren,” zegt Ruth Pauli, Chief Designer for Colour and Materials bij Ford Europa. “Het contrast tussen al die materialen en de driedimensionale effecten die zijn toegepast dragen bij aan dit unieke interieurontwerp.”

Een voorbeeld van deze originele aanpak in de *iosis MAX* is de geometrische textuur die is gebruikt om de strakke, gespierde vorm van het dashboard te accentueren. Deze textuur is uitgerekt en vervormd om de complexiteit en spanning in het ontwerp van het paneel zichtbaar te versterken.

### **Innovatie leidt tot meer praktische gebruiksmogelijkheden**

De *iosis MAX* reikt ook diverse nieuwe oplossingen aan om de MAV's van de toekomst praktischer en flexibeler te maken.

Deze ideeën komen van Patrick Verhée, Design Innovation and Show-Car Manager bij Ford Europa, en zijn team. Patrick was verantwoordelijk voor de ontwikkeling van deze concept-car.

Laden en lossen in een kleine ruimte (bijvoorbeeld een volle parkeergarage) is voor veel auto-eigenaars een probleem. In de concept-car is dit opgelost met een unieke tweedelige achterklep, die zelfs als er weinig plaats achter of boven de auto is, volledig kan worden geopend.

Voor een nog grotere flexibiliteit bij het laden en lossen is in de *iosis MAX* de B-stijl achterwege gelaten, zodat er een grote, onbelemmerde laadopening ontstaat wanneer zowel de portieren als de achterklep zijn geopend. En dankzij de ‘zwevend’ gemonteerde stoelen kunnen ook lastige, grote voorwerpen – zoals lange, platte meubelbouwpakketten – makkelijk worden doorgeschoven over de vloer van de cabine of op de neergeklapte rugleuningen.

De stijlvolle led-stroken in de treeplanken zorgen voor extra verlichting en dus veiligheid bij het in- en uitstappen.

Het nieuwe scharniermechanisme is ook toegepast op de motorkap, die is uitgerust met een actief systeem om voetgangers beter te beschermen en de bereikbaarheid van het motorcompartiment te vergroten.

### **Dynamisch en toch milieuvriendelijk**

Hoe innovatief de *iosis MAX* is, blijkt ook uit de motor, die opmerkelijk zuinig is dankzij nieuwe technologie waarmee in toekomstige Ford-modellen het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot kunnen worden verlaagd zonder dat prestaties of dynamiek eronder lijden.

De *iosis MAX* wordt aangedreven door een nieuwe 1,6-liter EcoBoost-benzinemotor, een viercilinder met 180 pk. Ford EcoBoost-motoren zijn dankzij de turbo en de directe inspuiting tot 20 procent zuiniger dan conventionele benzinemotoren met hetzelfde vermogen.

Ford Europa zal de EcoBoost-motoren geleidelijk invoeren vanaf begin 2010.



De 1,6 liter-EcoBoost-motor in de *iosis MAX* is nog verder geoptimaliseerd met een nieuw Auto-Start-Stop-systeem, een intelligente alternator en een automatische PowerShift-transmissie met zes versnellingen en dubbele koppeling. Uit simulaties blijkt dat deze concept-car een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 125 g/km haalt.

Het milieuvriendelijke karakter van de concept-car wordt nog versterkt door de toepassing van lichtgewicht materialen en een aërodynamische vormgeving; de carrosserie heeft een bijzonder lage luchtweerstand dankzij de ‘luchtboog’-stijlen bij de achterportieren, de geavanceerde achtereuleug en diffuser, de smallere banden en de luchtinlaten in de grille, die alleen open gaan als het nodig is voor de koeling.

“We zijn heel benieuwd naar de reacties op de *iosis MAX*. Het designteam heeft hard gewerkt om er allerlei interessante ideeën, technieken en materialen in te verwerken die later wellicht in productiemodellen terechtkomen,” zegt John Fleming, Chairman en CEO bij Ford Europa. “In deze auto zien we ook de voorloper van een nieuwe reeks milieuvriendelijke Ford EcoBoost-benzinemotoren met dezelfde brandstofsparende principes waarmee we al veel indruk hebben gemaakt in Noord-Amerika, in de grotere modellen.”

### **1.3 Het ontstaan van de *iosis***

De eerste *iosis* concept-car werd in september 2005 onthuld tijdens het Salon van Frankfurt: een spectaculaire sedan met vier zitplaatsen en het profiel van een sportieve coupé. Bepaalde stijlelementen zouden later terugkeren in de nieuwe Mondeo 2007.

Een jaar later, in september 2006, onthulde Ford de verbluffende *iosis X* concept-car tijdens het Salon van Parijs. De *iosis X* was een vijfdeurs sport-crossover waarmee Ford het publiek liet zien hoe Kinetic Design kon worden toegepast in nichesegmenten.

In 2008 bleek dat de spectaculaire *iosis X* een voorproefje was geweest op de Ford Kuga, de crossover die al sinds de introductie een verkoopsucces is en veel klanten aantrekt die voorheen andere merken reden.

De *iosis MAX* is de derde concept-car in de *iosis*-reeks en debuteert tijdens het Salon van Genève, in maart 2009. De derde *iosis* markeert een geheel nieuwe fase in de ontwikkeling van het kinetic Design. Het is een interessante voorzet voor een nieuwe generatie compacte MAV's (Multi-Activity Vehicle) en tegelijk een eerste indicatie van de richting die Ford zal inslaan met het design van modellen in het wereldwijde C-segment.

De *iosis MAX* concept car is gebouwd in samenwerking met modelbouwer Coggiola in Turijn.

## 2. Exterieur

- **Nieuwe interpretatie van Fords Kinetic Design**
- **Een stijlvolle dynamische uitstraling met visuele accenten die lichtheid en efficiëntie suggereren**
- **Een coupéachtig profiel met markante nieuwe ruitvormen en een bijzonder originele C-stijl in de vorm van een ‘luchtboog’**
- **Innovatief gebruik van glas voor de doorlopende voorruit**
- **Driedimensionale achterklep**
- **Unieke designaccenten in de trapeziumvormige benedengrille en de lichtblokken**

### 2.1 Exterieur

Zoals alle auto's met Kinetic Design straalt ook de *iosis MAX* ‘energie in beweging’ uit met zijn strakke lijnen en gespierde welvingen. Deze concept-car heeft een slank, sportief en zeer gestroomlijnd profiel – een groot contrast met het hoekige design veel andere auto's in dit segment.

#### **Coupéachtig profiel**

De dynamische lijnen van de auto wordt versterkt door het zijprofiel met de opvallende nieuwe ruitlijn – de daglichtopening – en de schuine C-stijl. De markant gevormde daglichtopening heeft een verchromde rand, waardoor er een duidelijke visuele scheiding ontstaat tussen cabine en bagagecompartiment.

Door de bijzonder ‘luchtboog’-vorm fungeren de C-stijlen als spoilers die de rijwind zo dicht mogelijk langs het glas van de achterklep laten stromen om de luchtweerstand tot het uiterste te verlagen.

“We gebruiken de rand van de achterklep als een soort ‘wiek’. Dat resulteert niet alleen in een unieke stijl, maar heeft ook functionele voordelen,” zegt Stefan Lamm.

De C-stijlen werken samen met de aërodynamische spoiler die midden achter op de dakstructuur is gemonteerd. De bladen van deze spoiler rusten vrij op een arm boven de achterklep, zodat er een scherp aërodynamisch afsnijpunt ontstaat en het uitzicht door het panoramadak nergens wordt belemmerd.

### **Innovatieve toepassing van glas**

Het innovatieve gebruik van glas in de *iosis MAX* levert een belangrijke bijdrage aan het gevoel van lichtheid en functionaliteit.

De concept car heeft een zeer schuine voorruit die in één vloeiende beweging doorloopt in de achterklep. Ook aan de zijkanten is er geen visuele onderbreking van het glas, doordat de zijruiten in de achterklep doorlopen onder de ‘zwevende’ deurstijl.

Het gebruik van glasachtige of lichtdoorlatende materialen aan de buitenkant en in de auto benadrukt de lichte constructie van de concept-car, terwijl de koele tinten waarmee de transparante materialen zijn gekleurd, aan polaire streken doen denken.

Zo wordt de opvallende carrosseriekleur Limelight met lichtdoorlatend matwit en doorschijnend groen in ruiten en lampen gecombineerd tot een luchtige hightechsfeer.

### **Opvallende trapeziumvormige grille**

De voorkant van de *iosis MAX* wordt gedomineerd door de stoere, trapeziumvormige onderste grille – inmiddels een van de belangrijkste kenmerken van de Ford-identiteit.

In deze concept-car heeft de grille echter voor het eerst drie opvallende horizontale spijlen met verchromde randen, waardoor de hele voorkant er imposanter uitziet.

De onderste grille heeft bovendien een subtiel driedimensionaal effect doordat de sportieve lijnen van de motorkap erin doorlopen en een stijlvolle V vormen. Idem dito voor het donkere grill raster met het Ford-ovaal in het verlengde van de motorafdekplaat.

### **Stijlvol en functioneel**

De ontwerpers wilden dat ook de achterkant van de auto er coupéachtige uitzag, maar dat mocht niet ten koste gaan van de functionaliteit en het gebruiksgemak.

Zo werd de hoogte van de laadvloer werd afgestemd op een goede ergonomie. Natuurlijk zonder afbreuk te doen aan de sportieve uitstraling van de auto.

Onder de bumper zit vlak onder de uitlaat een kleine aërodynamische diffuser. De uitlaat is gemonteerd in een wijde opening met een verchromde rand – een echo van de verchromde delen van de grille – die de breedte van de auto accentueert.

### **2.2 Originele details**

De markante vorm van de nieuwe koplampen wordt benadrukt door diverse stijlvolle technische accenten, zoals een smal, reflecterend frame dat in de behuizing van de lamp lijkt te zweven naast de krachtige led-lichtbundels. Een ander accent is het *iosis MAX*-logo in reliëf op de sierrand van de koplamp.

Het stadslicht bestaat uit een reeks hoekige segmentjes aan de binnenkant van de koplampbehuizing. Deze transparant lichtblauwe segmenten wekken de indruk dat het wimpers zijn rondom de heldere ‘ogen’ van ledjes.

De smalle led-mistlampen in de voorspoiler benadrukken de breedte en de dynamiek van de voorpartij van de auto.

In plaats van massieve buitenspiegels heeft de *iosis MAX* achteruitrijcamera's ondergebracht in stijlvolle aërodynamische behuizingen.

De *iosis MAX* staat op indrukwekkende 19" vijfspaaks lichtmetalen velgen met opvallende trapeziumvormen en twee kleuren lak.

### **3. Interieur**

“Wij wilden de visuele kwaliteit van de *iosis MAX*-carrosserie voortzetten in het interieur,” verklaart Ernst Reim, Chief Interior Designer bij Ford Europa, “en tegelijkertijd aantonen dat een praktische, ruimtelijke omgeving toch ook spannend en leuk kan zijn.”

Een compact instrumentencluster ‘zweeft’ boven het dashboard aan een vrije arm die vastzit aan de stuurkolom. Het ontwerp van de vrije arm is geïnspireerd op de asymmetrische achterbrug van veel racemotoren.

Door zijn unieke ophanging kan het cluster met het stuur naar voren en achteren bewegen, zodat de instrumenten altijd goed zichtbaar blijven door het stuur.

#### **Innovatieve middenconsole**

Het vernieuwende gebruik van vormen en materialen komt terug in het gladde plexiglas van de middenconsole dat in één vloeiende beweging omlaag loopt naar het passagiergedeelte.

Wanneer er informatie is – bijvoorbeeld instructies van navigatieapparatuur of een inkomend telefoontje – wordt die van binnenuit op de console geprojecteerd.

De bestuurder kan met een draaiknop onder aan de console schakelen tussen de primaire functies of met een muisachtig bedieningsorgaan aan de voorkant van de middelste armsteun snel en nauwkeurig door menu’s navigeren als alternatief voor het gebruik van touchscreens.

Beelden van de achteruitrijcamera worden weergegeven op een kleurenscherm in een aparte cluster boven in de console.

De concept-car is gemaakt in de verwachting dat veel functies, bijvoorbeeld de richtingaanwijzers of ruitenwissers, in de toekomst worden bediend met de stem, met uitzondering van de schakelpeddel aan het stuur waarmee de Ford PowerShift-transmissie handmatig kan worden bediend, voor een maximaal rijplezier.

### **Brugvormige structuur**

Een belangrijk onderdeel van het interieurconcept voor de *iosis MAX* is de brugvormige structuur die helemaal van de schutborden voorin naar het bagagecompartiment loopt.

Op deze brug zijn de middenconsole, de vier losse stoelen en de middelste armsteunen gemonteerd. De stoelen staan vrij op deze structuur, zodat eronder één grote vloer zonder obstakels ontstaat en de inzittenden lijken te zweven.

### **Lichtgewicht stoelen in koolstofvezel**

Om de ruime, lichte indruk te versterken zijn de stoelen zelf samengesteld uit een exclusief lichtgewicht kader van koolstofvezel met daarin panelen van nylonweefsel.

De stoelen zijn geïnspireerd op de rugbeschermers van freestyle-skiërs. Het zijn een soort ultralichte, externe skeletten die het lichaam nauw omsluiten. Ze leggen minimaal beslag op de ruimte in de cabine en bieden maximale bescherming. De stoelframes worden verder gekenmerkt door dezelfde wervelende vormen als de handgrepen in de portieren.

De achterstoelen kunnen naar voren worden geklapt zodat er een grote laadvloer ontstaat boven de royale bergruimte voor platte voorwerpen die al onder de stoelen aanwezig is.

De cabine kan worden ingedeeld voor het transport van spullen in allerlei vormen en maten. De stoelen kunnen worden vervangen door speciale accessoires, zoals fietsdragers, terwijl de enorme opbergvakken in de portieren geschikt zijn voor allerlei flexibele opslagmodules.

#### **4. Kleuren en materialen**

“Met de *iosis MAX* hebben we gekozen voor een radicale benadering: we wilden het Kinetic Design nog verder doorvoeren door hoogwaardig hightechmateriaal op een creatieve manier te gebruiken, en tegelijk een prettige ervaring nastreven – aan de binnenkant én de buitenkant van de auto,” zegt Ruth Pauli, Chief Designer for Colour and Material Design. “Het resultaat is een unieke, futuristische concept car waarin geavanceerde lichtgewicht materialen zijn gecombineerd met subtiele texturen, kleuren en driedimensionale effecten.”

In de cabine hebben we vooral gebruikgemaakt van lichte, warme grijstinten, die alleen hier en daar met heldere cadmiumgele accenten worden onderbroken om het dynamische karakter van de vormen en lijnen zichtbaar te versterken.

##### **Originele texturen**

Hoewel er in het interieur veel geavanceerde materialen met een technische uitstraling zijn toegepast, is er ook creatief gebruikgemaakt van driedimensionale texturen en oppervlakken die prettig aanvoelen en er natuurlijk uitzien.

Een voorbeeld van deze originele aanpak in de *iosis MAX* is de geometrische textuur die is gebruikt om de strakke, gespierde vorm van het dashboard te accentueren. Deze textuur is uitgerekt en vervormd om de complexe vorm en de spanning in het ontwerp van het paneel en wat eronder zit zichtbaar te versterken.

Een vergelijkbare textuur vinden we op de vloer van de cabine, die is bedekt met een dikke laag Polar Green-siliconen voor een uniek driedimensionaal effect. Dit doorschijnende siliconenmateriaal wekt de indruk dat er doorschijnende kleurvlakjes op de vloer liggen.

##### **Stoelen van lichtgewicht materiaal**

De lichtgewicht stoelen met hun opvallende skeletstructuur zijn geïnspireerd op de verfijnde, technische onderdelen en het minimalistische ontwerp van paragliders en wedstrijdcatamarans.



De visuele impact van de stoelen wordt versterkt door het extreme contrast tussen materialen, texturen en kleuren: het futuristische krijtwitte weefsel van het koolstofvezel frame, de gladde ‘dolfijnenhuid’ van de zittingen, de accenten in gifgeel rubber, het gaas van de inzetstukken en het geborstelde aluminium van de hendel onder aan de stoel.

### **Zichtbare carrosserieopbouw**

Dat in de *iosis MAX* veel lichtgewicht materialen en technologieën zijn toegepast voor dragende delen, is door de transparante onderdelen heen te zien.

Hierdoor ziet de auto er – net als ultralichte sportauto’s en moderne architectuur – lichter en efficiënter uit.

## 5. Technische snufjes

- De *iosis MAX* concept-car reikt nieuwe oplossingen aan voor toekomstige compacte eenvolumers
- Unieke, tweedelige achterklep die zelfs in kleine ruimten volledig kan worden geopend
- Het ontbreken van een B-stijl en de nieuwe portiermechanieken maken het inladen vanaf de zijkant nog makkelijker
- Uiterst zuinige Ford EcoBoost-motoren gebruiken minder brandstof en stoten minder schadelijke stoffen uit
- Ford PowerShift-transmissie en het nieuwe Auto-Start-Stop-systeem voor een optimaal rendement

### 5.1 Bruikbaarheid en veelzijdigheid

“We hebben veel aandacht besteed aan het ontwikkelen van nieuwe scharniermechanismen voor de *iosis MAX*,” verklaart Patrick Verhée, Design Innovation and Show-Car Manager bij Ford Europa. “We wilden laten zien hoe eigenaars van compacte monovolumers kunnen profiteren van flexibeler bagageruimte, dus zonder allerlei frustrerende obstakels.”

#### Handige achterklep

Een grote achterklep kan bij het in- of uitladen in een beperkte ruimte, zoals een volle parkeergarage, soms niet helemaal open omdat de plaats ervoor ontbreekt. In de *iosis MAX* is dat probleem ondervangen met een tweedelige achterklep, die zelfs als er weinig ruimte achter en boven de klep is, helemaal open kan.

Het openen van de achterklep gaat in twee stappen: eerst wordt het onderste deel met een speciaal dubbel parallellogram opengezet en vergrendeld ten opzichte van het bovenste deel, en vervolgens wordt de gehele klep op de normale manier geopend zodat er een royale laadopening ontstaat.

Het bovendeel van de klep kan ook afzonderlijk worden geopend, bijvoorbeeld om kleine spullen snel in of uit te laden.

### **Makkelijker laden en lossen vanaf de zijkant**

Voor nog meer flexibiliteit bij het laden en lossen is de B-stijl van de *iosis MAX* achterwege gelaten. Daardoor, en door de slimme scharnieren aan de voor- en achterportieren, ontstaat er een onbelemmerde opening voor het optimaal in- en uitladen vanaf de zijkant.

En het kan nog flexibeler dankzij de ‘zwevende’ stoelen, die kunnen worden neergeklapt zodat er een platte laadvoer ontstaat over de rugleuningen van de stoelen. Op de neergeklapte stoelen kunnen lange, grote voorwerpen worden gelegd. Maar ook lastige, grote voorwerpen – zoals lange, platte meubelbouwpakketten – kunnen moeiteloos onder de stoelen worden geschoven over de volledig vlakke vloer.

Dankzij de scharniermechanismen kunnen de voorportieren tegelijk naar voren en opzij (van de auto) bewegen; de achterportieren schuiven naar achteren op een onzichtbare pantograaf.

### **Motorkap met dubbele functie**

Het nieuwe scharniermechanisme is ook toegepast in de motorkap, die daardoor een dubbele functie heeft gekregen. De motorkap is op een speciale pantograaf gemonteerd, waardoor de kap evenwijdig aan de voorruit kan worden geopend, zodat hij vlak voor de voorruit komt te hangen.

De motorkap is uitgerust met een actief systeem dat een betere bescherming van voetgangers biedt. Tegelijk zorgt het scharniermechanisme voor ruimere toegang tot het motorcompartiment, waardoor monteurs bij het uitvoeren van onderhoud en controles geen hinder hebben van de motorkap.

### **Onovertroffen doelmatigheid**

Dankzij de vernieuwende designoplossingen biedt de *iosis MAX* onovertroffen efficiëntie in een veelzijdig, aantrekkelijk en onverwacht ruim interieur binnen de bescheiden afmetingen van de carrosserie.

Dankzij de ingenieuze scharniermechanismen en het volledig nieuwe stoelontwerp kan de gebruiker de beschikbare binnenruimte optimaal benutten, zelfs als er weinig ruimte rondom de auto is.

### **5.2 Beter voor het milieu**

Met verfijningen op het gebied van de aërodynamica, gewichtsbesparing en een revolutionaire motor – met technieken voor toekomstige Ford-modellen – is gestreefd naar een lager brandstofverbruik en minder CO<sub>2</sub>-uitstoot zonder concessies te doen aan de stevige prestaties die bestuurders vandaag de dag verwachten.

#### **EcoBoost-motortechnologie**

De *iosis MAX* wordt aangedreven door een nieuwe 1,6-liter EcoBoost-benzinemotor, een viercilinder met 180 pk die in 2010 zal worden geïntroduceerd in Europa. Ford EcoBoost-motoren zijn dankzij de turbo en de directe inspuiting tot 20 procent zuiniger dan conventionele benzinemotoren met hetzelfde vermogen.

Omdat EcoBoost op bestaande kennis over benzinemotoren voortbouwt, is deze technologie ten opzichte van hybrides of diesels een voordelig alternatief om het brandstofverbruik en de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken zonder aan rijplezier in te boeten

Door een combinatie van directe brandstofinspuiting, een geavanceerde turbo en variabele kleptiming levert de Ford EcoBoost-technologie een veel efficiëntere verbranding, die qua koppel bij lage toeren en qua prestaties eerder op een grote krachtbron lijkt dan op een kleine, lichte en zuinige motor.

Ford Europa zal de EcoBoost-motoren geleidelijk invoeren vanaf begin 2010.

### **Optimale brandstofefficiency**

Het nieuwe Ford Auto-Start-Stop-systeem, een slimme alternator en variabele stuurbekrachtiging zorgen ervoor dat het motorvermogen alleen wordt gebruikt als dat nodig is.

Het Auto-Start-Stop-systeem, waarvan de introductie is gepland voor 2010, zet de motor automatisch af wanneer die stationair loopt – bij een stoplicht bijvoorbeeld – en start de motor weer wanneer de bestuurder wil optrekken, zodat er geen brandstof verloren gaat tijdens het stilstaan.

Ook wanneer het rempedaal wordt losgelaten of de koppeling wordt ingedrukt, komt de motor snel en stil weer tot leven.

De EcoBoost-motor drijft het nieuwste Ford PowerShift-transmissiesysteem met zes versnellingen en een dubbele koppeling aan (reeds verkrijgbaar in de Ford Focus en de Ford C-MAX). De versnellingen zijn speciaal op de vermogenscurve van de EcoBoost-motor afgestemd om onder alle rijomstandigheden een zo laag mogelijk brandstofverbruik te realiseren.

Uit berekeningen blijkt dat de *iosis MAX* een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 125 g/km haalt.

### **Geavanceerde aërodynamica**

Het milieuvriendelijke karakter van de concept-car wordt nog versterkt door de toepassing van lichtgewicht materialen overal in de carrosserie en het interieur, en natuurlijk door het bijzonder aërodynamische ontwerp.

De belangrijkste aërodynamische kenmerken zijn: de ‘luchtboog’-deurstijlen, de geavanceerde achtervleugel en diffuser, de smallere banden en de luchtinlaten onder in de trapeziumvormige onderste grille, die alleen open gaan als het nodig is voor de koeling.

###

## **NIEUWE FORD RANGER: OPTIMALE ‘ALL-ROUNDER’**

- **Nieuwe, frisse look voor Ford’s succesvolle pick-up**
- **Stoere, krachtige Ranger onderscheidt zich door zijn all-round karakter: zowel geschikt voor vrije tijd als voor het zware werk**
- **Rijddynamiek en hoogwaardige productkwaliteit worden gecombineerd met forse trekkracht**
- **Nieuwe Ranger beschikbaar in drie bodyvarianten met de keuze uit zuinige 2.5- of 3.0-liter TDCi-turbodieselmotor, gekoppeld aan een handgeschakelde vijfversnellingsbak of automatische transmissie**
- **Beschikbaar als 4x2 of 4x4**
- **Europees debuut tijdens Geneva Motor Show 2009**

De nieuwe Ford Ranger combineert een stijlvol en modern exterieurontwerp met pure stoerheid en grote betrouwbaarheid in een pick-up die volop rijplezier biedt en bovendien geschikt is voor het zwaardere werk. “De reputatie van de Ford Ranger is wereldwijd al in meer dan honderd markten gevestigd,” zegt Henrik Nenzen, Directeur Marketing en Sales Commerciële Voertuigen bij Ford Europa. “Het nieuwe model biedt meer stijl, een verhoogd comfort en uitgebreidere voorzieningen waardoor de Ranger een ideale keuze is voor doordeweeks werk en een aangenaam weekend.”

Het nieuwe model wordt in Thailand gebouwd en zal vanaf april in de Europese showrooms zijn opwachting maken. Hij wordt beschikbaar in vele versies en uitvoeringen, van het basis model XL tot het absolute topmodel, de Wildtrak.

### **Stoere nieuwe voorkant**

De nieuwe vormgeving aan de voorkant verschaft de Ranger een slanke en modernere look, die tevens uitstraalt dat de pick-up klaar is voor het echte werk.

De meer aflopende en ranke neuspartij zorgen voor een betere stroomlijn en de naar achteren doorlopende koetswerklijnen omvatten de gewelfde voorste wielkasten. Een grote horizontale balk overheerst het radiatorrooster met daarop ‘RANGER’ in robuuste letters. Twee zwarte verticale ‘neusvleugels’ aan de zijkanten van de grille plus de grotere opening

onder de bumper en de potige koplampen, die subtiel naar de zijkant doorlopen, zorgen voor een herkenbaar uiterlijk. Aan de onderzijde van de bumper bevinden zich de geïntegreerde mistlampen.

Het ontwerp van de body is bepaald door uitgebreide tests in de windtunnel, waarbij ook veel aandacht werd geschonken aan de buitenspiegels. Ze zijn vergroot voor een beter zicht en zijn voorzien van een LED-richtingaanwijzer op de Wildtrak, het topmodel in de Ranger-reeks. Door de nieuwe vorm zijn luchtwervelingen en windgeluiden afgenomen.

De Ranger komt beschikbaar in drie carrosserievarianten – Single Cab, Super Cab, en Double Cab. De Super Cab heeft vier deuren voor een gemakkelijke toegang. De voorportieren hebben de scharnieren aan de voorzijde, terwijl de portieren tegengesteld opengaan omdat de achterportieren aan de achterkant scharnieren. Deze deuropeningen werden voor het eerst in 2002 bij de Ranger toegepast voor een gemakkelijke toegang tot het interieur, zowel voor passagiers als materiaal, een unicum in het marktsegment van de pick-ups. Speciale aandacht is bij deze constructie geschonken aan de bescherming bij een zijwaartse aanrijding.

### **Moderne voorzieningen**

Een nieuwe luchtopening met zwart gaaswerk bij de voorste spatschermen is één van de vele stylingsdetails. De diverse uitvoeringen van de Ranger zijn herkenbaar aan de verschillende uitvoeringen van de buitenspiegels. Bij de Ranger XL is de spiegel in het zwart uitgevoerd, terwijl bij de XLT-modellen de spiegelhuizen in de kleur van de auto zijn gespoten. De spiegels van de Ranger Limited en Wildtrak zijn met chroom afgewerkt. Bij dit laatste model zijn de spiegels voorzien van een felle LED-richtingaanwijzer. De spiegels zijn op alle modelvarianten elektrisch verwarmd.

Ook aan de achterbumper is de modeluitvoering te herkennen, zoals de terugkerende zwarte kleur bij de XL en de chromen afwerking bij de luxere modellen. De Limited en Wildtrak modellen zijn bovendien uitgerust met Park Distance Control.

De Ranger wordt aangeboden in tien hoogwaardige buitenkleuren, waarvan vijf nieuwe: Highland Green, Winning Blue, Lagoon Blue, Copper Red en Desert Bronze.

Voor de nieuwe Ranger zijn ook compleet nieuwe, moderne achterlichtunits ontworpen, die de achterklep en de bolle zijkanten van de laadbak vloeiend in elkaar laten overlopen.

### **Stijl, ruimte, vakmanschap en comfort**

Ondanks het grote laadvermogen en de off-road kwaliteiten biedt het interieur van de Ranger het comfort en het lage geluidsniveau van een personenauto, dankzij onder meer de ergonomisch gevormde stoelen, airconditioning en een audiosysteem dat zowel CD's als MP3 bestanden kan afspelen.

“Het tot een minimum terugbrengen van NVH (geluiden en trillingen) in al onze producten is een primaire doelstelling voor Ford”, zegt Nenzen. “De Ranger vormt daarop geen uitzondering en het nieuwe model biedt meer comfort dan ooit tevoren.”

Alle Ranger modellen zijn standaard voorzien van een AM/FM-radio met CD/MP3-speler. De audio-unit heeft een digitaal beeldscherm met een klokfunctie.

Onderin de middenconsole bevinden zich twee geïntegreerde 12-volt aansluitingen en (behalve op XL) een additionele AUX-aansluiting voor populaire audiospelers, zoals een iPod.

De Ranger beschikt over een aantal handige opbergmogelijkheden, zoals een houder voor de zonnebril in de plafondconsole, portiervakken vóór met een fleshouder en een vak boven het handschoenenkastje.

Aan de passagierskant kan een plateau uit het dashboard worden getrokken dat een gewicht van 10 kilo kan dragen. Ideaal voor het lezen van een kaart of het verrichten van kleine (schrijf- of laptop-) werkzaamheden.

De centrale console van de Ranger bestaat uit twee gedeeltes met opbergmogelijkheden. Boven kan een mobiele telefoon worden opgeborgen, terwijl er onderin plek is voor grotere objecten, zoals een houder voor 10 cd's. Elektrisch bedienbare ruiten en spiegels zijn



standaard op alle Ranger-modellen. Aan de bestuurderskant is de ruit voorzien van one-touch down voorziening.

De Single Cab heeft twee zitplaatsen, de Super Cab vier en de Double Cab vijf. De achterstoelen in de Super Cab kunnen neergeklapt worden, zodat extra laadruimte ontstaat.

### **Kracht en vermogen**

De nieuwe Ford Ranger biedt een uitgebreide keuze aan motoren, transmissies en aandrijflijnconfiguraties om te voldoen aan alle wensen en behoeften van de klant. Twee versies van Ford's Duratorq TDCi common-rail turbodieselmotor (2.5 en 3.0 liter) zorgen voor de aandrijving. Deze dieselmotoren zijn beschikbaar in 4x2-en 4x4-configuratie en kunnen beide gekoppeld worden aan een handgeschakelde vijfversnellingsbak of een automatische transmissie met eveneens vijf versnellingen.

De 143 pk (105 kW) sterke 2.5-litermotor heeft een koppel van 330 Nm en een CO<sub>2</sub>-emissie van 227 g/km en 244 g/km in respectievelijk de 4x2- en 4x4-configuratie. Het gemiddeld brandstofverbruik voor de 4x2-uitvoering bedraagt 8,3 liter per 100 km en 8,9 liter voor de 4x4-uitvoering. De 156 pk (115 kW) sterke 3.0-literversie heeft een maximale trekkracht van 380 Nm.

“Belangrijk voor onze klanten is dat beide TDCi motoren hun maximale trekkracht al leveren vanaf 1.800 o/m,” legt Nenzen uit. “Dit zorgt er voor dat de Ranger bij uitstek geschikt is voor uitstekende prestaties en voor het trekken van geremde aanhangers tot een maximum gewicht van maar liefst 3.000 kilo. De Ranger 4x4 is ontworpen met een grote bodemvrijheid en deinst niet terug voor ondergelopen wegen of het doorwaden van een riviertje. En door de forse hellingshoeken staat de Ranger zijn mannetje in moeilijk begaanbaar terrein.”

### **Stoer**

Het gaat bij de Ranger niet alleen om design, maar ook om kracht en robuustheid voor zowel de professionele als de particuliere klant. Die robuustheid begint met het chassis van de pick-up. Zijn unieke ladderchassis met dwarsliggers zorgt voor een grote stevigheid en is sterker dan welke andere chassisconstructie ook. De framestructuur is de basis van het

laadvermogen van de Ranger, het trekvermogen, de duurzaamheid, de handling en de prestaties.

### **Groots laadvermogen**

Het laadvermogen van de Ranger wordt vooral bepaald door de laadbak met extra hoge zijwanden, waardoor iedere lading gemakkelijk kan worden vervoerd. De laadbak is voorzien van strategisch geplaatste bevestigingshaken, die zijn geconstrueerd op basis van Ford's ervaring met het ontwerpen van bedrijfsauto's. De binnenste spatbordschermen zijn voorzien van sleuven voor verbeterde beladingsmogelijkheden. Afhankelijk van de cabine is de Ranger leverbaar met drie verschillende laadbakken:

Single Cab – 2.290 bij 1.452 mm

Super Cab – 1.753 bij 1.456 mm

Dubbel Cab – 1.530 bij 1.456 mm

###

## **DE FORD FOCUS: NIEUW INDIVIDUAL-PROGRAMMA EN EURO 5 EMISSIENORM VOOR 1.6 TDCi**

- **In Genève lanceert Ford het Individual programma voor de Ford Focus Ghia en Titanium**
- **De 1.6-liter Duratorq TDCi-motor voldoet nu al aan de Euro 5 emissienorm**

Het best verkopende model van Ford Europa, de compacte Focus, wordt nu nog aantrekkelijker door de persoonlijke stylingsmogelijkheden met het nieuwe Individual programma en de 1.6-liter Duratorq TDCi-motor die voldoet aan Euro 5 emissienorm.

### **Individual**

Het Ford Individual-programma, dat momenteel beschikbaar voor Ka, Fiesta, Kuga, Mondeo, S-MAX en Galaxy, biedt voor veeleisende klanten iets extra's: persoonlijke details die de auto een uitstraling van luxe en exclusiviteit geven. Logisch dus dat ook voor het best verkopende model in Europa, de Ford Focus, een dergelijk Individual-programma werd uitgewerkt.

Het Vehicle Personalisation Design Team van Ford Europa heeft speciale koetswerk- en interieurpakketten ontwikkeld voor de Focus Ghia en Titanium.

Het Ford Individual-pakket omvat exclusieve, lederen stoelbekleding, met twee speciaal geselecteerde soorten leer van topkwaliteit.

Zeer soepel Nappa-leer is gebruikt voor de opstaande randen van de zitting en hoog op de rugleuning waar het kenmerkende Individual logo in reliëf is aangebracht. Zo ontstaat een elegant contrast met het midden van de stoelen. Deze gedeelten zijn afgewerkt in een bijpassende kleur.

Bij alle Individual uitvoeringen zijn de voorstoelen verwarmd en is de bestuurdersstoel elektrisch verstelbaar.

### **Interieurverlichting**

De Individual pakketten voor de Focus Ghia en Titanium omvatten ook verlichte instaplijsten en – voor auto's met handmatige transmissie – een versnellingspook die is verlicht met energiezuinige rode LED verlichting.

Andere unieke Ford Individual elementen zijn de dikke vloermatten van hoogwaardig velours met gestikte Nubuck-randen, en speciale details zoals met aluminium afgewerkte pedalen en verchromde spiegelkappen.

“Ruim twee jaar geleden hebben we het Ford Individual-programma geïntroduceerd. Ons ontwerpteam dat aan deze interieurs werkt, heeft praktisch het hele Ford assortiment aangepakt”, vertelt Martin Smith, Executive Director of Design van Ford Europa.

### **1.6-liter Duratorq TDCi motor voldoet nu al aan Euro 5 emissienorm**

Vooruitlopend op de toekomstige emissienormen heeft Ford haar succesvolle 1.6 TDCi-motor (90 en 109 pk) nu alvast aangepast aan de strenge Euro 5-norm die per 1 januari 2011 ingevoerd worden voor nieuw te registreren auto's.

Om dit doel te realiseren is het model uitgerust met nieuwe injectoren, een aangepast inlaatsysteem, een uitlaat met zuurstofsensoren, een herziene motorkalibratie en een gecoatete dieselpartikelfilter (cDPF) waardoor brandstof toevoegingen in beide motorvermogensopties overbodig zijn geworden.

De verbruik- en CO<sub>2</sub>-waarden bleven ongewijzigd ten opzichte van de Euro 4-motoren, maar met slechts 119 g/km aan CO<sub>2</sub> en een gecombineerd verbruik van 4,5 l/100 km\*, blijven de nieuwe 1.6-liter TDCi Focus-modellen toonaangevend.

De nieuwe 1.6-liter TDCi Euro 5-motoren zullen verkrijgbaar zijn in de hele Ford Focus reeks, ongeacht carrosserievariant of uitvoering.

Gunnar Herrmann, Global C-Car Vehicle Line Director van Ford: "We zetten deze volgende stap nu omdat we ons als doel hebben gesteld toekomstige uitdagingen aan te pakken. We willen onze klanten twee jaar van tevoren in de gelegenheid stellen een auto te

kopen die voldoet aan de eisen van 2011. Bovendien kunnen ze profiteren van eventuele belastingvoordelen voor auto's die voldoen aan de Euro 5-normen."

*\*Opmerking: De genoemde cijfers voor brandstofverbruik berusten op de European Fuel Economy Directive EU 80/1268/EEC. Ze zullen afwijken van cijfers voor het brandstofverbruik in andere regio's in de wereld.*

###

## **INDIVIDUAL-PROGRAMMA VOOR DE FORD KUGA**

- **Het Individual-programma nu ook beschikbaar voor Ford Kuga**
- **Unieke, met hoogwaardig leder beklede interieurs met fraaie kleurstellingen en gedetailleerde afwerking**
- **Naast 3 interieurpakketten ook een indrukwekkend exterieurpakket leverbaar**

Ford Europa lanceert drie nieuwe stijlvolle, luxe Individual interieurpakketten voor de Ford Kuga. Deze pakketten worden aangeboden naast de reeds bestaande Ford Individual interieur- en exterieuropties voor de Ford Mondeo, S-MAX, Galaxy, Fiesta, Ka en Focus (zie hoger).

Het Vehicle Personalisation Design Team van Ford heeft een luxe interieur ontworpen voor het topmodel Kuga Titanium. Het team ontleende zijn inspiratie aan de concept-car iosis X die voor het eerst werd getoond op het Salon van Parijs in 2006 en de Kuga concept-car die werd getoond op het Salon van Frankfurt in 2007.

Laura Blossfeld-Smith, Interior Designer, Vehicle Personalisation, Ford Europa, licht toe: "Voor Ford Individual hebben wij speciale bekledingsmaterialen van topkwaliteit ontworpen waarmee klanten hun auto nog verder kunnen verfraaien. Klanten die kiezen voor duidelijk stijlvolle auto's als de Kuga geven vaak te kennen de exclusiviteit te willen versterken. En dat is precies wat het Ford Individual-programma biedt."

Geïnspireerd door de kinetische stijlelementen van de Kuga ontwierp het designteam van Ford Individual fraaie interieurs in combinatie met hoogwaardige materialen en contrasterende kleuren en structuren.

De zetels en rugleuningen van de voorstoelen zijn voorzien van extra gevulde gedeelten die zijn uitgevoerd in zijdezacht Nappa-leer in de donkere kleur Ebony. Op het bovenste gedeelte van de rugleuning is het karakteristieke Individual logo in reliëf aangebracht. Het grootste gedeelte van de stoel is afgewerkt in een wat ruwer Bond leer in een bijpassende kleur wat het stoeloppervlak een contrasterend uiterlijk geeft en de passagier een betere steun biedt.

Het onderscheid tussen beide leersoorten wordt benadrukt door contrasterende pipings die de expressieve en kinetische vormen van het zitgedeelte nog verder versterken. De prominente bekleding van het interieur, zoals op de middenconsole en de boomerangvormige deurgrepen, wordt aangevuld met hoogglans piano afwerking, waardoor het vakmanschap van het Individual programma wordt geaccentueerd.

Voor de Kuga zijn drie verschillende contrasterende kleurencombinaties verkrijgbaar. De verfijnde versie met Ivory leer heeft als contrast fraaie "pipings" in Dark Grey en hoogglans interieurdetails. De andere twee pakketten hebben beide Ebony lederen stoelen met fraaie afwerking in gebroken wit. Deze Ebony lederen bekleding kan worden gecombineerd met hoogglanzende pianoafwerking voor interieuronderdelen in contrasterend wit of een subtieler donkergrijs.

De drie Individual-pakketten worden aangevuld met instaplijsten van gepolijst staal en hoogwaardige velours vloermatten. Deze zijn met laserbehandeling voorzien van het karakteristieke Ford Individual logo. Kuga's met manuele versnellingsbak zijn bovendien voorzien van aluminium pedalen.

### **Opvallend**

Het Vehicle Personalisation Design Team van Ford heeft ook een indrukwekkend exterieurpakket ontwikkeld voor de nieuwe Kuga.

"Nu de Kuga naam maakt als het elegante nieuwe lid van de Ford kinetic Design-familie, waren wij op zoek naar een mooie en opvallende accessoires voor onze klanten die het reeds sportieve uiterlijk van het standaardmodel nog verder willen verfraaien", zegt John McLeod, Chief Designer, Vehicle Personalisation, Ford Europa. "Het resultaat is verbluffend. Ik denk dat we met recht kunnen zeggen dat we niet alleen ons doel hebben bereikt, maar ook dat er een duidelijke verwantschap is met het ontwerp van de schitterende iosis X Concept en het conceptmodel van de Kuga."

Deze overeenkomst valt onmiddellijk op ter hoogte van het radiotorrooster met de opvallende verticale balk en de krachtige, verchromde inlaatopeningen. De ondergrille wordt omlijnd door brede zilverkleurige inlaatopeningen die zijn geïnspireerd door de iosis

X Concept. Daarmee onderscheidt de Kuga met Ford Individual styling zich onmiddellijk van het standaardmodel.

De zeer dynamische en krachtige uitstraling wordt nog meer versterkt door extra brede wielkasten, de treeplankbekleding en de nieuwe bumpers die aan de onderkant ongeveer 50 mm langer zijn dan het oorspronkelijke ontwerp.

De bij elkaar passende beschermingsplaten voor en achter zijn ook met ongeveer 50 millimeter verlaagd en omvatten aan de achterkant de uitlaatpijpen volledig. Voor een extra speciaal effect zijn deze, net als de portiergrepen, in een contrasterend zilver gespoten. Een andere voorziening die bijdraagt tot de sportieve uitstraling van de Kuga met zijn Ford Individual stijlelementen, is de nieuwe achterspoiler die is verlengd met ongeveer 100 millimeter.

Bovendien zijn 20-duimsvelgen verkrijgbaar als accessoire. Hierop zijn 255/35 ZR 20 banden gemonteerd. De velgen zijn in helder Molten zilver gespoten.

###



## **FORD FIESTA – VOORBEELDIGE TOEPASSING VAN FORD'S DUURZAAMHEIDSFILOSOFIE**

- **Product Sustainability Index (PSI) – duurzaamheidsfilosofie wordt werkelijkheid door baanbrekende aanpak**
- **Anti-allergene interieur van Fiesta met officieel TÜV-keurmerk**
- **De Ford Fiesta EOnetic met 98g CO<sub>2</sub>/km één van de zuinigste auto's op de markt**
- **De productievestiging in Keulen en de dieselmotorfabriek in Dagenham draaien op energie uit duurzame bronnen**

Duurzame mobiliteit is voor Ford een van de grootste prioriteiten. In Europa laat het bedrijf zien hoe duurzaamheid kan worden geïntegreerd in alle processen. Zo kunnen producten worden gemaakt waar zowel de consument als het milieu baat bij hebben. De Ford Fiesta is een goed voorbeeld van deze aanpak.

### **Product Sustainability Index**

De baanbrekende Product Sustainability Index (PSI) van Ford Europa is tot nog toe het meest uitgebreide beoordelingsinstrument voor de gevolgen van onder andere de ontwikkeling, de productie en het gebruik van auto's voor het milieu, de samenleving en de economie. Door het opstellen van deze indexen en het actief gebruiken ervan, laat Ford het belang zien dat het stelt in het nemen van het initiatief bij de aanpak van de uitdagingen die automobilititeit met zich meebrengen.

"De meeste van onze huidige modellen zijn al ontwikkeld met de PSI in gedachten. In de toekomst geldt deze kernaanpak voor alle auto's van Ford. We laten hiermee zien dat Ford het thema serieus neemt en zijn bijdrage zal blijven leveren om mobiliteit duurzamer te maken", vertelt John Fleming, Chairman & CEO van Ford Europa.

Met de PSI toetst Ford acht productkenmerken die als essentiële duurzaamheidsaspecten van een auto zijn aangemerkt. Dit zijn:

- De potentiële gevolgen voor het broeikaseffect tijdens de hele levenscyclus (voornamelijk CO<sub>2</sub>-uitstoot)

- De potentiële gevolgen voor de luchtkwaliteit tijdens de hele levenscyclus (overige uitstoot)
- Het gebruik van duurzame materialen (hergebruikte en hernieuwbare materialen)
- Stoffenbeheer (waaronder allergietest volgens TÜV-certificaat)
- Door de auto geproduceerd omgevingsgeluid (voorbijrijden)
- Veiligheid (voor inzittenden en voetgangers)
- De mobiliteitscapaciteit (zitplaats- en bagagecapaciteit ten opzichte van het formaat van de auto)
- De eigendomskosten tijdens de levenscyclus (totale kosten voor de klant gedurende de eerste drie jaar)

Deze meetbare aspecten vormen een afspiegeling van het meerdimensionale karakter van duurzaamheid en de holistische benadering van Ford. De PSI vormt een basis voor de permanente beoordeling van nieuwe autogeneraties en voor verbeterde duurzaamheid. Daardoor presteert de nieuwe Ford Fiesta beter op de PSI-indicatoren dan het vorige model. In de Fiesta zijn bijvoorbeeld meer gerecyclede en hernieuwbare materialen toegepast, is de veiligheid verbeterd en zijn bovendien de uitstoot en de gebruikskosten gedurende de levenscyclus verlaagd.

### **Allergiekeurmerk**

De Fiesta is bekroond met het keurmerk "Allergy-Tested Interior" (op allergene stoffen getest interieur) van de TÜV Rhineland Group, net als eerder ook de Ford Focus, de C-MAX, de Kuga, de Mondeo, de S-MAX en de Galaxy.

De TÜV is een onafhankelijke, Duitse organisatie die industriële en consumenten producten test en beoordeelt aan de hand van haar eigen kwaliteitsnormen. Het TÜV-keurmerk garandeert dat de in het auto-interieur verwerkte materialen de kans op een allergische reactie tot een minimum beperken.

Met de toekenning van dit certificaat bevestigen de experts van de TÜV dat de materialen in het interieur zijn geselecteerd om het risico op allergische reacties zo klein mogelijk te houden. Ford is de eerste autofabrikant die deze TÜV-certificatie heeft ontvangen en heeft

zich voorgenomen om zoveel mogelijk bestaande en toekomstige modellen op vergelijkbare wijze te laten testen.

### **ECONetic**

De nieuwste aanwinst in de Fiesta reeks is de Ford Fiesta ECONetic met een CO<sub>2</sub>-uitstoot die een nieuwe standaard zet. Aangedreven door een speciaal afgestelde variant van de 90 pk sterke 1.6-liter Duratorq TDCi-motor, gecombineerd met een gecoate partikelfilter, kan Fords efficiëntste Fiesta met slechts 3,7 liter brandstof 100 kilometer rijden\*. Dit bijzonder gunstige brandstofverbruik wordt gecombineerd met een indrukwekkend lage CO<sub>2</sub>-uitstoot van 98 gram per kilometer, waarmee de Fiesta ECONetic de CO<sub>2</sub>-zuinigste auto is in zijn segment, en in de productreeks van Ford Europa.

De nieuwe Fiesta ECONetic laat zien dat een gunstig brandstofverbruik en een aanzienlijk verlaagde CO<sub>2</sub>-uitstoot kunnen worden gerealiseerd met beproefde dieseltechnologie, gekoppeld aan een slimme, brandstofbesparende maatregelen. De Fiesta ECONetic is heel zuinig, maar ook voor alle andere Fiesta dieselmodellen liggen de waarden lager dan 120 gram CO<sub>2</sub> per kilometer.

### **CO<sub>2</sub>-voetafdruk bij fabricage**

De duurzaamheidsfilosofie heeft niet alleen invloed op de ontwikkeling van de nieuwe Fiesta, maar ook op de fabrieken waarin hij wordt geproduceerd. Het Britse Diesel Centre van Ford in Dagenham produceert Duratorq TDCi-motoren voor de nieuwe Fiesta en haalt al zijn elektriciteit uit duurzame bronnen. Er wordt daar gebruikgemaakt van twee windturbines en er zijn plannen voor een derde.

Ford gebruikt ook duurzame elektriciteit om in de volledige elektriciteitsbehoefte van zijn productie- en constructiefaciliteiten in Keulen te kunnen voorzien. Met dit initiatief reduceert het bedrijf de CO<sub>2</sub>-uitstoot jaarlijks met 190.000 ton.

Dr. Wolfgang Schneider, Vice President Legal, Governmental & Environmental Affairs voor Ford Europa, zegt hierover het volgende: “De nieuwe Fiesta is tot nu toe het beste voorbeeld van Ford Europa's toewijding aan en investering in duurzame mobiliteit. De Fiesta ECONetic is een aantrekkelijke en stijlvolle keuze voor klanten die een duurzame

auto zoeken, maar geen concessies aan rijkwaliteit en design willen doen. Hij biedt een lage CO<sub>2</sub>-uitstoot en aanzienlijke brandstof besparingen en haalt tegelijkertijd voordeel uit onze investeringen in efficiënte productiefaciliteiten.”

*\*Opmerking: De genoemde cijfers voor brandstofverbruik berusten op de European Fuel Economy Directive EU 80/1268/EEC. Ze zullen afwijken van cijfers voor het brandstofverbruik in andere regio's in de wereld*

# # #

## **FORD ECONETIC – EXTRA LAGE CO<sub>2</sub>-UITSTOOT**

- **Ford ECONetic: beproefde dieseltechnologie gekoppeld aan slimme, brandstofbesparende maatregelen**
- **De nieuwe Fiesta ECONetic zet een nieuwe standaard met een gecombineerd brandstofverbruik van 3,7 l/100km\* en een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 98 g/km**

De Ford ECONetic modellen met ultralage CO<sub>2</sub>-uitstoot vormen een aantrekkelijk, betaalbaar alternatief voor klanten die een lage uitstoot als prioriteit hanteren.

De nieuwste aanwinst binnen de ECONetic reeks is de Ford Fiesta ECONetic die met 98 g/km CO<sub>2</sub> een nieuwe standaard zet in het segment. Aangedreven door een speciaal afgestelde variant van de 90 pk 1.6-liter Duratorq TDCi-motor gecombineerd met een gecoate Diesel Particulate Filter, kan Fords efficiëntste Fiesta met slechts 3,7 liter brandstof 100 kilometer rijden (76,3 mpg)\*. Dit bijzonder gunstige brandstofverbruik wordt gecombineerd met een indrukwekkend lage CO<sub>2</sub>-uitstoot van 98 gram per kilometer, waarmee de Fiesta ECONetic een van de CO<sub>2</sub>-zuinigste auto's is in zijn segment en in de productreeks van Ford Europa.

De ECONetic modellen laten zien dat een gunstig brandstofverbruik en een aanzienlijk verlaagde CO<sub>2</sub>-uitstoot kunnen worden gerealiseerd met beproefde technologie, gekoppeld aan een slimme combinatie van afzonderlijke maatregelen voor brandstofbesparing.

Duurzaamheid heeft niet alleen de ontwikkeling van de nieuwe Fiesta beïnvloed, maar ook de fabriek waarin hij wordt geproduceerd. Het Britse Diesel Centre van Ford in Dagenham produceert Duratorq TDCi-motoren voor de nieuwe Fiesta en haalt al zijn elektriciteit uit duurzame bronnen. Er wordt daar gebruikgemaakt van twee windturbines en er zijn plannen voor een derde. Ford gebruikt ook duurzame elektriciteit om in de volledige elektriciteitsbehoefte van zijn productie- en constructiefaciliteiten in Keulen te voorzien. Met dit initiatief reduceert het bedrijf de CO<sub>2</sub>-uitstoot jaarlijks met 190.000 ton.

Dr. Wolfgang Schneider, Vice President Legal, Governmental & Environmental Affairs voor Ford Europa, zegt hierover het volgende: "De nieuwe Fiesta is tot nu toe het beste

voorbeeld van Ford Europa's toewijding aan, en investering in, duurzame mobiliteit. De Fiesta ECONetic is een aantrekkelijke keuze voor klanten waarbij geen compromissen gesloten hoeven te worden. Hij biedt een lage CO<sub>2</sub>-uitstoot en brandstof besparingen en haalt tegelijkertijd voordeel uit onze investeringen in efficiënte productiefaciliteiten.”

De Fiesta ECONetic is de derde in de reeks ECONeticmodellen in het Europese modellengamma. In 2008 heeft Ford de Mondeo ECONetic (5,2 l/100 km en 139 g/km) en de Focus ECONetic (4,3 l/100 km en 115 g/km) op de markt gebracht. Er is tevens een nieuwe Ford Ka ECONetic in ontwikkeling die op een later moment zal worden geïntroduceerd.

*\*Opmerking: De genoemde cijfers voor brandstofverbruik berusten op de European Fuel Economy Directive EU 80/1268/EEC. Ze zullen afwijken van cijfers voor het brandstofverbruik in andere regio's in de wereld.*

###

## **NIEUWE FOCUS RS BLIKVANGER OP SALON VAN GENÈVE**

- **Opzweepende productieversie van Ford Focus RS debuteert in Genève**
- **Onvervalste RS-prestaties: 305 pk en 440 Nm; 0-100 km/u in 5.9 seconden; topsnelheid 263 km/u**
- **Innovatieve ‘RevoKnuckle’ zorgt voor optimale handling en aandrijving**
- **Indrukwekkende prestaties tegen een relatief laag brandstofverbruik van 9.4l/100km en een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 225 g/km**

De nieuwe Ford Focus RS is gearriveerd. Tijdens de Geneva Motor Show 2009 is het snelste volumemodel ooit van Ford Europa voor het eerste in productierijpe vorm te bewonderen, nadat een conceptversie vorig jaar al werd getoond op de shows van Londen en Parijs.

De legendarische Ford ‘RS’ typeaanduiding keert na zes jaar weer terug en wordt gebruikt voor een ultramoderne interpretatie van de RS-filosofie, en vertaalt zich in de meest recente serie van betaalbare, praktische en opwindende ‘performance’ auto’s.

Jost Capito, Ford’s Directeur voor Global Performance Vehicles & Motorsport Business Development, legt uit: “De nieuwe Focus RS is een serieuze ‘high performance auto – een auto voor enthousiaste, sportieve automobilisten net zoals de klassieke Ford RS-modellen uit het verleden. We zijn trouw gebleven aan de echte RS-principes van een opwindende, en toch betaalbare ‘high performance’ straatauto voor alledaags gebruik.”

De nieuwe Focus RS, zowel een echte Ford RS als een volwaardig lid van de Focus-familie, vertegenwoordigt een belangrijk moment in de geschiedenis van de Focus en de RS-series. De productiestart in 2008 markeerde de 10e verjaardag van de Ford Focus en het veertigjarige bestaan van Ford RS, ondersteund door twee opeenvolgende titels bij het Wereld Rally Kampioenschap.

“RS staat centraal in de geschiedenis van Ford ‘high performance’ auto’s en de Focus heeft een belangrijke rol gespeeld in het vestigen van Ford’s excellente reputatie op het gebied

van rijdynamiek. De volledig nieuwe Focus RS verenigt beide elementen: het is een echte RS en een echte Focus,” zegt Jost Capito.

### **Toonaangevende aandrijflijn**

Het hart van de nieuwe Focus RS wordt gevormd door de Duratec RS 2.5-liter turbomotor, die een indrukwekkend en prestatiegericht karakter garandeert. Deze motor heeft een piekvermogen van 305 pk bij 6.500 o/m en een maximale trekkracht van 440 Nm tussen 2.300 en 4.500 o/m.

Deze krachtbron is voorzien van veel spraakmakende technologische ontwikkelingen, waaronder een nieuw in- en uitlaatsysteem voor een betere koeling en ademhaling. De grotere turbocompressor zorgt voor een vermogenstoename van 35% vergeleken met de Focus ST. Met een koppel van 440 Nm heeft de Ford Focus RS een grotere trekkracht dan welke RS-productieversie ooit en doet hij maar liefst 38 procent beter dan de Focus ST.

Het Quaife 'limited slip'-differentieel is door het Ford Team RS voor de nieuwe Ford Focus RS met zesversnellingsbak geoptimaliseerd om het grote vermogen op de weg te krijgen.

“Het hart van iedere echte performance auto wordt gevormd door een krachtige motor. We hebben ons door niets laten weerhouden bij de ontwikkeling van de Focus RS krachtbron. Het is een toonaangevende, high-performance aandrijflijn,” zegt Ford Team RS Powertrain Manager, Len Urwin.

### **Pure RS prestaties**

Het was voor de experts van Team RS een uitdaging van formaat om het grote vermogen beschikbaar te maken voor optimale prestaties en een betrouwbare aandrijving.

De nieuwe Focus RS accelereert van 0-100 km/u in 5,9 seconden en heeft een topsnelheid van 263 km/h. Het is de snelste auto ooit die rondjes heeft gedraaid op het befaamde testcircuit van Ford Europa in Lommel, België. De Focus RS was er zelfs sneller dan de Ford GT!



De aanpassingen aan de nieuwe RS omvatten een 40 mm breder wielspoor, een directere besturing, grotere remmen, imposante 235/35/R19 Continental-banden en verfijnde aërodynamische voorzieningen. Maar centraal staat de innovatieve technologie op het gebied van de wielophanging: 'RevoKnuckle'.

Met RevoKnuckle is de Focus RS het enige model in de Focus-reeks dat geen gebruik maakt van de traditionele 'McPherson veerpoot' opstelling. In plaats van het normale scharniergewricht uit één stuk bestaat RevoKnuckle uit twee delen – een deel dat aan de veerpoot is bevestigd en een deel dat meedraait met de stuur van de auto.

Door deze toepassing zijn de ingenieurs er in geslaagd om de set-up van de ophanginggeometrie zo af te stellen dat onstabiel stuurgedrag wordt geminimaliseerd. Dit werd gerealiseerd door de afstand tussen het midden van het wiel en de fuseepen – bekend als de 'schuurstraal' – te verkleinen.

RevoKnuckle werd oorspronkelijk ontwikkeld toen koppellijke dieselmotoren (vaak afkomstig uit grote vierwielaangedreven modellen) voor het eerst in kleinere, voorwielaangedreven auto's werden gelegd. De RevoKnuckle-toepassing van Ford, die uniek is qua ontwerp en montage, werd ontwikkeld en exclusief gepatenteerd door Ford Research & Advanced Engineering (R&AE) en Team RS.

Om een optimale remkracht te kunnen garanderen is de Focus RS standaard voorzien van vier enorme, geventileerde remschijven (voor 336x30 mm, achter 302x11 mm) die zijn gekoppeld aan een ABS-remsysteem met elektronische remkrachtverdeler (RBD) en Ford's speciale ESP-systeem. Beide systemen zijn speciaal gemodificeerd voor de RS en grijpen aanzienlijk later in, waardoor een uitermate sportieve rijstijl mogelijk is.

Al deze elementen samen leiden tot iets onvoorstelbaars: een dagelijks bruikbare voorwielaangedreven auto met 305 pk die niet hoeft onder te doen voor vierwielaangedreven auto's.

“Door de enorme inspanningen van het R&D-centrum hebben we een oplossing gevonden die nieuwe standaarden zet voor auto’s met voorwielaandrijving,” vertelt Focus RS Chief Programme Engineer, John Wheeler.

### **Design gericht op prestaties**

De look van de Focus RS laat er geen twijfel over bestaan dat dit de sportiefste Focus van zijn generatie is.

Het succes van de Electric Orange-kleur bij de ST zette het ontwerpteam aan tot de ontwikkeling van een unieke koetswerkkleur voor de nieuwe RS: Ultimate Green, dat is afgeleid van de kenmerkende groen kleur van BP, Fords hoofdsponsor in het Wereldkampioenschap Rally. Verder is de Focus RS nog leverbaar in twee andere kleuren: Frozen White en Performance Blue.

Ook in het interieur wordt de nadruk gelegd op de sportieve aspiraties van de Focus RS, dat bestaat uit een perfecte balans tussen sportiviteit, design en hoogwaardige kwaliteit.

De hoogwaardige Recaro-kuipstoelen zijn voorzien van microfibre-materiaal dat voornamelijk wordt gebruikt in de autosport. Dit wordt afgewisseld met lederaccenten, een RS- en Recaro-logo, waarbij de kleuren van de zitting en rugleuning geheel in lijn zijn met de exterieurkleur. De achterpassagiers nemen eveneens plaats in speciale kuipstoelen, die over dezelfde gedetailleerde afwerking beschikken als de voorstoelen.

Alle essentiële onderdelen van het interieur zijn opnieuw vormgegeven om aan het sportieve karakter van de RS te kunnen voldoen. Een centrale rol is hierbij weggelegd voor het dikke driespaaks stuurwiel met blauw RS-logo en de opnieuw vormgegeven pook, die is gekoppeld aan een zesversnellingsbak met kortere schakeloverbrengingen. Aluminium pedalen en drie extra meters bovenop het dashboard – onder meer voor de turbodruk – maken het sportieve interieur van de RS af.

Voor de kopers van een RS in Ultimate Green of Performance Blue is een groene of blauwe interieurafwerking beschikbaar. Kopers van een Frozen White RS kunnen uit beide kleuren kiezen.

Voor het eerst in de historie heeft Ford het 38-jarige RS-logo subtiel ‘gerestyled’ om het moderne karakter van de nieuwe Focus RS verder te onderstrepen.

### **Optimale aerodynamica**

Bijna ieder onderdeel van het exterieur van de Focus RS is opnieuw ontworpen om een krachtige, sportieve uitstraling te creëren. Het blijft echter niet alleen bij uitstraling, want alle aanpassingen dragen bij aan een verbeterde aërodynamica en optimale luchttoevoer.

Het standaardontwerp van de Focus is ontwikkeld om een goede aërodynamica op hogere snelheden te garanderen. De RS doet hier nog een flinke schep bovenop met een splitter aan de voorzijde, een WRC-design dakspoiler en een diffuser achteraan. Gezamenlijk zorgen zij voor een maximale neerwaartse druk zonder de stroomlijn of de luchtweerstandscoefficiënt nadelig te beïnvloeden.

Met zijn doorontwikkelde en het in windtunnel geteste aërodynamicapakket beschikt de Focus RS over een ongekennde downforce bij hogere snelheden en op het circuit. De RS heeft maar liefst 26 procent meer downforce dan de Focus ST en een stroomlijncoëfficiënt (c<sub>w</sub>) van slechts 0,38.

“De Focus RS bood een uitgelezen mogelijkheid om nieuwe aërodynamica-standaarden te integreren met het kinetic Design, waarbij de functie belangrijker was dan de vorm,” begint Martin Smith, Executive Director Design bij Ford Europe, Asia Pacific & Africa. “De Focus RS haalt het maximale uit het kinetic Design en is hierdoor de meest ultieme Focus met een unieke uitstraling. In mijn ogen is deze RS het absolute maximum voor wat mogelijk is met een Focus. Hij is de eerste in een compleet nieuwe generatie RS-modellen.”

### **Krachtige prestaties gecombineerd met praktisch gemak**

Als absoluut topmodel van de Focus-range is de RS niet alleen indrukwekkend op het circuit, maar tevens op het gebied van dagelijks gebruiksgemak.

De Focus RS is voor een high-performance auto met 305 pk opvallend zuinig, met een gecombineerd brandstofverbruik van 9,4 liter per 100 kilometer. Ook de CO<sub>2</sub>-uitstoot van 225 g/km mag voor een auto van zijn kaliber als gunstig worden omschreven.

Bovendien heeft Ford ongewenste geluiden en trillingen in het interieur tot een minimum weten te beperken, terwijl zijn sportieve geluid van de RS sound toch op een prettige manier doorklinkt in de cabine. Onder zijn krachtige, sportieve uitstraling verbergt de Focus RS de allerhoogste standaarden op het gebied van actieve en passieve veiligheidsvoorzieningen, net als iedere andere Focus.

Tijdens het ontwikkelingsproces van de Focus RS stond duurzaamheid even hoog op de prioriteitenlijst als andere factoren. Door rekening te houden met alle details is Ford ervan overtuigd dat de RS de reputatie van de Focus op het gebied van duurzaamheid en betrouwbaarheid moeiteloos hoog houdt.

De Focus RS wordt bovendien geassembleerd op dezelfde productielijn als de normale Focus in het Duitse Saarlouis, waarmee dezelfde hoogwaardige productiekwaliteit wordt gegarandeerd.

“De Focus RS moet bij mensen niet alleen het hart aanspreken, maar ook het hoofd,” aldus Focus RS Chief Programme Engineer, John Wheeler. “De RS is een high performance auto die fantastische prestaties levert op het circuit, maar daarnaast prima kan worden ingezet als vervoermiddel voor dagelijks gebruik.”

### **Een rijk erfgoed**

Het Ford RS-merk werd in 1968 opgericht in Duitsland en het duurde nog geen twee jaar of de eerste Europese Ford RS was geboren: in 1970 maakte de Ford Escort RS 1600 zijn opwachting.

Sinds deze eerste RS geven deze modellen een belangrijke invulling aan Fords sportieve imago. Gedurende een periode van 40 jaar is het RS-merk slechts toegepast op 22 van Ford's meest speciale productieauto's. Al deze modellen onderscheidden zich stuk voor stuk door hun prestaties en hun verhouding tussen prijs en kwaliteit.

Of de motor voorin of centraal lag, of de aandrijving via de voor-, achter-, of de vier wielen gebeurde, of het om een vier- of zescilinder ging, met of zonder turbo, telkens deden deze sportievelingen een beroep op pure toptechnologie en lieten ze talrijke motorsportsuccessen optekenen.

Verreweg de meeste RS-modellen zijn uitvoerig getest in de windtunnel om zo een optimale aërodynamica te garanderen, waaronder de legendarische Sierra en Escort RS Cosworth. Ook de nieuwste Focus RS is fijngeslepen door testwerk in de windtunnel. Ieder RS-model was grensverleggend op het gebied van techniek en nagenoeg ieder model nam succesvol deel aan de autosport. Het resultaat is dat elk model een unieke positie inneemt en afstamt van een succesvolle racefamilie.

“Eén van de mooiste dingen aan de nieuwe RS is zijn achtergrond en de stamboom erachter. De nieuwe Focus RS is net als zijn voorgangers bedoeld voor pure enthousiastelingen en beschikt over alle eigenschappen van een echte RS: de meest innovatieve techniek en de beste performance voor een zeer competitieve prijs,” besluit Jost Capito.

*\*Opmerking: De genoemde cijfers voor brandstofverbruik berusten op de European Fuel Economy Directive EU 80/1268/EEC. Ze zullen afwijken van cijfers voor het brandstofverbruik in andere regio's in de wereld.*

###

## FORD FOCUS RS - TECHNISCHE SPECIFICATIES

ENGINE DATA	
Engine Type	2.5L 20 V DOHC RS
Displacement (cc)	2522
Bore (mm)	83.0
Stroke (mm)	93.2
Fuel type, grade	Unleaded petrol, 98 or 95 (RON)
Max power ISO PS (kW) At engine speed (rpm)	305 PS (224KW) 6500

Max torque (ISO Nm) At engine speed (rpm)	440 Nm 2300 – 4500
Compression ratio	8.5:1
Cylinders	5, in-line
Cylinder head	Gravity die cast aluminium alloy with sintered valve guides and seats
Cylinder block	High pressure die-cast aluminium alloy with bed plate, metal-sprayed bores
Crankshaft	Forged Steel with 50 mm-diameter crankpins, fully balanced with ten counterweights, six 65mm-diameter main bearings and damped front pulley, overall weight 21,5 kg. Lead free bearing shells
Valves per cylinder	4
Valve gear	DOHC
Included angle between valves	58 degrees
Valve sizes (mm)	Intake: 31.0 Exhaust: 27.0
Turbocharger	Borg -Warner K16 integrated turbo system, one-piece precision-cast thin-wall iron housing
Camshaft drive	Tooth belt with dynamic tensioner, Ti-VCT (Twin independent Variable Cam Timing), timing variation 50° (intake), 30° (exhaust)
Pistons	Lightweight, short-skirt silicon-aluminium alloy piston with graphite-coated piston sleeves
Connecting rods	Forged steel with fracture-split big ends, 143 mm length
Max engine speed (rpm)	7050 transient (3 seconds) with continuous at 6500
Idle engine speed (rpm)	800
Engine speed at max speed (rpm)	6175
Engine management	Bosch ME 9.0 Motor-Management System for Injection and Ignition, EURO Stage 4
Fuel injection	Sequential electronic fuel injection (SEFI)
Ignition	Electronic distributorless
Emission controls	Under-floor closed-loop three-way catalytic converter with oxygen sensor
Emission level	European Stage IV, with electronic on-board diagnostics (EOBD)

FLUIDS	
Fuel Tank (litres)	62
Cooling liquid (litres), incl. heater	7.1
Oil quantity, incl. filter	5.8
Oil Change	Every 20,000 km / 12,500 miles
Service Interval	Annual or every 20,000 km / 12,500 miles

TRANSMISSION	
Transmission type	Manual 6-speed, synchromesh on all ratios including reverse
Gear ratios	
6 <sup>th</sup>	0.7
5 <sup>th</sup>	0.868
4 <sup>th</sup>	1.088
3 <sup>rd</sup>	1.433
2 <sup>nd</sup>	2.05
1 <sup>st</sup>	3.385
Reverse	3.231
Final Drive	4.00
Clutch type	Single dry clutch with self-adjusting lash mechanism and dual mass flywheel
Clutch diameter (mm)	240
Differential	Mechanical, Quaife helical limited slip differential, 6 planet gears, 32-degree helix angle

SUSPENSION	
Front Suspension	Independent MacPherson struts with offset coil spring over gas filled damper units and lower L-arms. Anti-roll bar (24mm). Ford RevoKnuckle with fixed mount to anti-roll bar (patented)
Rear Suspension	Independent Short-Long Arm (SLA) Control Blade multi-link system mounted on reinforced sub-frame, gas-filled dampers and anti-roll bar (24mm).

STEERING	
Type	Rack and pinion, ratio 13.2:1, lock-to-lock 2.32
Turning circle (m)	Kerb-to-kerb: 12.2

BRAKES	
Type	Dual-circuit, diagonally split, hydraulically operated discs front and rear. Vacuum servo-assist. Standard electronically controlled anti-lock braking system (ABS) with electronic brake force distribution (EBD). Specially-developed ESP system.
Front	336 x 30 mm ventilated discs
Rear	302 x 11 mm solid discs

BODY	
Structure	Computer-optimised, high-efficiency, unitary-welded steel
Safety elements - body	Computer optimized body structure using high strength steels and custom welded material. Rigid occupant protection cell Front and rear energy-absorbing crumple zones Impact-decoupling chassis system to protect footwell Side impact protection door beams High strength instrument panel carrier beam and steering column support
Passive safety and restraint system features	Full-size driver & passenger airbags (featuring latest single stage inflator technology) High power pyrotechnic belt pre-tensioners and belt load limiting for front-seat safety belts Three-point seat belts in all four positions Seat belt reminders for driver & front passenger Inflatable side curtains for front- and rear-seat occupants Horizontal stroking steering column for optimized energy absorption and leg protection Collapsible pedal structure ISOFIX child seat attachment anchors available on request for both outboard rear seats Front passenger airbag deactivation switch available on request Optimisation for wide range of human body profiles, from 5 <sup>th</sup> percentile female to 95 <sup>th</sup> percentile male.
Bumper system	Damage-resistant, full-depth moulded reinforced polypropylene
Security system elements	Perimeter alarm with interior scanning capability optional Advanced Ford PATS immobiliser Key fob-operated double locking Key-locking bonnet

WHEELS/TYRES	
Standard wheel type	Alloy
Standard wheel size (in)	19x8.5
Tyres	Continental 235/35 R 19

DIMENSIONS AND CAPACITIES	
Exterior	
Overall length (mm)	4402
Overall width, excl. mirrors (mm)	1842
Overall height (mm)	1497
Wheelbase (mm)	2640
Front tread (mm)	1586-1606
Rear tread (mm)	1587-1607

Interior	
Headroom front/rear (mm)	999/978
Shoulder room front/rear (mm)	1414/1399
Max legroom front/rear (mm)	1100/906
Luggage compartment-vda (litres)	385



CORROSION PROTECTION	24-stage paint and body protection process, including zinc pre-coatings for all exterior panels excluding the roof, optimised dip phosphate process, electrocoat corrosion protection, filler/surfacer and clear-over-base enamel topcoat, plus comprehensive cavity wax injection, PVC underbody coatings and stone protection. Thick PVC sealing beads for all flanges. Front plastic wheel arch liners, rear textile wheel arch liners, anti-scuff strips on inner doorsills and rear load sill. 12 years anti-perforation warranty.
----------------------	---

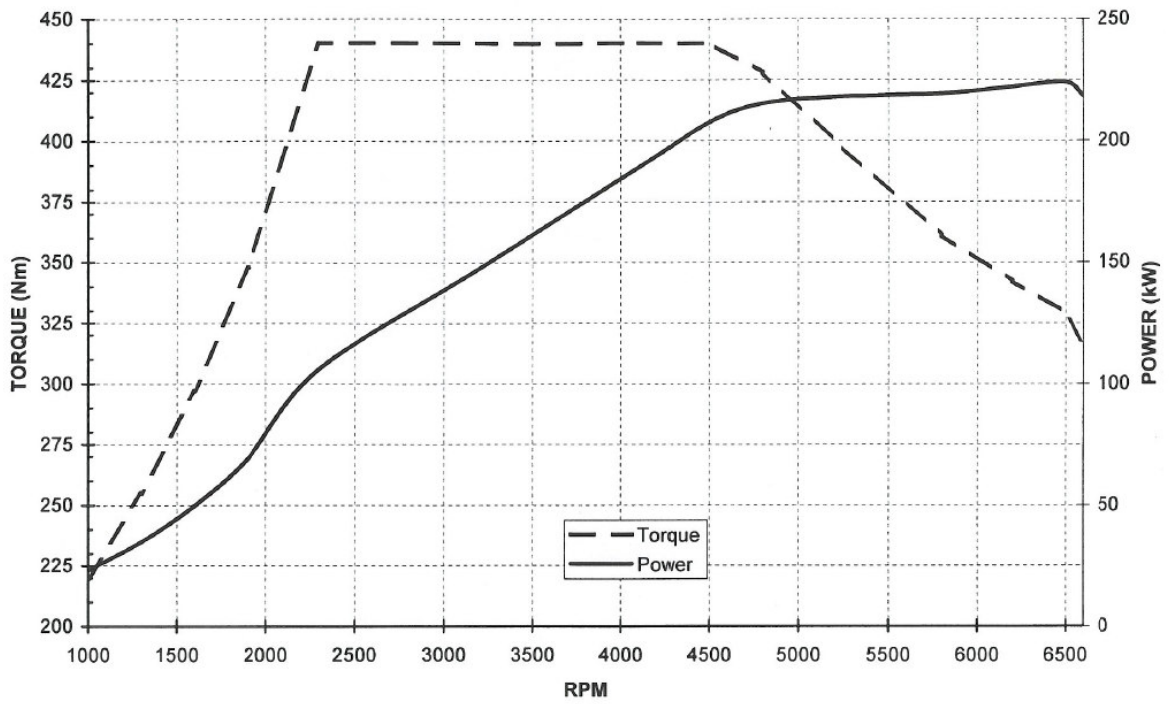
AERODYNAMICS	Fully optimized aero pack, including front splitter, side rocker mouldings, rear venturi and twin-element rear wing
Drag Co-efficient (cd)	0.38
Front surface (A), m <sup>2</sup>	2.35
Front / rear downforce	-0.022 / 0.000

WEIGHTS	
Basic kerb (kg)	1468
Gross vehicle mass (kg)	1860
Payload (kg)	392
Roof load (kg)	75

PERFORMANCE	
Max speed (kph)	263
Acceleration (sec) 0-100 km/h	5.9

FUEL CONSUMPTION *	
Urban (ECE l/100 km)	13.4
Extra Urban (ECE l/100 km)	7.0
Combined (ECE l/100 km)	9.4
CO <sub>2</sub> – combined mode (g/km)	225

**POWER/ TORQUE:**



Note: This data information reflects preliminary specifications and was correct at the time of printing. However, Ford's policy is one of continuous product development. The right is reserved to change these details at any time without further notice.

###

## **CONSISTENTIE IS CRUCIAAL VOOR RECORDAUTO FOCUS TIJDENS WRC 2009**

Het draait in 2009 allemaal om continuïteit wanneer Ford Europa met de succesvolle Focus RS World Rally Car een gooi naar de titel doet in de FIA World Rally Championship. Na wereldtitels in 2006 en 2007 volgde een recordseizoen 2008. De campagne van dit jaar is erop gericht om het geheel van bestuurders en auto's verder te ontwikkelen.

De Finnen Mikko Hirvonen en Jarmo Lehtinen, de runners-up in het bestuurdersklassement van 2008 en de winnaars van drie rally's, worden opnieuw gekoppeld aan hun landgenoten Jari-Matti Latvala en Miikka Anttila. Vorig jaar werd Hirvonen de eerste bestuurder in de geschiedenis van de sport die punten scoorde op alle WK-wedstrijden. Latvala werd de jongste bestuurder die een WRC ronde won toen hij op de jonge leeftijd van 22 jaar de buit in Zweden binnenhaalde.

De Focus RS World Rally Car heeft 36 overwinningen en twee constructeurstitels veroverd sinds zijn debuut in 1999. Het model 2008 met 300 pk effectief vermogen en vierwielaandrijving is de perfecte auto voor Hirvonen en Latvala om hun bekwaamheid te laten zien. Vorig jaar werd Ford met de snelheid, kracht en betrouwbaarheid van de Focus RS WRC het eerste team dat punten scoorde in 100 achtereenvolgende rally's.

Khalid Al Qassimi en Michael Orr rijden de derde auto voor het BP Ford Abu Dhabi World Rally Team en zullen in 9 van de 12 ronden de strijd aangaan.

Team Director Malcolm Wilson zal samen met de belangrijke partner M-Sport verantwoordelijk blijven voor de dagelijkse aansturing.

Mark Deans, Motorsport Director bij Ford Europa, rekt op een sterk seizoen. "De ervaring die beide bestuurders hebben opgedaan in 2008, zal dit jaar uitstekend van pas komen. Jari-Matti kwam als 22-jarige bij ons in het team, en succes in WRC is sterk afhankelijk van ervaring. Elke keer dat je meedoet aan een rally, verbeter je je pace-notes, je kennis van de terreinsituatie en besluitvorming", vertelt hij.

"Jari-Matti is sterk gegroeid aan het eind van 2008 en dat voorspelt veel goeds voor 2009. Mikko nam vorig jaar de rol van teamleider op zich en dat ging hem uitstekend af. We hebben een geducht stel rijders dit jaar, en een beproefde auto. Ik ben ervan overtuigd dat we goede kansen hebben voor de constructeurs- en de bestuurderstitel", meent Deans.

"Ford doet mee aan de WRC omdat het bedrijfsmatig te verantwoorden is. Voor ons zitten er veel voordelen aan en de deelname is zeer goed voor ons imago en uiteindelijk de verkoopresultaten. En dat is cruciaal in deze moeilijke tijden. De authenticiteit van het merk Ford wordt ondersteund, en de deelname biedt ook een dynamische productdemonstratie van ons belangrijkste model. Via WRC kunnen we de prestatiekenmerken van de Ford Focus in de schijnwerpers zetten", legt Deans uit.

Het wereldkampioenschap is begin februari geopend met de Rally in Ierland, waar Hirvonen zijn campagne startte met een sterke derde plaats, en eindigt in oktober met de Rally van Groot-Brittannië.

###