



<b>Index New Ford Focus</b>	
<b>Dynamische nieuwe generatie Ford Focus debuteert</b>	Blz 2
<b>Wereldwijde Focus – Fords nieuwe compacte middenklasser op nooit geziene schaal</b>	Blz 11
<b>FORD FOCUS BEV PROTOTYPE – E-MOBILITY ZONDER RUIMTEVERLIJES</b>	Blz 15
<b>Ontwikkeling van de nieuwe Focus: gespecialiseerd onderstelteam creëert verslavend rijplezier</b>	Blz 19
<b>Nieuwe generatie Focus biedt baanbrekende MyFord-technologie</b>	Blz 23
<b>Ford bereidt zich voor om Focus in fabrieken overal ter wereld te produceren naarmate wereldwijd productplan vorm krijgt</b>	Blz 28
<b>Nieuwe generatie Ford Focus toont unieke wereldwijde DNA productontwikkelingsfilosofie van Ford</b>	Blz 36
<b>Focus: geschiedenis van Fords wereldwijde compacte middenklasser</b>	Blz 40

## **DYNAMISCHE NIEUWE GENERATIE FORD FOCUS DEBUTEERT**

- **Nieuwe generatie Ford Focus in wereldpremière op Noord-Amerikaans internationaal autosalon (NAIAS) in Detroit in 2010**
- **Focus is eerste in een nieuwe generatie wereldwijde compacte middenklassers van Ford, die allemaal zijn gebaseerd op een gemeenschappelijk platform. Dat zal wereldwijd tot tien modellen ondersteunen en tegen 2012 goed zijn voor een jaarlijkse productie van twee miljoen exemplaren**
- **Stijlvol nieuw gamma biedt klanten toonaangevende nieuwe technologieën, uitrusting en vakmanschap**
- **Nieuwe Focus richt zich op een uitzonderlijk laag verbruik en schuift hoogstaande rijeigenschappen naar voren**
- **Nieuw gamma gaat eind 2010 tegelijk in productie in Europa en Noord-Amerika en zal begin 2011 op de markt verschijnen. De productie in Azië, Afrika en Zuid-Amerika volgen nadien**

**Detroit, 11 januari 2010** - De nieuwe generatie Ford Focus beleeft zijn wereldpremière en zal klanten meer betaalbare technologieën en voorzieningen bieden dan ooit tevoren in dit segment, met bovendien een gedetailleerd vakmanschap, een uitzonderlijk laag verbruik en een nieuwe norm inzake weggedrag.

Slank, stijlvol en sportief: zowel de vierdeursberline als de vijfdeurshatchback van de nieuwe Focus-generatie worden voorgesteld voor ze eind 2010 in Europa en Noord-Amerika in productie gaan. De marktlantering is voorzien voor begin 2011.

De nieuwe Focus zal in alle markten nagenoeg identiek zijn: 80 procent van de onderdelen zijn gemeenschappelijk in alle delen van de wereld.

“De nieuwe Ford Focus geeft duidelijk aan dat onze strategie ‘ONE Ford’ klanten overal ter wereld fantastische producten oplevert, die het beste van Ford Motor Company in zich verenigen,” aldus Alan Mulally, president en CEO van Ford.

“De efficiëntie van ons nieuw, wereldwijd middenklasseplatform geeft ons de mogelijkheid om Ford Focus-kanten een betaalbare wagen te geven die een hoogstaande kwaliteit combineert met een laag verbruik en een niveau van veiligheid en technologie dat de verwachtingen ruimschoots overtreft,” voegt hij toe.

### **Gelijktijdige lancering in Europa en Noord-Amerika**

De productie van de nieuwe generatie Ford Focus gaat eind 2010 tegelijk van start in Europa en Noord-Amerika en de individuele marktlanceringen volgen begin 2011. Daarna wordt hij ook in Azië, Afrika en Zuid-Amerika gelanceerd. In het beginstadium wordt de productie geconcentreerd in de assemblagefabrieken van Saarlouis (Duitsland), Michigan (Verenigde Staten) en Chongqing (China).

De nieuwe Focus wordt een van maar liefst tien unieke modellen die op Fords nieuw C-platform zullen staan. Dat platform zal naar schatting wereldwijd goed zijn voor een totale verkoop van twee miljoen auto's tegen 2012. De eerste van die modellen zijn de nieuwe Ford C-MAX en Ford Grand C-MAX, die op het autosalon van Frankfurt 2009 werden onthuld en die in de tweede helft van 2010 in de Europese showrooms verschijnen.

“Overal ter wereld willen de klanten steeds kleinere auto's met een uitstekend verbruik maar zonder daarbij de stijl, technologie, connectiviteit en rijkwaliteit op te offeren die ze van grotere wagens eisen,” aldus Derrick Kuzak, Group vice president Global product development van Ford.

“Onze volgende generatie middenklassers, aangevoerd door de boeiende nieuwe Focus, zal duidelijk aantonen dat Ford klaar is om die uitdaging aan te gaan,” aldus Kuzak.

## **Ontwikkeld zonder compromissen**

De nieuwe Ford Focus werd ontwikkeld door een wereldwijd team onder leiding van Fords Europese competentiecentrum voor kleine en middelgrote auto's in Merkenich bij Keulen (Duitsland). De motoren werden ontwikkeld door een vergelijkbaar team in het technische centrum van Ford in Dunton (Engeland). De wagen werd ontwikkeld zonder compromissen om aan alle klanteneisen en wettelijke voorschriften van de grote wereldwijde markten te voldoen.

Aangezien het om een wereldauto gaat, kon het productteam in Europa een beroep doen op de ervaring die werd opgedaan met recentere lanceringen zoals de alom geprezen nieuwe Ford Fiesta. Ze konden ook bogen op de expertise van de voertuig- en aandrijfspecialisten van het ontwikkelingscentrum van Ford in Dearborn (Michigan).

Fords wereldwijde ontwikkelings- en sourcingstrategie resulteerde in een niveau van prestaties en uitrusting dat zijn gelijke niet kent in dit segment en dat zelfs bestuurders van grotere, luxueuzere wagens verrast.

## **Een nieuwe dimensie van kinetic design**

De compromisloze benadering voor de nieuwe Ford Focus blijkt onmiddellijk uit het opvallende koetswerkdesign van de vierdeursberline en vijfdeurshatchback die centraal staan op de stand van het NAIAS-salon in 2010.

“In de gloednieuwe Focus komen alle autotrends samen,” aldus J. Mays, Group vice president Design en Chief creative officer bij Ford. “We hebben hem ontworpen op basis van een doorgedreven inzicht in de wensen van wereldwijde klanten en toch is hij afgestemd op elke afzonderlijke regio. De Focus combineert het beste van Europa, Noord-Amerika en Azië om een emotioneel rijplezier af te leveren dat nooit eerder ervaren werd in een auto uit dit segment.”

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

Het kinetic design gebruikt krachtige vormen om het gevoel van energie in beweging te vatten, zodat de wagens er altijd uitzien alsof ze bewegen, zelfs wanneer ze stilstaan.

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

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

Een centraal element in het interieur is de kwaliteit van het vakmanschap. De opvallende en eigentijdse grafische elementen, de gebeitelde vorm van het zacht aanvoelende instrumentenbord en de diverse superieure afwerkingsmaterialen geven inzittenden het gevoel dat ze in een luxewagen rijden.

### **Weergaloze rijkwaliteit**

Toen hij in 1998 werd geïntroduceerd, onderscheidde de originele Ford Focus zich in het C-segment door zijn ongekennde wendbaarheid en responsiviteit. De gloednieuwe Focus wil de lat opnieuw hoger leggen en streeft naar een ongeëvenaarde rijkwaliteit in zijn klasse die een uitstekende stuurprecisie en feedback combineert met een aanzienlijk verbeterd raffinement en betere controle.

Om daarin te slagen hebben de ingenieurs de innovatieve ophangingsconcepten van eerdere modellen bijgespijkerd, werden geoptimaliseerde nieuwe ontwerpen ontwikkeld voor de

meervoudige 'control blade' achterwielophanging en de semigeïsoleerde subframes voor en achter.

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

De Europese chassispecialisten van Ford hebben ook de bochtstabiliteit en wendbaarheid verbeterd met de introductie van een geavanceerd dynamisch bochtcontrolesysteem dat zogenaamde 'torque vectoring'-technieken gebruikt om het vermogen te verdelen tussen de aangedreven wielen om zo onderstuur tegen te gaan en de tractie en het insturen van een bocht te verbeteren.

Met de nieuwe Focus zullen klanten overal ter wereld van dezelfde dynamische kwaliteiten kunnen genieten. De identieke chassis- en ophangingsarchitectuur wordt voor alle markten gebruikt, op enkele kleine regionale afstellingsverschillen zoals plaatselijke bandenspecificaties, na.

### **Efficiënte aandrijflijnen koppelen prestaties aan zuinigheid**

De charmante aantrekkingskracht van de nieuwe Ford Focus wordt nog versterkt door een motorgamma dat pittige prestaties combineert met erg lage verbruiks- en CO<sub>2</sub>-cijfers.

Het wereldwijde motorgamma voor de nieuwe Focus omvat een reeks hypergeavanceerde Ford EcoBoost™ viercilinder turbomotoren met directe injectie (DI), waaronder de 1.6 in Europa. Daarnaast zijn er diverse geavanceerde en verbeterde Duratorq TDCi common-rail diesels verkrijgbaar, die allemaal tien tot twintig procent minder verbruiken dan hun voorgangers.

Voor de NAIAS-preview toont Ford een volledig nieuwe 2-liter benzinemotor voor de Noord-Amerikaanse markt. Die beschikt over een directe injectie en dubbele onafhankelijke variabele nokkenastiming (Ti-VCT) voor betere prestaties en een lager verbruik. De nieuwe

2.0 DI Ti-VCT-motor is tot 20 pk krachtiger dan de huidige 2.0 Duratec I-4 en draagt bij tot een voorspelde verbruikswinst van meer dan tien procent.

Om de prestatie- en zuinigheidsvoordelen van de nieuwe Focus te maximaliseren, wordt de 2.0 DI Ti-VCT aan de nieuwste Ford PowerShift-zestrapsautomaat met droge koppeling gekoppeld. Die transmissie gebruikt een geavanceerde dubbele koppeling die op zich het verbruik met maar liefst 9 procent kan reduceren in vergelijking met een klassieke viertrapsautomaat.

De PowerShift-transmissie met droge koppeling is gebaseerd op zuinigere handgeschakelde versnellingsbakken en heeft in tegenstelling tot klassieke automaten geen complexe en zware koppelvormers, tandwielstelsels en oliepompen nodig. Een elektronisch gestuurde dubbele koppeling schakelt snel en soepel en biedt de naadloze koppelstroom, het raffinement en het bedieningsgemak dat klanten van een hoogstaande automaat verwachten.

Ford heeft ook bevestigd dat er plannen zijn om in 2011 een volledig elektrische wagen met batterijen op de Noord-Amerikaanse markt te brengen, die van de band zal rollen in de assemblagefabriek van Michigan. Dit wordt de allereerste elektrische personenwagen met batterijen van het merk.

### **Intuïtieve technologie komt gebruiksgemak en veiligheid ten goede**

De nieuwe Focus-generatie biedt klanten in het C-segment uit de hele wereld een brede waaier geavanceerde technologieën, die meestal zijn voorbehouden aan grotere, prestigieuzere modellen. Dankzij de wereldwijde schaal van het gamma compacte middenklassers kan Ford in deze klasse meer technologieën en uitrustingen economisch rendabeler dan ooit maken.

De technologische uitrusting van de nieuwe Focus belooft niet alleen een duidelijk leiderschap in het C-segment maar omvat ook kenmerken die klanten uit grotere en duurdere segmenten zullen verbazen.

De nieuwe technologieën werden ontworpen met het oog op een eenvoudige en uiterst intuïtieve werking en komen zowel het gebruiksgemak als de veiligheid voor de inzittenden ten goede.

De grootste innovatie in het interieur is MyFord, het connectiviteitssysteem van de volgende generatie dat de bestuurder een hypergeavanceerde combinatie van bedieningselementen en schermen biedt om de voornaamste systemen te bedienen. Op de topmodellen omvat het MyFord-systeem een 8"-aanraakscherm waarmee de bestuurder tal van functies kan bedienen via een helder en intuïtief kleurenscherm.

MyFord wordt aangevuld met een nieuwe generatie van Fords krachtige SYNC®-connectiviteitspakket inclusief gesofistikeerde stembediening, Bluetooth, satellietnavigatie en diverse aansluitingen voor externe toestellen en mediaplayers.

Andere technologieën die de veiligheid en het gebruiksgemak verhogen zijn het sleutellose instapsysteem en de 'Ford Power'-starttoets, een parkeercamera en een semiautomatisch parallel parkeersysteem dat de wagen automatisch in een parkeerplaats rijdt.

### **Kracht en veiligheid**

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

Het koetswerk van de nieuwe Focus-generatie maakt overvloedig gebruik van hoogwaardige staalsoorten. Het hoogwaardige staal bestaat uit ultrasterk staal en Boron en is goed voor 55 procent van het koetswerk en meer dan 26 procent van de structuur van de wagen, een stuk meer dan elk ander Ford-product. Deze geavanceerde materialen helpen de structuur om aan de strengste crasheisen ter wereld te voldoen en minimaliseren tegelijk het gewicht van het voertuig.



De structurele integriteit van het koetswerk wordt weerspiegeld in de torsiestijfheid, die 25 procent groter is dan bij de huidige Noord-Amerikaanse Focus.

### **Kwaliteit en vakmanschap in elk detail**

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

De nieuwe Focus dringt het interieurlawaai sterk terug en belooft een stille omgeving. Dat raffinement vult het frisse nieuwe interieurdesign en hoger vakmanschapsniveau aan om een luxegevoel te creëren dat dicht aanleunt bij grotere wagens.

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

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

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

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

###

## **WERELDWIJDE FOCUS – FORDS NIEUWE COMPACTE MIDDENKLASSERS OP NOOIT GEZIENE SCHAAL**

- **De nieuwe generatie Ford Focus die op het Noord-Amerikaanse internationale autosalon 2010 wordt voorgesteld, is het vlaggenschip van het gloednieuwe, wereldwijde C-platform van de firma, waarvan tegen 2012 jaarlijks meer dan twee miljoen exemplaren zullen worden verkocht.**
- **Dat uiterst veelzijdige, wereldwijde platform vervangt drie platformen die momenteel in productie zijn en zal de basis vormen voor maar liefst tien modellen, waaronder de Ford C-MAX van de volgende generatie, die in 2009 op het autosalon van Frankfurt werd onthuld en die in 2011 op de Noord-Amerikaanse markt komt.**
- **De compacte middenklasse is een cruciaal segment en Ford lanceert daarom een echt wereldwijd productgamma. Een op vier auto's die wereldwijd worden verkocht, hoort in deze klasse thuis. Ford voorspelt dat compacte wagens (combinatie van het B- en C-segment) in de nabije toekomst meer dan 50 procent van het wereldwijde productievolume zullen uitmaken.**
- **Door die wereldwijde schaal optimaal te benutten kan Ford klanten in het C-segment een aantrekkelijk niveau van technologie en een uitgebreide uitrusting bieden.**

**DETROIT, 11 januari 2010** - De nieuwe generatie Ford Focus, die vandaag werd onthuld tijdens het Noord-Amerikaanse, internationale autosalon, komt de belofte van de constructeur na om meer producten te produceren die de mensen echt willen en tegelijk de wereldwijde product- en productietroeven naar een hoger niveau te tillen.

Tot tien nieuwe modellen zullen worden gebouwd op het nieuwe wereldwijde C-platform, dat drie regionaal geproduceerde platformen vervangt. Tegen 2012 zal het nieuwe platform goed zijn voor een productie van meer dan twee miljoen exemplaren. Zo biedt het Ford een nooit geziene schaalvergroting en de kans om

klanten overal ter wereld een gamma nieuwe technologieën en voorzieningen aan te bieden die normaal zijn voorbehouden aan luxewagens.

“Fords nieuwe middenklassefamilie wordt de sterkste demonstratie totnogtoe van hoe we de wereldwijde middelen van de onderneming aanwenden om tastbare klantenvoordelen af te leveren,” verklaarde Derrick Kuzak, Group vice president Global product development bij Ford. “De Focus van de nieuwe generatie is ons vlaggenschip voor de middenklasse en biedt technologie die men in dit segment niet verwacht. Ook het vakmanschap, de materialen en de stilte in het interieur verwacht je niet in het C-segment. Dat alles wordt mogelijk door de schaal waarop we werken.”

Wereldwijd verwacht Ford zijn verkoop van compacte middenklassers te verdubbelen van ongeveer een miljoen exemplaren in 2008 tot meer dan twee miljoen exemplaren in 2012. Bovendien zal de nieuwe Focus in naar schatting 122 landen wereldwijd worden aangeboden.

Ford breidt zijn productiebasis snel uit en past ze aan die enorme schaalvergroting aan. De constructeur heeft al bevestigd dat de producten ontwikkeld op basis van het nieuwe C-platform zullen worden geproduceerd in de Verenigde Staten, Duitsland, Spanje, Rusland en China. Later zullen nog andere productiesites volgen.

De nieuwe Ford Focus stelt alles in het werk om die schaal te realiseren: zo gaat de productie eind 2010 tegelijk van start in Europa en Noord-Amerika. De eerste wagens zullen begin 2011 in de showroom staan. In 2012 wordt hij ook gelanceerd in Afrika en de regio Azië-Stille Oceaan. In China wordt momenteel een nieuwe assemblagefabriek gebouwd die de basis zal leggen voor producten van de nieuwe generatie met een echt wereldwijd bereik.

**Wereldauto voor een wereldwijde vraag**

De nieuwe Focus wordt gepositioneerd om een groot (en groeiend) internationaal publiek aan te spreken. Een op vier auto's die wereldwijd wordt verkocht, is een auto uit het C-segment. Deze modellen vormen het hart van de Europese automarkt, zijn een pijler van de automarkt in de regio Azië-Stille Oceaan en winnen aan belang op het Amerikaanse continent.

Fords plannen voor de compacte middenklasse weerspiegelen die marktkrachten:

- De verkoop van kleine Amerikaanse wagens (B- en C-segment) steeg van ongeveer 14 procent van de markt in 2004 tot meer dan 21 procent nu. Volgens de marktvoorspellers van Ford kan het C-segment alleen al in de komende vijf jaar uitgroeien tot een kwart van de Amerikaanse automarkt.
- In Europa staan de compacte middenklassers nog sterker, met een aandeel van 30 procent in een uiterst gediversifieerd segment.
- In Afrika en de regio Azië-Stille Oceaan is het segment goed voor ongeveer 25 procent van de personenwagenverkoop.

Aantrekkelijke producten ontwikkelen die voldoen aan de wensen van klanten overal ter wereld. Dat is de sleutel van de 'ONE Ford'-strategie die Alan Mulally, Ford Motor Company President en CEO, heeft uitgestippeld. Die strategie heeft als doel om de investeringen van Ford in productontwikkeling te optimaliseren.

Het nieuwe gamma compacte middenklassers van Ford brengt de ONE Ford-strategie in een stroomversnelling met echt wereldwijde producten en een hoog percentage gemeenschappelijke onderdelen – ongeveer 80 procent – in alle regio's.

Klantenstudies van Amerika tot China hebben bevestigd dat Ford er goed aan doet om zijn regionale productontwikkeling (typisch voor wereldwijde massaconstructeurs zoals Toyota en Volkswagen) om te vormen tot een echt wereldwijde ontwikkeling. Zo bleek uit onderzoek voor de Ford Focus van de volgende generatie, uit feedback van klanten van de drie grootste regio's ter wereld

dat ze allemaal hetzelfde kinetic design verkozen, zodat er geen nood meer was aan regionale productverschillen. Dat versterkte de beslissing om een echt internationale auto van wereldklasse te bouwen.

Zelfs de gebruikelijke verschillen tussen de landen in de voorkeuren voor koetswerkversies blijken vandaag de dag veel minder uitgesproken. Ford verwacht dat het marktaandeel van de vijfdeurs hatchback bij deze Focus zal toenemen van 25 tot 40 procent in Noord-Amerika. In het verleden waren vierdeursberlines het best vertegenwoordigd op de Amerikaanse markt, maar hatchbacks worden steeds populairder naarmate klanten hun efficiënte ruimtebenutting en flexibiliteit naar waarde beginnen te schatten. Dat wordt uiteraard nog eenvoudiger als het samengaat met het vakmanschap, de materialen en de stilte in een auto zoals de Focus van de nieuwe generatie.

Ook in China, nog een klassieke sedanmarkt, winnen vijfdeursmodellen aan populariteit.

### **De vormen van platformefficiëntie**

De nieuwe Focus-modellen maken deel uit van een reeks compacte middenklassers van Ford. De strategie van de onderneming om dit segment wereldwijd op een winstgevende manier te laten groeien, steunt op de creatie van een erg veelzijdig platform als basis voor een breed productgamma.

De strategie van Ford voor de compacte middenklassers weerspiegelt de sterke vraag naar zogenaamde 'multi-activity vehicles' (MAV's) en andere koetswerkversies naast de klassieke vier- en vijfdeursberlines. Dat vertaalt zich niet alleen in een

grotere keuze dan ooit tevoren maar helpt Ford ook om zijn productontwikkeling wereldwijd te optimaliseren.

Het nieuwe gamma compacte middenklassers van Ford speelt in op de vraag van klanten naar meer koetswerkversies binnen segmenten. De diversificatie in de C-familie van Ford is dan ook cruciaal om aan de groeiende wereldwijde vraag te beantwoorden zonder te vervallen in een 'one-shape-fits-all'-benadering.

De nieuwe Ford C-MAX, die op het autosalon van Frankfurt 2009 werd onthuld als de eerste vooruitblik op de nieuwe C-familie, bewijst het veelzijdige karakter van het platform.

De C-MAX, die van de band zal rollen in Valencia (Spanje), wordt tegen eind 2010 verkrijgbaar in alle Europese landen. De C-MAX met vijf plaatsen breekt met de klassieke MAV-filosofie in Europa door een sportiever gevoel met een stijlvolle personenwagenlook te combineren terwijl Ford met de Grand C-MAX zijn eerste compacte zevenzitter lanceert, inclusief twee schuifdeuren en innovatieve zetels voor een uitzonderlijke ruimte en flexibiliteit. Een versie van de Grand C-MAX met zeven plaatsen komt zoals beloofd eind 2011 ook in Noord-Amerika op de markt op een terrein dat nog onontgonnen is.

De meeste nieuwe technologieën en voorzieningen die de C-MAX introduceert, zullen samen met nieuwe innovaties worden verspreid naar andere leden van de nieuwe C-familie.

De Ford C-MAX toont als geen ander welke voordelen een gemeenschappelijk platform kan bieden en is een opvallend en stijlvol alternatief met dezelfde afmetingen als een klassieke compacte middenklasser.

In Europa maken grotere MAV's meer dan dertig procent van het volume uit in de compacte middenklasse, die ooit alleen door vijfdeursmodellen werd gedomineerd. Diezelfde trend ziet men nu ook in Noord-Amerika, met de groei van cross-overs naast traditionele modellen en SUV's.

“We zijn ervan overtuigd dat het C-segment in Noord-Amerika op dezelfde manier zal evolueren als dat in Europa,” legt Kuzak uit. “Klanten zijn overgestapt van vierdeursberlines naar vijfdeurs hatchbacks en MAV's, die een veelzijdiger interieur bieden binnen compacte afmetingen. Noord-Amerika bevestigt dit reeds voor modellen in het segment van de Taurus en Flex en voor modellen ter grootte van de Fusion en Edge. Waarom zouden dit in de ogen van de klanten anders zijn voor de Focus en C-MAX?”

### **De juiste afmetingen zonder compromissen**

De vraag naar voertuigen uit het C-segment wordt gedeeltelijk veroorzaakt door een trend die 'rightsizing' wordt genoemd en waarbij almaar vaker wordt verwacht dat klanten kiezen voor auto's in dit segment omdat ze zich meer bewust worden van de brandstofprijzen, hun ecologische voetafdruk en hun eigen autobehoeften.

Wie kleine auto's nog steeds als 'basic' bekijkt, zal verwonderd opkijken. De Ford Focus en verwanten zullen een reeks voorzieningen en technologieën bieden die hun gelijke niet kennen in dit segment.

De nieuwe compacte middenklassers van Ford werden ontwikkeld rond de behoeften en verwachtingen van klanten. In bepaalde landen zoals de Verenigde Staten, ruilen klanten hun grotere auto's steeds vaker in voor compacte middenklassers omwille van de stijgende brandstofprijzen of omdat de gezinnen in bepaalde demografische groepen kleiner worden.



“Mensen kiezen voor kleinere wagens, maar hun verwachtingen blijven even groot,” aldus Kuzak. “Klanten kiezen steeds vaker een kleiner model omwille van hun levensstijl en het verbruik. De ervaring leert ons echter dat deze klanten niet willen inleveren op het vlak van de uitrusting die ze in hun grotere wagen gewend waren. Ze willen een kleine wagen die volledig is afgewerkt met de juiste materialen en een hoog niveau van vakmanschap en kwaliteit.”

Ford verwacht dat Focus-klanten die trend zullen volgen en meer zullen eisen in termen van uitrusting en comfort. In Europa, Azië-Stille Oceaan en Afrika overtreffen de bestellingen van hogere uitrustingsniveaus van de nieuwe Ford Fiesta alle verwachtingen. Dat bewijst dat zelfs kopers van kleine wagens entertainment, connectiviteit en uitrusting willen die vroeger waren voorbehouden aan luxewagens.

### **Europese uitmuntendheid – wereldwijde uitvoering**

De nieuwe C-familie van Ford komt niet alleen het ontwikkelingsbudget van Ford ten goede. Het bevordert ook de wereldwijde expertise inzake productontwikkeling en vertaalt zich zo in een nog meer doorgedreven gebruik van gemeenschappelijke onderdelen.

Het nieuwe gamma is de vrucht van een nooit gezien wereldwijd ontwikkelingsprogramma dat volop inzet op de beste ontwikkelaars van kleine auto's van Ford. Ford of Europe, dat de grootste ervaring heeft met het ontwerpen en ontwikkelen van kleine wagens, leidde het wereldwijde ontwikkelingsprogramma als Fords competentiecentrum inzake kleine wagens.

“Vanaf de eerste dag werd de nieuwe generatie compacte middenklassers van Ford ontworpen als een wereldwijd product,” aldus Gunnar Herrmann, C-segment vehicle line director bij Ford of Europe. “Ze werd gecreëerd door een enkel team dat wereldwijd werkt, met de verantwoordelijkheid om de volgende generatie Ford

Focus en een reeks andere modellen voor dit segment te ontwikkelen. Die benadering van een hoofdontwikkelingsteam zal in de toekomst voor alle wereldwijde producten worden toegepast.”

Deze filosofie maakt een meer doorgedreven gebruik van gemeenschappelijke onderdelen mogelijk, dat Ford zal helpen om klanten in het C-segment een brede waaier geavanceerde technologieën te bieden die hun gebruiksgemak, comfort, veiligheid en globale rijervaring ten goede komen.

“Met de ONE Ford-filosofie zijn we erin geslaagd om de talenten van ons wereldwijd productontwikkelingsteam te benutten om wagens voor alle markten te ontwerpen en te ontwikkelen,” voegt Kuzak toe. “Met de efficiëntie en snelle ontwikkelingstijd van ons Global Product Development System brengt het wereldwijde team van Ford de klanten een wereldwijde familie van auto’s met een opwindend design en een onverwacht niveau van uitrusting en technologie.”

De nieuwe manier van werken binnen Ford, die steunt op de ONE Ford-strategie van de constructeur, heeft regionale barrières gesloopt die vroeger resulteerden in verschillende ontwikkelingsnormen die vaak tot een onnodige herontwikkeling van modellen en onderdelen leidden.

“Ons team vestigde wereldwijde DNA-normen op basis van de behoeften van alle grote wereldmarkten en zorgde ervoor dat ze toegepast, getest en gemeten werden volgens dezelfde methodologie,” legt Herrmann uit. “We spreken allemaal dezelfde taal dus de synergieën zijn immens.”

###

## **ONTWIKKELING VAN DE NIEUWE FOCUS: GESPECIALISEERD ONDERSTELTEAM CREËERT VERSLAVEND RIJPLEZIER**

- **Unieke benadering van rijplezier gedurende vijftien jaar levert Ford-klienten heel bijzondere voordelen op.**
- **De nieuwe generatie Focus werd ontwikkeld door een ervaren en alom geprezen team van Europese onderstelspecialisten die als opdracht kregen om een ‘verslavend’ weggedrag af te leveren.**
- **Het ontwikkelingsproces combineert geavanceerde ontwerptools met een nauwgezette afstelling en aandacht voor details om de nieuwe generatie Focus zijn typische rijkwaliteiten te geven.**

**DETROIT, 11 januari 2010** – Een hoogstaand rijplezier vormt het hart van de nieuwe generatie Ford Focus, die debuteert op het Noord-Amerikaanse internationale autosalon 2010. Een auto ontwikkelen die tegelijk verantwoord is en veel rijplezier biedt om zo de reputatie van de Focus op het vlak van weggedrag te bestendigen. Dat was de cruciale doelstelling van Fords wereldwijde merk-DNA.

Tijdens de ontwikkeling van de nieuwe Focus riep Ford de expertise in van een team dat een unieke benadering gebruikt om het optimale evenwicht tussen stuurgedrag, weggedrag en comfort te creëren. Al vijftien jaar lang is dat team verantwoordelijk voor een reeks producten die wereldwijd worden erkend voor hun ongeëvenaard weggedrag in hun respectievelijke segmenten.

Onder leiding van Norbert Kessing, manager vehicle dynamics in het technische centrum van Ford in Merkenich bij Keulen (Duitsland), en een toegewijd team van het testcircuit in Lommel (België), gebruiken deze ervaren ingenieurs een combinatie van geavanceerde ontwerpinstrumenten en nauwgezette afstellingen om te zorgen dat het stuur en de ophanging een nauwkeurig, levendig en gecontroleerd rijgedrag afleveren dat bijdraagt tot het superieure rijplezier.

We hebben duidelijke doelstellingen bepaald om producten af te leveren die heel wat rijplezier bieden en tegelijk bijdragen tot de ontspannen sfeer, het raffinement en het comfort,” legt Kessing uit.

“Dat is heel gemakkelijk gezegd maar niet zo evident om consequent te realiseren. We moesten die zware doelstellingen dan ook in de eerste plaats vertalen naar specifieke prestatiedoelstellingen, zodat onze ingenieurs een precies beeld hadden van wat het eindresultaat moest zijn,” voegt hij toe.

### **DNA van het rijgedrag**

Het onderstelteam in Europa was een van de eerste groepen binnen Ford die een merk-DNA creëerden dat precies omschreef welk karakter het weggedrag van elke nieuwe Ford moest hebben.

Dat DNA werd vervolgens uitgedrukt in een reeks technische specificaties zodat elke eigenschap gemeten en getest kon worden. Zo wordt de nauwkeurigheid en responsiviteit van de stuurinrichting bepaald door meer dan twintig verschillende parameters die de krachten en responsen meten die de bestuurder voelt in een reeks van omstandigheden, van snelle bochten tot parkeermanoeuvres.

Dankzij die objectieve metingen kunnen de Ford-ingenieurs de efficiëntie van hun computerondersteunde ontwikkeling (CAE) en testwerk verhogen zodat de initiële ontwikkelingsfasen consequent voertuigen met het gewenste dynamische karakter afleveren.

Ingenieurs gebruiken hypergeavanceerde computerondersteunde designtools die hen in staat stellen om het weggedrag te modelleren en optimaliseren nog voor er fysieke prototypes beschikbaar zijn. Voorts zijn er geavanceerde testsystemen voor de stuurinrichting en de ophanging waarmee de onderdelen in detail kunnen worden geanalyseerd zonder dat er waardevolle testtijd op het circuit moet doorgebracht worden. Technologieën zoals deze

zijn ideaal voor herhaalde tests en processen omdat ze telkens opnieuw dezelfde input en kracht leveren op het systeem, in tegenstelling tot een menselijke bestuurder op een testcircuit in potentieel veranderende omstandigheden.

### **Afstelling door ervaren ingenieurs**

Hoewel het gebruik van objectieve doelstellingen heel wat voordelen biedt tijdens de ontwikkelingsfase, speelt ook de nauwgezette afstelling door ervaren onderstelingenieurs nog steeds een doorslaggevende rol.

“Er zijn nog altijd heel wat aspecten van het weggedrag die we niet kunnen meten,” legt Kessing uit. “De afstelling door specialisten en de obsessieve aandacht voor details maken het verschil tussen een wagen die goed rijdt en een wagen die fantastisch rijdt.”

De Ford-benadering maakt zoveel mogelijk tijd vrij voor een gedetailleerde afstelling van het stuur en de ophanging om ervoor te zorgen dat elk onderdeel geoptimaliseerd is voor zijn taak in de wagen. De specialisten inzake afstelling werken ook nauw samen met CAE- en testingenieurs zodat hun kennis en ervaring doorheen het hele proces wordt gedeeld.

De impact van afstellingswerk is bij uitstek waardevol voor aspecten van het weggedrag zoals het rijcomfort en het stuurgedrag, waar bepaalde eigenschappen moeilijk te beoordelen zijn met objectieve criteria. Daar werpt de expertise van de onderstelexperts zijn vruchten af, met een nauwkeurige afstelling op het testcircuit, die zich vertaalt in subtiele maar tastbare verbeteringen voor de klant.

### **Voortdurende opbouw van kennis**

Het Europese team inzake voertuigdynamica, dat in 1994 werd opgericht, droeg in aanzienlijke mate bij tot het vestigen van het rijgedrag als een belangrijke prioriteit voor de producten van het merk.

Sinds het team is opgericht, werden de lessen die bij elke nieuwe wagen werden getrokken, nauwkeurig bijgehouden en toegepast op het volgende model, zodat de kennis voortdurend

wordt uitgebreid binnen het team. Deze expertise werd ontwikkeld aan de hand van bijna twintig nieuwe modellen, waaronder de nieuwe Ford Fiesta.

Op dezelfde manier bouwt het team ook voort op de kennis van afstellingsdeskundigen, die hun ervaring delen met de ingenieurs.

“Ons team blijft op een enthousiaste manier auto’s ontwikkelen waarmee onze klanten graag rijden,” aldus Kessing. “We zijn ervan overtuigd dat de nieuwe Focus de lat in zijn klasse opnieuw een stuk hoger zal leggen door een levendig weggedrag te combineren met een verrassend comfortniveau en raffinement.”

###

## **NIEUWE GENERATIE FORD FOCUS BIEDT BAANBREKENDE MYFORD-TECHNOLOGIE**

- **Ford Focus krijgt toonaangevend nieuw MyFord-systeem met spraakbediening en intuïtieve werking om bestuurders een betere interface te bieden voor gepersonaliseerde rijgegevens, entertainmentvoorzieningen en Bluetooth-gsm's en -pda's**
- **MyFord gebruikt klassieke vijfrichtingstoetsen zoals die op een gsm en heldere lcd-schermen om uitgebreide informatie te leveren en de functies voor bestuurders te helpen beheren**
- **MyFord is de volgende belangrijke Ford-technologie die bestuurders helpt om hun taak uit te voeren met een minimum aan afleiding**
- **In combinatie met SYNC<sup>®</sup> zal het personaliseerbare MyFord-systeem in het hele wereldwijde Ford-gamma verkrijgbaar worden**

**DETROIT, 11 januari 2010** - De nieuwe generatie Ford Focus vestigt niet alleen nieuwe normen voor stijl, rijgedrag en raffinement in de middenklasse maar debuteert ook met de nieuwe technologie van het bedrijf die de manier verandert waarop inzittenden omgaan met de informatie over hun wagen, de entertainmentvoorzieningen en zelfs Bluetooth-compatibele toestellen.

“Het gaat hier niet om een nieuw dashboard, een nieuw instrumentenbord of zelfs een nieuw interieur,” verklaarde Derrick Kuzak, Group vice president, Global Product Development. “MyFord verandert heel de manier waarop de informatie wordt weergegeven aan bestuurders en hoe bestuurders de manier waarop ze omgaan met de beschikbare informatie en met entertainment kunnen personaliseren. MyFord is een baanbrekende intuïtieve interface die Focus-eigenaars indrukwekkende mogelijkheden biedt.”

MyFord raakt niet aan de klassieke interieur lay-out van een auto (instrumentenbord voor de bestuurder, middenconsole die het dashboard verdeelt) en voegt er lcd-schermen aan toe om het merendeel van de visuele informatie weer te geven.

De bestuurder beslist welke (en hoeveel) informatie wordt weergegeven met een combinatie van gesproken commando's en de vijfrichtingstoetsen op het stuur. Het is een gebruiksvriendelijk systeem qua lay-out en design en bovendien is het uitermate schaalbaar gezien de overvloed aan functies die beschikbaar zijn dankzij de lcd-schermen en de kracht van SYNC<sup>®</sup>, het besturingssysteem achter MyFord.

“Met MyFord hoeven bestuurders niet opnieuw te leren hoe ze de verwarming aanzetten of het radiovolume regelen,” aldus John Schneider, Chief engineer, Ford Connected Services Solutions Organisation. “Die basisbedieningen zitten precies waar je ze verwacht. Wie graag verder gaat en zijn rijervaring volledig personaliseert, kan met enkele klikjes op het stuur heel wat meer informatie en controle verkrijgen.

### **Interactie met MyFord**

MyFord deelt de informatie op een vertrouwde manier in: links en rechts. Aan beide zijden van de stuurvelg bevindt zich een vijfrichtingstoets, zoals die ook op de meeste gsm's en mp3-spelers te vinden is, om de informatie te beheren.

“Het stuur groepeerde alle nodige functies op een erg compacte ruimte, precies daar waar uw handen terechtkomen wanneer u het stuur vastneemt,” legt Gary Braddock, Group chief designer, uit. “De vijfrichtingstoetsen voelen bovendien heel natuurlijk aan voor al wie regelmatig een gsm of mp3-speler gebruikt. Zo krijgen bestuurders geen ongewone interfaces zoals een joystick of draaiknop opgedrongen.”

Op de basisuitvoeringen van MyFord Connect, worden de schermfuncties beheerd door twee 4,2” lcd-kleurenschermen, een in het midden van het instrumentenbord en het andere bovenaan de middenconsole. De hogere versies gebruiken een 4,2” lcd-scherm in het midden van het instrumentenbord en een 8”-aanraakscherm in de middenconsole.



Het scherm op het instrumentenbord, bediend door de linker vijfrichtingstoets, bevat informatie over de wagen: verbruik, mechanische status, veiligheidsvoorzieningen en andere informatie die men doorgaans vindt op een boordcomputer. Het scherm bovenaan de middenconsole, bediend door de rechter vijfrichtingstoets, bevat informatie met betrekking tot de inzittenden: instellingen van het entertainmentsysteem, informatie van de airconditioning en communicatiefuncties.

Op de MyFord Connect-modellen bieden een klassiek telefoonklavier en belangrijke bedieningstoetsen rond het scherm op de middenconsole snelle toegang tot vaak gebruikte functies. Focus-modellen met aanraakscherm gebruiken een combinatie van schermtoetsen en de rechter vijfrichtingstoets om informatie te beheren.

Bovendien werd de stembediening, die erg populair werd met Ford SYNC, vereenvoudigd en uitgebreid zodat gebruikers meer kunnen bedienen met minder woorden. Dit noemt men 'flattened syntax' en zorgt ervoor dat SYNC niet langer een voorafgaand functiecommando nodig heeft. 'Telefoon' gevolgd door 'Bel Jan Smeekens' wordt dus nu gewoon 'Bel Jan Smeekens'. Veel eenvoudiger dus.

"De hele ontwerpfase stond in het teken van gebruiksgemak," aldus Tom Cullen, projectmanager voor MyFord. "We hadden als doel om bestuurders de middelen (en in veel gevallen verscheidene middelen) te geven om te doen wat ze willen doen. En nog belangrijker: we wilden de focus op het rijden houden zonder bestuurders te verwarren met een enorme verzameling toetsen."

"MyFord werd ontworpen om voor de bestuurder te werken, niet om de bestuurder te dwingen om ermee te werken," voegt hij nog toe.

## Hoe de MyFord-technologie op alle types van bestuurders inspeelt

Om te zorgen dat MyFord onmiddellijk succes heeft bij alle Focus-kopers, gaven de designers bij het ontwerpen van de interface voorrang aan vier sleutelkenmerken:

- **Attent:** MyFord gebruikt bedieningen, schermen en andere interfaces waarmee de meeste gebruikers al vertrouwd zijn en die zij kennen van populaire elektronische toestellen.
- **Toegankelijk:** MyFord is aantrekkelijk en gebruikt rijkelijke weergaven, heldere kleuren, hogeresolutieschermen en gebruiksvriendelijke toetsen die aangenaam ogen en aanvoelen.
- **Overzichtelijk:** In plaats van een reeks toetsen, schakelaars en wijzers op te leggen is MyFord een zuiver uitzierend systeem met bedieningen binnen handbereik en schermen die precies staan waar gebruikers ze verwachten. De meeste belangrijke functies kunnen worden bediend met gesproken commando's zonder dat de bestuurder zijn handen van het stuur hoeft te halen.
- **Verbonden:** Voor technofielen kan MyFord worden geconfigureerd om de gewenste informatie op de gewenste manier weer te geven. Voor technofoben zijn de radio, verwarming en airconditioning nog steeds te bedienen via de klassieke panelen in de middenconsole, zodat ze geen heel nieuwe reeks van bedieningen onder de knie hoeven te krijgen om de auto te besturen.

## Wat is het nut van een nieuwe interface?

De jongste jaren is de vraag naar communicatie-, navigatie-, audio- en entertainmentsystemen voor de wagen zo groot geworden dat de klassieke draai- en druktoetsen niet meer volstaan. Klanten zijn al die knopjes moe maar vragen tegelijk meer connectiviteit in de wagen, meer opties en meer informatie. En die trend zal niet snel keren.

“Toen we aan MyFord begonnen te werken zagen we die nieuwe wereld van functies en mogelijkheden voor klanten zienderogen groeien,” zei Braddock. “We wisten dat een intuïtieve interface de enige oplossing was om al die mogelijkheden in goede banen te leiden en te voorkomen dat ze de bestuurder zouden afleiden of het rijplezier zouden aantasten.

Zo moesten klanten vaak nog steeds hun gesprekken, informatiestroom en muziek onderbreken bij het instappen in de wagen. Zodra ze hadden plaatsgenomen, waren ze vaak meer bezig met het kiezen van muziektracks, het voeren van telefoongesprekken en het instellen van het navigatiesysteem dan met het rijden zelf.

Het originele SYNC-systeem heeft ons geholpen om bestuurders een naadloze stroom aan informatie en entertainment te bieden. Het omvat nu nog meer mogelijkheden en MyFord zal die immense functionaliteit helpen te beheren. MyFord is opnieuw een belangrijke Ford-technologie om bestuurders te helpen hun taken uit te voeren en tegelijk veilig en aandachtig te blijven rijden.

### **Wereldwijde Ford-technologie**

Naarmate nieuwe en opgefriste modellen op de markt blijven komen, zullen alle Ford-modellen verkrijgbaar worden met een versie van MyFord. Er kunnen kleine verschillen bestaan tussen modellen en verschillende regio's in de wereld maar de interface zal in alle Ford-voertuigen ter wereld onmiddellijk herkenbaar zijn.

“We hebben een omgeving ontwikkeld die elke Ford als een Ford doet aanvoelen. Al onze producten zullen dezelfde ervaring bieden, ongeacht het land en de regio op de wereldkaart,” aldus Kuzak. “In combinatie met het interieur-, koetswerk- en motor-DNA dat we in elk van onze modellen integreren, is ons engagement op het vlak van een wereldwijd Ford-merk duidelijk.

###

## **FORD BEREIDT ZICH VOOR OM FOCUS IN FABRIEKEN OVERAL TER WERELD TE PRODUCEREN NAARMATE WERELDWIJD PRODUCTPLAN VORM KRIJGT**

- **Tijdens het Noord-Amerikaanse internationale autosalon 2010 toont Ford de nieuwe Ford Focus, de eerste in een nieuwe reeks compacte middenklassers die wereldwijd zullen worden verkocht. Parallel daarmee ondergaat het wereldwijde productieapparaat van Ford ingrijpende wijzigingen.**
- **Fabrieken in Duitsland, Spanje, de Verenigde Staten en Rusland worden klaargestoomd voor de productie van de nieuwe gezinswagen uit het C-segment en in China ging de bouw van een nieuwe assemblagefabriek van start die tegen 2012 bijspringt om wereldwijd twee miljoen compacte middenklassers per jaar te bouwen.**
- **Het nieuwe C-platform van Ford bewijst dat Ford grote inspanningen levert om echte wereldwijde relaties met leveranciers uit te bouwen. Wereldwijde leveranciers zijn cruciaal voor Ford om zijn wereldwijde productiestrategie te realiseren.**

**DETROIT, 11 januari 2010** – Door de enorme vooruitgang in virtuele productietechnieken optimaal te benutten, konden de ontwikkelingsteams, productiespecialisten en werknemers van assemblagefabrieken overal ter wereld samenkomen voor grote projectieschermen in Noord-Amerika, Europa en Azië om de eerste Ford Focus van de volgende generatie nagenoeg stuk voor stuk, handeling voor handeling, te bouwen tot en met de kwalitatieve, hoogtechnologische lakafwerking, en dat meer dan een jaar voor zijn marktdebuut.

Dat evenement was een belangrijke mijlpaal en de start van een werkelijk wereldwijde productie om tot tien verschillende compacte middenklassemodellen te bouwen op basis van een enkel, uitermate flexibel platform. De nieuwe Focus is de eerste in een gamma wereldwijde producten dat Ford zoals beloofd zal lanceren onder de ONE Ford-strategie, uitgestippeld door Alan Mulally, president en CEO van Ford Motor Company.

De eerste nieuwe Focus bouwen met de computer was een belangrijke stap naar Fords nieuwe wereldwijde productiecapaciteiten. Fabrieken overal ter wereld zullen de nieuwe generatie wereldauto's immers bouwen met gemeenschappelijke processen, instrumenten en technologieën. Die evolutie biedt heel wat mogelijkheden om tot meer uniforme producten te komen, aan schaalvergroting te doen en de kwaliteit op te drijven.

“Het was een opwindend moment,” verklaarde Bruce Hettle, Executive director Global manufacturing bij Ford Motor Company. “We bouwden de auto onderdeel per onderdeel van het begin tot het einde, van het eerste stukje plaatstaal tot het laatste. En bij elke stap moest elke fabriek (in Noord-Amerika, Europa en Azië-Stille Oceaan) bevestigen dat ze dat kon realiseren. En het ging dan niet alleen over ingenieurs en directie maar ook over de fabrieksmedewerkers die de auto's bouwen.”

Dankzij de aanzienlijke vooruitgang van computermodellen kon Ford nagaan of de nieuwe wereldwijde productiebenadering haalbaar was, ongeacht of de productie nu plaats vond in Michigan, Chongqing (China), Saarlouis (Duitsland) of andere fabrieken ter wereld, inclusief een fabriek die nog niet is gebouwd.

De virtuele instrumenten, die deel uitmaken van het krachtige Global Product Development System van Ford, helpen de constructeur om het assemblageproces te optimaliseren, best practices te veralgemenen en de ergonomie te vergroten zodat fabrieksmedewerkers in de beste omstandigheden kunnen werken en consequent hoge kwaliteit kunnen afleveren.

De verbeterde lanceringskwaliteit en aangehouden globale productkwaliteit kunnen voortaan op wereldschaal worden gerealiseerd en worden zo een merkpijler voor Ford. Dat komt trouwens nu al tot uiting in de nieuwste generatie Ford-producten.

De digitale testproductie van Ford bevestigde het potentieel voor een nieuw wereldwijd procedé dat omschrijft hoe Ford-modellen van begin tot eind zullen worden gebouwd. Door

alle fabrieken overal ter wereld op een lijn te brengen, kan Ford een enorme schaalvergroting realiseren en de investeringen in productontwikkeling optimaliseren.

Door de processen op elkaar af te stemmen kan Ford ook heel wat besparen op de kosten voor de ontwikkeling van instrumenten en kunnen belangrijke onderdelen voor de wereldwijde productie intelligenter geproduceerd worden. Dat is een van de voordelen van de ONE Ford-benadering die het wereldwijde teamwork versterkt en regionale verschillen minimaliseert om tot een echt wereldwijde productontwikkeling te komen voor het blauwe ovaal.

### **Wereldwijde fabrieksvoetafdruk voor wereldwijde auto's**

Door de digitale bouw van die eerste nieuwe Focus lijkt de wereldwijde productie eenvoudig. De golf van nieuwe wereldwijde producten van Ford Motor Company is echter alleen mogelijk door intensieve inspanningen om de schaal van de productieactiviteiten van Ford te vergroten en die activiteiten wereldwijd op elkaar af te stemmen. Alleen zo kon Ford de nieuwe Ford Focus en de andere modellen die op hetzelfde nieuwe globale C-platform staan een universeel niveau van vakmanschap, kwaliteit en efficiëntie meegeven.

De inspanningen steunen op de ervaring van de wereldwijde lancering van de nieuwe Ford Fiesta.

Ford heeft reeds een lijst van belangrijke fabrieken overal ter wereld vrijgegeven die zullen bijdragen tot de aanzienlijke productieplannen voor het C-segment:

- WAYNE, Michigan – Een van de drie Noord-Amerikaanse SUV-fabrieken wordt omgevormd tot een fabriek voor compacte, zuinige wereldauto's. Met een investering van 550 miljoen dollar door Ford wordt in de Michigan Assembly Plant een slank, milieuvriendelijk en flexibel productieproces voor compacte middenklassers opgezet in Noord-Amerika. Ongeveer 3.200 werknemers zullen de volgende generatie wereldwijde Focus compacte wagen van Ford bouwen, evenals een nieuwe batterijaangedreven elektrische Focus voor de Noord-Amerikaanse markt. Ford consolideert zijn activiteiten

van de Wayne Assembly Plant in hetzelfde productiecomplex net buiten Detroit in het nieuwe Michigan Assembly bedrijf.

- SAARLOUIS, Duitsland – Als voornaamste assemblagefabriek voor de Ford Focus sinds zijn debuut in 1998 zal de koetswerk- en assemblagefabriek van Ford in Saarlouis zijn rol als grootste Europese productievestiging behouden voor het model van de derde generatie. De 288.000 vierkante meter grote fabriek telt ongeveer 6.000 werknemers en heeft sinds de bouw in 1970 al meer dan 11 miljoen wagens geproduceerd. Volgens internationale studies maken de slanke en flexibele productieprocessen deze fabriek tot een van de efficiëntste binnen Ford en binnen de Europese autosector als geheel.
- VALENCIA, Spanje – De assemblagefabriek van Valencia, die in 1976 werd gebouwd, heeft een heel bijzondere plaats in het erfgoed van Ford wat de productie van kleine modellen betreft. Ze werd oorspronkelijk afgestemd op de productie van de toen nieuw gelanceerde Ford Fiesta en evolueerde tot een flexibele productievestiging voor de Ford Fiesta en Focus van Ford of Europe. Dit wordt ook de Europese productiesite voor de nieuwe generatie Ford C-MAX, die dit jaar in productie gaat. De 250.000 vierkante meter grote fabriek stelt ongeveer 6.300 mensen tewerk.
- SINT-PETERSBURG, Rusland – De fabriek van Sint-Petersburg was in 2002 de eerste assemblagefabriek van een buitenlandse autoconstructeur in Rusland en heeft sindsdien in grote mate bijgedragen tot het succes van de Ford Focus in deze groeiende Europese automarkt. De fabriek in de Russische Leningrad-regio stelt 2.100 mensen tewerk en produceert momenteel de Ford Focus en Ford Mondeo. Ze onderging aanzienlijke investeringen om de jaarlijkse productiecapaciteit op te drijven tot 125.000 wagens.
- CHONGQING, China – Ford Motor Company en zijn succesvolle joint venture in China (Changan Ford Mazda Automobile, CFMA) legden in september 2009 de eerste steen van een nieuwe, hypergeavanceerde en uiterst flexibele personenwagenfabriek in het Chinese Chongqing. De fabriek zou in 2012 af moeten zijn. De fabriek die 490 miljoen dollar kost wordt de Chinese thuisbasis voor de Ford Focus, met een initiële productiecapaciteit van 150.000 exemplaren. Het is de tweede Ford-fabriek in Chongqing en de derde in China van de joint venture CFMA.

## **Wereldwijde leveranciers als partners**

Net zoals Fords plannen om een nieuwe generatie wereldwijde compacte middenklassers te bouwen wereldwijde productiemiddelen vergen, hangen de wereldwijde assemblageactiviteiten van Ford voor de nieuwe modellen ter grootte van de Focus meer dan ooit af van een echte wereldwijde leveranciersbasis.

Om te evolueren van regionale naar wereldwijde handelsrelaties met leveranciers was het uitbouwen van een robuust, wereldwijd leveranciersnetwerk voor de nieuwe middenklassers dus een cruciale doelstelling voor de aankooporganisatie van Ford overal ter wereld. In plaats van op elk continent samen te werken met individuele leveranciers, heeft Ford van bij het begin van het ontwikkelingsproces de belangrijkste leveranciers bij de wereldwijde vergaderingen betrokken. Vervolgens kregen die leveranciers veel meer gedetailleerde informatie over productvoorzieningen en productievolumes en -locaties dan in het verleden het geval was.

“Dankzij de wereldwijde schaal van ons gamma compacte middenklassers kunnen we de voordelen van een internationaal leveranciersnetwerk optimaal benutten,” aldus Tony Brown, Group vice president Global purchasing. “Door onze inspanningen reeds in een eerdere fase te coördineren kunnen de leveranciers heel wat kosten besparen. Ze dragen ook in grote mate bij tot het consequente hoge kwaliteitsniveau, ongeacht of we de wagens bouwen in de Verenigde Staten, Duitsland of China.”

Sterke wereldwijde relaties met leveranciers zijn alleen mogelijk door samenwerking en transparante informatie. De principes van Fords vier jaar oude Aligned Business Framework (ABF), dat richtlijnen bepaalt voor de samenwerking tussen Ford en zijn leveranciers, heeft de weg vrij gemaakt om wereldwijd effectief samen te werken met de leveranciers.

Brown legde uit dat de grotere volumes van wereldwijde programma's zoals dat van Ford het erg aantrekkelijk maken voor de toonaangevende leverancier van elke categorie.



“Als we onze business in elke categorie bij een of twee toonaangevende leveranciers kunnen plaatsen, kunnen we hen een aanzienlijk volume geven,” aldus Brown. “Dat betekent dat Ford en onze leveranciers de financiële vruchten plukken van de schaalvergroting. Dat draagt rechtstreeks bij tot onze ONE Ford-doelstelling om een leefbare onderneming te creëren die voor iedereen winstgevende groei verzekert, ook voor onze leveranciers.”

De introductie van een nieuw C-platform (het eerste van Fords wereldwijde producten) is een belangrijke stap voorwaarts in Fords groeiende nadruk op wereldwijde leveranciers.

### **Top 100+ onderdelen**

Om zijn middelen in de kapitaalintensieve autosector zo veel mogelijk uit te breiden, heeft Ford een plan voor de 112 voornaamste onderdelen in termen van waarde voor een moderne auto. Die 112 onderdelen, van de controlearmen van het chassis tot de remschijven, maken tachtig procent van de totale productiekostprijs van het voertuig uit, exclusief aandrijfcomponenten.

Overkoepelende teams van aankoopspecialisten en ontwikkelingsingenieurs hebben voor elk van die 112 onderdelen een gedetailleerde studie ondernomen om te komen tot wat Ford het ‘commodity business plan’ noemt.

Die benadering werd drie jaar geleden opgestart en werd nog uitgebreid onder het model van ONE Ford. Elk plan bevat gedetailleerde beoordelingen van technologische ontwikkelingen, kostfactoren, sourcingstrategieën en wereldwijde leveranciersbeoordelingen.

“We willen het beste kiezen,” aldus Paul Stokes, Exexutive director van Ford Purchasing, die verantwoordelijk is voor de wereldwijde aankoop van onderdelen. “We willen de beste kwaliteit en technologie tegen een lagere kostprijs door de volumes op te drijven, meer gemeenschappelijke onderdelen te gebruiken en de complexiteit te beperken. Zo kunnen we

aantrekkelijke, betaalbare wagens bouwen die de klanten echt willen. Deze plannen vormen onze wegenkaart om ons doel te realiseren.”

Deze benadering werpt alvast zijn vruchten af met het nieuwe C-platform. Het gebruik van gemeenschappelijke onderdelen werd aanzienlijk uitgebreid ten opzichte van eerdere programma's en haalt nu 80 procent.

Bovendien kende Ford meer dan 75 procent van de onderdelen voor de nieuwe Ford Focus toe aan zijn bevoorrechte leveranciers (pre-sourcing), zoals voorgeschreven door de ABF-principes, in plaats van aan meerdere leveranciers een offerte te vragen (market-testing).

“Pre-sourcing houdt in dat men leveranciers vertelt dat ze onze business hebben en dat lijkt misschien een groot engagement van onze kant,” legt Stokes uit, “maar we weten natuurlijk met wie we willen werken omdat ze volgens ons de beste in hun klasse zijn. We hebben ook een heel nauwkeurig idee van de kosten, zodat we hieromtrent doelstellingen kunnen bepalen en doorheen de ontwerp- en ontwikkelingsprocessen kunnen samenwerking met leveranciers om die doelstellingen te realiseren.”

Pre-sourcing bespaart Ford en zijn leveranciers niet alleen tijd en geld maar bevordert ook de langetermijnrelaties tussen Ford en de leveranciers die doorgaans 65 tot 70 procent van de onderdelen leveren. Pre-sourcing helpt leveranciers een constante stroom van business te geven, zodat ze de nodige garanties hebben om te investeren in nieuwe vestigingen overal ter wereld om Ford wereldwijd te ondersteunen.

Dat is belangrijk omdat slechts weinig leveranciers echt wereldwijd werken. Net als Ford in het verleden en andere massaconstructeurs opereren veel leveranciers regionaal. Veel van hen zijn wel aanwezig in twee regio's ter wereld, maar niet in drie. Ford werkt samen met zijn leveranciersbasis om de wereldwijde groei aan te moedigen. Voor sommige leveranciers betekent dit dat ze meer wereldwijd moeten gaan werken of overeenkomsten of joint ventures moeten afsluiten om hun bereik te vergroten.

Net zoals de compacte middenklassers de eerste zijn in een reeks wereldwijde Ford-producten, zijn de wereldwijde leveranciersengagementen het begin van een hele evolutie wanneer Ford en zijn leveranciers de vruchten van de wereldwijde schaal beginnen te plukken.

Deze evolutie heeft al geleid tot een daling van de ontwikkelingskosten voor Ford met meer dan zestig procent in vergelijking met voertuigen ontwikkeld in 2006, een grote besparing op korte tijd dus.

“Om een betere kwaliteit en grotere schaal te realiseren, moet je het aantal leveranciers beperken,” verduidelijkt Derrick Kuzak, Group vice president Global product development bij Ford. “Die kwaliteit en efficiëntie werpt zijn vruchten af, niet alleen voor Ford, maar ook voor onze leveranciers en partners.”

###

## **NIEUWE GENERATIE FORD FOCUS TOONT UNIEKE WERELDWIJDE DNA PRODUCTONTWIKKELINGS- FILOSOFIE VAN FORD**

- **De Focus van de nieuwe generatie is de eerste in een reeks wereldwijde producten die het merk-DNA van Ford belichamen. Dat DNA werd ontwikkeld om een unieke stijl en rijervaring te creëren voor Ford-producten.**
- **Het wereldwijde DNA omvat een reeks kerneigenschappen en doelstellingen die worden nageleefd om te zorgen dat alle nieuwe Ford wagens aangenaam zitten en rijden.**
- **Klanten over de hele wereld plukken de vruchten van Fords wetenschappelijke benadering om trekken te creëren die een consistent en onmiskenbaar Ford karakter voor het hele gamma combineren**

**Detroit, 11 januari 2010** - De Ford Focus van de nieuwe generatie die vandaag debuteert op het Noord-Amerikaanse internationale autosalon, is meer dan Fords eerste echte wereldauto die onder de ONE Ford-benadering werd ontwikkeld. Hij is ook de eerste wereldwijde toepassing van een nieuw wereldwijd merk-DNA waarmee Ford-modellen een unieke visuele uitstraling en rijervaring zullen creëren die overal ter wereld herkenbaar is.

Net als de genetische code die menselijke wezens definieert en elke persoon uniek maakt, bestaat het wereldwijde Ford-DNA uit specifieke eigenschappen die aan de basis van alle nieuwe producten liggen en zo het karakter en de prestaties van elke wagen definiëren en tegelijk een onmiskenbare stijl en rijervaring garanderen.

“Ons wereldwijd merk-DNA zal ervoor zorgen dat toekomstige wagens van Ford overal dezelfde dynamische en opwindende persoonlijkheid krijgen, zodat de bestuurder zich onmiddellijk thuis voelt wanneer hij plaatsneemt aan het stuur,” aldus Derrick Kuzak, Group vice president Global product development van Ford.

“De nieuwe Focus is de perfecte uitdrukking van dat DNA. Als dit consequent wordt toegepast over de hele wereld krijgen klanten een auto die er goed uitziet, aangenaam zit en

aangenaam rijdt,” voegt hij nog toe.

### **Uniek Ford-karakter**

Een helder en consequent merk-DNA creëren was een belangrijke stap om het succes van de wereldwijde productstrategie van Ford te verzekeren en klanten over de hele wereld een aantal wagens te bieden die niet alleen aantrekkelijk zijn om te bezitten maar die ook een uniek Ford karakter hebben in de manier waarop ze ogen, aanvoelen en klinken.

Dat wereldwijde DNA omvat alle eigenschappen die rechtstreeks invloed uitoefenen op hoe de klant de auto ervaart, van de manier waarop hij rijdt tot het comfort- en kwaliteitsniveau van het interieur en de lay-out en werking van de bedieningselementen.

Elk van die eigenschappen, zoals de respons van het gaspedaal en de klank die een deur maakt wanneer ze wordt gesloten, wordt nauwgezet gedefinieerd met precieze technische omschrijvingen. Zo kunnen ingenieurs ervoor zorgen dat elke nieuwe wagen dat typische Ford-gevoel heeft, ongeacht waar hij wordt verkocht.

### **Natuurlijke evolutie van Fords jongste producten**

Het wereldwijde Ford-DNA is een natuurlijke evolutie van het karakter van de jongste Europese en Noord-Amerikaanse producten. Het brengt beide samen en vat dezelfde dynamische en opwindende kwaliteiten van recente modellen zoals de Fiesta en Taurus samen.

Wereldwijde teams van productspecialisten werkten samen om de specifieke vereisten voor elke producteigenschap uit te werken en ervoor te zorgen dat de gekozen oplossing het gewenste karakter zo goed mogelijk weergaf. Tegelijk moet die oplossing ook een antwoord bieden op de behoeften van klanten uit alle hoeken van de wereld.

In veel gevallen werden speciale clinics ingericht met een aantal klanten uit de hele wereld om rechtstreekse feedback te krijgen op de voorgestelde oplossingen voor ze verder werden afgewerkt.

### **Gemeenschappelijke designtaal versterkt DNA-karakter**

Het Ford-DNA komt ook tot uiting in het koetswerk- en interieurdesign, dat een cruciale rol speelt in de persoonlijkheid van een auto. Voor de nieuwe generatie wereldwijde producten zullen de voertuigen een gemeenschappelijke designtaal delen die het karakter van andere DNA-elementen versterkt.

Het hart van het design-DNA is de jongste evolutie van Fords vormtaal, kinetic design, ontwikkeld door het team van het designcentrum in Merkenich, bij Keulen (Duitsland), onder leiding van Executive design director Martin Smith.

Fords kinetic design is een expressieve vormtaal die 'energie in beweging' weergeeft en die geen twijfel laat bestaan over de dynamische rijervaring die de wagen biedt.

Zoals opwindende nieuwe producten als de nieuwe Ford Fiesta en gloednieuwe Focus aantonen kan het kinetic design zowel op het interieur als op het koetswerk worden toegepast, zodat de kernwaarden van het merk consequent worden weergegeven in de hele wagen.

### **Consequent DNA-karakter biedt aanzienlijke voordelen**

Het consequente en duidelijke karakter is een van de voornaamste troeven voor wagens die zoals de nieuwe Ford Focus zijn ontwikkeld om nauwkeurig omschreven eigenschappen van het nieuwe merk-DNA te belichamen.

Bij het bepalen van het definitieve DNA werd elke producteigenschap (er zijn acht nauwkeurig omschreven genensets voor het weggedrag alleen) ontwikkeld met precies dezelfde visie in gedachten. Dat zorgt ervoor dat elk aspect van de wagen harmonieus

samenwerkt zodat de klant een goed uitgebalanceerd product krijgt met uitstekende prestaties en een uniek Ford-karakter.

“Wanneer klanten de nieuwe Focus voor het eerst zien en besturen, zullen ze onmiddellijk de unieke Ford-persoonlijkheid waarderen die in ons DNA vervat zit,” legt Kuzak uit.

“Door datzelfde DNA toe te passen op al onze toekomstige producten, kunnen we er vertrouwen in hebben dat die uitzonderlijke kwaliteiten zullen worden gewaardeerd in alle markten ter wereld waar we actief zijn.”

###

## **FOCUS: GESCHIEDENIS VAN FORDS WERELDWIJDE COMPACTE MIDDENKLASSER**

- **Wereldwijd meer dan 9,2 miljoen exemplaren Ford Focus verkocht sinds de naam in 1998 werd gelanceerd**
- **Focus diende als basis voor populaire MAV-modellen, cross-overs en sportversies zoals Europese C-MAX, Kuga en Focus RS en Noord-Amerikaanse SVT Focus**
- **Nieuwe generatie Focus wordt echte wereldwijde middenklasser met slechts kleine verschillen tussen wereldwijd verkochte modellen**

**DETROIT, 11 januari 2010** – Met wereldwijd meer dan 9,2 miljoen verkochte exemplaren van de Ford Focus sinds de lancering in 1998 heeft de auto ruim een decennium lang een vooraanstaande rol gespeeld in het wereldwijde C-segment. Om beter te begrijpen hoe de Focus evolueert, is het essentieel om terug te kijken op de creatie van een nieuwe norm, want dat is precies wat Ford realiseerde met de onthulling van de oorspronkelijke Focus.

Ford Motor Company lanceerde de nieuwe Focus als opvolger van de populaire Escort, eerst in Europa en later in de regio Azië-Stille Oceaan (1998) en in Noord-Amerika (2000). De Focus brak radicaal met de zachte lijnen van de Escort en wijdde Fords 'New Edge'-stijl in, met omhoog lopende koplampen en dynamische hoekige lijnen. Tegelijk vestigde hij nieuwe normen op het vlak van rijgedrag.

De nieuwe Focus won de titel van Auto van het Jaar in de Verenigde Staten en Europa en sleepte de daarop volgende jaren nog ruim honderd zeges in de wacht.



## Mijlpalen in de Focus-geschiedenis

- 1998 – de Focus beleeft zijn wereldwijd debuut op het autosalon van Genève
- 1998 – de Focus gaat in augustus in productie in de assemblagefabriek van Saarlouis (Duitsland)
- 1999 – tegen maart waren er 100.000 exemplaren verkocht alleen al in Europa en nog eens 200.000 bestellingen.
- 1999 – de Noord-Amerikaanse Focus-productie gaat van start bij Wayne Assembly in Michigan en Hermosillo Assembly in Mexico.
- 1999 – de Ford Focus WRC vervangt de succesvolle Escort in het Wereldkampioenschap Rally
- 2000 – de Focus wordt geïntroduceerd in Noord-Amerika en wint de titel van ‘Noord-Amerikaanse Auto van het Jaar’
- 2001 – de Focus gaat in productie in Taiwan
- 2001 – de Focus kan als eerste Europees flex-fuelproduct op E85 rijden
- 2001 – de Focus wordt de meest verkochte auto ter wereld tegen het jaareinde met 917.000 verkochte exemplaren
- 2002 – de productie van exportmodellen voor Australië gaat van start in Saarlouis
- 2002 – de eerste sportversies worden gelanceerd als SVT in Noord-Amerika en als Focus ST170 in Europa. De eerste Focus RS wordt eveneens in Europa gelanceerd.
- 2002 – de Russische Focus-productie gaat van start in de fabriek van Vsevolozhsk bij Sint-Petersburg
- 2003 – première van de Focus C-MAX op het autosalon van Genève
- 2003 – de Focus zal zeven jaar op rij de meest verkochte buitenlandse auto in Rusland zijn
- 2004 – de 2 miljoenste Focus rolt van de band in Saarlouis (februari)
- 2004 – de assemblagefabriek van Valencia (Spanje) produceert haar 1 miljoenste Focus
- 2004 – de productie van de tweede Focus-generatie gaat start in Saarlouis
- 2004 – de Focus gaat in productie op de Filippijnen
- 2005 – de Focus wordt de eerste E20-compatibele personenwagen in Thailand

- 2005 – de Noord-Amerikaanse Focus krijgt een nieuw koetswerk en interieur, een eerste ingrijpende facelift
- 2005 – de productie van de vierdeurs Focus gaat van start in China
- 2005 – de productie van de Focus ST gaat van start in Europa (oktober)
- 2005 – de Focus gaat in productie in Zuid-Afrika
- 2006 – de productie van de vijfdeurs Focus gaat van start in China
- 2006 – de Focus Coupé-Cabriolet, ontwikkeld in samenwerking met Pininfarina, wordt gelanceerd in Europa
- 2006 – de 4 miljoenste Focus rolt van de band in Saarlouis
- 2006 – volledige Noord-Amerikaanse Focus-productie samengebracht bij assemblagefabriek Wayne (Michigan)
- 2006 – Ford Vsevolozhsk produceert 100.000e Russische Focus
- 2006 – Focus wint constructeurstitel voor Ford in FIA Wereldkampioenschap Rally
- 2007 – laatste jaar voor Ford hatchback en break op Noord-Amerikaanse markten
- 2007 – de Focus krijgt vijf sterren in C-NCAP-tests van China Automotive Technology & Research Center, de hoogste score tot dan toe voor een compacte middenklasser in China
- 2007 – de Focus wint het Chinese circuitkampioenschap
- 2007 – de Focus wint opnieuw de constructeurstitel voor Ford in het Wereldkampioenschap Rally
- 2007 – de nieuwe Focus wordt geïntroduceerd in Noord-Amerika (oktober). Er zijn twee modellen verkrijgbaar: de berline, en voor het eerst ook een Focus Coupé. Lancering van populair SYNC<sup>®</sup>-communicatiesysteem
- 2008 – ingrijpende facelift voor Europese Focus, met koetswerk in kinetic design en nieuw interieur
- 2008 – Focus-productie in Azië-Stille Oceaan en Afrika nadert kaap van de 500.000 exemplaren met assemblage op de Filippijnen en in Zuid-Afrika, Vietnam en China
- 2009 – Valencia produceert twee miljoenste Focus (januari)
- 2009 – Focus-productie in China haalt kaap van 400.000 exemplaren
- 2009 – Europese productiestart voor een beperkte reeks van de nieuwe Focus RS, de serie-Focus met de sterkste prestaties ooit

- 2009 – Russische Focus-productie haalt kaap van 300.000 exemplaren (juni)
- 2009 – Fords eerste Europese personenwagen op batterijen, een Focus BEV-prototype, wordt getoond op het autosalon van Frankfurt
- 2009 – debuut van de nieuwe Ford Focus ECOnetic, het eerste productiemodel van Ford of Europe met Auto-Start-Stop, Smart Regenerative Charging, Ford Eco Mode en aandrijfriem met lage spanning (FEAD)
- 2010 – Wereldpreview van Focus van de volgende generatie op Noord-Amerikaans internationaal Autosalon (januari)

###

Voor meer informatie:

Jo Declercq

Tel: +32 2 482 21 03

[jdecler2@ford.com](mailto:jdecler2@ford.com)