



## NIEUWE FORD FOCUS – OVERZICHT

*“De ontwikkeling van een nieuwe Ford Focus was een enorme opgave. We moesten een auto afleveren met de kwaliteiten die voor miljoenen automobilisten synoniem zijn met Ford. Bovendien moesten we in elke fase nieuwe standaards stellen. Het resultaat van onze inspanningen is een auto om trots op te zijn.*”

*Er heerste een ware teamgeest onder de ingenieurs die aan dit project hebben gewerkt. Velen waren reeds betrokken bij de eerste generatie Focus en bij het eerste model van de nieuwe generatie: de Focus C-Max.. De concurrentie heeft continu geprobeerd om in te spelen op de originele Focus waardoor wij ons extra hebben ingespannen om de nieuwe Focus op een nog hoger plan te tillen.”*

***Derrick Kuzak, Vice President Product Development, Ford of Europe***



## **DE NIEUWE FOCUS-FAMILIE**

De Focus is gereed om zijn dynamische en geraffineerde nieuwe vorm te tonen bij de introductie van de nieuwe generatie Ford-auto's in het populaire C-segment.

Na zes jaar en een internationaal verkoopresultaat van 4 miljoen exemplaren, valt het doek voor de huidige Focus, in zijn segment nog altijd een van de bestverkochte auto's in Europa en ook nog steeds een standaard op het gebied van kwaliteit en klanttevredenheid. De nieuwe Focus biedt meer: een volwassener benadering van de bestuurder, zowel voor wat betreft de besturing als het entertainment, geplaatst in een omgeving die meer kwaliteit, afwerking, ruimte en verfijning biedt.

Bij de introductie telt de nieuwe Focus-familie 3-deurs-, 5-deurs- en Wagon-modellen en, sinds 2003, de Focus C-MAX. De nieuwe Focus wordt gebouwd in Duitsland (Saarlouis) en in Spanje (Valencia) en is zowel binnen als buiten tastbaar verbeterd. Verder is er een ruime keuze aan aandrijvingen en zijn de modellen uitgerust relevante en betaalbare technologieën. In 2005 wordt er een elegante 4-deurs geïntroduceerd.

De nieuwe Focus komt voort uit het Global Shared Technologies-initiatief van Ford Motor Company. De Focus deelt elementen van de basisarchitectuur met de Focus C-MAX, de Volvo S40/V50 en de Mazda3 en profiteert zo van de voordelen die deze gezamenlijke ontwikkeling biedt zonder dat dit ten koste gaat van het eigen unieke karakter en rijkwaliteit.



## FRISSE, MODERNE VOLWASSEN STIJL

*“We hebben de Ford of Europe-designtaal verder ontwikkeld. De klant wil in het design graag kwaliteit herkennen. Wij hebben deze kwaliteit toegepast in deze auto door een superieure afwerking van het interieur en de buitenkant, in het bijzonder door het opvallende, haast coupéachtige silhouet van de 3- en 5-deursmodellen.*

***Chris Bird, Director of Design, Ford of Europe***

De nieuwe Focus heeft een opvallend silhouet dat wordt versterkt door de hoek van de voorruit en door de snelle en sportieve achterkant waarmee hij zich echt onderscheidt van de concurrentie in het segment. De lagere wegligging draagt bij tot de sportieve uitstraling en dynamische houding die echter niet alleen visueel zijn. Door een combinatie van een nog betere carrosseriestijfheid, een breder spoor en een langere wielbasis, heeft de auto een goede grip in de bochten en is hij voorspelbaar in zijn weggedrag, kortom een echte Ford Focus.

De vorm is nieuw, maar met de kenmerkende hooggeplaatste achterlichten en de opvallend vormgegeven zijruiten is het onmiskenbaar een Focus. Het geheel straalt de robuustheid en het vakmanschap uit waarom de Focus C-MAX reeds werd geprezen.

De stijl aflopende daklijn aan de achterkant is kenmerkend voor de carrosserie van de 3-deurs- en de 5-deursmodellen. De nieuwe Focus-modellen zijn even lang als de Focus C-MAX en beschikken achterin over een ruime hoeveelheid hoofd- en bagageruimte. Door de hoog geplaatste, slanke achterlichten, beschikt de nieuwe Focus over de breedste achterklep binnen het segment. Voor de Focus-klanten betekent dit optimale laadruimte zonder belemmering van de wielkasten.



## RIJOMGEVING VAN DE NIEUWE FOCUS

*"Bij deze nieuwe auto stond het ontwikkelen van een optimale rij-omgeving centraal. Van de 'cockpit-achtige' bestuurderspositie en de vloeiende lijnen van het dashboard tot het ontwerp van de middenconsole en het gebruik van kwalitatief hoogwaardige materialen, was het doel helder: de bestuurder moest een omgeving krijgen waarin het Focus DNA duidelijk herkenbaar was. Een auto voor de échte liefhebber!"*

***Adrian Whittle, Ford Focus Chief Programme Engineer***

Het solide en betrouwbare karakter van de rij-omgeving toont duidelijk de rijkwaliteit van de nieuwe Focus. Hier zal de bestuurder zich thuisvoelen, van het kwalitatief hoogwaardige dashboard tot de middenconsole, dat fungeert als het centrum van het interieur. Het interieur geeft de inzittenden het gevoel in een cockpit te zitten waarbij alle onderdelen op de juiste plaats zitten.

De filosofie waaruit in 1998 het interieur van de Focus is voortgekomen, is op gracieuze wijze meegegroeid met de tijd. Het interieur van de nieuwe Focus blijft een levendige omgeving, mede door het kleurgebruik in het passagiersgedeelte. In het verfijnde interieur van de nieuwe modellen spelen uiterlijk, geluid en materiaalkeuze een belangrijke rol.

In de interieurs van de nieuwe Sport- en Titanium-modellen speelt helderblauw een belangrijke rol. In combinatie met de niet al te lichte kleuren in de onderste helft van het interieur, zorgt het blauw in het Focus-interieur voor een warme, ruime uitstraling. Zwart blijft voor alle modellen optioneel.

Ford was de eerste fabrikant die bij de ontwikkeling van het interieur anti-allergene materialen heeft toegepast. Alle materialen die zijn gebruikt in de nieuwe Focus-reeks voldoen, net als bij de Focus C-MAX, aan de strikte eisen die het TÜV heeft gesteld aan het gebruik van gifvrije materialen.



## PRESTATIES EN RIJKWALITEIT

*“Van de 10.000 afzonderlijke doelen in de opdracht voor de ontwerpers van deze auto, was er één duidelijk de grootste opgave: een echte, maar verbeterde, nieuwe Focus bouwen. Wij hebben aan deze doelen voldaan en de functionaliteit en efficiëntie van de Focus verbeterd: namelijk goede afmetingen, optimale ergonomie, superieure rijkwaliteit en een opvallend ontwerp.”*

***Gunnar Herrmann, Vehicle Line Director, C-Segment***

Rijkwaliteit is altijd al een handelsmerk van de Focus geweest. In de nieuwe Focus is dit sterke punt zo uitgebreid dat het nu geldt voor de gehele rijervaring.

Ten opzicht van de voorganger is de wielbasis met 25 mm verlengd en het spoor met 40 mm verbreed. Dit geeft de nieuwe Focus een zelfbewuste wegligging en een ruimer interieur. Onderhuidse verbeteringen zijn het resultaat van zeven jaar ervaring met de Control Blade-achterwielophanging. Daarnaast vormt een stijf, nieuw subframe vóór de basis voor chassiselementen die zeer goed op elkaar zijn afgesteld.

Het hogere comfortniveau van de nieuwe Focus is niet ten koste is gegaan van de wendbaarheid, de stabiliteit en de stuurgevoeligheid. Bij het ontwerp van het nieuwe chassis is rekening gehouden met het opvangen van zware trillingen en een stabiel carrosseriegedrag, waardoor ook het rijden op een ruwere ondergrond een comfortabele ervaring blijft.

Ook de carrosserie levert een belangrijke bijdrage aan de rijkwaliteit van de Focus. Ten opzichte van zijn ongeëvenaarde voorganger is de torsiestijfheid met 10 procent toegenomen. EHPAS (electric-hydraulic power-assisted steering) vereenvoudigt de wendbaarheid bij lage snelheid en zorgt voor stuurprecisie bij hogere snelheden. De grotere schijfremmen zorgen voor een betere reactie van het remsysteem, een effectievere noodstop en een langere levensduur voor de remblokken.



## KRACHT EN INTELLIGENTIE

Als eerste Ford is de nieuwe Focus voorzien van de nieuwe 115 pk / 85 kW, 1,6-liter Duratec Ti-VCT motor, als onderdeel van een uitgebreide reeks aandrijvingen.

Ti-VCT staat voor Twin Independent Variable Camshaft Timing (dubbele nokkenas met variabele timing) en zorgt voor een verbeterde luchtstroom door de motor en levert meer koppel terwijl het gemiddelde brandstofverbruik met wel 5 procent daalt. De nieuwe Duratec Ti-VCT is een aanvulling op het grote aanbod benzinemotoren voor de Focus zoals bijvoorbeeld 16-kleppenmotoren met een inhoud van 1,4 liter (80 pk / 58 kW), 1,6 liter (100 pk / 74 kW) en 2,0 liter (145 pk / 107 kW).

De Focus kan ook worden geleverd met ultramoderne common-rail Duratorq TDCi-dieselmotoren. De reeks omvat TDCi-uitvoeringen van 1,6 liter (109 pk / 80 kW) en 2,0 liter (136 pk / 100 kW), die voor het eerst zijn toegepast in de Focus C-MAX. Deze lichtgewicht motoren worden gekenmerkt door een lage wrijving en bieden een optimale balans tussen een sterk koppel bij een lage snelheid voor een responsieve motor en een laag brandstofverbruik. De 2,0-liter-versie profiteert van de Ford versnellingsbak met zes handgeschakelde versnellingen.

Fords nieuwe Durashift CVT (Continuously Variable Transmission) is verkrijgbaar op modellen met de 1,6-liter TDCi-motor. De Durashift CVT is gezamenlijk ontwikkeld door Ford en ZF Transmissions, en stelt de gebruiker in staat om te wisselen tussen een volledig automatische aandrijving en een handgeschakelde versnellingsbak met zeven versnellingen. Het brandstofverbruik ligt wel 8 procent lager dan bij de traditionele automaten met 4 of 5 snelheden. De Focus is bovendien leverbaar met Durashift handgeschakelde versnellingsbakken met 5 en 6 versnellingen en met de Durashift-automaat met 4 snelheden.

Afhankelijk van de specifieke, marktgebonden eisen, worden de nieuwe Focus TDCi-motoren geïntroduceerd met de DPF-standaards Euro 3, Euro 4 en Euro 4+.



## HOGERE VERWACHTINGEN – RELEVANTE TECHNOLOGIE

De nieuwe Focus biedt een keur aan nieuwe technologieën die zijn ontwikkeld met de nadruk op relevantie en betaalbaarheid voor klanten. Enkele van deze nieuwe technologieën zijn:

- KeyFree –voor directe interactie met de auto zodat de portieren probleemloos kunnen worden ontgrendeld zonder sleutel.
- Voortuit van zonreflecterend glas – blokkeert bijna vijfmaal zo veel zonnestraling als standaard getint glas waardoor de efficiëntie van het airconditioningsysteem aanzienlijk verbetert.
- AFS (Adaptive Front Lighting) – technologie die ervoor zorgt dat de richting waarin de koplampen schijnen, de stand van de voorwielen volgt. Ford gebruikt voor Adaptive Front Lighting halogeenlampen in plaats van de duurdere xenonlampen waardoor de optie voor meer klanten betaalbaar is.
- Blue Tooth™ - draadloze technologie maakt het gebruik mogelijk van mobiele telefoons, digital assistants en laptops.
- Voice Control – hands-free controle van telefoon, klimaatbeheersing, in-car entertainment- en navigatiesystemen.
- Entertainmentsysteem– onafhankelijk MP3-audiosysteem beschikbaar met hoog gemonteerd scherm voor dvd of spelconsoles.



## **FOCUS EN VEILIGHEID**

Dat ook bij de nieuwe Focus veiligheid voorop staat blijkt uit het uitgebreide passieve-veiligheidssysteem dat weer wordt beschermd door een robuuste carrosserie.

De structuur van de Focus biedt bovendien inzittenden een van de meest geavanceerde veiligheidssystemen binnen zijn klasse. Het systeem gebruikt de structuurstijfheid waarbij zorgvuldig geplaatste kreukelzones er bij een botsing voor zorgen dat de energie wordt weggeleid van de inzittenden en beschermt tegen binnendringende voorwerpen. De Focus is gemaakt van uiterst sterk staal en lasergelaste panelen van dubbel plasma van variabele maten. Zowel de veiligheidskooi als de omringende kreukelzones zijn onderworpen aan de meest rigoureuze tests die zijn geverifieerd door de krachtigste computers in de auto-industrie en getest in het ultramoderne veiligheidscentrum van Volvo in Zweden.

De nieuwe Focus biedt ook optioneel airbags die de borst beschermen en opblaasbare curtainairbags die van de A- naar de C-dakstijl lopen, in veel lidstaten van de EU, gordelspanners met gordelklampen en ISOFIX-bevestigingen voor kinderzitjes. Geoptimaliseerde, in één keer opblaasbare airbags aan de voorzijde behoren standaard tot het passieve-veiligheidssysteem van de Focus.

Nog een veiligheidsvoorziening zijn de verstelbare pedalen die ervoor zorgen dat bestuurders van verschillend postuur de pedalen goed kunnen bedienen.





## **FOCUS OP EXPLOITATIEKOSTEN**

Bij de ontwikkeling van de nieuwe Focus stond het beperken van de eigendomskosten hoog op de prioriteitenlijst.

Dankzij efficiëntieverhogende technologieën als de Duratec Ti-VCT- en de Duratorq TDCi-motoren en de nieuwe Durashift CVT, draagt de Focus bij tot het beheersen van een van de belangrijkste onderdelen van eigendomskosten: brandstof.

Met de introductie van de Focus C-MAX zijn de intervallen tussen servicebeurten langer geworden. Eigenaren wordt aangeraden hun auto eenmaal per jaar of na 20.000 kilometer voor een servicebeurt in te leveren waardoor binnen het segment deze onderhoudskosten tot de laagste worden beschouwd.



## NIEUWE FORD FOCUS – HOOGTEPUNTEN BUITENKANT

*“Wij moesten een ontwerp bedenken dat instinctief laat weten ‘Ik ben een Focus’ en deze boodschap visualiseert door een zekere robuustheid en kwaliteit. Volgens mij hebben we de Ford of Europe-designtaal verder ontwikkeld en de klant zal dit weten te appreciëren.*

*Het was een van de grootste uitdagingen op designgebied, maar een die met veel toewijding is aangegaan: een opvolger voor de eerste Focus. De Focus is de onbetwiste leider in zijn klasse, het belangrijkste segment in de Europese automarkt. Voor dit segment een auto ontwerpen die nog meer toepassingen, stijl en functionaliteit biedt dan zijn voorganger, maakte voor de ingenieurs de uitdaging nog groter.*

***Chris Bird, Director of Design, Ford of Europe***

### KENMERKEND PROFIEL

Het sportieve karakter van de Focus is duidelijk terug te vinden in de nieuwe versie die is ontwikkeld tot een meer overeenkomende familie carrosserievarianten die alle meer kwaliteit, finesse en vakmanschap bevatten zonder dat dit ten koste is gegaan van de geest van het oorspronkelijke ontwerp. Het profiel van de nieuwe Focus blijft binnen zijn klasse even opvallend als voorheen.

De iets grotere afmetingen maken het uiterlijk van de nieuwe Focus iets gespierder. Dit wordt versterkt door de prominentere, uitlopende wielkasten die beter zijn geïntegreerd in het algemene ontwerp. De stoere lijnen van de typerende Ford grille, de koplampen en de spoiler, die ook zijn terug te vinden op de Mondeo, Fiesta, Fusion en Focus C-MAX, lijken bij de nieuwe Focus helemaal op hun plaats.

De nieuwe Focus heeft een lagere wegligging dan de andere Ford modellen en de 'familieneus' loopt sterk af. Vanaf de neus lopen de belangrijkste lijnen van de carrosserie naar de achterkant waardoor er een gedrongen en atletisch profiel ontstaat. Vanaf de lage brede neus loopt een krachtbult vanaf de grille naar de A-dakstijlen, verfraaid door de geprononceerde 'jukbeenderen' die karakteristiek zijn voor alle Focus-modellen.



## SNELLE LIJNEN

“Het profiel telt twee karakteristieke lijnen,” zegt Chris Bird. “Allereerst is er de scherp gebogen lijn die direct bij de voorste wielkast begint en over de volledige lengte van de auto loopt en die altijd de indruk wekt dat hij uit massief metaal is gewalst. Daarnaast is er de messcherpe lijn die vanaf het midden van de neus over de hele lengte van de auto naar achteren loopt en die de snelle lijnen van de A- en C-dakstijlen benadrukt.”

Door de voorste dakstijl 100 mm naar voren te plaatsen onder een scherpere hoek, is ruimte ontstaan. Deze verandering heeft ook een positieve invloed op de bescherming van de inzittenden bij een botsing en het bood de ontwerpers de mogelijkheid om de auto binnen zijn klasse een opvallend en uniek perspectief te bieden.

Qua uiterlijk zit het grootste verschil tussen de Focus en de concurrentie aan de achterkant. Door de componenten aan de onderkant ingenieus te plaatsen, is Ford er in geslaagd om de achterkant een zeer snel profiel te geven. Hierdoor kan de 3-deurs ondanks zijn 5 zitplaatsen doorgaan voor een echte coupé, een profiel dat ook de 5-deurs een elegante uitstraling geeft.

“De Wagon moest zo sportief mogelijk worden met een tikkeltje Italiaanse flair,” meldt Claudio Messale, hoofdontwerper van de nieuwe Focus. “Net als bij de 3-deurs en de 5-deurs, hebben we dit bereikt dankzij de relatief stijl oplopende middellijn van de Wagon. Dit vormt niet alleen de basis voor de vorm van de buitenkant maar zorgt er ook voor dat de auto een grote bagageruimte heeft. Bij het ontwerpen van deze functionele en zeer stijlvolle auto hebben we dus geen compromissen hoeven sluiten.

De nieuwe Focus ontleent zijn persoonlijkheid aan de scherpe, sportieve lijnen van de voorste en achterste dakstijlen. Deze maken hem net zo dynamisch als zijn voorganger, maar op een meer verfijnde en geïntegreerde manier. Binnen deze lijnen wordt het 'cockpitgevoel' van de rij-omgeving gekoesterd, terwijl de bestuurder en passagiers toch meer ruimte tot hun beschikking hebben. De styling van de buitenkant van de Focus is een krachtig statement dat uitdraagt waar het merk voor staat.



Chris Bird: “De Focus mag uiterlijk ingrijpend zijn veranderd, maar het blijft toch een Focus, een praktische auto voor het leven van alledag en tegelijkertijd een mix van sportiviteit en functionaliteit”. “De carrosserie is ongetwijfeld de meest veelzijdige binnen zijn klasse en stelt ons in staat om zeer succesvolle modellen af te leiden. De Focus heeft dezelfde wielbasis als de Focus C-MAX en is precies even lang. Zeer uiteenlopende ontwerpen die door de hooggeplaatste achterlichten, het solide aandoende oppervlak en de kwalitatieve uitstraling toch direct herkenbaar zijn als een Ford.”

## **VOLWASSENER FOCUS**

Onder leiding van Messale heeft het ontwerpteam zich geconcentreerd op een volwassener uitstraling voor het nieuwe model. De collage van eenvoudige vormen dat de eerste Focus zo'n karakteristiek uiterlijk gaf, is vervangen door een eenvormiger ontwerp waaraan de standaard van de onderhuidse technologieën kan worden afgelezen.

“In 1998 heeft Ford met de Focus deze sector als het ware opnieuw ontwikkeld. Wij waren vastbesloten om voort te borduren op dit succes in plaats van weer iets compleet nieuws te bedenken met alle risico's van dien,” aldus Messale. “Op basis van het design-DNA wilden we een update uitvoeren voor de 21e eeuw. Zo komen de ruiten sterk overeen met die van de eerste generatie Focus maar dankzij de afmetingen van de nieuwe Focus konden we ze een sportiever profiel geven.”

Het verlengen van de auto gaf de ontwerpers de vrijheid om de geprononceerde, coupéachtige daklijn van de 3-deurs en de 5-deurs te ontwikkelen. Dit deden zij door de bovenste contouren van de zijruiten beter te volgen waardoor de aflopende achterkant is ontstaan. Alle modellen, ook de Wagon, zijn voorzien van een uitgesprokener versie van de Focus-zijruit met de karakteristieke vorm.



## KWALITEITSCONSTRUCTIE

*“Bij hedendaagse autoconstructie wordt de uiteindelijke kwaliteit van het product altijd bepaald door de kracht en de accuratesse van de bodemplaat en carrosserie. Om een auto als de nieuwe Focus te bouwen, dan moet je hoog inzetten en onconventioneel denken.”*

***Andreas Stichweh, Manager, C-car Body Programmes***

Een robuust ontwerp maken met een kwaliteit die tijdens de hele levensduur niet afneemt, is geen geringe opgave. De meeste inspanningen van Ford om de kwaliteitsstandaard te verhogen, zal de klant nooit zien. Er is veel aandacht besteed aan de constructie van de auto, met analytische schaalmodellen zowel in digitale als in fysieke vorm waarmee het bouwproces nog verfijnder en nauwkeuriger kon verlopen.

Technici in Saarlouis en Valencia, verantwoordelijk voor de productie van 3 miljoen exemplaren van de Ford Focus met bekroonde constructiekwaliteit, hebben de lessen van de eerste Focus en de Focus C-MAX gebruikt om de processen voor het nieuwe model nog verder te verfijnen.

Door gebruik te maken van laser, onder andere voor het lassen, ultramoderne robots, specialistische technieken en de geavanceerdste technologieën, zoals röntgencontrole van lasnaden, is de constructie van de nieuwe Focus van uitmuntende kwaliteit. De ruimten tussen panelen zijn voor de hele auto gereduceerd tot 3,5 mm, met een tolerantie die met eenderde is teruggebracht tot slechts 1 mm.



## ACTIEVE VEILIGHEID

De hele carrosseriereeks van de nieuwe Focus beschikt over een structuur die is ontworpen met één doel voor ogen: de veiligheid van de inzittenden in een lichtgewicht en zeer efficiënte veiligheidskooi. De Focus is gemaakt van uiterst sterk staal en lasergelaste panelen van variabele maten. Zowel de veiligheidskooi als de omringende kreukelzones zijn zowel virtueel als fysiek onderworpen aan de meest rigoureuze tests in het ultramoderne veiligheidscentrum van Volvo in Zweden.

Door de carrosserie lopen belastingspaden die buiten de veiligheidskooi zorgen voor een optimale absorptie van de energie in het geval van frontale botsingen tegen zowel vaste als bewegende voorwerpen. Er is gezorgd voor meer kreukelruimte doordat bij een botsing de stijve chassiscomponenten bewust loslaten van de carrosserie waardoor de vrijkomende energie onder de stijve veiligheidskooi doorloopt. Dit verlaagt de deceleratiewaarden voor de inzittenden en voorkomt dat de bodem vervormt.

In de structuur bevinden zich voorzieningen als nieuwe compressiedelen in het portier die vervorming van de A-dakstijl en de dashboardbalk voorkomen. Ook is er een nieuwe, rechte balk aangebracht tussen de A-dakstijlen. Deze stabiliseert de zijstructuur van de carrosserie en minimaliseert het risico dat de stuurkolom en de pedalen naar binnen dringen.

Samen met het geavanceerde passieve-veiligheidssystemen brengen deze structurele voorzieningen in de nieuwe Focus de standaard voor veiligheid op een hoger niveau. Dit wordt weerspiegeld in de interne tests van Ford. Daarom overschrijdt de nieuwe Focus nu reeds alle relevante Europese wetgevingen en zal de auto naar verwachting uitstekend presteren in onafhankelijke testprogramma's als de Euro-NCAP.



De inspanningen om de kwaliteit van het uiterlijk te verbeteren, hebben er ook toe geleid dat reparaties eenvoudiger en goedkoper kunnen worden uitgevoerd. Een voorbeeld hiervan is de borium steunbalk voor de grilleopening. Bij oudere ontwerpen werden verschillende componenten op een grote verscheidenheid aan punten bevestigd. Dit maakte het uitlijnen en een consistente lijnvoering bijzonder moeilijk. In het nieuwe ontwerp zijn vaste bevestigingspunten en is er geen sprake van variatie in lijnen of tussenruimte. Na een ongeval kan een vervangend onderdeel net zo goed passend worden aangebracht als toen de auto op de assemblagelijijn stond.



## NIEUWE FORD FOCUS – RIJKWALITEIT

*“Bij de nieuwe Focus hebben we ons geconcentreerd op het creëren van een complete rijervaring waarin alle facetten van kwaliteit en verfijning, en niet te vergeten die speciale Focus-rijdynamiek, zijn verenigd.*

*Dat het rijden in en bezitten van een Focus een unieke ervaring is, is een feit waar Ford met recht trots op is en dit heeft invloed gehad op een hele generatie auto's. Hoewel het ongeëvenaarde Focus DNA met de nieuwe Focus verder is ontwikkeld en verbeterd, blijft het de karakteristieke Ford Focus-kenmerken behouden.*

*Het opvallende uiterlijk van de nieuwe Focus, met zijn coupéachtig profiel en de sportieve lijnen van de Wagon, zal ongetwijfeld de vraag oproepen hoeveel ruimte er beschikbaar is voor passagiers en hun bagage. Het antwoord is dat de knie- en schouderruimte niet alleen is vergroot, maar dat de nieuwe Focus voor en achter minstens dezelfde hoofdruimte biedt als de originele Focus.”*

***Helmut Reder, Vehicle Engineering Manager, C-Segment***

## PRAKTISCHE RUIMTE

Ruimte bieden voor klanten en hun spullen is een essentieel onderdeel van de ontwikkelingsgeschiedenis van de Focus. Met zijn langere wielbasis, grote portieren die wijd open kunnen om de toegankelijkheid te vergroten, royale hoofdruimte voor én achter, en meer knieruimte achterin biedt de nieuwe Focus meer ruimte voor het comfort van de inzittenden. Ondanks de schuin aflopende achterkant is ook in de Focus 3- en 5-deursmodellen niet bekibbeld op de hoofdruimte achterin. (Afmetingen vindt u in de sectie Technische Specificaties.)

Als gezinsauto is de nieuwe Focus ontworpen om veel praktische ruimte te bieden, zoals grote en robuuste opbergruimten in de portieren, de middenconsole en het instrumentenpaneel. In het ruime handschoenenkastje van 12 liter past een 1,5 liter fles die tijdens zomerse ritten kan worden gekoeld in auto's met airconditioning.





Nog meer gemak wordt geboden door het opbergvak boven op het instrumentenpaneel dat zowel voor de bestuurder als de bijrijder makkelijk bereikbaar is. In het driedeursmodel zijn onder de ramen grote, goed bereikbare opbergruimten voor de passagiers achterin aangebracht.

Onder de aflopende daklijn biedt de nieuwe Focus een royale bagageruimte. Een langere achteroverhang heeft de Ford-ingenieurs in staat gesteld om de capaciteit met bijna 10 procent te vergroten tot een bagageruimte met de uitzonderlijke inhoud van 385 liter. De bagageruimte is makkelijk toegankelijk via de brede achterklepopening en de ruime laadruimte wordt niet beperkt door de wielkasten.

## **HET COCKPIT-GEVOEL**

Het karakteristieke ‘cockpit-gevoel’ wordt veroorzaakt door de hogere taillelijn en het sportieve coupéachtige profiel in combinatie met het speciale “flow-through”-ontwerp van het interieur.

Op de bestuurdersplaats zijn alle bedieningselementen zodanig rond de bestuurder geplaatst dat deze ze met de vingertoppen kan bedienen. Bovendien bevinden de bedieningselementen zich daar waar de bestuurder ze intuïtief zou verwachten, van de kortere, verhoogd gemonteerde versnellingspook tot het overzichtelijke instrumentenpaneel met het geïntegreerde informatiecentrum.

Een uitstekend zicht was een ander belangrijk doel bij het ontwerpen van de rij-omgeving van de nieuwe Focus. Door carrosseriedelen te optimaliseren, toleranties te reduceren en elk detail te bestuderen zijn de afmetingen van de Focus verbeterd voor een ongeëvenaard zicht.

Ook de verzonken hoofdsteunen achterin, bekend van de Focus C-MAX, zorgen voor een beter zicht. Als ze niet worden gebruikt, kunnen de hoofdsteunen worden ingeklapt zodat ze



het zicht niet belemmeren. Bovendien maken ze het gemakkelijker om de achterstoelen in te klappen omdat ze niet hoeven te worden verwijderd.

## **OPTIMALE ERGONOMIE**

Klanten die al in een Focus rijden, zullen zich prima thuis voelen in de nieuwe auto omdat een intuïtieve plaatsing van belangrijke bedieningselementen en informatie altijd een sterk punt van de Focus is geweest. Feedback van klanten gaf aan dat ze duidelijk begrepen hoe de informatie aan hen werd aangeboden en waardering hadden voor de plaatsing van de belangrijke bedieningselementen.

“Een van de belangrijkste elementen van dit proces was de ontwikkeling van het informatiecentrum dat de klant alle relevante informatie verstrekt en bestuurders in staat stelt om het scherm snel en eenvoudig aan te passen aan hun persoonlijke voorkeuren,” aldus Andrew Jamieson, supervisor ergonomie. “Met een bi-directionele schakelaar die zich binnen handbereik bevindt, kan de bestuurder eenvoudig instellingen kiezen, zonder buiten het stuurwielgebied te hoeven reiken.”

Om de best mogelijke actieve veiligheid te bereiken is het van groot belang om alle veelgebruikte bedieningselementen en displays zodanig te plaatsen dat de bestuurder deze kan gebruiken en bekijken, terwijl hij tegelijkertijd op de weg kan blijven letten. Dit is met name belangrijk voor navigatiesystemen. De hoge positie van het kleuren touchscreen is bijna perfect, maar belangrijke navigatie-informatie wordt ook weergegeven in het clustergebied.



## **ALTIJD DE IDEALE TEMPERATUUR**

Een andere Focus-voorziening is een optioneel D-EATC-systeem (Dual Electronic Automated Temperature Control). Hiermee kan de temperatuur voor de bestuurders- en passagierszijde apart worden ingesteld: een voorziening die tot voor kort alleen beschikbaar was voor auto's in de hogere prijsklassen.

Zodra de gewenste temperatuur is ingesteld, houdt het D-EATC-systeem constant alle veranderingen in de ruimte in de gaten. Een dubbele zone-sensor voor het meten van zonnearmte controleert voortdurend de hoeveelheid zonnestraling aan beide zijden van het voertuig. Via supersnelle can-bus-technologie wordt deze informatie, samen met de waarde van de binnentemperatuur, voortdurend verzonden naar de klimaatbeheersingseenheid. Deze selecteert vervolgens de optimale reactiemodus om ervoor te zorgen dat de temperatuur tijdens de hele rit constant blijft.

Dankzij de nieuwe voorruit van zonreflecterend glas en het nieuwe Focus-klimaatbeheersingssysteem daalt de binnentemperatuur snel na langdurig parkeren in de zon.

Alle nieuwe Focus-klimaatbeheersingssystemen zijn onder extreme omgevingscondities getest in Finland en Zuid-Afrika en tijdens lange ritten in Europa.



## GELUIDSKWALITEIT

Met zijn kalme en stille interieur is de nieuwe Ford Focus ontworpen om de zintuiglijke relatie tussen auto en bestuurder te versterken. De Focus biedt een prettige geluidskwaliteit die is afgestemd op de vereisten van de bestuurder en tegelijkertijd de hogere niveaus van verfijning in andere aspecten van het interieur weerspiegelt.

“De unieke geluidskwaliteit van de nieuwe Focus is ontwikkeld met behulp van hightech modale analyse en operationele deflectietools met de capaciteit om gelijktijdig 200 verschillende constructiepunten te meten,” aldus Michael Malessa, Supervisor, Vehicle NVH.

De Focus-ingenieurs hebben zich ingespannen om ongewenst lawaai van wind en weg tot een minimum te beperken. Nadat de portieren zijn gesloten, is de kalmte van de rij-omgeving direct merkbaar: het 20 procent dikkere glas in de zijportieren voor, de dubbele portierafdichting, en de lichtgewicht schuimisolatie in het motorcompartiment en de uitsparingen in de carrosserie achter zorgen er samen voor dat ongewenst omgevingsgeluid wordt buitengesloten. Het windgeluid op de weg is met 20 procent gereduceerd waardoor de prestaties aanzienlijk verbeteren, met name bij harde wind.

Vanaf het moment dat de motor wordt gestart, is de afwezigheid van trillingen in de stoel, het stuurwiel en de versnellingspook direct merkbaar in zowel benzine- als dieselmotoren. Bij lage snelheden laat de auto een aangenaam gesnor horen dankzij de geavanceerde isolatie en afstelling van de uitlaat-, inlaat- en motorophangpunten. Tijdens de rit merkt de bestuurder direct het raffinement: dankzij de stijvere ophangingsbevestigingen en zorgvuldige ontwikkeling van de carrosserie- en chassissystemen wordt het motorgeluid begeleid door aanzienlijk minder lawaai van de weg – zelfs op oneffen wegen.



## ONGEKENDE RIJKWALITEIT

De nieuwe generatie Ford Focus moest de beste in zijn klasse worden op het gebied van wendbaarheid, precisie, comfort en stabiliteit. Daarom hebben de ingenieurs van Ford de sterkste punten van het rijgedrag van de concurrentie geëvalueerd. “Het werd echter al snel duidelijk dat deze kwaliteiten het beste kunnen worden getoetst aan de huidige Focus.”

De voortdurende ontwikkelingsinspanningen en de toonaangevende technische expertise van Ford garanderen dat de Focus een auto is voor de echte autoliefhebber. De Focus geeft de bestuurder het gevoel dat de auto aan de weg ‘kleeft’: de auto reageert intuïtief tussen de weg en de bestuurder met soepele en lineaire feedback onder alle rij-omstandigheden. De uitstekende wegligging en nauwkeurige stuurcontrole worden verbeterd door een aanzienlijke toename van de torsiestijfheid van de nieuwe carrosserievariant.

De wielbasis van de nieuwe Focus is met 25 mm verlengd en het spoor met 40 mm verbreed. Dit geeft de nieuwe Focus een zelfbewuste wegligging en ruimer interieur. De nieuwe Focus is ontworpen en ontwikkeld om maximale stabiliteit te bereiken onder alle omstandigheden en maakt optimaal gebruik van de ruimere afmetingen zonder daar wendbaarheid en nauwkeurigheid voor in te leveren.

Onderhuidse verbeteringen zijn het resultaat van zeven jaar ervaring met de Control Blade-achterwielophanging waarmee de originele Focus als eerste was uitgerust. Daarnaast vormt een stijf, nieuw subframe vóór de basis voor chassiselementen die zeer goed op elkaar zijn afgesteld.

Om ervoor te zorgen dat overhellende bewegingen van de auto beter worden opgevangen, hebben de ingenieurs aan de achterkant een verbeterde stabilisatorstangverbinding met speciale dubbele kogelgewrichten met lage frictie gemonteerd die aanvankelijk werd ontwikkeld voor de Focus RS.



Het chassis is voorzien van nieuwe McPherson-veerpoten, grotere schokbrekers, met gas gevulde dubbele veerpoten en terugslagveren. De onderste wieldraagarmen aan de voorkant zijn aan het subframe bevestigd met twee horizontale lagers die zorgvuldig zijn afgesteld om een verhoogde voertuigstabiliteit bij het remmen te bieden, de algemene benadering van geringe zijwaartse flexibiliteit (belangrijk voor zeer nauwkeurig sturen) te ondersteunen en een goede absorptie van energie bij botsingen mogelijk te maken.

Het nieuw ontwikkelde subframe aan de voorkant betekent een aanzienlijke toename van de stijfheid bij de bevestigingspunten. Dit én een bredere steunbasis en stijvere stabilisatorstangbevestigingen resulteert in meer efficiëntie in de bochten en een verminderde neiging tot overhellen waardoor het comfort en de rijkwaliteit sterk toenemen.

EHPAS (electric-hydraulic power-assisted steering) vereenvoudigt de wendbaarheid bij lage snelheid en zorgt voor stuurprecisie bij hogere snelheden. De grotere schijfremmen zorgen voor een betere reactie van het remsysteem, een effectievere noodstop en een langere levensduur van de remblokken.

Ook de carrosserie levert een belangrijke bijdrage aan de rijkwaliteit van de Focus. Ten opzichte van zijn voorganger is de torsiestijfheid met 10 procent toegenomen.

De bestuurders zullen zeker kunnen waarderen dat het hogere comfortniveau van de nieuwe Focus niet ten koste is gegaan van de wendbaarheid, de stabiliteit en de stuurgevoeligheid. Bij het ontwerp van het nieuwe chassis is rekening gehouden met het opvangen van trillingen en een stabiel carrosseriegedrag, waardoor ook het rijden op ruwere ondergrond een comfortabele ervaring blijft.

De nieuwe 16" Sport en Ghia Design-wielen hebben het uiterlijk en karakter van lichtmetalen wielen, maar worden gemaakt van staal met optimale remkoelingseigenschappen. Bovendien zijn ze zeer duurzaam, bestand tegen beschadiging en eenvoudiger te onderhouden.



## **DE ZEKERHEID ACHTER DE PRESTATIES – DE REMMEN**

Het remsysteem van de nieuwe Focus is in drie woorden samen te vatten: zeker, intuïtief en comfortabel. Het remsysteem is ontworpen en ontwikkeld om zekere prestaties te leveren en remafstanden tot een minimum te beperken. Dit betekent dat de afstelling van het nieuwe systeem een zeer soepele en merkbare eerste grip bij lage snelheden biedt om de prestaties in de stad te verbeteren. Door dit te realiseren met nieuwe analytische methoden is de relatie tussen pedaalweg en remkracht in evenwicht zodat het gevoel van vertrouwen bij alle snelheden wordt vergroot.

Tot de verbeteringen behoren grotere remschijven en trommels in de hele reeks. Dit vergroot niet alleen de doeltreffendheid, maar verlengt ook de levensduur van de remmen met 30 procent, afhankelijk van het gebruik. Alle modellen zijn uitgerust met ABS en Advanced Dynamic Aid Mechanical (ADAM) voor een effectievere noodstop (met ESP). ADAM reageert op pedaalnelheid en -beweging binnen de bekrachtiger/hoofdremcilinder om maximale remkracht toe te passen totdat de druk op het pedaal afneemt.

## **SLIMMER STUREN**

Voor nauwkeurig sturen bij alle snelheden is de Ford Focus uitgerust met Electro-Hydraulic Power Assisted Steering (EHPAS), een systeem dat voor het eerst in de Focus C-MAX werd gebruikt.

Een door een elektromotor aangedreven pomp maakt gebruik van de snelheid van het voertuig en het stuurwiel om de optimale PAS-ondersteuning te berekenen. Hierdoor kost het sturen bij lage snelheden uitzonderlijk weinig inspanning – ideaal bij parkeren – terwijl tegelijkertijd een progressieve feedback wordt geboden bij het nemen van bochten met hogere snelheid.



“Volledig hydraulische systemen (met de bijbehorende voordelen van precisie en gevoel) worden door fabrikanten steeds vaker vervangen door volledig elektrische stuurbekrachtiging waardoor de stuurgevoeligheid bij lage snelheden sterk afneemt,” aldus Andreas Wöhler, van Vehicle Dynamics. “Aangezien wij geen concessies wilden doen, kozen we voor de duurdere, maar uiteindelijk de beste benadering: een hybride systeem.”

In tegenstelling tot traditionele, volledig hydraulische systemen is het Focus EHPAS-systeem niet afhankelijk van de motorsnelheid waardoor het uitzonderlijk energiezuinig is. Dit levert een brandstofbesparing op van ruwweg 3 procent in vergelijking met traditionele hydraulische PAS-systemen, omdat EHPAS in feite de rij-omgeving ‘leest’ en dienovereenkomstig reageert. Een stijvere stuurkolom, grotere stijfheid van de lagers van de ophanging en van de stuurinrichting, plus de geometrische precisie van de stuur- en ophangingsystemen van de Focus dragen ook bij aan een responsievere controle.





## NIEUWE FORD FOCUS – AANDRIJVING

*“De Focus heeft een zeer concurrerende en unieke reeks aandrijvingen. Deze versterken niet alleen het rijplezier en het dynamische karakter van deze auto, maar garanderen onze klanten ook betrouwbaarheid en lage gebruikskosten.*

*Onze reeks Duratec-benzinemotoren is uitgebreid met de nieuwe 1,6-liter Duratec Ti-VCT-motor met Twin Independent Variable Camshaft Timing. Hoewel het brandstofverbruik van de nieuwe motor efficiënter is, levert de 1,6-liter Duratec Ti-VCT-motor een groter vermogen en koppel.*

*Een reeks handmatige en automatische transmissies maken het assortiment motoren compleet. Tot deze transmissies behoren bijvoorbeeld de Durashift CVT (Continuously Variable Transmission) die wordt gekenmerkt door zijn flexibiliteit en energiezuinigheid.”*

***Ulrich Kösters, Focus Powertrain Manager***

De nieuwe Focus-reeks biedt een uitgebreide keuze aan aandrijvingen, zoals een nieuwe 1,6-liter Duratec-benzinemotor met het Twin Independent Variable Camshaft Timing-systeem van Ford: de Duratec Ti-VCT.

Met de komst van de Duratec Ti-VCT biedt de nieuwe Focus-reeks klanten een ruime keuze uit vier Duratec-benzinemotoren, twee Duratorq TDCi common-rail dieselmotormodellen, plus vier transmissies, waaronder de nieuwe Durashift CVT continu variabele transmissie en de populaire Durashift-transmissie met 6 handgeschakelde versnellingen.



## Ti-VCT-TECHNOLOGIE

De populaire 100 pk / 74 kW Duratec 1,6-liter bezinemotor is voorzien van Ti-VCT. De motor levert een groter koppel bij hogere motorsnelheden en het vermogen is met 15 pk toegenomen, terwijl het benzineverbruik met ongeveer 5 procent is verminderd.

Een opnieuw ontworpen nokkenasbehuizing biedt plaats aan de VCT-brug die is gemonteerd aan de voorzijde. Dankzij het schottentype variabel nokkenassysteem kan de oliedruk op een optimale waarde worden gehouden bij alle motorsnelheden. Het heeft een verplaatsingsbereik van 50 graden aan de inlaatzijde en 45 graden aan de uitlaatzijde, en bij lage motorsnelheden zorgt de Engine Control Unit ervoor dat de nokkenassen in hun standaardpositie blijven, zodat een goede start verzekerd is. Zodra de motorsnelheid toeneemt, wordt de timing van de nokkenassen aangepast door twee kleppen die de oliestroom regelen, zodat een betere luchtdoorstroming wordt verkregen. De motor levert een koppel van 155 Nm bij 4.150 rpm, en 115 pk/ 85 kW vermogen bij 6.000 rpm.

Andere verbeteringen aan de motor omvatten high-lift nokkenassen en zuigers met uitsparingen om genoeg ruimte te laten voor de kleppen. Omdat de robuustheid van de eenheid van essentieel belang is, hebben we niet gewoonweg een 'hete' nokkenas gemonteerd op de Duratec Ti-VCT. Motordetonatiesensoren, gereviseerde inlaatleidingen en een nieuw inlaatspruitstuk met gelijke tracklengte zijn niet alleen afgesteld om de geluidskwaliteit te optimaliseren, maar voegen ook efficiëntie en betrouwbaarheid toe. De 100 pk/ 74 kW-versie van deze motor blijft deel uitmaken van het assortiment.



## DURATEC-MOTOREN – PRAKTISCHE PRESTATIES

Andere Duratec-benzinemotoren die zijn ontworpen voor functionaliteit, reactiesnelheid en zuinigheid zijn:

- 80 pk – de 1,4-liter Duratec-motor biedt een vermogen van 80 pk (78 effectief vermogen/59 kW) bij 5.700 rpm en een piekkoppel van 123 Nm (91 lb-ft) bij 3.500 rpm.
- 100 pk – de 1,6-liter Duratec-motor biedt een vermogen van 100 pk (98 effectief vermogen/74 kW) bij 5.500 rpm en een piekkoppel van 150 Nm (49,90 kg-ft) bij 4.000 rpm.
- 145 pk – de 2,0-liter Duratec-motor biedt een vermogen van 145 pk (143 effectief vermogen/107 kW) bij 6.000 rpm en een piekkoppel van 185 Nm (136 lb-ft) bij 4.500 rpm.

De motor met de grootste verplaatsing, de 2,0-liter Duratec, maakt gebruik van de nieuwste technologie op het gebied van gasdynamiek, verbranding en katalysatoren om de klant een hoog niveau van kwaliteit, prestaties, brandstofzuinigheid, lage uitstoot en operationele verfijning te kunnen bieden. Deze uitzonderlijk duurzame, lichtgewicht motor die is ontworpen met het oog op efficiëntie, heeft weinig onderhoud nodig en biedt klanten de lange levensduur die de Focus-betrouwbaarheid onderstreept.



## AANTREKKELIJKE DIESELMOTOREN

*“De Duratorq TDCi-motor heeft al veel lof gekregen sinds deze motor beschikbaar is in het Ford-assortiment. Voor de nieuwe Focus hebben we de TDCi-serie uitgebreid met een 1,6-liter en een 2,0-liter uitvoering die dezelfde verfijning, brandstofzuinigheid en prestaties bieden als de reeks motoren voor de Focus C-MAX.”*

***Gerd Müller, Manager Diesel Powertrains***

De reeks motoren voor de Focus bestaat uit zowel 1,6-liter als 2,0-liter Duratorq TDCi common-rail dieselmotoren van de tweede generatie die voor het eerst zijn toegepast in de Focus C-MAX:

- 109 pk – de 1,6-liter Duratorq TDCi levert een vermogen van 109 pk (108 effectief vermogen/81 kW) bij 4.000 rpm en een piekkoppel van 240 Nm (176 lb-ft) bij 1.750 rpm.
- 136 pk – de 2,0-liter Duratorq TDCi levert een vermogen van 136 pk (134 effectief vermogen/100 kW) bij 4.000 rpm. Piekkoppel van 320 Nm (236 lb-ft) bij 2.000 rpm.

Beide Duratorq TDCi-modellen worden gekenmerkt door een laag brandstofverbruik: naast betrouwbaarheid en lage gebruikskosten een ander belangrijk voordeel van de nieuwe Focus. Deze lichtgewicht motoren worden gekenmerkt door een lage wrijving en bieden een optimale balans tussen een sterk koppel bij een lage snelheid voor een responsieve motor en een laag brandstofverbruik.

De pittige 2,0-liter Duratorq TDCi wordt standaard geleverd met de Durashift 6 met zes handgeschakelde versnellingen. Deze combinatie is goed ontvangen in de Focus C-MAX wegens de plezierige en sportieve sensatie in combinatie met de brandstofzuinigheid tijdens lange ritten, en sluit perfect aan bij de dynamische stijl van de nieuwe Focus.



## DURASHIFT CVT

De Ford Durashift CVT (Continuously Variable Transmission) is beschikbaar voor de 1,6-liter Duratorq TDCi-dieselmotor. In de volautomatische modus biedt deze aandrijfcombinatie de klant een ontspannen rijervaring in het stadsverkeer, terwijl de bestuurder ook kan kiezen voor de 7 handgeschakelde versnellingen.

De Durashift CVT, geïntroduceerd in de Focus C-MAX, is een soepele transmissie waardoor het lawaai aanzienlijk wordt gereduceerd, terwijl het elektronisch bestuurde, riemaangedreven systeem de brandstofzuinigheid met 5 procent verbetert ten opzichte van automatische transmissies van de vorige generatie.

Andere transmissies in de nieuwe Focus-reeks zijn:

- Durashift 6-Speed, de eerste door Ford gefabriceerde transmissie met zes snelheden die met succes is toegepast in de Mondeo en de Focus C-MAX. De Durashift 6-speed is gekoppeld aan de 2,0 liter Duratorq TDCi diesel voor optimale reactiesnelheid, raffinement en zuinigheid.
- De Durashift 5-Speed, een handgeschakelde Durashift-transmissie met vijf versnellingen, is standaard op de 1,4-liter Duratec-, 1,6-liter Duratec-, 2,0-liter Duratec-, 1,6-liter Duratec Ti-VCT- en 1,6-liter Duratorq TDCi-motoren.
- De populaire automatische Durashift-transmissie met 4 versnellingen is beschikbaar met de 1,6-liter Duratec-benzinemotor.



## VERFIJNDE AANDRIJVING

Voor de hele reeks motoren hebben de Ford-ingenieurs veel aandacht besteed aan de geluidskwaliteit. Het ‘tevreden gesnor’ bij lagere snelheden, de verfijnde rij-eigenschappen bij constante snelheid en de ‘verslavende’ motorgeluiden bij hogere snelheden zijn daarvan het resultaat.

Ford wilde een plezierig en ontspannen geluid tijdens het rijden creëren door te zorgen voor een goede balans tussen motor-, wind- en weggeluidsbronnen. In plaats van gestresst te klinken bij hogere motortoerentallen toont de Focus-motor zijn ware karakter bij een pittige rijstijl.

De Focus profiteert niet alleen van vakmanschap in constructiekwaliteit, maar ook van een gefocuste benadering van geluidskwaliteit die deel uitmaakt van het Global Shared Technologies-initiatief van Ford. Effectievere motorbevestigingen, cockpitisolatie en constructiemethoden helpen om ongewenste geluiden verder te verminderen.

###

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:

Jo Declercq  
Tel: +32 3 821 21 03  
Fax: +32 3 821 21 07  
[jdecler2@ford.com](mailto:jdecler2@ford.com)