



DE FORD **iosis** CONCEPT-CAR – VOORBODE VAN EEN NIEUWE DESIGNRICHTING

Voorwoord

Toen Ford op het autosalon van Genève eerder dit jaar het SAV Concept onthulde, lichtten we al een tipje van de sluier op over de toekomstige designtaal van Ford of Europe.

Nu nemen we de sluier nog verder weg.

In Europa staan Ford-modellen bekend om hun onovertroffen dynamisch weggedrag en die dynamiek willen we in ons design tot uiting laten komen. We noemen deze nieuwe stijlrichting van Ford 'kinetisch' design, omdat ze naar onze mening energie in beweging uitdrukt.

Dit is voor ons een belangrijke koerswijziging die beloond mag worden met een speciale wagen.

Met de onthulling van de **iosis*** verenigen we alle elementen van deze nieuwe designtaal in één concept-car. Dit voertuig schrijft niet gewoon een nieuw hoofdstuk, maar een heel nieuw boek voor Ford of Europe. U kunt er maar beter aan wennen. Dit is onze toekomst.

Met deze designtaal willen we onze wagens onweerstaanbaar maken voor klanten, zodat ze in het straatbeeld de aandacht trekken. Niet omdat ze extravagant zijn, maar omdat ze de mooiste wagens in hun klasse zijn.

L.W.K. Booth

Voorzitter en CEO

Ford of Europe

Augustus 2005

* **iosis**: Term uit de alchemie die verwijst naar de laatste fase in de transformatie van basismetaal in goud.



Designstrategie: de filosofie achter iosis

- De visie van het toekomstige design-DNA voor Ford of Europe
- Bouwt voort op de designthema's van het SAV Concept in Genève
- Gebruikt kinetisch design om de energie van de bewegende wagen visueel weer te geven

De **iosis** is een designvisie die voortbouwt op enkele ideeën die voor het eerst vorm kregen in de Ford SAV concept-car die eerder dit jaar op het autosalon van Genève werd onthuld.

De **iosis** bundelt inderdaad alle elementen van de toekomstige designstijl van de Europese Fords. Niet alle elementen zullen op elke wagen terugkomen, maar er zijn een aantal essentiële genen die de volgende jaren sterk aan bod zullen komen.

“De **iosis** is meer dan een showwagen. Hij brengt een boodschap over hoe het design van Ford of Europe in de toekomst opnieuw gedefinieerd zal worden,” aldus Martin Smith, Executive Design Director bij Ford of Europe. "Hij brengt een gedurfde boodschap want dat is de richting die we inslaan."

Elke autoconstructeur werkt met identificeerbare generaties voertuigen en Martin Smith kreeg de opdracht om de volgende generatie voertuigen voor Ford of Europe te ontwerpen. Toen hij vorig jaar bij Ford aan de slag ging, zag Smith in dat de gereputeerde dynamische kwaliteiten van Ford tot uiting moesten komen in de emotionele en visuele uitstraling van het product.

“Het enthousiasme waarmee het SAV Concept werd onthaald, bewijst dat we in de goede richting evolueren,” aldus Smith.

En hij vervolgt: “Ford of Europe wordt erkend als een marktleider op het gebied van weggedrag en vakmanschap. Bovendien levert het betaalbare en betrouwbare producten. Nu richten we onze pijlen op het design. De **iosis** geeft aan dat Ford ook op het vlak van design een leiderspositie wil veroveren.”



“Een autosalon zoals dat van Frankfurt is een wereldwijd podium voor de auto-industrie. Het is het grootste salon ter wereld en biedt ons dus een schitterend platform om het publiek en onze concurrenten te tonen dat Ford of Europe een nieuw designtijdperk ingaat.”

“Met de nieuwe stijlrichting visualiseren we de dynamische kwaliteiten van ons merk. We noemen het 'kinetisch' design van Ford en wanneer je de **iosis** bekijkt, zie je dat hij energie in beweging uitstraalt. Kinetisch design is het DNA dat ons een leiderspositie op het gebied van design moet geven.”

Het designproces: een harmonieuze combinatie van traditie en technologie

Het is leuk om te zien hoe twee jonge mannen, een Engelsman en een Italiaan, die elkaar nauwelijks verstaan, samenwerken om een kartonnen sjabloon te maken voor het display van de plafondverlichting in de **iosis**.

In een tijdperk waarin elk aspect van ons leven wordt gedomineerd door microchips, werken hier twee mensen samen die hun ideeën overbrengen met enkele pennentrekken van een viltstift en het geknip van een schaar.

In de studio van de koetswerkbouwer in het Italiaanse Turijn hingen de muren vol met handgemaakte afbeeldingen van wat het **iosis** designteam in gedachten had voor hun show-car. Af en toe zag je een vakman naar de designschetsen gaan met in zijn hand een onafgewerkte component waarvan de lasnaden nog zichtbaar waren. Na een controle ging het terug richting werkbank om het handgemaakte onderdeel nauwgezet te perfectioneren.

In een andere werkplaats een beetje verder werden de interieurbekleding en materialen met dezelfde toewijding vervaardigd.

Ford produceert dagelijks duizenden wagens en gebruikt daarbij computers om de productie nauwgezet op te volgen. Maar wanneer het om concept-cars draait, kan het designteam een beroep doen op vaardigheden en know-how die al decennialang van generatie op generatie worden overgedragen.



Stefan Lamm, Chief Designer for Exteriors van Ford of Europe zei: “Dat wil niet zeggen dat we geen computertoepassingen gebruiken voor het design en de technische ontwikkeling. Dat gebeurt uiteraard wel, maar enkel op de juiste plaats en het juiste moment. ”

De **iosis** zag het levenslicht als een reeks vrije schetsen van de hand van Andrea di Buduo, koetswerkdesigner bij Ford of Europe, gemaakt op aanwijzingen van Martin Smith. In samenwerking met Domenico Tonello en Stefan Lamm, slaagde het team er al snel in om het design te verfijnen en om zo het nieuwe design-DNA van Ford of Europe uit te drukken.

Tegelijk ontwikkelden Ernst Reim en Tony Peat onder leiding van Nikolaus Vidakovic een gelijkaardig thema voor het interieur en werkten Silke Welskopp en Laura Blossfeld met hun team Colour & Trim onder leiding van Ruth Pauli aan het kleur- en materiaalconcept.

Toen de thema's bepaald waren, werd het design geperfectioneerd met computertechnieken om vervolgens een voorstel voor te leggen aan het hoogste management van Ford of Europe.

De definitieve computermodellen van **iosis** vormden de basis om over te gaan naar de volgende fase: de ontwikkeling van een 3D-model. Zodra het Photoshop-beeld werd verfijnd en het definitieve design was bepaald, tekende een softwareprogramma met de naam 'Alias' de ruwe oppervlakken uit zodat het basis kleimodel kon worden gebouwd.

In de loop van de volgende zes weken kerfden modelmakers de definitieve vorm voorzichtig en nauwgezet in klei.

“Dit proces,” aldus Smith, “is wellicht het belangrijkste aspect in de ontwikkelingsfase van het design van een auto.”

De uiterst vakkundige modelbouwers van Ford zijn in staat om deze complexe vorm te creëren. De computergestuurde modellen zijn belangrijk maar hebben niet de voeling, de ervaring en de vaardigheid om de subtiele designnuances te verwerken. De combinatie van computermodellen en menselijke vaardigheden is dan ook de optimale en meest efficiënte manier van werken.

Het afgewerkte kleimodel wordt vervolgens gedigitaliseerd met een geautomatiseerd procédé dat de hele oppervlakte van de wagen millimeterprecies meet. Deze gescande gegevens worden vervolgens



doorgestuurd naar de koetswerkbouwer, in dit geval Modarte in Turijn, die ze gebruikt om het hoofdmodel te creëren. En zelfs dan is het proces nog niet afgewerkt en zijn er nog twee tot drie weken nodig om elk onderdeel met de hand te perfectioneren. Daarna worden er afdrucken gemaakt van het hoofdmodel om de panelen voor het definitieve koetswerk te creëren.

Details zoals de voor- en achterlichten, het radiatorrooster, de uitlaten en de velgen, die als animaties worden weergegeven zodat ze driedimensionaal lijken, worden in Alias ontworpen voor men met testmodellen nagaat of ze allemaal naadloos op elkaar passen. Om het definitieve design te controleren, doen de ontwerpers vaak een beroep op een 3D 'Powerwall' video die de afbeeldingen op ware grote weergeeft.

Daarna gaat alles terug naar het atelier van Modarte waar tal van gespecialiseerde machinisten, metaalbewerkers en opmakers druk in de weer zijn om de reeks pennentrekken om te vormen tot een verbluffende showcar en zo definitief vorm geven aan de **iosis**.



Koetswerkdesign: een berline die zich een coupé waant

- Unieke proporties en een schitterend origineel design definiëren nieuwe designtaal van Ford of Europe
- Originele tegengesteld openzwaaiende deuren zonder middenstijl garanderen optimale toegang tot het interieur
- Indrukwekkende, precieze, hoogtechnologische verlichting
- Camera's vervangen achteruitkijkspiegels voor een ongeëvenaard zicht rondom

*“Deze wagen geeft een voersmaakje van de toekomstige stijlrichting van Ford. Hij zendt duidelijk de boodschap dat het SAV Concept dat eerder dit jaar in Genève werd onthuld, een eerste stap voorwaarts was in een opwindende designtoekomst voor Ford. De **iosis** is het designstatement dat de toekomst van Ford in Europa weerspiegelt.”*

Martin Smith, Executive Design Director - Ford of Europe

De **iosis** is een opwindende kruising van een vierzitsberline en een gespierd coupéprofiel dat zijn gelijke niet kent in deze klasse.

Dit verbluffende nieuwe designthema werd uitgedacht door een team onder leiding van Stefan Lamm (Chief Designer Exteriors) en bestaat uit onder meer Domenico ‘Nico’ Tonello (Design Manager, Exterior Design) en Andrea di Buduo (Designer). Het geeft een beeld van de elementen die de nieuwe generatie Ford-modellen zullen kenmerken.

“De huidige generatie Ford-wagens heeft een eigentijdse, moderne lijn en onderscheidt zich door een superieure bouwkwaliteit en een verfijnde afwerking. Op die basis bouwen we voort om de nieuwe generatie modellen te ontwerpen,” legt Lamm uit.

Maar, zegt hij, we moeten maar naar interieurdesign, architectuur, media en andere sectoren buiten de auto-industrie kijken om te zien dat de voorzichtige stijlrichting die op het einde van de vorige eeuw domineerde nu wordt opgegeven ten voordele van meer expressieve en dramatische designs.

“Misschien heeft dat te maken met de start van een nieuw millennium,” suggereert hij.



Lamm en zijn team stonden voor de uitdaging om een nieuwe designtaal uit te denken die gebaseerd is op de degelijke kernwaarden van Ford en die deze elementen op een gedurfde, nieuwe en eigentijdse manier herinterpreteert.

Zowel Smith en Lamm zijn nog relatief nieuw bij Ford en beide mannen moesten zich dus onderdompelen in de kernwaarden van het merk. Martin Smith legt uit: “Ford produceert auto’s die heel wat rijplezier bieden en die nieuwe normen vestigen op het gebied van weggedrag, schakelgedrag, stuurrespons en wendbaarheid, maar totnogtoe wist je dat pas wanneer je ermee had gereden. Het was dan ook onze taak om een fascinerend design te creëren dat deze energie in beweging gestalte geeft en visualiseert.”

Lamm gaat verder: “Bij Ford hebben we behoefte aan een expressieve nieuwe designtaal om de geest van de wagen weer te geven.”

“De vormen worden dan ook opvallender, emotioneler, atletischer en gespierder. Verder moesten we een hoogstaand veiligheidsniveau verzoenen met dynamische prestaties zonder de merkidentiteit van het Blauwe Ovaal uit het oog te verliezen.”

Smith en zijn team moesten snel identificeren welke grafische elementen als de voornaamste designelementen van Ford werden beschouwd. Enkele daarvan waren voor het eerst te zien op het SAV Concept en werden verder ontwikkeld door het team voor de **iosis**.

Veruit het belangrijkste DNA-element is wat het designteam de ‘omgekeerde trapezium’ noemt in de luchtinlaat onder het hoogstaande verchromde radiatorrooster.

“Het bovenste en onderste radiatorrooster vormen samen het nieuwe gezicht van Ford,” aldus Tonello.

De **iosis** neemt designelementen over van racewagens. Wandel rond de wagen en je zult zien dat zijn gespierd profiel hem tegen het asfalt kleeft als een sprinter in de startblokken, steunend op zijn vingertoppen, de spieren gespannen en wachtend op het startschot.

Met zijn krachtige, assertieve en zelfzekere blik schreeuwt de **iosis** om bestuurd te worden. “Dat is kinetisch design, energie in beweging,” aldus Smith. “En dat is uniek voor Ford.”



Een ander element dat het team als noodzakelijk beschouwde, was de verdere ontwikkeling van de uitgesproken wielkastlip die voor het eerst te zien was op de Focus in 1998.

Voorts wou het team de **iosis** een eerder driedimensionale vormtaal geven, met een meer beeldhouwde look voor een koetswerk en een indrukwekkender bovenaanzicht. Dat laatste valt uiteraard vooral op langs boven, maar draagt ook bij tot de visueel kortere overhang vooraan.

Elementen die bijdragen tot deze nieuwe expressieve designtaal zijn de krachtige schouder die wordt ondersteund door een dynamische lijn die over de hele lengte van de wagen loopt. De uitgesproken schouderlijn wordt nog aangevuld door de visuele kracht van de drempels, die op hun beurt de raamlijn (Day Light Opening, DLO) in evenwicht brengen.

Het motief van de omgekeerde trapezium duikt overal in het koetswerk en het interieur van de iosis op, in volledige, uitgesproken of gedeeltelijke vorm en creëert zo een unieke stijl voor de volgende generatie modellen van het Blauwe Ovaal. Zo is dit thema onmiddellijk herkenbaar in de 20"-velgen die vervaardigd werden uit massieve aluminium klompen met een contrasterende gepolijste en geanodiseerde afwerking die hun 3D-design versterkt.

Een ander terugkerend thema is de knik in de raamlijn ter hoogte van de C-stijl, een knik die ook terugkomt in de koplampen en in de motorkap zelf. Die verhoogt de motorkap om contact met de harde punten van de motor te vermijden. Deze knik loopt door langs de A-stijl en dakstijl tot in de indrukwekkende achterlichtblokken die iets weg hebben van katogen.

Een van de meest indrukwekkende perspectieven van de wagen is het $\frac{3}{4}$ achteraanzicht waar de interactie tussen de afgeschuinde kant van de achterraut en de bijpassende vorm van de achterlichten een onmiddellijk herkenbare look creëert die wordt vervolledigd door de vorm van de uitlaten. Het zijn die complexe structuur en de aandacht voor details die de iosis zijn strakke en gespierde vorm geven.



De groeiende reputatie van Ford voor vakmanschap, kwaliteit en aandacht voor details wordt nog verder versterkt en ontwikkeld in de iosis en vooral in de lichten, zorgvuldig vervaardigde juweeltjes gemonteerd in bewerkte aluminium structuren.

De koplampen hebben in het midden een cirkelvormige, meesturende LED voor de dimlichten met een vertikaal daglicht om het te scheiden van de richtingaanwijzers op de buitenkant en daaronder tien LEDs voor de grootlichten die als een reeks lasers uit buizen schieten.

Dit thema komt ook terug in de achterlichtblokken met een nieuw design voor de lichten in de vorm van een afgevlakte cirkel, langs buiten geflankeerd door de richtingaanwijzers en langs binnen door de remlichten. Behalve het verplichte hoog gemonteerde derde remlicht, is er een bijkomende reeks LEDs boven de venturi, die hun intensiteit automatisch aanpassen aan de zichtbaarheid of de kracht waarmee de bestuurder remt.

De geavanceerde technologie die op de iosis wordt gebruikt, is praktisch en realistisch. In de achterpartij is een camera geplaatst als aanvulling op de deurcamera's die de klassieke spiegels vervangen. Dankzij deze drie camera's kan de bestuurder rekenen op een volledig zicht naar achter als aanvulling op de binnenspiegel. De buitencamera's zijn gemaakt van precies bewerkte aluminium en hebben een vloeiende lijn waardoor ze de visuele atletische eigenschappen en de uitstraling van de wagen ondersteunen.

Een buitengewoon indrukwekkend aspect van de iosis is het in een hoek draaiend deursysteem dat een volledige, rechtstreekse toegang tot het interieur biedt. De deuren zijn net als een Formule 1-koetswerk gemaakt van erg lichte koolstofvezel en worden bediend door ram motoren die ze naar boven en naar buiten toe openen, weg van de A- en C-stijlen. Het systeem gebruikt gesofistikeerde scharnieren zodat extra steun niet nodig is als de deuren open zijn. Om de structurele integriteit en de veiligheid te garanderen, scharnieren de achterdeuren in de daklijn en de drempels zodat ze een B-stijl vormen. Ze kunnen enkel bediend worden wanneer de voordeur geopend is.



Interieurdesign: hoogtechnologische look en dagdagelijks gebruiksgemak

- Interieurdesign vult designthema's van koetswerk aan en breidt ze uit
- Technisch karakter in combinatie met gesofistikeerd design en dito materialen
- Stuur en versnellingspook vatten functionaliteit en geïnspireerd gebruik van materialen in **iosis** samen

*“We weten dat het design een belangrijke invloed heeft op de keuze van een wagen. Het draait er dus om om binnen de grenzen van de goede smaak te evolueren. De afwezigheid van B-stijlen kenmerkt deze benadering in **iosis**: zodra de deuren worden geopend, heeft men een spectaculair zicht op het interieur.”*

Martin Smith, Executive Design Director - Ford of Europe

Onder leiding van Nikolaus Vidakovic, Chief Designer Interiors, en Ruth Pauli, Chief Designer Colour & Trim, creëerden de designers een indrukwekkend en futuristisch interieur voor **iosis** dat perfect aansluit bij de koetswerklijn van de wagen.

“Het interieur volgt dezelfde stijlrichting als het koetswerk,” legt Vidakovic uit, “maar dat kan slechts tot op zekere hoogte: het interieur van een wagen moet altijd uitnodigend zijn.”

Voor interieurdesigners Ernst Reim en Tony Peat, betekende de koetswerklijn een sterke stimulans. “Voor mij zijn de meest dominante aspecten de présence en de proporties en het algemene gevoel van dynamisme, dat zowel sportief als gespierd is,” aldus Peat.

“We moesten die oppervlaktetaal grotendeels vertalen naar het interieur. Vaak hebben het koetswerk en het interieur een totaal verschillende vormtaal, maar omdat de deuren van **iosis** op een speciale manier open gaan, moest er een onmiddellijke visuele link tussen het interieur en het koetswerk zijn.”

Het was een soortgelijk proces dat Ruth Pauli en haar kleur- en bekledingsdesigners Silke Welskopp en Laura Blossfeld aanzette om opvallende materialen te gebruiken voor de **iosis**.



Maar, legt ze uit, ook andere factoren buiten de auto-industrie speelden een sleutelrol in de keuze van de materialen en kleuren: “De dynamische, sportieve koetswerklijn moet op een erg moderne manier geïnterpreteerd worden,” aldus Pauli. “Het was van cruciaal belang om futuristische materialen met gesofistikeerde materialen te combineren. Er zijn erg technische materialen zoals rubber, gecombineerd met leder, gecombineerd met neopreen en hoogwaardige aluminium onderdelen. De sfeer die we wilden creëren was een combinatie van een technisch karakter en verfijning.”

Tony Peat wou een licht en luchtig interieur ontwerpen door subtiele structuren en materialen te gebruiken en tegelijk de bestuurder centraal te plaatsen. “De wagens van Ford worden gezien als bestuurdersgericht en dat wilden we ook benadrukken,” legt hij uit.

Het interieurteam wou ervoor zorgen dat de bestuurder verleid werd zodra de deuren open zwaaien. Het ultramoderne stuur van massief aluminium met contrasterende grepen in oranje handschoenleder en een airbagbedekking in zwart leer valt onmiddellijk op.

Pauli en Peat zijn trots op het ‘futuristische design dat lijkt op een kruising tussen een gevechtsvliegtuig en een sportfiets’. Pauli heeft in de luchtvaartindustrie gewerkt en Peat is een niet te stuiten fietsliefhebber.

Het beste voorbeeld van deze benadering vindt men in de sequentiële versnellingsbak die geïnspireerd werd door die van de Focus WRC (World Rally Car) en die slechts een hand verwijderd is van het stuur. Het prachtig afgewerkte stuur in massief aluminium springt onmiddellijk in het oog met een unieke geanodiseerde finish in zacht, warm bruingrijs met oranje leder. Het brengt alle thema’s samen die door het interieur lopen: eigentijds vakmanschap, hoogwaardige materialen, een verrassingselement en verrukkelijke technologie met de startknop die onder een kapje op de versnellingspookknop staat.

Voor de bestuurder bevindt zich een eenvoudig instrumentenbord met tegengewichten voor de naalden zoals bij een kwalitatieve chronometer. Tussen de wijzerplaten werd een LCD-scherm met hoge resolutie geplaatst voor het navigatiesysteem en om beelden van drie naar achter gerichte camera’s weer te geven.



Vidakovic beschrijft de middenconsole als de “kunstgalerie” van de wagen, met bijkomende schakelaars die men kan gebruiken in combinatie met of in plaats van het aanraakscherm voor het navigatiesysteem, het entertainmentsysteem en de bedieningsknoppen van de airconditioning.

De middenconsole biedt ook plaats aan twee aansluitingen voor memory sticks. In de toekomst zou het kunnen dat men in plaats van een klassieke sleutel of een sleutelvrije toegang een memory stick gaat gebruiken. Die memory stick zou de veiligheid ten goede komen en kan bovendien de persoonlijke voorkeuren van de bestuurder voor de radio, routes, scherm informatie en zelfs rijvoorkeuren bevatten.

Alle onderdelen van het instrumentenbord over de middenconsole en het dashboard weerspiegelen de indrukwekkende vormen van het koetswerk. Het instrumentenbord zelf is een smalle en complexe vorm die zich rond de voorste inzittenden van de wagen hult.

De interieurteams hebben ook opvallende zetels ontworpen met een frame dat bestaat uit een ribbenkast en ruggengraat uit aluminium en voorgevormd rubber. De voorzetels worden van elkaar gescheiden door een middenconsole in de vorm van een 'zwevende brug' die ook de elektronische parkeerrem omvat. Vanaf de achterzetels gezien valt het onmiddellijk op dat het designteam inspiratie is gaan opdoen in de wereld van de moto's.

De analogie met de uitlaten is duidelijk want de ventilatiemonden hebben een duw-/trekmechanisme dat de schoepen ontplooit als een bloemblad. Ze werden geïnspireerd op de naverbrander van een gevechtsvliegtuig. Dat beeld van vliegtuigkracht wordt ook benadrukt door de aluminium accenten in de deuren die vanaf de verluchtingsmonden wegvloeien en spits toelopen.

Een ander verrassend element in het interieur is het doorgedreven gebruik van elektroluminescente folie om de deuren en het plafond te verlichten. Die folie is niet alleen erg gemakkelijk te plaatsen, hij geeft ook een zacht, gelijkmatig licht af en kan in elke vorm gesneden worden. Vandaar het dakpatroon in de vorm van het Peruviaanse Nazca-reliëf.



Ruth Pauli wou het gebruik van kleuren en materialen binnen Ford laten evolueren door nieuwe combinaties uit te proberen. “Ik wou een sfeer creëren met erg technische metalen en andere bekledingen in combinatie met heel frisse en opgewekte, modern ogende materialen. Het sleutelbeeld dat we steeds voor ogen hadden, was dat van een professionele zwemmer. Daarom hebben we neopreen gebruikt, in een technische oranje tint en een donkere antraciet tint met dezelfde stiksels die ook voor de aanraakvlakken in wetsuits worden gebruikt.

Speciaal voor de **iosis** werd een unieke leerafwerking met een subtiele metaallook ontwikkeld. Ze heeft nog steeds een natuurlijke korrel in een diepe antraciet tint en de bovenste laag werd afgewerkt met een subtiele grafiet schaduw.

Andere contactvlakken zoals het stuur en de versnellingspook koppelen de schrille, koude hardheid van naakt metaal aan de perzikachtige zachtheid van het oranje handschoenleder. De middenconsole en het dashboard zijn bekleed met een combinatie van leer voor de bovenste delen en rubber voor de onderste delen om een opvallende scheiding tot aan de vloerbekleding te verkrijgen.

Voor de vloer werden de klassieke tapijten vervangen door een robuuster structuurweefsel met technische zilveraccenten.

“De interieurarchitectuur is eigenlijk vrij eenvoudig,” legt Vidakovic uit, “maar het design ervan komt tot uiting in de detailuitvoering en de keuze van contrasterende materialen die maar zelden in auto's te zien zijn.”



Designgroep van Ford of Europe: een sterkere Europese visie

Martin Smith heeft de designgroep van Ford of Europe geherstructureerd als antwoord op de stijgende complexiteit en de groeiende werklast die de evoluerende automobiemarkt met zich meebrengt.

"Ford is geen Duits of Brits maar een Europees merk en we willen dan ook als dusdanig herkend worden. Ik wil ervoor zorgen dat we producten met een typische Europese look en aantrekkingskracht ontwerpen."

De twee Europese designcentra van Ford bevinden zich in Merkenich (Duitsland) en Dunton (Verenigd Koninkrijk). Een geïntegreerd managementteam coördineert het designproces in beide landen met duidelijk omliggende verantwoordelijkheden.

De rol van Chris Bird als Director of Design Integration en Operations staat centraal in de integratie van de rol van Stefan Lamm, verantwoordelijk voor het koetswerkdesign voor het hele gamma, en Nikolaus Vidakovic, hoofd interieurdesign voor het hele gamma.

Claudio Messale leidt het productdesign en de uitvoering en gebruikt zijn designtalent en technische knowhow om de integriteit van de designs te behouden wanneer ze in productie gaan. Ruth Pauli is verantwoordelijk voor de kleuren en bekledingen van alle modellen.

De designmanagers worden in hun taak bijgestaan door een reeks hoofddesigners en designmanagers voor elk model.

###

Voor meer informatie:

Jo Declercq
Tel: +32 3 821 21 03
Fax: +32 3 821 21 07
jdecler2@ford.com