



NIEUWE FORD FOCUS RS: DE COMEBACK VAN EEN LEGENDE

- **Preview van opwindende nieuwe Ford Focus RS op Autosalon van Londen**
- **Authentieke RS-prestaties met 300 pk**
- **Quaife Automatic Torque Biasing sperdifferentieel en innovatieve RevoKnuckle voor betrouwbare besturing en trekkracht**
- **Expressief design verraadt prestatiegericht karakter**

BRENTWOOD, 4 juli 2008 – De legendarische performance-lijn Ford RS is terug in de vorm van de opwindende nieuwe Ford Focus RS, die op 22 juli 2008 in preview wordt voorgesteld op het Internationale Autosalon van Londen.

De nieuwe Focus RS zal te koop zijn vanaf begin 2009 en wordt ontwikkeld door een klein team ingenieurs onder leiding van Jost Capito, Vehicle Line Director van Ford Europa voor Performance Vehicles.

Voor de adepten van snelle en krachtige wagens luidt het nieuwe model de verhoopde comeback van het Ford RS-logo in. Dit wordt de tweede Focus die het RS-insigne voert, een nieuw opwindend hoofdstuk in een boeiende, 40-jarige geschiedenis, waarvan de eerste bladzijden in de late jaren 1960 werden geschreven in Duitsland, maar die zich nadien, in 1970, over heel Europa verspreidde met de lancering van de Escort RS1600.

Capito zei: “We willen van de nieuwe Focus RS een echte "high performance" wagen maken – een wagen die de liefhebbers even sterk zal beroeren als zijn voorganger en de klassieke Ford RS-modellen uit het verleden. We blijven trouw aan het RS-basisprincipe van een opwindende, maar betaalbare wagen die uitpakt met sterke prestaties maar ook in de dagelijkse drukte perfect tot zijn recht komt.”

Presence en stijl van een authentieke RS

Voordat hij nog maar een meter heeft gereden, straalt de nieuwe Focus RS de presence, de sportiviteit en het verlaagde “ietwat brutelere” profiel uit dat van een echte Ford RS wordt verwacht. Stylingdetails die duidelijk verwijzen naar zijn prestatiegerichte karakter worden afgewisseld met subtiele aanpassingen om het beeld van een zelfzekere, krachtige wagen en het vooruitzicht van een opwindende rit te creëren.

De auto die in London geshowd wordt, is een voorafspiegeling van wat de ontwerpers voor ogen hebben als definitieve productiewagen, maar bepaalde fijnere details kunnen in de loop van de ontwikkeling nog veranderen.

De wagen is afgewerkt in een speciale lichtgroene lak met metaalschilfers, een opvallende, moderne interpretatie van het Le Mans Green van de Escort RS1600 uit 1970.

De vibrerende koetswerkkleur contrasteert met een aantal sportieve stijlelementen, geaccentueerd in hoogglanzend “pianozwart”, met inbegrip van de strip op de oplopende rand van de motorkap, de diepe uitsparingen voor de ingebouwde mistlampen vooraan en de buitenspiegels met geïntegreerde richtingaanwijzers.

De voorste en achterste zijpanelen zijn hertekend om de spoorbreedte en de wielkasten te kunnen vergroten, aangevuld met nieuwe, dieper liggende zijdrempellijsten. Nog een visuele verwijzing naar het sportieve potentieel van de wagen zijn de driehoekige, met een RS-logo afgewerkte ventilatieopeningen achter de voorste wielkasten. De twee klassieke luchthappers op de motorkap vormen niet enkel een stijlvolle verwijzing naar de samengebalde kracht, maar zijn bovendien nodig voor het handhaven van de correcte systeemtemperaturen.

De volledig nieuwe voorbumper van de Focus RS is voorzien van een hoge spoiler met een rooster van metaalgaas in de vorm van een uitgerokken trapezium. Dit stijlvolle en praktische kenmerk belichaamt de nieuwste look van het “kinetisch design” van Ford en is eveneens afgewerkt in pianozwart. Daarboven glinsteren de verchromde xenonkoplampen als de ogen van een kat, gevat in matzwarte lichtblokken met unieke extra ventilatiesleuven onderaan.

Achteraan is de nieuwe lage achterbumper voorzien van een brede venturitunnel aan de onderrand, met smalle ventilatieopeningen in elke hoek van de bumper om de breedte van de wagen te accentueren. De zwarte venturi wordt geflankeerd door twee indrukwekkende verchromde uitlaatpijpen, die de achtersteven een krachtige uitstraling verlenen.

Bovenaan loopt de daklijn van de Focus RS uit in een unieke zwarte RS-dakspoiler in twee delen, een verwijzing naar RS-modellen uit het verleden en naar de Focus WRC, die het WK rally op zijn naam schreef.

“Wij vinden het essentieel dat een Focus RS zowel aan een Focus als aan een RS doet denken – hij moet individueel zijn, opvallen en uitkomen voor zijn sportieve aard, maar hij moet ook duidelijk laten zien dat hij een verbeterde opvolger van de Focus ST is,” zei Stefan Lamm, Chief Exterior Designer bij Ford Europa.

Sportief interieur

De RS-lijn wordt binnenin doorgetrokken met een uniek en uitgesproken sportief interieur, gedomineerd door op maat gemaakte, gesculpteerde Recaro-sportzetels, speciaal ontworpen en bekleed met het oog op maximale ondersteuning, ook wanneer er enthousiast wordt gereden. De kleuren zijn afgestemd op die van het koetswerk, met zwartleren accenten en de logo's "RS" en "Recaro" in de rugleuningen gestikt.

Elders staan kleuren borg voor nieuwe opwinding in het Focus-interieur, voortbordurend op het sportieve interieur van de Focus ST, maar met meer accenten die afgestemd zijn op de koetswerkkleur, veel sierelementen van geborsteld aluminium en een ronduit dynamische styling. Zelfs de achterzetels kregen hogere zijkussens en een microvezelafwerking gekregen.

De middenconsole is afgewerkt in een stijlvolle, glanzende carbonlook en overal vinden we veel metalen sierelementen, onder meer voor ventilatieroosters, deurgrepen, versnellingspook of schakelhendel en de unieke drempelstrips met RS-logo; allemaal elementen die sterk contrasteren met de zwarte dakbekleding en het sportieve cockpitgevoel verhogen.

De bestuurder wordt er bij iedere aanraking aan herinnerd dat dit een speciale Focus is: met een schakelhendel die afgewerkt is met een zesversnellingschakelgrafiek in RS-blauw, een sportief driepakig stuurwiel met Ford- en RS-logo, en zelfs aluminium pedalen. De prestatiegerichte rijomgeving wordt bekroond met drie extra meters ten opzichte van de Focus ST, waaronder een turbodrukmeter, aangebracht bovenop de middenconsole en gericht naar het blikveld van de bestuurder.

Krachtig RS-blok

Het hart van de gloednieuwe Focus RS bestaat uit een speciaal ontwikkelde turboversie van de Duratec 2.5 liter met 5 cilinders. Deze krachtbron, grondig gereviseerd met het oog op topprestaties, mikt op een indrukwekkend vermogen van 300 pk en een koppel van meer dan 410 Nm, wat bijdraagt tot zijn uitstekend specifiek gewicht.

Zo'n ingrijpende verhogingen kunnen nooit alleen het resultaat zijn van een aanpassing van het motormanagement of het opvoeren van de druk. De Ford RS-ingenieurs vertrokken van de Duratec 2.5, maar ontwikkelden unieke nokkenassen, een aangepaste cilinderkop met een nieuwe pakking en een bijgewerkt inlaat- en spruitstuksysteem voor de auto.

Hoewel de auto nog in de ontwikkelingsfase zit, voorafgaand aan zijn lancering in 2009, geven de eerste snelheidstests aan dat hij voor de acceleratie van 0 naar 100 km/u waarschijnlijk onder de zes seconden zal blijven.

“Revo”-lutionair tractiesysteem

Tijdens de ontwikkeling van de Focus RS hebben Capito en zijn team geen moment uit het oog verloren dat ze een extreem snelle en krachtige wagen moesten afleveren.

Diverse innovaties, gebaseerd op feedback van eigenaars van vorige performancemodellen van Ford, hebben de ingenieurs in staat gesteld de voorwielaandrijving te behouden, met sperdifferentieel, en toch de strenge eisen met betrekking tot tractie, rijgedrag en besturing in te lossen.

De nieuwe Ford Focus RS is uitgerust met een innovatieve voorophanging die bekend staat als “RevoKnuckle”, een systeem dat speciaal ontworpen is om ongewenste stuurreacties en stuurtorsie, d.w.z. de invloed van koppel op de besturing bij voorwielaangedreven wagens, te verminderen. Stuurtorsie komt voor tijdens snelle acceleraties, scherpe bochten en op een oneffen ondergrond, wanneer het koppel op de aandrijfwielen groter wordt dan de grip. Ze wordt gekenmerkt door een plotselinge draaireactie van het stuurwiel. Die reactie wordt in de hand gewerkt door brede banden en een sperdifferentieel.

In de Focus RS wordt de RevoKnuckle gecombineerd met een Quaife Automatic Torque Biasing sperdifferentieel. De Ford RS-ingenieurs hebben intensief samengewerkt met het Advanced Research Centre van Ford in het Duitse Aachen om de RevoKnuckle-technologie specifiek af te stemmen op de topprestaties van de Focus RS. Ze steunt op de eenvoud van de traditionele McPherson-veerbenen,

maar met een geometrie die stuurreacties en torsiestuur tot een minimum beperken, vooral door een beperking van de stuurspeling.

“De Ford Focus is een uitstekende basis voor een "high performance" auto – wendbaar, responsief en stabiel,” legde Capito uit. “We hebben lang onderzocht hoe we die kwaliteiten het best konden uitbouwen tot een prestatiegericht model. Ons werk heeft duidelijk aangetoond dat onze methode om een afgestelde RevoKnuckle te combineren met een Quaife-differentieel een ideale oplossing is voor een krachtpatser met voorwielaandrijving als de Focus RS.”

“Volkomen in de lijn der verwachtingen hebben we ook aan vierwielaandrijving gedacht, maar door de genoemde onderdelen te combineren en af te stellen, en te steunen op de toonaangevende knowhow van Ford inzake bestuurbaarheid, zijn we erin geslaagd de wagen te vrijwaren van het extra gewicht van een vierwielaandrijving en toch een in zijn klasse ongeëvenaard evenwicht tussen trekkracht, rijgedrag en prestaties tot stand te brengen.

“Het resultaat is een vederlichte configuratie, die de juiste mix van tractie en messcherpe bestuurbaarheid oplevert – op een manier die niemand voor mogelijk hield in combinatie met voorwielaandrijving, en we zijn ervan overtuigd dat we de juiste keuze gemaakt hebben,” besloot Capito.

Dynamisch, wendbaar en responsief

Een echte Focus RS moet de reputatie van Ford als bejubelde constructeur van alerte en nauwkeurig bestuurbare wagens hoog houden en verstevigen en de ingenieurs hebben geen moeite gespaard om ervoor te zorgen dat de nieuwe Focus RS aan die verwachtingen voldoet.

Om de rijkwaliteit van de Focus RS nog te verbeteren werd de spoorbreedte met 40 mm verhoogd, kreeg hij sterkere en langere aandrijfassen, aangepaste veren en schokdempers en een dikkere en langere antirolstang achteraan. Het stuursysteem werd anders afgesteld met het oog op nog scherpere stuurreacties en een uiterst nauwkeurige feedback.

Ook de remmen werden opgewaardeerd, met geventileerde schijven van 336 mm vooraan en schijven van 300 mm achteraan, die zowel op gewone als op onverharde weg de wielen afremmen als in een bankschroef. De grote remklauwen zijn zichtbaar achter de unieke 19"-velgen, geschoeid met Continental laagprofielbanden van 235/35.

Voor de Focus RS werd een speciale versie van het ESP-systeem van Ford ontwikkeld, die een erg sportieve rijstijl toelaat voordat het systeem wordt geactiveerd. Door intensief onderzoek te doen naar mogelijkheden om de natuurlijke bestuurbaarheid van de wagen te verfijnen, is men erin geslaagd het ESP-systeem uit te rusten met een volledige uitschakeloptie voor enthousiaste bestuurders en vooral voor gebruik op onverharde wegen.

“We verfijnen alle besturingskenmerken van de Focus RS zonder ESP, om zijn natuurlijke reacties bij te vijlen, in plaats van een beroep te doen op ESP. Op de Focus RS is ESP een zuivere veiligheidsinrichting,” verklaart Capito.

Betrouwbaar en duurzaam

Bij de ontwikkeling van de nieuwe Focus RS moesten de RS-ingenieurs van het Ford Team voldoen aan dezelfde strenge eisen inzake duurzaamheid en betrouwbaarheid als die voor de rest van het Focus-gamma.

Ondanks de vele op maat gemaakte technische en stijlelementen zal de Focus RS volledig gebouwd worden op de hoofdproductielijn van de Focus in het Duitse Saarlouis en zal hij worden aangeboden met de standaardgarantie van Ford Europa.

Een fantastische traditie

De nieuwe Focus RS vormt een belangrijke mijlpaal in de geschiedenis van de merken Focus en Ford RS.

Het is ondertussen 10 jaar geleden dat de eerste Ford Focus op het autosalon van Genève op de wereld werd losgelaten, de eerste van een hele reeks Ford voertuigen die een opwindend design paarden aan een voorbeeldig rijgedrag. Sindsdien rolden er in Europa, met inbegrip van Rusland, meer dan 5,3 miljoen Focus-modellen van de band, terwijl de wagen ook gebouwd en verkocht wordt in Noord-Amerika en Azië.

Tegelijk luidt de nieuwe Focus RS ook de comeback van het beroemde, maar zeldzame Ford RS-logo in, dat het laatst werd gezien op de eerste-generatie Focus RS in 2002 en via de Fiesta, de Escort en de Sierra kan terugblikken op een eerbiedwaardige traditie van 38 jaar.

“RS is ongemeen belangrijk voor onze traditie van snelle wagens en ons succes in het Wereldkampioenschap Rally, terwijl de Focus een belangrijke rol heeft gespeeld in de uitbouw van

Fords uitmuntende reputatie op het vlak van rijdynamiek,” verklaarde John Fleming, voorzitter en CEO van Ford Europa. “De gloednieuwe Focus RS is een synthese en een culminatie van de twee – een echte RS en een echte Focus, en ik ben ervan overtuigd dat hij in geen van beide opzichten zal ontgoochelen.”

#

Persbericht en foto's in hoge resolutie vindt u op www.fordpers.be

Voor meer informatie:

Jo Declercq

Tel: +32 2 482 21 03

jdecler2@ford.com