



Fiesta en Fusion krijgen extra pit voor 2006

1. In het kort

- **Opvallende nieuwe koetswerkaccenten**
- **Gloednieuw dashboard en stijlvolle interieurafwerking**
- **Tallose kleuren en bekledingen voor meer personaliseringsmogelijkheden**
- **Hoogstaande elektronische uitrusting met onder meer stembediening**

Een glimlach op het gezicht van de Fiesta en een stoere nieuwe look voor de Fusion zijn de uiterlijke tekenen van ingrijpende verbeteringen aan Fords kleine bestsellers, die zich met hun bruisende karakter nu nog sterker onderscheiden in hun fel bevochten segment.

De vernieuwde Fiesta en Fusion krijgen een nieuwe look aangemeten, die beide wagens een fris gezicht geeft en hun verschillende rollen nog sterker beklemtoont.

Ook het interieur oogt helder en cool. Beide wagens krijgen een gloednieuw, kwalitatief dashboard met hertekende en gemakkelijker leesbare instrumenten en een met 'slush'-laag overtrokken, zacht aanvoelende bovenzijde, verkrijgbaar in diverse kleuren.

Klanten kunnen voortaan hun eigen stempel drukken op hun nieuwe wagen, want de bredere waaier van kleuren en bekledingen is een ander sleutelement van de facelift. De opvallende nieuwe zetelbekledingen kunnen gecombineerd worden met verscheidene kleurencombinaties voor dashboard en bekledingspanelen, zodat klanten hun nieuwe wagen volledig aan hun eigen smaak kunnen aanpassen.

De Fiesta en Fusion zijn volledig afgestemd op de behoeften van hun eigenaars, met onder meer een aanzienlijk verbeterde elektronica. Beide wagens onderscheiden zich voortaan door een hoogtechnologische elektronische uitrusting die normaal voor grotere wagens is voorbehouden en die zelfs enkele primeurs voor het B-segment omvat. Zo kunnen



verschillende functies met de stem bediend worden en kunnen de eigenaars zelf de werking van bepaalde systemen instellen om hun wagen nog meer te personaliseren.

De Fiesta is al bijna 30 jaar (hij viert die verjaardag in de zomer van 2006) een vaste waarde in het segment van de compacte wagens en deze vijfde generatie siert intussen al vier jaar ons straatbeeld. In die periode kreeg de Fiesta tal van onderscheidingen die zijn onovertroffen weggedrag en interieurinrichting bekroonden. Ook de Fusion sleepte al diverse prijzen in de wacht voor zijn gebruiksgemak en comfort en werd onlangs door het Russische tijdschrift *Autopilot* uitgeroepen tot ‘Beste auto voor vrouwen.’

Beide gamma’s hebben zich in die periode ook snel ontwikkeld en uitgebreid. Amper een jaar geleden werden de sportieve nieuwe Fiesta ST en Fiesta S gelanceerd en kregen zowel de Fiesta als de Fusion de 1.6 TDCi turbodiesel in het vooronder.

De jongste wijzigingen en verbeteringen bouwen voort op die uitbreiding en houden de Fiesta en Fusion erg competitief in een fel bevochten segment.

“De klanten eisen steeds meer van hun kleine wagens en dat maakt het soms erg moeilijk voor een constructeur. Bij hun facelift werden de Fiesta en Fusion uitgerust met enkele voorzieningen waarvan enkele jaren geleden nog geen sprake was in dit segment. Stuk voor stuk willen ze de koper meer bieden: meer stijl, meer kwaliteit, meer uitrusting en meer keuze. Het doel was om de verwachtingen van de klant niet gewoon in te lossen, maar om ze te overtreffen,” aldus Mark Ovenden, Small Cars Brand Manager bij Ford of Europe.



2. Nieuwe koetswerkdetails

Fiesta – Grote pretogen

Het vernieuwde **Fiesta**-gamma, inclusief de nieuwe ST- en Sport-versies, kreeg een opvallende nieuwe voorpartij die het alom geprezen weggedrag van de wagen ook visueel in de verf zet. De Fiesta is altijd een plezier om mee te rijden en toont dat nu ook dankzij de opvallende nieuwe lichtblokken die eruitzien als grote ogen.

In de lichtblokken vooraan hebben de designers de drie lichtelementen (koplampen, standlichten en richtingaanwijzers) van elkaar gescheiden en omrand met een verchromde ring. Alles zit achter een nieuw afdekglas dat de aparte nieuwe look nog versterkt.

De vernieuwingen aan de neus werden vervolledigd met een hertekend, breder en dieper dubbel radiatorrooster met honingraatmotief in een nieuwe voorbumper die doorloopt over de zijkanten van het radiatorrooster. Het onderste gedeelte van de bumper loopt langs de zijkanten lichtjes omhoog. In de basismodellen is de bumper uitgevoerd in een nieuwe, rustgevende grijs tint, op de hogere modellen is hij in koetswerkkleur. Er werden ook nieuwe, ronde mistkoplampen geplaatst.

“We wilden de ziel en de vitaliteit van de Fiesta benadrukken in onze gedetailleerde designwijzigingen,” vertelt Paul Wraith, Lead Designer van het koetswerkdesign team. “Het nieuwe radiatorrooster en de nieuwe bumper geven de voorpartij een subtiele maar vriendelijke glimlach en de nieuwe koplampen geven net die extra dosis fun, persoonlijkheid en stijl, die beslist in de smaak zal vallen bij onze klanten.”

Ook de achterpartij van de Fiesta werd hertekend met de nadruk op stijlvolle nieuwe achterlichten. Net zoals de koplampen werden ze ontworpen om de individuele lichtelementen te benadrukken. De nieuwe, gladde, rode afdekgelazen ogen modern en



vervangen het klassieke ribbelpastic dankzij het gebruik van twee chroomtinten (glanzend en mat) voor de onderliggende lichtblokken.

De Fiesta kreeg bovendien een nieuwe, mooier gevormde achterbumper met een uitgesproken onderzijde en een ronde reflector. Als kers op de taart kregen zowel de driedeurs- als de vijfdeursversies spits toelopende sierlijsten op de flanken, geïnspireerd op die van de Fiesta ST.

Fusion – Robuust en groot

Opvallend, met een look die hem onderscheidt van de massa: de koetswerkwijzigingen helpen de nieuwe **Ford Fusion** om zich nog meer te onderscheiden van zijn soortgenoot.

“De Fusion heeft een ander karakter dan de Fiesta en spreekt dan ook een ander publiek aan. Hij is praktisch en ruim en dat moest zijn design ook uitstralen,” legt Paul Wraith uit.

“Daarom hebben we een grotere, robuustere wagen ontworpen, die zijn rol van aanvulling op de Fiesta in het B-segment met glans vervult.”

Dat komt vooral tot uiting in de gloednieuwe voorpartij die zich van de Fiesta-neus onderscheidt door sterk verschillende vierkante lichtblokken en prominente oranje knipperlichten op de flanken. De nieuw ontworpen voorbumper is lager en heeft een integrale spoilerlip en chroomranden rond de mistlampen. Een ander opvallend aspect van de nieuwe voorpartij is het gesofistikeerde design van het nieuwe radiatorrooster. Die kenmerkende vorm komt bovendien op andere plaatsen terug, zoals in de nieuwe achterlichtblokken bijvoorbeeld.

De nieuwe Fusion kreeg ook grotere en dikkere beschermstrips op de flanken die doorlopen in de voor- en achterbumper en nieuwe heldere, rode afdekkingen voor de achterlichten. De enkelvoudige achter- en mistlichten van het vorige model werden op de nieuwe Fusion vervangen door dubbele exemplaren.



De Fiesta en Fusion kregen daarnaast buitenspiegels en handgrepen in koetswerkkleur en een brede waaier van nieuwe velgen en sierwioldoppen, waaronder twee nieuwe 15” sierwioldoppen voor de Fiesta, nieuwe 15” lichtmetalen velgen voor de Fusion en zevenspakige 14” lichtmetalen velgen voor de Fiesta Ghia.

En tot slot krijgt de klant de keuze tussen vier schitterende nieuwe koetswerkkleuren: Viola en Tango op beide modellen, Apple voor de Fiesta en Spanish Olive voor de Fusion.



3. Kwaliteit en kleuren bepalen het interieur

De wijzigingen aan het interieur zijn gebaseerd op een gloednieuw dashboard voor de Fiesta en Fusion met een gemakkelijker leesbaar instrumentenbord, beter geïntegreerde dashboardelementen, een gloednieuw audiosysteem en, als belangrijkste aspect, een nieuwe, tweedelige structuur.

De bovenkant van het nieuwe dashboard werd vervaardigd uit een zacht aanvoelende, generfde ‘slush’-laag waarmee het interieur hoogstaande kwaliteit biedt. Dat productieproces waarbij een soort van ‘huid’ over het dashboard wordt getrokken om het af te werken, biedt de mogelijkheid om verscheidene kleuren te combineren.

Zo genoten de designers een grotere keuzevrijheid op het vlak van de interieurkleuren en dat vertaalt zich in een ruimere keuze voor de klant.

Het resultaat is een reeks opvallende nieuwe interieurs die een brede waaier combinaties van indrukwekkende nieuwe dashboardkleuren met twee tinten en opvallende nieuwe stoffen bieden.

“Kleuren hebben vandaag een belangrijke plaats in ons leven en onze levensstijl,” aldus Martin Smith, Executive Design Director bij Ford of Europe. “Iedereen wordt omgeven door kleuren in huis (zelfs witgoed is nog maar zelden wit) en mensen drukken zich gemakkelijker uit met kleuren. Ze willen dat ook met hun wagen kunnen doen en daarom namen kleuren een centrale plaats in bij de styling van de nieuwe interieurs.”

De ‘slush’-laag op het nieuwe dashboard is verkrijgbaar in vier kleuren: helder Passion Blue, rijkelijk Red Coral en Pewter Grey voor de Fiesta en diep Violet Iris en Pewter voor de Fusion. Die kleuren worden aan een lichte of donkere middenconsole en interieurkleur gepaard. De keuzemogelijkheden zijn afhankelijk van het uitrustingsniveau en de koetswerkkleur.



De zetelbekledingen zijn nieuw voor beide gamma's: de Fiesta krijgt een gamma van twaalf nieuwe bekledingen voor de zitting en de zijkussens en de Fusion doet er daar nog eens tien bovenop.

“Met het uitgebreide kleurenpalet met onder meer het ‘Designer Choice’-gamma kunnen klanten kiezen tussen een klassiek of eigentijds interieur voor hun wagen,” legt Mark Ovenden uit.

Het nieuwe dashboard is een belangrijke verbetering. De opvallendste wijzigingen hebben betrekking op het instrumentenbord dat nieuwe, gemakkelijk afleesbare instrumenten en enkele kleinere analoge meters omvat. De zwarte wijzerplaten met witte cijfers kregen een witte rand. Ze worden gemaakt volgens een speciaal procédé van oplegwerk: het bedrukte oppervlak wordt vacuüm verzegeld op een gebogen zwart paneel om een stijlvol 3D-effect te creëren. Om dat procédé te kunnen toepassen, moet men eerst een vervormde versie van de gegevens op de wijzerplaten ontwerpen die dan recht wordt getrokken wanneer het oplegwerk op de gebogen basis wordt aangebracht.

Het nieuwe audiosysteem werd net als de nieuwe airconditioning en enkele schakelaars naadloos in de middenconsole geïntegreerd en oogt en voelt heel wat beter aan. Het handschoenvakje wordt voortaan aangevuld met een bijkomend opbergvak aan passagierszijde en een ondiep bakje bovenop het dashboard. De topmodellen van de Fiesta en Fusion krijgen een met leder bekleed stuur met zilverkleurige spaken en in de hogere versies van de Fusion krijgt de bestuurder ook een armsteun.



4. Geavanceerde elektronica biedt luxe uit hogere segmenten

Het nieuwe dashboard is de bestuurdersinterface voor de talloze nieuwe elektronische systemen van de Fiesta en Fusion. Die systemen geven het segment van de compacte wagens niet alleen een nieuwe dimensie op het vlak van comfort en gebruiksgemak, maar bieden de klanten ook een unieke gelegenheid om de werking van de systemen in kwestie te personaliseren.

Andrew Rutter, Electrical and Electronic Systems Manager voor de Fiesta en Fusion, legt uit: “Elke bestuurder heeft zijn eigen voorkeuren. Sommigen willen alle deuren openen met de centrale vergrendeling, anderen enkel de bestuurdersdeur, sommigen willen dat de richtingaanwijzers drie keer pinken als men de hendel aanraakt, anderen niet.”

Met het nieuwe **personaliseringsmenu** van de Fiesta en Fusion kan de bestuurder zijn voorkeuren gemakkelijk instellen en wijzigen.

Het systeem werd geïntegreerd in een nieuwe boordcomputer met een matrixscherm in het instrumentenbord. De boordcomputer wordt bediend door een knop op de hendel van de richtingaanwijzers. Daarmee kan de bestuurder de klassieke functies (gemiddelde snelheid, dagteller, rijbereik, gemiddeld en momentaan verbruik en buitentemperatuur) overlopen en het bijkomende personaliseringsmenu oproepen.

Zo kan de bestuurder de hierboven vermelde eigenschappen (die nieuw zijn voor de Fiesta en de Fusion) aan zijn voorkeur aanpassen en kan hij het scherm zo instellen dat de informatie van het audiosysteem ook op het instrumentenbord wordt weergegeven. Het systeem biedt de keuze tussen elf verschillende talen, waaronder Turks en Russisch.

Naast deze primeur voor het B-segment, kunnen de modellen ook uitpakken met een andere troef: de **stembediening** die onlangs werd gelanceerd op de nieuwe Ford Focus. Daarmee kan de bestuurder de temperatuur en het debiet van de airconditioning, de radio en de cd-speler



handenvrij instellen. In combinatie met de Bluetooth-technologie maakt dit systeem ook stembediening van een gsm mogelijk.

Het systeem wordt gestuurd via de knop 'mode' van de afstandsbediening van het audiosysteem. De radio wordt gedempt en de stem van de beller gaat door de luidsprekers om een maximale helderheid te garanderen.

Het nieuwe **audiosysteem** is zelf ook een belangrijke nieuwigheid voor de Fiesta en Fusion. Zij kunnen als eerste Ford-modellen prat gaan op een nieuw, hoogwaardig audiosysteem dat op termijn ook in de grotere Ford-modellen zal worden gelanceerd.

Het nieuwe systeem is verkrijgbaar in verschillende versies, van een basisradio met cassettedeck tot een enkele cd-speler of cd-wisselaar voor zes cd's in het dashboard. De kwaliteit en ontvangst gingen er aanzienlijk op vooruit en de huidige toestellen met een vermogen van 2x6 watt en 4x6 watt worden vervangen door toestellen met 2x17 watt en 4x17 watt. Alle versies beschikken bovendien over een nieuwe en aanzienlijk betere RDS-decoder. Het gamma omvat ook een Becker satellietnavigatiesysteem met een vermogen van 4x20 watt en de mogelijkheid om MP3's af te spelen.

De volledig **elektronische automatische airconditioning** (EATC) is eveneens nieuw in de Fiesta en Fusion. Met deze elektronische airconditioning kunnen de inzittenden de gewenste temperatuur instellen die vervolgens wordt aangehouden met behulp van sensoren die de interieurtemperatuur en de zonnestraling meten.

Het systeem omvat ook een 'maximum defrost'-functie voor een snelle ontdooiing van de voorruit. In tegenstelling tot andere systemen die enkel lucht op de voorruit blazen, werkt dit systeem met de unieke en door Ford gepatenteerde elektronisch verwarmbare voorruit die met geïntegreerde verwarmingselementen een supersnelle ontwaseming garandeert.



“Onze klanten zullen ongetwijfeld onder de indruk zijn van de uitrusting van de Fiesta, met zijn automatische airconditioning, automatische koplampen en ruitenwissers, elektrisch inklapbare buitenspiegels, een MP3-aansluiting en nog veel meer. Zelfs sommige luxewagens kunnen niet over al deze voorzieningen beschikken,” vertelt Mark Stanton, Small Car Chief Programme Engineer.

De nieuwe modellen kregen ook systemen die de veiligheid en het gebruiksgemak ten goede komen. Zo zijn er **ruitenwissers met regensensoren** en **automatische koplampen** geplaatst, twee systemen die eveneens aan de voorkeuren van de bestuurder kunnen worden aangepast. De lichtschakelaar biedt de keuze tussen een manuele en een automatische stand en de gevoeligheid van de regensensoren kan met behulp van de hendel ingesteld worden.

Beide systemen worden gestuurd door sensoren achter de achteruitkijkspiegel. De lichtsensor gebruikt eigenlijk twee sensoren, waarvan de eerste de weg in de verte analyseert om tunnels en andere situaties die het zicht belemmeren te ‘zien’.

De koplampen hebben ook een ‘home-safe’-functie waarmee ze nog 30 seconden blijven branden nadat het contact is uitgeschakeld om de weg naar uw voordeur te verlichten. Wanneer de wagen vanop afstand wordt ontgrendeld, gaan ook de zijlichten branden, een snufje dat handig kan zijn op overvolle parkings.

Ook de nieuwe **elektrisch inklapbare buitenspiegels** kunnen erg handig zijn bij het parkeren in de stad. Wanneer de wagen met de afstandsbediening wordt vergrendeld of ontgrendeld, klappen ze respectievelijk in of uit. Ook de elektrische ruiten met tiptoetsbediening aan bestuurderszijde zijn nieuw.

De vooraanstaande elektronische systemen van de wagens zijn een toonbeeld van de gemeenschappelijke ontwikkeling bij Ford waardoor luxe-uitrustingen ook op compacte wagens verkrijgbaar zijn. “Maar het is niet louter een kwestie van gemeenschappelijke onderdelen,” legt Rutter uit. “Voor een systeem in een compacte wagen kan worden



ingebouwd, moet het nauwgezet ontworpen en geoptimaliseerd worden door de ingenieurs van de afdeling 'B-cars'." Een voorbeeld daarvan is het EATC-systeem voor de Fiesta en Fusion. Dat werd afgeleid van het systeem in de Mondeo maar kreeg nieuwe software en een ander scherm dat aan de verschillende kijkhoek van kleinere wagens is aangepast."



5. Luxetechnologie achter de schermen

De technologieën uit hogere segmenten schragen de elektronische systemen van de Fiesta en Fusion want de nieuwe modellen kunnen voortaan rekenen op een vernieuwd elektronisch netwerk. De computers van beide wagens zijn onderling verbonden via een Controller Area Network (CAN) zodat de informatie door een supersnelle gegevensbus over het hele netwerk kan worden verspreid met behulp van multiplexkabels en een centrale GEM-module (Generic Electronic Module).

Het CAN-systeem werd speciaal ontwikkeld om een stabiele en snelle communicatie van gegevens tussen de elektronische systemen van wagens mogelijk te maken. Zo kan informatie in 'real time' naar de gelinkte systemen verspreid worden. De informatie wordt over het netwerk uitgezonden, eerder dan naar een bepaalde ontvanger gestuurd. Zo kan elke microprocessor in het netwerk de informatie verwerken.

Zo maakt het systeem bijvoorbeeld onmiddellijk een elektronische communicatie mogelijk tussen de motorsturing, de transmissiecontrole, het ABS-systeem, de gordels, de Bluetooth-module, enz.

Hoewel de bestuurder in de praktijk niks zal merken van deze technologie, zijn er enkele zichtbare voorbeelden van die 'intelligente' communicatie. Zo verstuurt het audiosysteem de naam of frequentie van de radiozender naar de computer in het instrumentenbord om onnodige afleiding te vermijden en wordt het volume automatisch aan de snelheid van de wagen aangepast. Bij forse remmanoeuvres aan snelheden van meer dan 100 km/u gaan bovendien de waarschuwingsknipperlichten automatisch branden.



6. Onovertroffen dynamiek

De laatste verbeteringen geven de Fiesta, die al geprezen werd om zijn ruim interieur en zijn onberispelijk weggedrag, een hoogstaand kwaliteitsniveau en dito uitrusting.

Om het weggedrag te analyseren en te beoordelen hebben de Ford-ingenieurs tal van objectieve tests ontworpen, maar zelfs zij zijn het erover eens dat men het weggedrag enkel kan beoordelen door een ervaren ingenieur urenlang op normale wegen te laten rondrijden.

“Ook onze klanten spelen een cruciale rol in dat proces,” voegt Mark Stanton, Chief Programme Engineer toe. “Ze beoordelen hun wagen misschien op een andere manier, maar ze kunnen je wel zeggen of ze het weggedrag van hun wagen op prijs stellen, en dat is duidelijk het geval wanneer we de reacties op de huidige Fiesta en Fusion bekijken. Ze zijn erg tevreden over de respons van het stuur, het weggedrag in de bochten, het gevoel van de remmen en de versnellingspook en het veiligheidsgevoel en plezier dat ze in hun wagen ervaren. Al die factoren leiden tot een ongeëvenaarde rijkwaliteit,” besluit hij.



7. Een groeiend gamma

Het sterke en stijve koetswerk van de Fiesta en Fusion draagt aanzienlijk bij tot hun weggedrag en veiligheidsniveau en maakte het mogelijk om het gamma zonder al te veel wijzigingen te ontwikkelen en uit te breiden.

Na de recente lancering van de Fiesta Sport en ST en de nieuwe 1.6 TDCi-motor bieden de Fiesta en de Fusion de klanten nu een grotere keuze dan ooit tevoren aan prestaties, verbruik en luxe, van de zuinige en praktische Fusion TDCi tot de snelle en speelse Fiesta ST.

“De Fiesta en Fusion zijn een wereldwijd succesverhaal,” aldus Marin Burela, Executive Director of Small Cars bij Ford of Europe. “Met deze nieuwste wijzigingen en verbeteringen behouden ze hun voorsprong op de concurrentie. Beide wagens zijn leuk om te hebben, fantastisch om mee te rijden en bieden een ongeëvenaard kwaliteitsniveau en gebruiksgemak.”

De Fiesta is nu, naargelang de marktvereisten, verkrijgbaar in zes afwerkingsniveaus, van het instapmodel Base tot de luxueuze Ghia en de sportieve ST, en met vier benzinemotoren en twee diesels. De Fusion biedt de keuze tussen vier afwerkingsniveaus, twee benzinemotoren en twee diesels. Beide modellen zijn verkrijgbaar met een brede waaier transmissies waaronder de handgeschakelde Durashift-versnellingsbak, de Durashift-viertrapsautomaat en de geavanceerde Durashift EST, een gerobotiseerde versnellingsbak die de keuze biedt tussen vloeiende sequentiële schakelovergangen en een volautomatische modus zonder ontkoppelingspedaal.

De gesofistikeerde en erg zuinige Duratec-benzinemotoren van Ford zijn de pijlers voor het benzinegamma van de Fiesta en Fusion. De basismotor van de Fiesta is de 1,3-liter Duratec. De 68 pk sterke Duratec 8V-motor is uitzonderlijk goedkoop in onderhoud en bezit. Zijn wrijvingswerende klepmechanisme staat garant voor een erg laag verbruik.



De voornaamste benzinemotor voor de Fiesta en Fusion is de Duratec 16V met dubbele bovenliggende nokkenas. De belangrijkste versies zijn de 1,4-liter met 80 pk en de 1,6-liter met 100 pk.

De 1,4 Duratorq TDCi-turbodieselmotor met 68 pk kreeg bij het begin van 2005 het gezelschap van een 90 pk sterke en erg soepele 1,6-liter grote broer. Beide motoren zijn gemaakt van licht aluminium en beschikken over de allernieuwste common-rail injectie die hoge toppen scheert inzake raffinement en zuinigheid.

Helemaal bovenaan het gamma staat de Fiesta ST, die wordt aangedreven door een speciaal aangepaste versie van de 2.0 16V Duratec-motor van Ford, goed voor 150 pk en een vlakke koppelkromme die de nodige flexibiliteit en trekkracht verzekert. De Fiesta ST spurt van 0 naar 100 km/u in amper 8,4 seconden en haalt een top van 208 km/u.

Het uitgebreide Fiesta- en Fusion-gamma wordt nu overal ter wereld verkocht. De Fiesta is vertegenwoordigd in 71 landen en er zullen er nog meer volgen, zoals enkele groeiende Oost-Europese markten. De Fusion ging onlangs in productie in de Ford-fabriek van Maraimalai Nagar in de buurt van Chennai (India).