



***IOSIS X* LUIDT INDRUKWEKKENDE TOEKOMST IN VOOR FORD**

PARIS, 28 september 2006 – Het designteam van Ford of Europe heeft de opvallende nieuwe vormtaal ‘kinetic design’ van het merk vertaald in een opwindende concept-car voor een nieuwe cross-over – de *iosis X* – die op het salon van Parijs 2006 zijn wereldpremière beleeft.

“We hebben de wagen opzettelijk *iosis X* gedoopt om de nadruk te leggen op de verwantschap met onze concept-car die vorig jaar het ‘kinetic design’ inluide,” aldus Martin Smith, Executive Design Director bij Ford of Europe. “Die verwantschap gaat trouwens veel verder dan enkel de naam – beide wagens hebben ook visueel heel wat gemeen en de ‘X’ verwijst naar het cross-overpotentieel van het nieuwe model.”

“De *iosis X* is een opwindende, sportieve vijfdeurs cross-over, die aantoont dat we het ‘kinetic design’ ook kunnen toepassen op nichemodellen,” voegde Smith toe. “Het geeft onze filosofie van ‘energie in beweging’ een nieuwe dimensie en geeft een voorsmaakje van hoe anders de Ford-modellen in de toekomst zullen worden.”

De *iosis X* heeft immers ook als doel het publiek warm te maken voor de lancering van een toekomstig nichemodel van Ford of Europe.

“Er werd in het verleden al druk gespeculeerd over het feit dat Ford de productie van een compacte cross-over of SUV (Sport Utility Vehicle) zou overwegen,” aldus John Fleming, President & CEO van Ford of Europe. “De *iosis X* moet de erg duidelijke boodschap uitzenden dat we over ongeveer achttien maanden onze eerste stappen zetten in dit segment en dat ons nieuwe model even stijlvol als uniek zal zijn.”

De Ford *iosis X* is overduidelijk een concept-car en is geen representatieve voorbode van het toekomstige productiemodel. Wel verkent hij de richting waarin Fords nieuwe vormtaal ‘kinetic design’ en designdetails op een opwindende manier zouden kunnen toegepast worden op een nichemodel.



“We geven de klanten een idee van de stijlrichting die het productiemodel zal uitgaan, en wanneer we het seriemodel volgend jaar onthullen, zal de relatie met de *iosis X* onmiddellijk duidelijk worden,” benadrukte Smith.

Op het salon van Frankfurt onthulden Martin Smith en zijn team vorig jaar aan de hand van een adembenemende concept-car de vormtaal die in de toekomst op verschillende niveaus van de Europese productportefolio van het merk zal worden toegepast. De oorspronkelijke *iosis* verenigde alle hoofdelementen van wat Ford omschreef als 'kinetic design' in zijn zuiverste vorm.

“De concept-car *iosis* was een schitterende ambassadeur voor de stijlrichting van Ford,” verklaarde Smith. “De manier waarop het model door het publiek en de pers werd onthaald, gaf ons het vertrouwen om nog verder te gaan voor de toekomstige Ford-modellen.”

Sinds de voorstelling van de *iosis* bestond de grootste uitdaging erin om een groter publiek warm te maken voor deze nieuwe look en om grote verwachtingen te creëren voor de volgende stap en hoe het 'kinetic design' in andere marktsegmenten zou worden toegepast.

Het startschot voor die toekomstige stijlrichting wordt nu gegeven met de *iosis X*. De sensationele concept-car illustreert duidelijk een wijziging van de look van de Europese Ford-modellen. Bepaalde elementen van het 'kinetic design' zijn trouwens al zichtbaar in de jongste productiemodellen zoals de Ford S-MAX en de gloednieuwe Ford Mondeo modeljaar 2007.

Net als zijn voorganger is de *iosis X* echter evenmin bestemd om het in deze vorm tot productiemodel te schoppen.

“Wel tilt de *iosis X* het inzicht van de klant in onze nieuwe designrichting naar een hoger niveau,” besloot Smith. “Hij demonstreert dat 'kinetic design' een consistente en blijvende realiteit wordt in Ford's toekomst en garandeert de klanten dat Ford dit speciale marktsegment zal betreden met een uniek en dynamisch product dat veel sensationele trekjes van deze concept-car overneemt.”



“Feel the difference” – de *iosis X* aan de buitenzijde

“Eén van de aspecten van de oorspronkelijke *iosis* die bij de mensen in de smaak vielen, was de complexiteit van de vormen,” beschreef Stefan Lamm, Chief Exterior Designer bij Ford of Europe. “We wilden verkennen en demonstreren hoe we het ‘kinetic design’ op een compact koetswerk konden toepassen. Het was voor ons dan ook een van de grote uitdagingen om deze indrukwekkende, emotieve vormtaal te vertalen naar een wagen zoals de *iosis X*.”

Lamm en zijn team wilden een recente trend volgen waarbij cross-overs en SUV’s steeds sportiever worden en steeds verder afwijken van de klassieke stijl die het segment domineert, ongeacht de afmetingen van de wagens. “Dit is als het ware een unieke kans voor het ‘kinetic design’: de *iosis X* is meer een cross-over met de trekken van een vijfdeurs coupé, die bovendien erg compact is en de inherente rijdynamiek van Ford extra in de verf zet.”

Lamm en zijn team wilden het ‘kinetic design’ een nieuwe dimensie geven zonder de hoofdelementen van de vormtaal uit het oog te verliezen. Het resultaat is dat de gedrongen sportcoupé cross-over qua uitstraling en afmetingen weinig of niets gemeen heeft met de oorspronkelijke concept-car *iosis*, een ranke maar gespierde vierdeurs coupé. Niettemin zijn de twee ontegensprekelijk aan elkaar verwant.

“Deze wagen toont aan hoe we de principes van het ‘kinetic design’ kunnen toepassen op een ander type van voertuig,” aldus Martin Smith. “We hebben alle kernaspecten en grafische elementen die voor het eerst te zien waren op de *iosis*, gehandhaafd en samengebracht in een uiterst sportieve cross-over met de afmetingen van een compacte wagen uit het C-segment.”

Vooraan pakt de *iosis X* uit met een robuuste versie van het krachtige nieuwe Ford of Europe-gezicht, die de kracht van de wagen uitdrukt.

De meest opvallende aspecten zijn de krachtige elementen met een omgekeerde-trapeziumvorm, zoals het onderste deel van het prominente radiatorrooster.

“Dat onderste radiatorrooster in de vorm van een omgekeerde trapezium is nu een zeer krachtig merkelement,” legt Lamm uit.

Zoals het een cross-over betaamt, werd het onderste gedeelte nog prominenter door het bovenste deel te reduceren tot louter een luchtinlaat – een horizontale gleuf, in twee gedeeld door een lichte metalen



spijl met een opzettelijk grote Blauwe Ovaal die vanuit het motorcompartiment naar voren lijkt te springen.

De toekomstige wetgeving inzake voetgangersveiligheid heeft Fords opvallende benadering van de vooroverhang en de koplampen beïnvloed. Zo zijn de hoeken vooraan sterk afgeschuind, waardoor de overhang gereduceerd lijkt, terwijl de grote koplampen de afschuining volgen tot in de voorvleugels. Daardoor lijkt de rest van wagen naar achteren geduwd te worden.

“Eerder dan de wetgeving voor de voetgangersveiligheid als een hinderpaal voor de designfilosofie te zien, beschouwen we ze als een positief designkenmerk,” legde Smith uit. “Om vooraan het vereiste volume te creëren, hebben we niet alleen de hoeken naar achteren getrokken, maar hebben we bovendien een aanzienlijk niveauverschil gecreëerd tussen de motorkap en de voorvleugels. Dat uit zich in een opvallende schouderlijn die over de hele zijkant van de wagen naar achteren loopt.”

In profiel lopen de gespierde oppervlakken en die sterke, atletische schouders over de hele wagen en worden ze onderstreept door een dynamische karakterlijn die de *iosis X* een uitermate dynamische look geeft, die nog verder wordt versterkt door sterk geprononceerde wielkasten. De zijdelingse luchtuitlaten achter de voorste wielkasten, een belangrijk designelement op de oorspronkelijke *iosis*, zijn ook op de *iosis X* aanwezig en voeren warme lucht weg van de remmen vooraan.

De deuren scharnieren naar boven aan de voorzijde van de voorste deur en de achterste rand van de kleinere achterdeur. De B-stijl werd achterwege gelaten om de instap te vergemakkelijken en een ononderbroken zicht op het interieur te geven.

“Wanneer de wagen vanuit een schuine hoek wordt bekeken, moeten de wielen zowel achteraan als vooraan het laatste zichtbare punt zijn en dat is het geval bij de *iosis X*,” verzekert Lamm ons. “Ik bekijk de wagen vooral graag vanuit de $\frac{3}{4}$ hoek achteraan omdat die hoek de karakterlijn benadrukt die zich in een andere richting ontwikkelt als bij de oorspronkelijke *iosis*, met een sterkere schaduw achteraan, die geleidelijk aan vervaagt naar voren toe.”

Die karakterlijn creëert niet alleen een zeker evenwicht tussen het bovenste en onderste gedeelte van het koetswerk maar geeft de wagen ook zijn ranke proporties. Zo lijkt hij zelfs stilstaand in beweging te zijn. Dat effect wordt nog verder benadrukt door de aflopende daklijn en de zogenaamde



‘daglichtopening’ (DLO), die achteraan een coupéachtig profiel heeft. De zelfverzekerde uitstraling die de *iosis X* daaraan ontleent, verdoezelt zijn relatief compacte afmetingen.

De sterk afgeschuinde hoeken vooraan leiden de blik rond elke voorste hoek en verhullen bovendien de langere achteroverhang.

“Hij moest achteraan langer zijn, anders zou de daklijn abrupt stoppen en zou de wagen er afgeknot uitzien,” verduidelijkt Lamm.

De robuuste en dynamisch gevormde beschermplaten onderaan de wagen steken af tegen het koetswerk en creëren een gloednieuwe look.

“Gewoonlijk is dit stuk uitgevoerd in donker plastic of gelakt, generfd plastic voor de drempels,” legt Lamm uit. “Wij besloten het anders aan te pakken en ontwierpen de beschermplaten als afzonderlijke elementen, die niet in de vorm van de wagen geïntegreerd werden, maar die tegen de zijpanelen zweven. Ze zijn geïnspireerd op de aerodynamische vleugels die op de zijkant van Formule 1-wagens terug te vinden zijn.

Opzij klappen deze platen zich naar beneden om als trapje te fungeren en zo de instap te vergemakkelijken. Ze zijn uitgerust met een laag rubber met hetzelfde patroon als de banden.

De hoofdelementen van het 'kinetic design' zijn de trapeziums, de driedimensionale vormen en de onderlinge interactie. Hoewel het omgekeerde radiatorrooster het meest opvallende voorbeeld van de trapeziumvormige elementen is, zijn er nog tal van andere interpretaties op het koetswerk te vinden. De luchtinlaten vooraan, de afschuining onderaan de voor- en achterraut, in de velgen, in de knik aan de C-stijl en de randen die over de motorkap lopen: het zijn allemaal interpretaties van deze basisvorm.

In vogelperspectief komt de vorm in drie niveaus van de *iosis X* het best tot zijn recht, maar er zitten ook verwijzingen in de unieke velgen, die Lamm beschouwt als de meest extreme velgen die tot dusver door zijn team werden ontworpen. “De verschillende afwerkingen in de velgen, versterken het driedimensionale effect, vooral op de gietvormen op de velgrand, die eruit zien alsof ze slijk en water kunnen afvoeren.”



De lichtblokken ondergingen een ingrijpende evolutie sinds de oorspronkelijke *iosis* en voor de *iosis X* kon het team een beroep doen op de nieuwste verlichtingstechnologie.

Zowel voor- als achteraan werden LED's gebruikt in een uiterst gedetailleerde uitvoering met schuin aflopende bovenranden. Maar wat Lamm nog het meest aanspreekt, is niet alleen hun 3D-structuur, maar de manier waarop ze naadloos de contouren van het koetswerk volgen.

“Te veel wagens zijn uitgerust met elementen die eruit zien alsof ze op het koetswerk of door gaten in het koetswerk zijn bevestigd,” legt Lamm uit. “Dat is bij de *iosis X* niet het geval. De lichten lijken één geheel te vormen met het oppervlak en dat geeft een schitterend 3D-effect. Als je naar de achterlichten kijkt, wordt ook onmiddellijk de verwantschap met de nieuwe S-MAX en Galaxy duidelijk.”

Hoog op de A-stijlen werden de buitenspiegels met geïntegreerde spots gemonteerd terwijl het mistachterlicht over de hele breedte van de wagen loopt, net boven de achterste beschermplaat die eveneens van het koetswerk lijkt weg te zweven.

Er werd intens gedebatteerd over de kleur van de wagen voor het team de uiteindelijke keuze maakte.

In tegenstelling tot wat in dit segment gebruikelijk is, werd de *iosis X* afgewerkt in een ijszig, briljant wit, dat nog kouder werd gemaakt door de schakeringen in de lak, die worden gecreëerd door twee zilveren strepen over de hele lengte van de motorkap die uitlopen in de twee glazen dakpanelen.

“De meeste wagens van dit type zijn gelakt in een moderne schakering van mosgroen of grijs. We vonden het leuk om de *iosis X* in het wit te lakken, aangezien wit als een rode draad door onze geschiedenis loopt. Denk maar aan de GT40 en rally-Escorts van weleer, en ook de huidige Fiesta ST is erg populair in het wit met blauwe racestrepen,” lichtte Smith toe.

“Het is geen zuiver wit, want daarmee zou de wagen heel zwaar ogen,” verduidelijkt Lamm. “De lak die we hebben gecreëerd, heeft een blauw effect dat naargelang de lichtinval van tint verandert en dat de vormen en lijnen van de wagen benadrukt.”



Binnenin de *iosis X* – Optische impact

Het interieurdesignteam van Ford onder leiding van Nikolaus Vidakovic ontwierp een indrukwekkend en opwindend interieur voor de *iosis X*.

“We zijn uitgegaan van alle positieve elementen van het originele *iosis*-project en lieten ze evolueren om ze visueel nog krachtiger te maken zodat de wagen een drama uitstraalt dat je normaal niet van een cross-over zou verwachten,” verklaart Vidakovic.

Het interieur wordt gedomineerd door een nieuwe scharnierende middenconsole, geïnspireerd door de cockpits van moderne helikopters. De grote middenconsole duikt vanaf het instrumentenbord naar beneden en loopt als een scheidingslijn naar achteren tussen de voorzetels en de achterzetels. Ze domineert het interieur voor ze achteraan omhoog uitloopt in het dak.

“Zoals de staart van een scorpioen!” voegde Vidakovic toe.

Het achterste deel van deze console heeft ook praktisch nut, want het ondersteunt het openingsmechanisme dat de klassieke scharnieren vervangt om de eendelige achterklep te openen. Het biedt bovendien een veilige opbergruimte voor het reservewiel.

De centrale dakconsole omvat leeslampjes voor de voorste en achterste inzittenden plus omgevingslicht en een entertainmentscherm voor de achterpassagiers. Het herbergt ook drie handgrepen voor de passagiers, die zich normaal tegen het plafond boven de deuren bevinden.

Twee glazen dakpanelen flankeren de centrale dakconsole en worden aangevuld door een uiterst uniek kenmerk – een massief glazen vloer onder de zetels van de bestuurder en de passagiers, die een erg ongewoon zicht biedt op het wegdek.

“Aangezien dit eerder een robuuste cross-over is dan een vierdeurs coupé, moesten we andere keuzes maken op het vlak van interieurdesign,” legde Vidakovic uit. “Vooraan zijn er klassieke functionele elementen die je nodig hebt om een wagen te besturen, maar wanneer je meer naar achteren gaat, zie je verlichtings- en opbergelementen die op dit type van wagen niet mogen ontbreken.”

Het slanke dashboard is een doorontwikkeling van dat in de *iosis* en bepaalde elementen van dit thema zullen ongetwijfeld hun weg vinden naar toekomstige seriemodellen van Ford.



Dankzij nieuwe technologieën kon het interieurteam de hardware van de informatie- en entertainmentsystemen en van de verwarming, verluchting en airconditioning loskoppelen van hun bedieningspanelen. Daardoor kwam er veel ruimte vrij onder het instrumentenbord en werd een zwevende middenconsole gecreëerd die het gevoel van ruimte benadrukt. Zo kon het team ook tal van praktische opbergmogelijkheden ontwikkelen waarmee de klanten de vrijgekomen ruimte volledig volgens hun eigen behoeften kunnen inrichten.

Een vergelijkbare sectie achterin de console maakt meer beenruimte vrij voor de achterpassagiers.

Het smalle dashboard loopt uit in de deuren en creëert zo een indrukwekkend cockpitgevoel voor de voorste inzittenden. De bestuurder kijkt op een uniek stuurwiel dat is gebaseerd op de originele *iosis* met stukken in oranje plexiglas en pianowitte accenten.

De bedieningsfuncties in de *iosis X* maken gebruik van aanraakschermen en aanraakgevoelige toetsen in de middenconsole.

De voornaamste instrumenten kregen de vorm van oranje verlichte, transparante wijzerplaten die een diep 3D-effect creëren en die werden ondergebracht in afzonderlijke kokers in de vorm van een duikbril. Tussen de instrumenten staat een HMI-scherm dat de bestuurder een eenvoudige bediening van het navigatiesysteem, de geavanceerde snelheidsregelaar en andere wageninstellingen biedt.

Hoewel de *iosis X* niet als een mechanisch prototype is bedoeld, is hij uitgerust met een elektronische sequentiële versnellingspook in de middenconsole. Het innovatieve design leunt aan bij dat van heel wat gameconsoles en past perfect in de palm van een hand. Rond de versnellingspook staan een reeks zacht aanvoelende toetsen voor een dynamische controle van ondermeer de ophanging en de aandrijving.

De ventilatieroosters, die vaak een dominante plaats op het dashboard innemen, werden bedekt met subtiel gaaswerk, waardoor ze zich perfect integreren in hun omgeving.

“We hebben de laatste jaren heel wat tijd besteed aan de ontwikkeling van dit gaas,” onthulde Vidakovic. “Het was niet eenvoudig om ervoor te zorgen dat het gaas niet zou vibreren of de luchtstroom naar de passagiers zou beperken.”



De oranje sfeerverlichting, die wordt gecreëerd door LED's en lichtpijpjes, verlicht het interieur. Veel licht is er echter niet nodig in een wagen die niet enkel over gezandstraalde glaspanelen in het dak beschikt (uitlopers van de twee zilveren strepen op de motorkap) maar ook over een glazen vloer.

“We wilden het gevoel creëren dat de bestuurder en passagiers in verbinding staan met de buitenwereld en dat ze hun omgeving duidelijker kunnen zien,” aldus Vidakovic. “De glazen vloer is echt uniek in een wagen en is geïnspireerd door de glazen vloer van boten waardoor de passagiers in de blauwe oceaan kunnen kijken. In dit geval kunnen de inzittenden tijdens het rijden het wegdek zien.”

De glazen vloer heeft de designers ook aangezet om een uniek bevestigingssysteem voor de voorzetels te ontwerpen met geleiders aan beide zijden van de glaspanelen. Een bijkomend voordeel van dit systeem is dat het achterpassagiers meer voertruimte geeft onder de voorzetels.

De zetels zelf zijn uitermate complex en werden specifiek ontworpen met het oog op secundaire wegen en licht off-roaden. Daarom werden ze voorzien van een beter steunende vulling in het bovenste gedeelte van de rugleuning en van geïntegreerde veiligheidsgordels.

“We hebben trapeziumvormige elementen en thema's geïntegreerd in het interieur om de link met het koetswerk te benadrukken. Ook het plaatstaal en de pianowitte oppervlakken verwijzen naar het koetswerk om een harmonieus geheel te creëren,” besloot Vidakovic.



Kleuren en bekledingen – het creëren van verfijning

“Aangezien we met de *iosis X* de nieuwe vormtaal van Ford een extra dimensie wilden geven en de volgende fase in de uitvoering en implementering ervan wilden lanceren, moest dit ook tot uiting komen in de kleuren en materialen,” aldus Ruth Pauli, Chief Designer for Colour and Trim. “Dat betekent een nieuwe nadruk op kwaliteit en details en op het uitzicht en aanvoelen van onderdelen.”

Net als bij de oorspronkelijke *iosis*, hebben Pauli en haar team inspiratie gezocht in extreme sporten voor de materialen en effecten in het indrukwekkende vierzitsinterieur van de *iosis X*.

“Een vriend van me is helemaal gek van extreme wintersporten zoals heliskiën en ijsklimmen en tijdens een bezoek aan een beurs van sportuitrusting in München hebben we heel wat inspiratie opgedaan voor de aankleding van het interieur,” zei Pauli.

De kleuren en texturen van de *iosis X* ogen heel cool en fris en contrasteren met de donkerdere sfeer van de oorspronkelijke *iosis*. De overeenkomst tussen beide modellen zit vooral in de atletische en sportieve benadering met de nadruk op een luxueus gevoel in de *iosis X* en gerealiseerd in detailelementen zoals de naden, de stiksels en de combinatie van de materialen.

Om inspiratie op te doen bestudeerden Pauli en haar team de allerbeste skiuitrusting, inclusief laarzen, helmen, lichaamsbescherming, brillen, handschoenen en de nieuwste carbonski's, maar ook visuele clips van persoonlijke audiosystemen en modeaccessoires. Het resultaat is een opwindend, fris en jong interieur.

Ook klassieke materialen kregen een plaats. Zo werd er heel wat van het fijnste Europese Nubuckleider en anilineleder gebruikt, terwijl mensen met oog voor detail ook de subtiele blauwtinten in het interieur zullen onderscheiden.

“Hier hebben we gekozen voor een ingetogen en verfijnd blauw, dat we vervolgens combineren met sterke fluorescerende accenten en oranje details,” legde Pauli uit. “Dit is een opvallende afwijking van het blauw in het Ford-logo, dat nogal brutaal en krachtig is. Heel klassiek.”

Terwijl de meeste autoconstructeurs experimenteren met pianozwart voor hun interieurs, koos het team van Pauli voor de tegenovergestelde richting met hoogglanzend pianowit op de middenconsole en het stuurwiel.



“We vinden dat wit een erg sterk signaal geeft vanuit het standpunt van productdesign en we hebben het zowel op het koetswerk als in het interieur gebruikt. We hebben de witte elementen een geraffineerde sportiviteit gegeven om de diepgang en kwaliteit van de kleur tot uiting te laten komen,” verduidelijkte Pauli.

“Binnenin hebben we de hoogglanzende pianowitte lak gecombineerd met metalen elementen die contrasteren met donkerdere, hoogwaardige ledersoorten die de materialen een nieuwe dimensie in verfijning geven.”

Het resultaat is een contrast tussen koude en warme texturen dat nog versterkt wordt door metaalaccenten in het interieur om spanning in de combinaties van materialen en kleuren te creëren.

“We ontwikkelen verschillende texturen en afwerkingen om het moderne cross-overinterieur opnieuw uit te vinden,” merkte Martin Smith op.

Een kwartet van hoogwaardige sportzetels met geïntegreerde veiligheidsgordels biedt de bestuurder en passagiers een superieur comfort en ondersteuning. Ze bestaan allemaal uit vier verschillende materialen die werden geïnspireerd op de technische kwaliteiten van de skiuitrusting die Pauli en haar team zo boeiend vonden.

De unieke zetels omvatten een aluminium skelet en zien eruit alsof ze werden gemodelleerd op basis van een menselijke torso. Ze zijn bekleed met een combinatie van ledersoorten en een bijkomend geweven materiaal met contrasterende stiksels dat speciaal voor deze toepassing werd gecreëerd. Het kettingmotief en de ruwe structuur geven het geheel bijna een 3D-look en bovendien verzekert de ruwere structuur de inzittenden een overschot aan grip.

Dit thema komt ook terug in de binnenste deurpanelen en in het dashboard, waar nieuwe technische materialen en neopreen worden gebruikt als accenten. De delen van de deuren en het dashboard die het vaakst worden aangeraakt, zijn bedekt met leder om het interieur een hoogwaardige sfeer te geven.

De zwevende middenconsole is een combinatie van pianowit, doorzichtig oranje plexiglas om de nieuwe technologie te beklemtonen, en een hoogwaardige zachtblauwe stof.

Door pianowit te gebruiken in het interieur, creëert men een zowel visuele als emotionele verwantschap met het koetswerk.



Net als bij de interieurkleuren en -details is ook de koetswerkkleur die door Pauli en haar team werd gecreëerd, geïnspireerd op sneeuw en ijs.

“Als je in tunnels van ijs kijkt, zie je zilvertinten en poederig wit en dat is precies wat je ziet in de koetswerkkleuren van de *iosis X*,” merkt Pauli op. “Dat creëert een nieuwe technische poedersneeuwlook die wordt versterkt door contrasterende zilverstrepen met de koude blauwe schakering van de lak.”

“We zijn ervan overtuigd dat we voor het eerst designelementen hebben gecreëerd die de vrije geest van de skisport en alles wat er rond hangt, belichamen,” besluit Pauli. “Skiën kan een echt emotionele ervaring zijn – het soort van ervaring dat we de mensen willen geven wanneer ze de wereld van de *iosis X* binnenstappen.”

###

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