



AVEC L'*IOSIS X*, UN AVENIR SPECTACULAIRE S'ANNONCE POUR FORD

PARIS, le 28 septembre 2006 : L'équipe de designers de Ford Europe a interprété le nouveau langage stylistique du « design cinétique » de la marque pour produire un nouveau prototype de crossover prometteur - *iosis X* - qui sera dévoilé au Salon de l'auto de Paris 2006.

« Nous appelons ce modèle *iosis X* afin de l'inscrire résolument dans notre lignée de voitures inspirées du concept du 'design cinétique' lancé l'année dernière, » explique Martin Smith, Directeur exécutif du design chez Ford Europe. « Ce lien de parenté va au-delà du nom. En effet, les deux voitures présentent de fortes similitudes visuelles et la lettre 'X' se réfère aux caractéristiques de « crossover » du nouveau véhicule. »

« Un séduisant crossover sportif cinq portes, l'*iosis X* prouve bien que nous pouvons repousser les limites du design cinétique afin d'englober un segment particulier du marché automobile, » ajoute Smith. « Il entraîne notre philosophie de 'l'énergie en mouvement' toujours plus loin tout en montrant combien les voitures Ford de demain seront différentes. »

L'un des objectifs spécifiques de l'*iosis X* est de préparer le public en vue du lancement d'un nouveau modèle de niche chez Ford Europe.

« Les rumeurs sont allées bon train quant au lancement par Ford d'un crossover compact ou d'un SUV, » remarque John Fleming, président et CEO de Ford Europe. « L'*iosis X* a pour but de communiquer sans équivoque que nous aborderons ce marché d'ici dix-huit mois environ et que notre nouveau modèle se caractérisera à la fois par son style et son individualité. »

Il est tout à fait évident que le Ford *iosis X* est une étude de style et n'est donc pas destiné à être représentatif de ce futur modèle de série. Au contraire, il est destiné à explorer les façons d'appliquer à un véhicule de niche le langage stylistique et les détails du « design cinétique » de manière brute et exaltante.

« Notre clientèle pourra se faire une idée de l'orientation stylistique que prendra notre modèle de série et lorsque nous dévoilerons effectivement ce modèle l'année prochaine, la relation entre celui-ci et l'*iosis X* sautera aux yeux, », explique Martin Smith.



C'est à l'occasion du salon automobile de Francfort 2005 que Martin Smith et son équipe ont présenté ce nouveau langage stylistique qui, au bout du compte, sera appliqué dans des degrés variables à la totalité de la future gamme de véhicules européens de Ford. L'*iosis* initial présentait tous les éléments clés que Ford avait identifiés comme étant du « design cinétique » dans leur forme la plus pure.

« Le prototype *iosis* a représenté le design Ford de façon remarquable, » déclare Smith pour ajouter ensuite : « La manière dont il a été reçu tant par le public que par les médias nous a encouragés à développer encore davantage notre équipe de designers pour de futurs modèles Ford. »

Nous nous sommes efforcés notamment depuis l'*iosis* à séduire davantage de personnes avec ce nouveau look et à susciter un niveau d'intérêt plus élevé pour les futurs modèles Ford tout en démontrant comment le « design cinétique » pouvait être traduit dans d'autres segments du marché automobile.

Cette nouvelle orientation est désormais manifeste dans l'*iosis X*. Ce prototype spectaculaire indique clairement que le style des modèles européens de Ford est en train de changer. Des éléments du design cinétique sont déjà apparents chez les dernières créations de Ford produites en série, la Ford S-Max et la toute nouvelle Ford Mondeo 2007 notamment.

Toutefois, à l'instar de l'étude qui la précède, il n'est pas prévu que l'*iosis X* soit produit en série à l'avenir.

« Le véritable rôle de l'*iosis X* consiste à faire progresser la compréhension que notre clientèle a de notre nouveau langage créatif, » conclut Martin Smith. « Il prouve que le 'design cinétique' se traduit en une réalité constante et durable dans l'avenir de Ford et assure nos clients que l'entrée de Ford dans ce secteur particulier du marché se fera à l'aide d'un véhicule caractéristique et dynamique, largement inspiré des qualités captivantes de ce prototype. »



Feel the difference : l'*iosis X* vu de l'extérieur

« La complexité réfléchie des formes était l'un des aspects que le public a identifié et aimé chez le premier *iosis*, » remarque Stefan Lamm, Chef designer Extérieur chez Ford Europe. Il ajoute encore : « Nous voulions étudier et montrer de façon concrète comment le design cinétique pouvait être adapté à une carrosserie haute. Tel était l'un des défis qui se présentaient à nous, celui de préserver ce langage stylistique spectaculaire et émotionnel dans une voiture comme l'*iosis X*. »

Lamm et son équipe étaient enthousiastes à l'idée d'exploiter une tendance visiblement nouvelle dans le secteur des crossover sportifs ou des SUV et de s'éloigner du design classique fondé sur deux 'boîtes' prédominant dans ce segment du marché, quelle que soit la taille du véhicule. « Cette opportunité se prête parfaitement au design cinétique. Ainsi, l'*iosis X* s'apparente davantage à un crossover coupé cinq portes, lequel est très compact et met l'accent sur la dynamique de conduite de Ford. »

Lamm et ses stylistes voulaient faire progresser la notion de « design cinétique » tout en conservant tous les éléments essentiels du langage stylistique. Aussi, le crossover coupé trapu et sportif cinq portes ne pourrait-il se démarquer davantage, par son allure et ses dimensions, du prototype *iosis* initial, un élégant coupé musclé quatre portes. Cependant, les deux prototypes sont indubitablement liés.

« Ce véhicule montre comment il nous est possible d'appliquer des principes du design cinétique à différents types de véhicules, » reprend Martin Smith. « Nous avons repris tous les principaux thèmes et éléments graphiques introduits pour la première fois avec l'*iosis*, les refaçonant de manière à créer un crossover très sportif avec l'empreinte d'une voiture compacte de classe C. »

À l'avant, l'*iosis X* arbore le nouveau visage audacieux de Ford Europe qui se traduit par des contours plus découpés afin de renforcer l'impression de puissance du véhicule.

Les lignes décidées des éléments trapézoïdaux inversés, comprenant une importante calandre inférieure, en constituent la principale caractéristique.

« La calandre inférieure caractéristique en trapèze inversé constitue désormais un trait véritablement important de la marque, » remarque Stefan Lamm.



Fidèle à l'image d'un crossover, l'accent a été mis encore davantage sur la calandre inférieure en réduisant la calandre supérieure à rien d'autre qu'une prise d'air dynamique, c.-à-d. une fente horizontale divisée en deux sections par une barre chromée et ornée de l'ovale bleu de Ford, délibérément de grande dimension de façon à donner l'impression qu'il est projeté en avant depuis le bloc moteur.

La législation imminente relative à l'impact sur les piétons a influencé le style distinctif de Ford en ce qui concerne le design du porte-à-faux et des projecteurs avant. Les coins avant sont biseautés énergiquement, d'où une réduction des dimensions apparentes du porte-à-faux, alors que les gros phares suivent les cannelures jusque dans les ailes avant, ce qui leur donne l'apparence d'avoir été renforcés à coup de pied.

« Plutôt que de considérer la législation sur la protection des piétons comme une entrave à notre philosophie formelle, nous la traitons désormais comme un élément positif du design, » explique Smith. « Afin de créer le volume nécessaire à l'avant du véhicule, nous avons non seulement biseauté les coins vers l'arrière mais nous avons également intégré une courbure profonde depuis le haut du capot jusqu'aux ailes avant, ce qui confère au véhicule des épaules caractéristiques, se prolongeant le long des flancs jusqu'à l'arrière. »

Vu de profil, une finition musclée alliée à ces épaules athlétiques définissent l'architecture du véhicule et sont soulignées par un dégagement énergétique, ce qui confère à l'*iosis X* une allure extrêmement dynamique, encore accentuée par des lèvres d'arches de roues fortement accusées. Des prises d'air situées en arrière des arches de roues, un aspect spécifique de l'*iosis* initial, figurent également sur l'*iosis X* pour aspirer l'air des freins avant.

L'ouverture des portières vers l'extérieur s'articule à contresens sans pilier « B », au niveau du bord d'attaque de la portière avant et du bord postérieur de la portière arrière plus petite, ce qui permet d'admirer sans entrave le superbe habitacle et d'y accéder facilement.

D'après Stefan Lamm, « Si vous regardez la voiture de trois quarts, de l'avant comme de l'arrière, les roues sont les derniers repères visuels que vous devriez voir, et c'est exactement ce qui se passe avec l'*iosis X*. » « J'aime tout particulièrement regarder la voiture de trois quarts arrière car cela souligne le dégagement qui prend une direction différente de celle de l'*iosis* original, caractérisé ici par une ombre plus forte à l'arrière, disparaissant petit à petit vers l'avant. »



Outre son rôle d'équilibrage des proportions entre les sections de carrosserie supérieures et inférieures, ce dégagement confère au véhicule ses lignes élégantes, donnant l'impression que celui-ci avance même lorsqu'il est à l'arrêt. Cette caractéristique est encore accentuée par l'aérodynamisme de la ligne de toit et une ouverture dont le profil à l'arrière s'apparente à celle d'un coupé. Avec son allure ainsi bien campée, l'*iosis X*, une voiture de classe C relativement compacte, donne l'impression qu'il est plus volumineux qu'il ne l'est.

Outre l'effet d'attirer le regard de façon à ce qu'il suive chacune des courbes à l'avant, la forte réduction des arêtes permet également de masquer le porte-à-faux arrière plus long.

« Il faut qu'il soit plus long à l'arrière, sinon la ligne du toit s'arrêterait abruptement et la voiture aurait l'air plutôt tronquée, » explique Stefan Lamm.

Dans la section inférieure du véhicule, des plaques de protection du carter inférieur aux contours découpés et profilés dynamiquement s'écartent de la caisse pour créer une toute nouvelle allure.

« Un matériau plastique de couleur foncée ou un plastique peint et grené est généralement employé dans la région du balancier, » explique Lamm. « Nous avons décidé de choisir une nouvelle voie et ainsi dessiné des plaques de protection en tant qu'éléments indépendants sur la voiture qui ne sont pas incorporés à sa forme mais flottent plutôt sur ses flancs. Nous nous sommes inspirés en cela des volets aérodynamiques visibles sur les côtés d'une voiture de Formule Un. »

Sur les côtés, ces plaques de protection se déplient afin de servir de marche pour faciliter l'accès dans le véhicule. Ces plaques sont équipées de semelles de caoutchouc présentant les mêmes motifs que ceux des pneus.

Des éléments trapézoïdaux et des formes en trois dimensions, ainsi que le jeu entre ceux-ci, sont au centre du design cinétique. Bien que la calandre inversée à l'avant constitue le trapèze le plus évident, ce graphisme se manifeste partout à l'extérieur du véhicule, interprété de bien d'autres façons : les prises d'air à l'avant, les lignes obliques à la base du pare-brise et de la lunette arrière, à l'intérieur des jantes, dans le coude du montant « C » et les arêtes descendant du capot sont autant d'éléments reprenant cette géométrie fondamentale.

Une vue en plongée illustre le mieux la configuration à « trois plans » de l'*iosis X*, mais cette caractéristique est également suggérée à l'intérieur de ses roues uniques que Lamm estime être d'un design jusqu'alors jamais atteint par son équipe. « Le mélange des finitions dans les roues renforce



l'effet en trois dimensions, notamment au niveau des pièces moulées à la circonférence qui semblent presque pouvoir évacuer la boue et l'eau. »

Des améliorations notables ont été apportées aux éclairages depuis le lancement de l'*iosis* initial, aussi les designers de l'*iosis X* ont-ils pu exploiter au mieux les toutes dernières technologies en matière d'éclairage.

Des lampes DEL sont employées pour les éclairages avant et arrière, configurés avec un souci du détail extrême avec des coins supérieurs fuyants. Cependant, outre leur configuration tridimensionnelle, c'est la façon dont ils semblent suivre naturellement les contours de la carrosserie qui enthousiasme également Stefan Lamm.

« Trop de véhicules présentent des éléments qui semblent avoir été fixés à la surface ou qui émergent d'ouvertures découpées dans la carrosserie, » soutient Lamm. « Tel n'est pas le cas avec l'*iosis X*. Les projecteurs semblent faire partie intégrante de la carrosserie, ce qui produit un formidable effet tridimensionnel ; par ailleurs, si vous observez les éclairages arrière, vous ne manquerez pas de noter des similitudes avec les nouveaux S-MAX et Galaxy. »

Haut sur les montants « A » se trouvent les rétroviseurs extérieurs avant munis d'un éclairage, alors que les antibrouillards arrière sont constitués en une bande sur toute la largeur du véhicule au-dessus de la plaque de protection qui s'écarte de la caisse, également sans support apparent.

La couleur de la voiture a fait l'objet de maintes discussions avant que l'équipe ne parvienne à sa décision finale.

Se démarquant de ce type de véhicule, la finition choisie pour l'*iosis X* est un blanc brillant et glacé, encore refroidi par un reflet irisé bleu dans la teinte, mis en valeur par deux bandes argentées qui parcourent toute la longueur du capot, se prolongeant sous forme gravée dans la vitre du toit.

« La plupart des modèles de ce type ont tendance à être des interprétations modernes du vert moussu ou de gris. Nous avons pensé que ce serait sympa de donner à l'*iosis X* une finition blanc irisé. Cela nous convient bien car nous avons déjà démontré que nous pouvions utiliser le blanc à bon escient - avec les GT40 et les Escort de rallye par exemple - et la Fiesta ST actuelle se vend très bien en blanc avec des bandes sport bleues, » affirme Martin Smith.



« Il ne s'agit pas d'un blanc pur, ce qui donnerait à la voiture une apparence plutôt lourde, » précise Lamm, pour ajouter : « La teinte que nous avons créée se caractérise par une irisation bleue qui change en fonction de la lumière et permet ainsi de définir les formes et géométries du véhicule. »



L'intérieur de l'*iosis X* : L'impact visuel

L'équipe de designers d'intérieurs de Ford, sous la houlette de Nikolaus Vidakovic, a créé pour l'*iosis X* un habitacle à la fois étonnant et fascinant.

« Nous nous sommes basés sur tous les éléments positifs de l'étude *iosis* originale pour les développer afin de produire encore plus d'intérêt visuel et d'effet que ce qu'un véhicule crossover laisserait présager, » explique Vidakovic.

Une nouvelle architecture de console centrale à « pont asservi » inspirée du design actuel des cockpits d'hélicoptères domine l'habitacle. La console volumineuse plonge depuis la planche de bord pour ainsi séparer les rangées de sièges avant et arrière le long d'une ligne médiane prédominante avant de se terminer dans le plafond après avoir suivi une courbe spectaculaire à l'arrière de l'habitacle.

« Imaginez la queue d'un scorpion ! » ajoute Nikolaus Vidakovic.

La partie arrière de cette console joue également un rôle pratique, car celle-ci procure un support et un mécanisme d'ouverture au hayon d'un seul tenant au lieu de charnières classiques. Elle permet également de ranger la roue de secours en toute sécurité.

Un panneau central de pavillon abrite des éclairages de courtoisie pour les passagers avant et arrière ainsi qu'un éclairage ambiant et un écran multimédia à l'usage des passagers arrière. C'est également là que sont fixées trois poignées normalement positionnées sur les battants de pavillon au-dessus des portières.

Les deux panneaux vitrés qui flanquent la console de pavillon centrale sont complétés par un nouvel élément de design, unique en son genre : un plancher en verre placé sous les sièges du conducteur et des passagers, offrant ainsi une perspective des plus singulières sur le terrain en dessous du véhicule.

« Parce qu'il s'agit d'un crossover sportif plutôt qu'un coupé quatre portes, il nous a fallu prendre des décisions différentes en terme de design intérieur, » poursuit Vidakovic. « À l'avant se trouvent les instruments habituels nécessaires pour commander une voiture mais en allant vers l'arrière, nous avons introduit des éléments davantage adaptés à ce type de véhicule tels que des fonctionnalités d'éclairage et de rangement. »



L'étroite planche de bord est encore perfectionnée par rapport à celle de l'*iosis* et certains aspects de ce thème ne manqueront pas de figurer dans de futurs modèles Ford.

Grâce à de nouvelles technologies, il a été possible pour les designers de placer les équipements employés à des fins d'information, de divertissement, de chauffage, d'aération et de climatisation loin de leurs instruments de commande. Cela a permis de dégager énormément d'espace sous la planche de bord, créant une console centrale flottante et donnant ainsi l'impression d'un intérieur plus spacieux. En outre, l'équipe a pu élaborer une gamme de rangements pratiques parmi lesquels les acheteurs pourraient choisir et ainsi adapter cette section du véhicule à leurs besoins individuels.

Une section semblable aménagée dans la console arrière offre aux passagers arrière un espace de rangement dans le plancher.

Les lignes de l'étroite planche de bord se prolongent avec fluidité dans celles des portières, donnant aux occupants des sièges avant l'impression fantastique qu'ils se trouvent dans un cockpit d'avion. Un volant de conception radicale, inspirée de celui utilisé dans l'*iosis* original, se présente au conducteur, avec ses parties en Altuglas orange et ses inserts blanc 'glacier' contrastants.

Les commandes de l'*iosis X* emploient des écrans tactiles et des boutons de commande actionnés par le toucher sur la console centrale.

Les principaux instruments se présentent sous la forme d'une paire de cadrans diaphanes éclairés par une lumière orangée, créant ainsi un effet tridimensionnel profond, et sont abrités dans des habitacles individuels aux contours en saillie. Situé entre ceux-ci se trouve un écran « Human Machine Interface » (HMI) Ford permettant de commander aisément la navigation, le régulateur de vitesse perfectionné et d'autres fonctionnalités du véhicule.

Bien que l'*iosis X* n'ait pas été conçu comme un prototype mécanique, il est néanmoins équipé d'une boîte de vitesses électronique séquentielle placée sur la console centrale. Son design innovant s'apparente aux formes distinctives de nombreuses consoles de jeux et s'ajuste confortablement à la paume de la main. Autour du levier de vitesses, une série de boutons actionnés par effleurement servent aux commandes dynamiques, les réglages de la suspension et de la traction notamment.

Les bouches d'air, généralement un aspect prédominant des planches de bord, ont été dissimulées subtilement à l'aide d'une grille fine qui a pour effet de les fusionner avec le décor.



« Au fil des ans, nous avons consacré beaucoup de temps à la mise au point de cette grille, » révèle Vidakovic. « Il nous a fallu consacrer énormément de travail à sa mise au point afin d'éviter qu'elle ne vibre ou ne restreigne le passage de l'air destiné aux passagers. »

Une lumière ambiante orangée, produite par des diodes électroluminescentes et des tubes de lumière, éclaire l'habitacle. Toutefois, il n'est pas nécessaire de fournir un éclairage puissant à l'intérieur d'un véhicule équipé non seulement de panneaux en verre dépoli à hauteur du toit (afin de prolonger les bandes argentées parallèles qui montent du capot sur le toit) mais également d'un plancher en verre.

« Notre but était de créer l'impression que conducteur et passagers sont connectés au monde extérieur et peuvent apercevoir plus clairement leur environnement, » précise Nikolaus Vidakovic. « Ce plancher vitré n'a pas son pareil dans une voiture. Il s'apparente aux fonds vitrés propres à certains bateaux qui permettent à leurs passagers de regarder le monde sous-marin. En l'occurrence, les passagers auront la possibilité de voir les éléments du terrain qu'ils parcourent. »

L'utilisation de ce plancher vitré a également obligé l'équipe de designers à mettre au point un système d'arrimage unique pour les sièges avant, comprenant des rails de chaque côté des panneaux de verre. Cela présente l'avantage supplémentaire d'offrir aux passagers arrière plus de place pour les pieds sous les sièges avant.

Les sièges eux-mêmes sont extrêmement complexes et, caractérisés par un rembourrage offrant davantage de soutien à la région supérieure du dos et par des ceintures de sécurité intégrées, ils ont été conçus spécialement en tenant compte des rigueurs de la conduite tout terrain ou hors route légère.

« Nous avons intégré des éléments et des thèmes trapézoïdaux à l'intérieur afin d'assurer la liaison avec l'extérieur, alors que les finitions en tôle métallique et de couleur blanc 'glacier' reprennent également la teinte de la carrosserie de manière à créer un tout harmonieux, » conclut Vidakovic.



Coloris et garnissages : Créer le raffinement

« Puisque, avec l'*iosis X*, nous nous efforçons d'étendre encore le nouveau langage stylistique de Ford et d'introduire la prochaine phase d'exécution et de mise en œuvre, nous souhaitons que ceci soit reflété dans le choix des teintes et des matériaux, » explique Ruth Pauli, responsable des coloris et garnissages. « Cela suppose de mettre de nouveau l'accent sur la qualité et les détails, le sens du toucher et la conception des surfaces. »

Tout comme pour le premier *iosis*, Ruth Pauli et son équipe se sont inspirées des sports extrêmes pour les matériaux et effets qui agrémentent l'habitacle quatre places spectaculaire de l'*iosis X*.

« Un de mes amis est fou de sports d'hiver extrêmes tels que l'héliski et l'escalade de glace et nous sommes repartis de la visite d'un salon d'équipements de sport à Munich avec des tas d'idées sur la manière dont nous allions dessiner l'intérieur, » ajoute la styliste.

Les coloris et les textures employés dans l'*iosis X* sont très modernes et frais, contrastant en cela avec l'ambiance plus sombre de l'*iosis* initial. La similarité entre les deux modèles réside dans l'approche dynamique et sportive, mettant l'accent sur le toucher raffiné dans l'*iosis X* et réalisée au moyen de détails tels que coutures, surpiqûres et l'alliance de matériaux.

En guise d'inspiration, Ruth Pauli et son équipe ont étudié ce qui se fait de mieux en matière d'équipements de ski, y compris les chaussures, casques, vêtements de protection, lunettes, gants et les derniers skis en fibre de carbone, de même que des clips vidéo de systèmes de musique personnels et d'accessoires de mode. Le résultat est dynamique, moderne et jeune.

Mais les matériaux traditionnels ont également leur place. Le nubuck européen et le cuir aniline commercialisé en Europe de qualité supérieure sont largement utilisés et un œil entraîné discernera un dégradé subtil dans la teinte de bleu employée dans l'habitacle.

« Ce que nous avons choisi ici est bleu plus discret et plus sophistiqué, que nous combinons ensuite à des accents fluorescents et des éléments soulignés en orange, » explique Pauli. « Nous nous démarquons ici clairement du bleu propre à Ford, très franc et fort, très classique. »

Alors que la majorité des constructeurs automobiles utilisent le Piano black pour leurs intérieurs, l'équipe de Pauli a suivi la direction opposée, optant pour un blanc glacier très brillant aux niveaux de la console centrale et du volant.



« Nous estimons que le blanc est un thème très fort en ce qui concerne le design d'un produit et nous l'avons ainsi employé à l'extérieur comme à l'intérieur. Nous avons conféré aux éléments blanc une sportivité sophistiquée afin de mettre en valeur la profondeur et la qualité des couleurs, » reprend Ruth Pauli.

« À l'intérieur, nous avons allié la finition blanc glacier très brillant à des éléments métalliques, en contraste avec des cuirs de qualité supérieure aux teintes plus sombres, lesquels contribuent réellement à rehausser le niveau de sophistication de la sélection de matériaux.

Il en résulte une opposition entre des matériaux froids et chauds, également accentuée par des éléments métalliques incorporés au décor intérieur de manière à créer des contrastes dans les alliages de matériaux et de coloris.

« Nous mettons au point différentes textures et finitions afin de redéfinir un intérieur de crossover futuriste, » remarque Martin Smith.

Quatre sièges sport haut de gamme munis de ceintures de sécurité intégrées offrent au conducteur et aux passagers un niveau de confort et de maintien élevé. Tous sont constitués de quatre types de matériaux inspirés par la technicité des équipements de ski que Ruth Pauli et ses stylistes avaient trouvé si intéressante.

Uniques dans leur architecture, les sièges comportent un squelette en aluminium et semblent avoir été façonnés à l'image d'un torse humain. Ils sont revêtus d'un mélange de cuirs et d'un textile complémentaire à surpiqûres contrastées, tout spécialement créé à cet effet. Tissé en maillon de chaîne et de texture rude, la richesse de ses détails lui confère une apparence quasiment tridimensionnelle, alors que sa texture grossière procure toute l'adhérence nécessaire aux occupants.

Ce thème est repris dans les panneaux intérieurs des portières et de part et d'autre du tableau de bord où de nouveaux matériaux techniques et des néoprènes sont employés pour mettre en valeur certaines sections ou pour des détails. Les principales zones tactiles que sont les portes et la planche de bord sont garnies de cuir de manière à conférer le maximum de sophistication à l'intérieur.

La console centrale flottante allie le blanc glacier brillant, l'Altuglas diaphane orangé pour souligner des aspects de la nouvelle technologie et un cuir de qualité supérieure d'un bleu-gris doux.



L'utilisation du blanc glacier brillant à l'intérieur assure la continuité du lien avec la finition extérieure, aussi bien au plan visuel qu'émotionnel.

À l'instar des coloris et des détails propres à l'intérieur, la teinte extérieure élaborée par Pauli et son équipe est inspirée de la neige et de la glace.

« Si vous regardez à l'intérieur de tunnels de glace, vous voyez des reflets argentés et des blancs poudreux, et c'est ce que reflètent les teintes extérieures de l'*iosis X*. Cela crée une apparence technique de neige poudreuse, aspect accentué par les bandes argentées contrastant avec l'irisation bleue froide de la teinte. »

« Nous pensons avoir mis au point, pour la première fois, des éléments de design qui reprennent la liberté d'esprit du ski et de ce qui y est associé, » conclut Ruth Pauli. « Skier peut constituer une expérience vraiment intense, tout à fait le type d'émotion que nous voulons que le public ressente lorsqu'il pénètre dans l'ambiance de l'*iosis X* ! »

###

Pour de plus amples informations :

Jo Declercq - Manager Public & Governmental Affairs

Tél. : +32 3 821 21 03

Fax : +32 3 821 21 07

jdecler2@ford.com