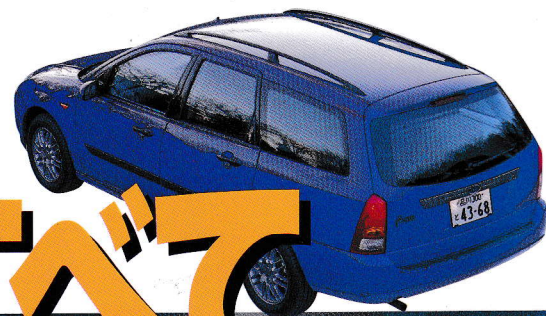


相性いいみたい!

フォード フォーカスのすべて



初めてのデート、ニューモデル詳細チェック

実用だけでなく走りも乗り心地も欲張る!

新鮮感覚なブランドイメージを創作する仕事人たち

「カジュアルなフォード」を買う!

オリジナルカタログ付き

F O R D
FOCUS



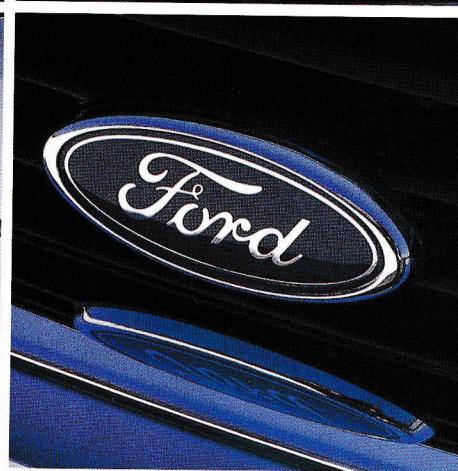
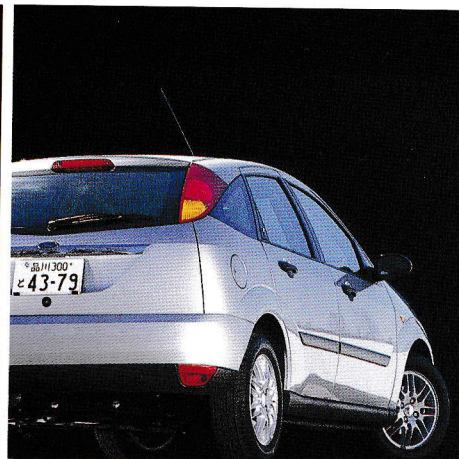


PHOTO: HARU TAJIMA

Stream Line

ライトのカタチやシャープなウィンドウ……
 絶妙なバランスのクルマは、いうなればスーパーモデル。
 ほかの女の子とどこがどう違うってうまくはいえないんだけど
 遠くから見てもサマになるし、人目を引くんだ。
 パーキングに置いておくと、街ゆく人が振り返る。
 渋滞中、後ろのドライバーが指をさす……自慢のフォーカス。



計算された美しさ

細部にいたる絶妙のバランスに注目

S C E N E

S C E N E 不特定多数の視点

シビアな視線に耐えられる
優美なデザイン



PHOTO: YUJINE TOYOZUMI



PHOTO: MASAHIRO KAN

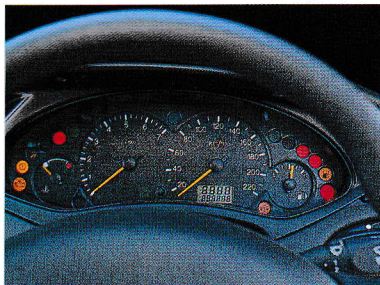
駅前のパーキングは、恰好のステージだ。
待ち合わせ中の観客たちはシビアにクルマを見つめている。
イケてるクルマが止まれば、足どりを緩め、しばしたたすむ。
反対に、イケてないクルマは見向きもされずブーイング。
都会の雑踏の中にポンと置かれたとき、役者生命が試される。
果たして、見事拍手で迎えらるだろうか？

On
Stage



前席のヒップポイントをライバルより高めの地上500mmに設けてドラポジをアップライト化し、見晴らしのいい視界を得るとともに足元の余裕を広げてドライバーの体型差をカバー。身長144~193cmの人が快適に運転できる環境をデザインしている。シートリフター(電動式!)、チルト&テレスコピックステアリングを備えており、ドラポジを合わせやすいのもうれしい。写真は、シートリフターのスイッチ。

大小4つの円型アナログメーターを仕切らずに連続させたメーターパネルのデザインはユニークだが、基本のレイアウト、目盛り、文字はシンプルかつオーソドックス。その分、一瞬の判読性に優れ、視認性はなかなか良好だ。前方の運転視界から少ない視線移動でキチンと確認できる位置に配しているのも見逃せない。



ウイinker操作は左ハンドル車と同じように左側のレバーで行う。日本の右ハンドル車とは逆だが、一部の例外を除き、輸入車ではごく一般的な作法だ。これは、ハンドル位置に係わらずウイinkerレバーを左側へ配置するように指導されている欧州事情に基づいたもの。慣れてしまえばどっちにあっても大差ないとは思うけど、初めて輸入車を運転する人は頭に入れておこう。

ドアミラーの角度調整スイッチは右の写真の位置に配置。ユニークだけど、運転姿勢を崩さずに手が届くので操作しやすい。左右切り替え式だ。



前席のリクライニング操作は車両中央側のタイヤルで行う。日本車に多いレバー式に比べてやや面倒だが、角度をきめ細かく調整できるのがミソだ。

運河にかかる橋の上から見たバス・テル・カラーの家並。これはみんなカフェやレストラン。バス・ポートや屋形船が往来するのなかなかいい雰囲気。

コンパクトなクルマだけれど、2人が並んで座った時も、決して圧迫感があるわけではない。エアコンのスイッチは両者が扱いやすい絶妙な距離だ。

個性的なリアビューだけれど、決してデザイン優先ってわけではない。V字に切れ込んだリアウィンドフは、後方視界も抜群。機能美とはまさにこのこと!

景色のいい場所では、クルマを道ばたに止めて外に出る。ちょっとした空きスペースに駐車できるのは、取り回しの楽なフォーカスならではの技。



「このクルマ、フォーカスって名前なんじゃ」と一蹴された。その点、フォーカスはすべてにおいて及第点をクリアしたみたい。姫の家に乗り付けた時、開口一番

「このクルマ、フォーカスって名前なんじゃ」と一蹴された。その点、フォーカスはすべてにおいて及第点をクリアしたみたい。姫の家に乗り付けた時、開口一番

途中、若干の渋滞があったものの、2時間弱でショッピングモールに到着

「この色、変!」に始まって「なんかダサくない? このライト」とか「今は亡き、ヤンキー仕様って感じ」とかなんとか、言いたい放題なんだから。乗り込むときも車高が高すぎると「タイトスカートじゃ乗りづらい」と姫はワガママをおとしやる。以前は助手席にもバケットを入れたが「狭くてヤダ」と一蹴された。

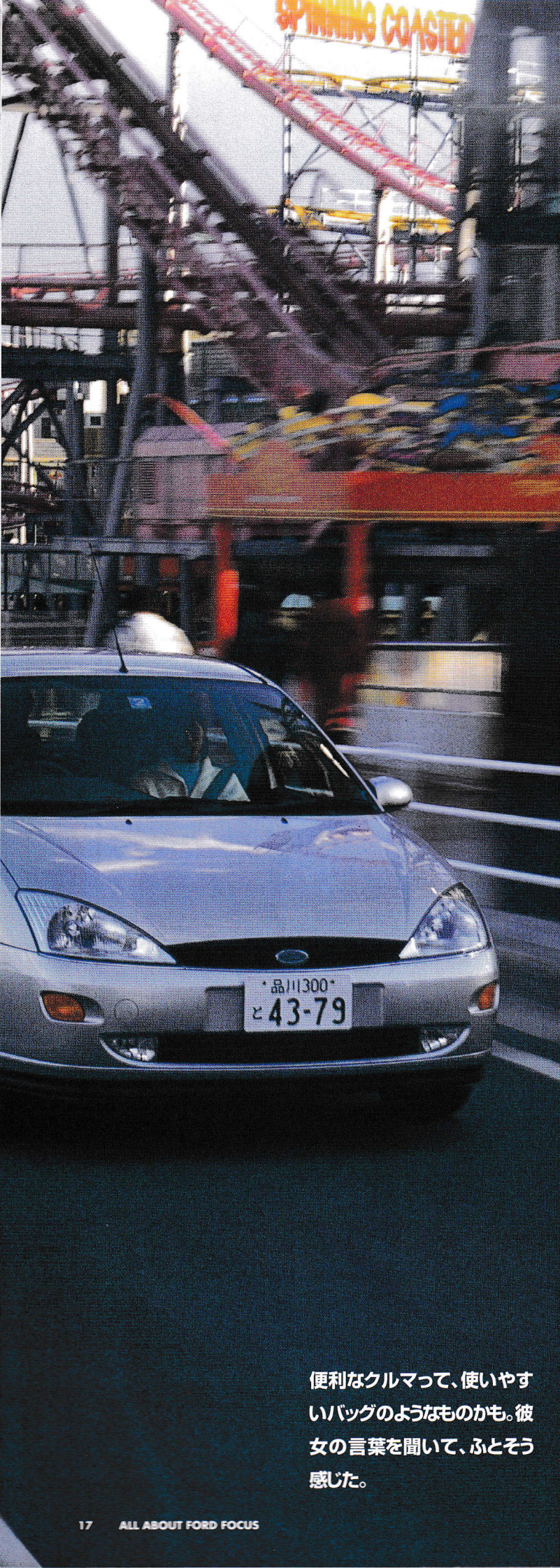
「この色、変!」に始まって「なんかダサくない? このライト」とか「今は亡き、ヤンキー仕様って感じ」とかなんとか、言いたい放題なんだから。乗り込むときも車高が高すぎると「タイトスカートじゃ乗りづらい」と姫はワガママをおとしやる。以前は助手席にもバケットを入れたが「狭くてヤダ」と一蹴された。

置が普通のクルマよりも高いんだ。いつも見上げていたトラックのバンパーの高さが近い気がする。デスクに座っているのと同じ感覚でいられるから長時間座っていても疲れないし、先の道路状況を見るのも楽なんだ。エアコンの操作も大型のベゼルで目盛りも広めの間隔だから、運転しながらでもスマートに調節できる。走行中に脇見をしなくていいのは安全面からでもうれしいけれど、それ以上に操作に戸惑い、アタフタする姿を見られたくない。「グローブボックスの中にある説明書を読んで」なんて、口が裂けてもいえないし。

「この色、変!」に始まって「なんかダサくない? このライト」とか「今は亡き、ヤンキー仕様って感じ」とかなんとか、言いたい放題なんだから。乗り込むときも車高が高すぎると「タイトスカートじゃ乗りづらい」と姫はワガママをおとしやる。以前は助手席にもバケットを入れたが「狭くてヤダ」と一蹴された。

置が普通のクルマよりも高いんだ。いつも見上げていたトラックのバンパーの高さが近い気がする。デスクに座っているのと同じ感覚でいられるから長時間座っていても疲れないし、先の道路状況を見るのも楽なんだ。エアコンの操作も大型のベゼルで目盛りも広めの間隔だから、運転しながらでもスマートに調節できる。走行中に脇見をしなくていいのは安全面からでもうれしいけれど、それ以上に操作に戸惑い、アタフタする姿を見られたくない。「グローブボックスの中にある説明書を読んで」なんて、口が裂けてもいえないし。

置が普通のクルマよりも高いんだ。いつも見上げていたトラックのバンパーの高さが近い気がする。デスクに座っているのと同じ感覚でいられるから長時間座っていても疲れないし、先の道路状況を見るのも楽なんだ。エアコンの操作も大型のベゼルで目盛りも広めの間隔だから、運転しながらでもスマートに調節できる。走行中に脇見をしなくていいのは安全面からでもうれしいけれど、それ以上に操作に戸惑い、アタフタする姿を見られたくない。「グローブボックスの中にある説明書を読んで」なんて、口が裂けてもいえないし。



便利なクルマって、使いやすいバッグのようなものかも。彼女の言葉を聞いて、ふとそう感じた。

イブのスーツケースなんかでも2個並べて置けるというから驚き。よく、カタログに「ラゲッジスペース350ℓ」とかなんとか書いてあるけれど、実際には出る張りがあって思ったほど積みめないのが実状だから、これには本当に驚いた。

よくよく見てみると、室内も細かな収納スペースがたっぷりある。「バッグ選びのポイントってどんなの知ってる?」

買い物の途中でバッグを手に取りながら言った彼女の言葉をふつと思いついた。

「大きなバッグってなんでも入るから一見便利なのよね。でも、実は中でこちゃこちゃ物が混じってしまっ

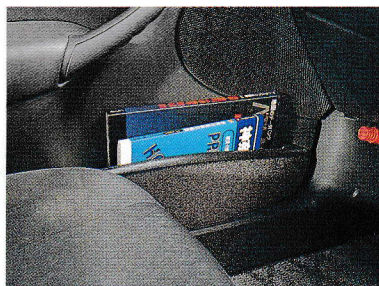
てばいいものなの。そうならないために、ポーチなんかを用意して小分けするのよ。だから、ちよつと大きめでポケットや仕切りが多いバッグっていうのが一番使いやすいんだよね。」

もしかしてクルマも同じ? パネ

ル脇のコインケースは有料道路の支払いの時重宝したし、ハンドルの下のちよつとしたスペースは地図を置いておくのにちょうどいい。ありすぎる収納スペースはかえって混乱を招くし、なんにも仕切りがないのは不便なものだから。

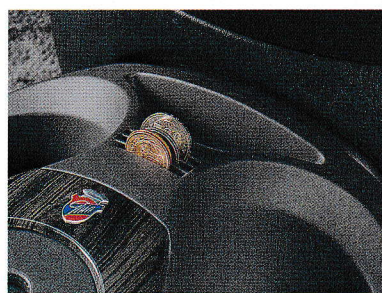
さて、横浜といえは海だろうつてこ

とで、海釣り公園の先「シンボルタワー」に足を伸ばす。ここは東京湾を



ドアトリム下部は微妙な曲面を描いて削られ、足元の広々感を演出する一方、ドアポケットの実用性を充実。天地に余裕ある室内を活かしてアームレストの下の高さも結構稼いでいるので地図帳などの出し入れも楽だ。助手席側には外の景色やおしゃべりに飽きた彼女のためにファッ

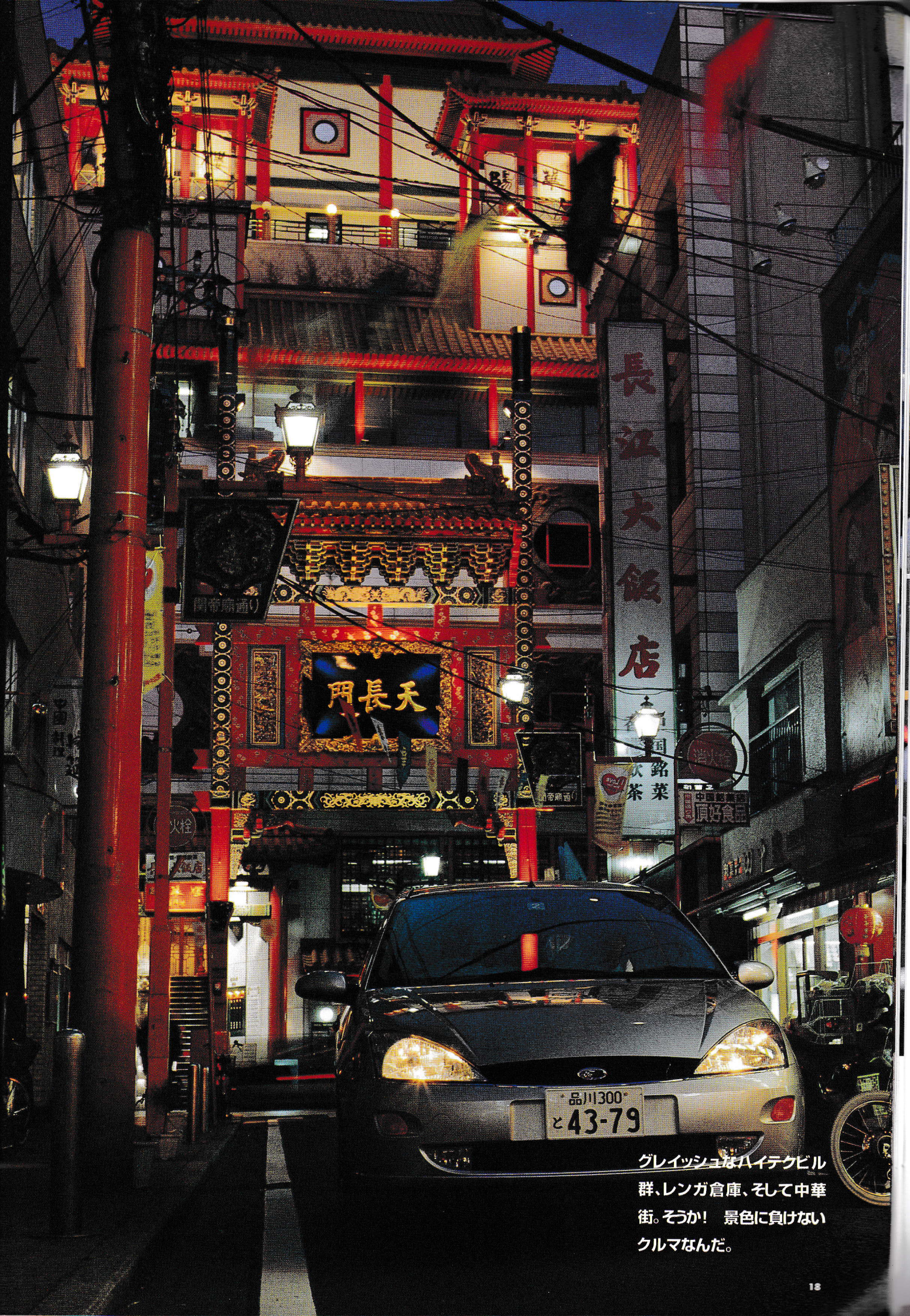
シフトレバー前方に3つ並んだ横長スリットはコインホルダー。硬貨を挟んで使う。もともと、そこら中「有料道路だらけ」の日本では、これだけじゃあ不足気味。だいたい、500円玉+100円玉×2を挟んでも首都高速に入れはおしまいだもの……。むしろ、その前方のポケットが便利。たくさん入れられる!



助手席のグローブボックス内は前後をパネルで仕切って2分割されており、車検証と他の収納品を整理して入れられるようになっているのが親切だ。となく雑然としがちな小物入れだが、キチンと整頓しておけば中身を出し入れしやすいし、なにかの拍子に助手席の彼女が開けても好感をもたれること請け合い!

バックドアのオープナーはインパネ右端に配置。押せば、エンジンのON/OFFに関わらず、バックドアのロックが解除する。ただし、走行中は非作動。押しやすい位置だけに間違えて操作したら危険だから……。なお、外から開く際はキー操作が必要。バックドアのプッシュボタンを押して開く他の欧州車とは違う。





グレイッシュなハイテクビル
群、レンガ倉庫、そして中華
街。そうか！ 景色に負けない
クルマなんだ。



以前は「コーヒーやジュースを飲みながら運転するのは危険」と考えてか、カップホルダーを無視してきた欧州車も最近では装着車が目立つようになった。フォーカスもATレバー前方に前席用を2名分用意している。

前席居住性のポイントは、座面が床から高いのでキチンと足を下ろしたアップライトな姿勢で座れること。こうした着座姿勢は乗降しやすく、シートを前進させても窮屈ではないから後席膝元の余裕も効率よく稼げるのだ。



後席居住性のポイントも前席と一緒に。床から高く座れるので前方に足を投げ出さずに済み、前席背もたれと膝との間に実際の寸法以上の大きな余裕が生まれる。後席膝元の余裕は同クラスのライバルを大きく凌ぎ、天井も高い。



サンバイザー裏に女の子のお化粧直しをするのに便利なバニティミラーを装備。助手席側だけでなく、運転席側にも設けられているから女性ドライバーも安心だ。ただ、デート中に頻繁にお化粧直しされるのもなんですネ。



「一日中、遊んでお腹が空いた」と訴える彼女。「イタメシもいいけど、やっぱり中華だね」というボクの意見には異論がなかったみたい。にっこりと極上の笑顔で頷いた。

中華街といえば、雑誌やテレビで

**ここまで来たら中華街
キツチュな雑貨屋を
探検しよう!**

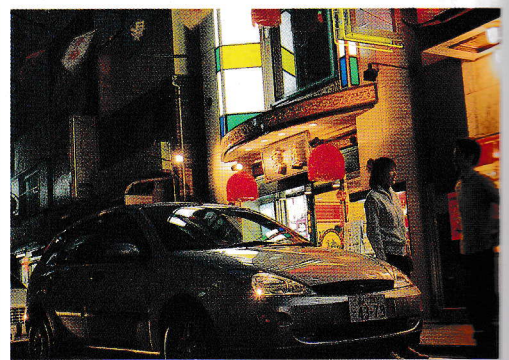
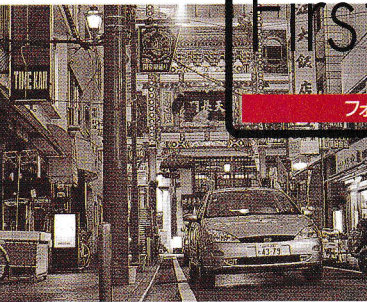
てコントロールする場所なんだ。つまり、ここは港を広く見渡せるところおきの場所。空と海の青さに、赤と白の縞模様のタワーやベイブリッジがいいアクセントだ。「行き交う船も大きいし、同じ東京湾でもお台場とはぜんぜん違ったイメージなんだね」と彼女もお気に召した様子だ。

幾度も紹介されている、恥ずかしいほどメジャーなデートコース。今さら……と笑うかもしれないけれど、あの門を通り過ぎることができるとは、絶対面白味のない嫌なヤツだ。でっかい朱の門をくぐれば、赤や金色が街いっぱいにはじけている！もうもうと立ち上る湯気の中には彼女の顔ほどもあるでっかい豚まん。コナツツジユースは実のまんま、テイクアウトできるらしい。そして、天井からたくさん原色の布が並ぶ店……。その中からキツチュな雑貨屋と占いの店でしばし足を止めた。駐車場に止めたフォーカスには、街の明かりが映り込んでいた。色が氾濫する中華街でも、ボクのフォーカスは決して見劣りしないのが、ちよつとうれしい。

アジアンテイストたっぷりの 中華街！ 極彩色洪水の 中でもしっかり自己主張

First Date!

フォーカスでデート



好みて店先にあるケチャップやマスタードを付けてもいいとか。あまりのうまさに、感激して、蒸してない豚まんをお土産に買って帰った。

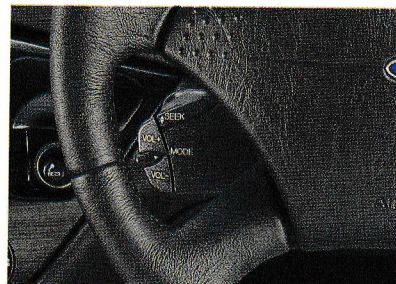
人通りが多いうえ、狭くて自転車や障害物の多い中華街だけど、フォーカスならアピューも良好だし、取り回しも苦にならない。

タイトのミニスカートでも乗り降りしやすいとご満悦。「ドアも軽くて、開け閉めが楽。足元も広いから長時間のドライブも疲れなかも」と。

中国だけでなく、東南アジア諸国の布やステーションナリー、アクセサリーを扱っている店も。安くてカラフル、しかもリーズナブルだから満足！また荷物が増えそう。



ノイズさえも心地いい! “お気に”のCDをたっぷり用意 走るスタジオに変身だ



ステアリングパッド
左側にオーディオの
リモコンスイッチを
標準装備。ステアリ
ングを握りながら親
指で基本操作を行
え、安全にオーディ
オを楽しめる。

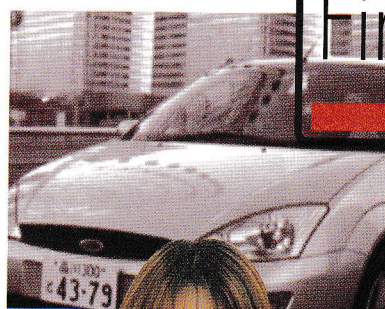
内外を問わず、この
クラスでは大抵注
文装備となるCD
チェンジャーも標準
装備。本体は助手席
座面の下に配置さ
れている。

標準オーディオのヘッド
ユニットは、専用設計の液
晶ディスプレイ付きカセッ
ト・AM/FM電子ラジ
オ。カセットを楽に出し入
れできるように手が届き
やすいセンタークラス
ター上方に配置したのが
ポイントだ。左ハンドル車
との共用部品なので右ハ
ンドル車の日本仕様では
左側の電源&音量ダイヤ
ルが運転席からやや遠
い。が、ステアリングにリ
モコンスイッチを設けてい
るのでノンプロブレム。

夜の小さな雑貨屋でステーションナ
リーとテールブルクロスを新たに購入
し、さらに豚マンや月餅、点心も食べ
てお腹も満足。たっぷり中華街を堪能
したボクたちは、のんびりと帰途に
ついた。

横浜と東京を結ぶ道路は橋やビ
ルのライトアップがきれいな、お気に
入りのルート。昨日、セットしたCD
との相性も抜群だ。フォーカスの場
合、ボディやミラーのカタチも考え
られていて、走行中の耳障りな音を
極力抑えているらしい。それを知って

夜景と音楽が
ぴったりマッチする
ハスだったのに



First Date!

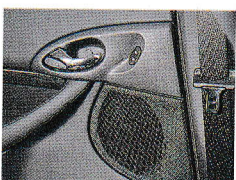
フォーカスでデート

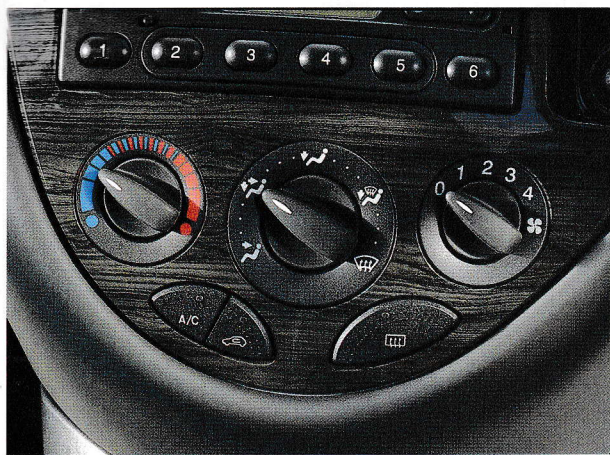
お気に入りのルートを走るために、夜
遅くまで考えたCD6枚。この苦労は
きっと男にしかわからない。



耳障りな風切り音もなく、会
話や音楽を楽しめる。シンプ
ルだけど、これこそドライブ
の必須条件かも。

前後左右4つのドアにフ
レンジの大型スピー
カーを装備。最近ではス
ピーカーを6~8個備え
たクルマが珍しくなくな
った。が、それらに較べ
ても遜色ない音質を確
保している。音量をかな
り上げても結構余裕で
対応。なかなかクリアな
サウンドを満喫できる。





空調パネルは3連ダイヤル式。中央ダイヤルを大型化してメリハリをつけ、もともと良好な手探り操作性を一段と充実!

中央のエア吹き出し口も楕円。その下のハザードスイッチは前両席から手が届きやすい配置が注目点。万一の際も安心だ。

大昔からフォードは楕円がお好き。エンブレムも楕円で、ニューエッジデザインも楕円の弧の組み合わせだ。エア吹き出し口はその率直的な表現だろう。エアコンは花粉&粉塵フィルター付きのマニュアル式が標準。

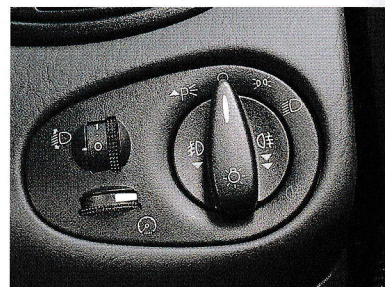


荷室フロアの広さは、同クラスの欧州車では標準的。しかし、省スペース設計のリアサスを活かしてトノカバー下の高さを十分に稼ぎ、350ℓ (DVD) の余裕を確保。

後席は左右6:4分割格納式。座面をね上げて背もたれを前倒すれば、かさばる荷物も楽に積み込める。



キーのグリップ部に設けたスイッチの操作でドアを施錠&解錠できる便利なキーレスエントリーも標準装備。



ドイツ車では馴染みのダイヤル式ライティングスイッチ。左へ回すと駐車灯のみ点灯して駐車時に便利だが、消し忘れにご用心。左側のスイッチは光軸の高さ調整用。左側下はメーター照度の調整スイッチ。

……帰りは高速を使わず、夜景を眺めながらのんびりと帰ろう。

すかさずハンドル左脇にあるリモートオーディオコントロールを見せあげろ。これは指先ひとつでボリウムや選局ができる優れ物。しかも、彼女のようにきれいにカットした長めの爪が自慢の女の子も操作しやすい造りだ。これには彼女も大満足。「エアコンのカタチもかわいいし、いいね。このクルマ。免許を取ったら運転させてよ」なんて、おねだりが聞こえてきた。

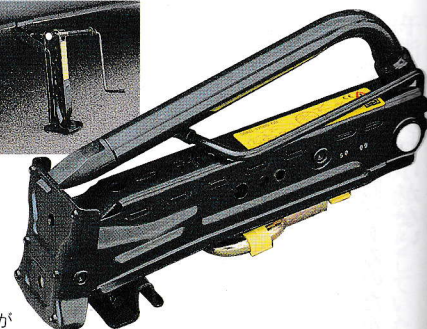
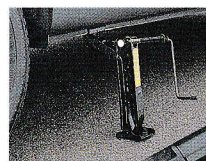
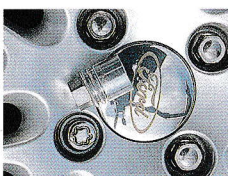
チェンジャーのある場所を教える
と今度は「椅子の下にあるんなら、移動中にCDを変えられないじゃない!」とちよつぷり不満顔になった。でも、カセットやFMのボタンをいじっているうちに「そっか、普通のクルマと違って、エアコンの操作ボタンよりオーディオのほうが上にあるから使いやすいんだ。結構考えて作られているね」と笑顔に戻った。どうやら彼女なりにずっと理由を考えていたらしい。

今頃気がつくなんて……これじゃあ、せっかくボクが夜遅くまで順番を考えてCDをセレクトした、なんてこと、わかってないんだろーな。ほんの少し落胆。

いるからかもしれないけれど、CDの音も、2人の会話も聞き取りやすいかも。
と、突然彼女が叫んだ。
「そっか、さういえば、ずーっとCDがかかっているんだよね。どこにCDチェンジャーがあるの?」

**デザインも操作性も◎
身近な装備だからこそ
チェックも厳しく**

標準のアルミホイールの取り付けナットは盗難防止ロック付き。解除キーの紛失に気をつけよう。



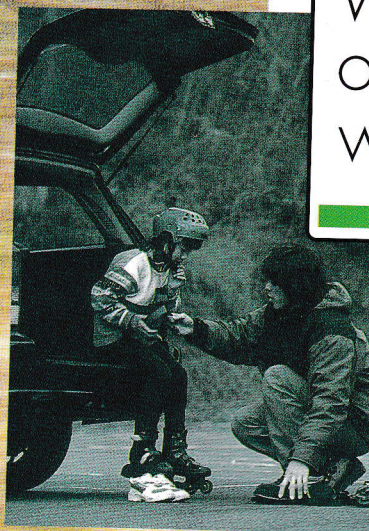
車載ジャッキはスリムなスタンド型。形状がちょつとユニークだ。写真のようにホイールレンチと一緒に荷室に格納されている。

大人も子供も 扱いやすい 不思議サイズの ワゴンかも



Weekend
on the
wheels

家族の休日

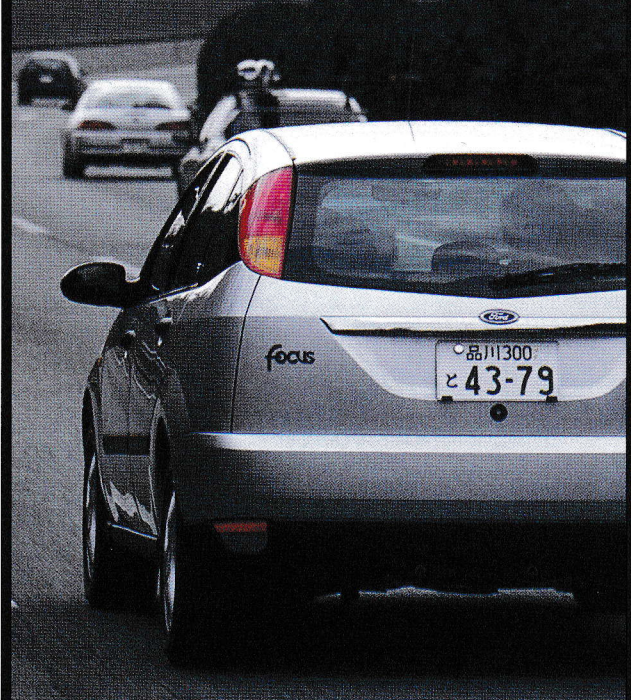


有機的な形状のドア開閉レバーと微妙な角度を保って配置されたパワーウィンドウスイッチは人間工学的な洗練を追求したもの。どちらも実に自然に操作できる。



写真の前方牽引フックは着脱式。バンパー左側の丸い隠し蓋を外すと現れる装着部に取り付けて使用する。

Fun in Motoring



まく吸収してくれて不快な印象はまったく残さない。どんな路面状況でもこなす、その点ではタフな乗り心地といえるだろう。

ドライブフィールは、非常に素直でシンプルだ。本国には世界ラリー選手権で活躍するフォーカスWRカーのベースとなるスポーティな3ドアハッチバックも存在するが、日本にリリースされるのは実用的な5ドアのフォーカス。あくまで、走りも実用車に徹している。

昼食なら、うどんなも食べたいカレーも食べたいで「カレーうどん」という選択もありと思うのだが、実用性重視のコンパクトハッチに、スポーツモデルなみのハイパフォーマンスやラグジュアリーサールのなクオリティを求めるのはちよつと欲張りすぎ。あれもこれもと求めすぎて、ど

うも素性が定かではなくなってしまうた本末転倒モデルも多いが、フォーカスはスッパリと実用性重視の走りに徹しているところが、むしろシンプルでいい。

気構えなくていいから素直に走れる

また、ヨーロッパのモデルには、コンパクトクラスでも意外に走りに自己主張のあるモデルが多いが、フォーカスははじめからステアリングを握っても、すぐにしっくりと馴染み、別に何も意識することなくドライブできる。と言え、きつと多くの読者は「なんだか、走りにはあまり特徴のなさそうなクルマ」という印象を受けるだろう。確かに、走りの性能に関しては、ここが特別魅力的とかこのクルマならではのアイデンティティというような

部分は見当たらない。

そのかわりに、大きな不満を感じたりすることもないし、日本の道路事情にもすんなり解け込んでくれるのだ。低・中速域で粘り強いエンジンにスムーズなハンドリング、安定志向の高いコーナリングフィールとタフな乗り心地など、実用車に期待したい基本性能はさちちり押さえているところが、ヨーロッパフォードの合理性といえそう。

また、ややルーフが高いボディデザインは、頭上の空間に余裕があるので、フロントシートもリアシートも、サイズ以上の広さを感じる。日本では、これまで5ドアハッチのパッケージがいまひとつ受け入れられなかったため、その利便性を経験した人は少ないが、ラゲッジスペースの収納性についてもなかなか便利だ。実用車

Fun in Motoring

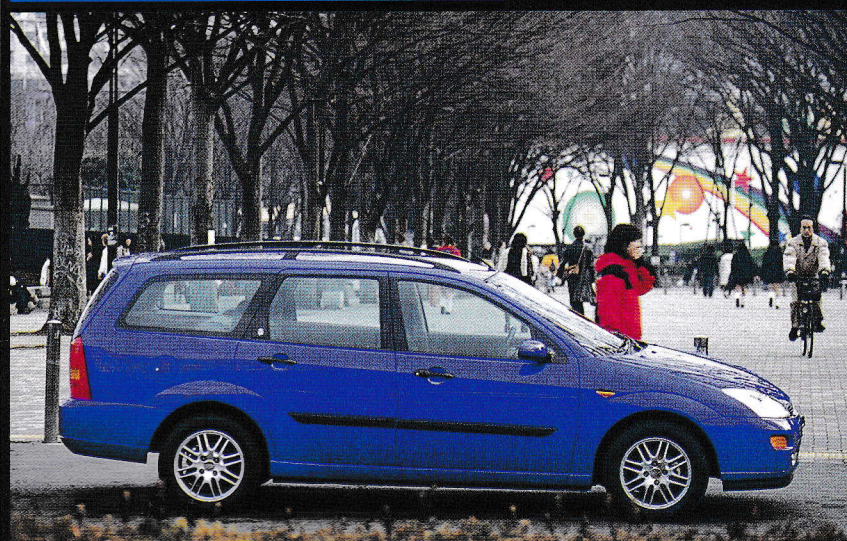
モータージャーナリスト的フォーカス遊び

フォーカス 1600 GHIA (ワゴン 1600 GHIA) 主要諸元

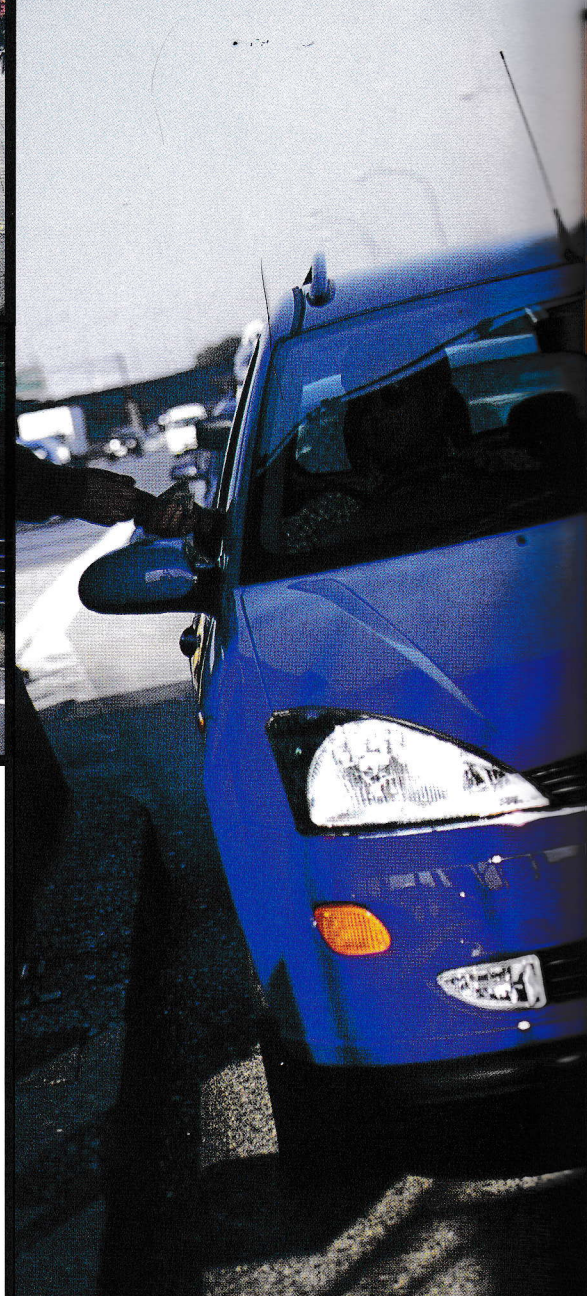
- 駆動方式: FF
- トランスミッション: 4速AT
- 寸法・重量
 - 全長 4155mm × 全幅 1710mm × 全高 1480mm
 - (全長 4440mm × 全幅 1710mm × 全高 1555mm)
 - ホイールベース: 2615mm
 - トレッド: 前 1485 後 1475mm
 - 車両重量: 1180kg (1220kg)
- エンジン
 - 種類: 水冷直列4気筒 DOHC
 - 総排気量: 1595cc
 - 最高出力: 100ps/6000rpm
 - 最大トルク: 14.8kg-m/4000rpm
- シャシー
 - サスペンション: 前 マクファーソンストラット
後 マルチリンク
 - ブレーキ: 前 ベンチレーテッドディスク
後 ディスク
 - タイヤサイズ: 前後 195 / 60R15



高速道路での走行には問題なく、また遮音性に優れているので、オーディオのボリュームは市街地と比べて目盛りをひとつかふたつ上げる程度だ。



着座位置が高めなので、渋滞では前方の視界がひらけているし、高速道路のチケットの受け取りも楽。つい速乗りしたくなる。



ハッチバックとデザインを共通するフロントフェイス。弟分のフォードKaとアイデンティティを共にする、大きなヘッドランプが個性的だ。ワゴンフォルムのため、サイド&リアビューはハッチバックほど個性的ではないが、ゴルフやアジュロなどの既存のコンパクト・ワゴンにちよつと食傷気味という目には、新鮮に写る。

日本でのラインナップは、1.6ℓ DOHCエンジンと4速ATの組み合わせの1グレードのみの設定。でも、4輪ディスクブレーキやサイドエアバッグシステムなどの安全装備をはじめ、CDチェンジャーなども標準だから、装備に不足はないだろう。

個性的なスタイリングを楽しめながらも、実用コンパクトとして合理的なパッケージとシンプルな走りのテイストを備えるこのフォーカスの登場で、ヨーロッパ・コンパクトクラスの選択に、また魅力的な1台が加わったことは確かだ。

DESIGN

●デザイン

高い車高なのにとってもスポーティ

ライバルよりもグンと高い車高のフォーカス。
なのにすいぶんスタイリッシュで野暮ったさがない。
その理由はルーフの形状にあった!



現しやすいが、フォーカスはいわばその対極にあったのだ。

パッケージングの諸元をもとに、来る日も来る日も議論が続いたという。その結果、ヤコブらは、できる限りルーフを長くすることでクルマを長く見せる、クーペ形状を考えついたのだ。

ルーフは流れるようなストリームラインを採用した。サイドウィンドウのグラフィックは、複雑な3次元形状を用い、リアエンドはデザインとパッケージングを両立させると共にダイナミックな印象を与えるカムテールでまとめている。

ボンネットは低く構え、オーバーハングも短く見せる。また、4本のホイールは地面に踏ん張るような印象を与えるために、フェンダーの折り返しにクリンチト・フランジという新しい手法を採用した。フェンダーの膨らみとホイールとの面一感を出すことでダイナミックさや安定感を演出したのだ。

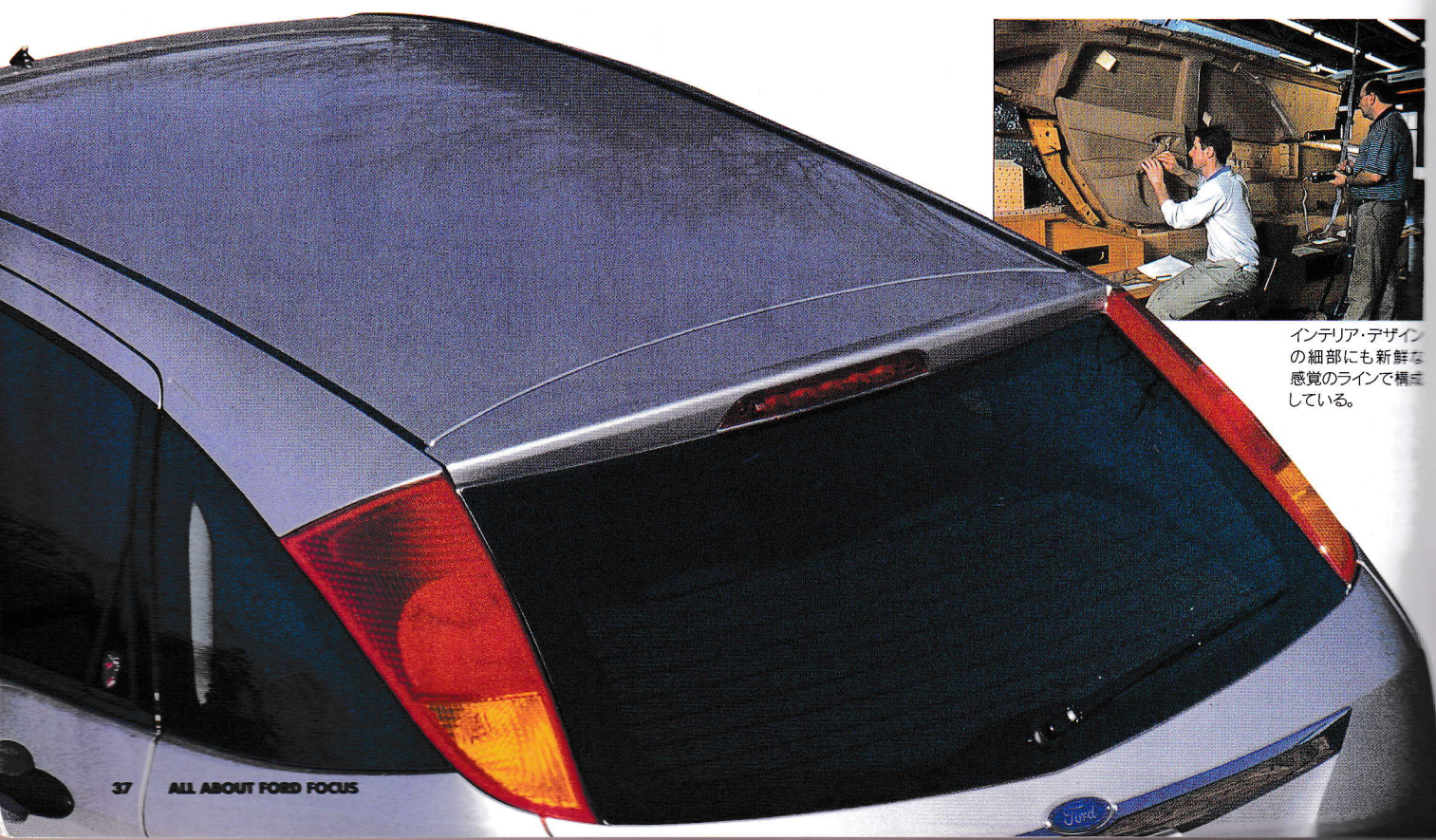
フロントマスクやカムテール形状のリアエンドのハイマウントストップランプのまとめ方なども、ニューエッジ・デザインの基本を踏まえた個性的なデザイン処理になっている。

インテリア・デザインも、エクステリア同様に斬新だ。ダッシュボード、センターコンソール、メーターパネルなどは流れるようなラインで構成され、大胆な印象を与える。

こうして、どんな景観の中でも強いインパクトを与える、個性的なデザインが誕生したのだ。

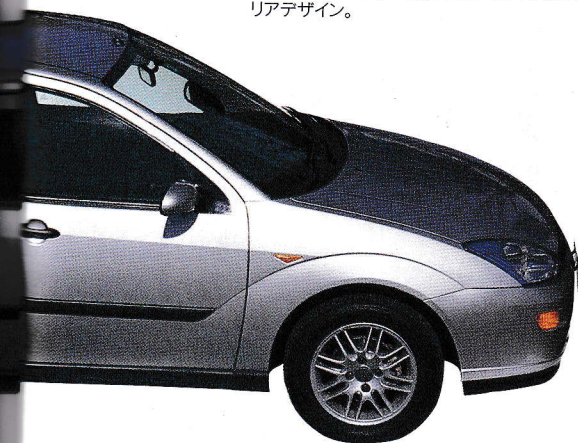


インテリア・デザインの細部にも新鮮な感覚のラインで構成している。





エクステリアと同様に個性の強いインストルメントパネルなどのインテリアデザイン。



ハッチバックはルーフを長く取り、クーペのように見せ、オーバーハングを短くして安定感のあるスタイルにしている。



ニューエッジ・デザインを生み出すボリス・ヤコブ氏。

長いクーペ形状のルーフと クリンチト・フランチで ダイナミックさをカバー

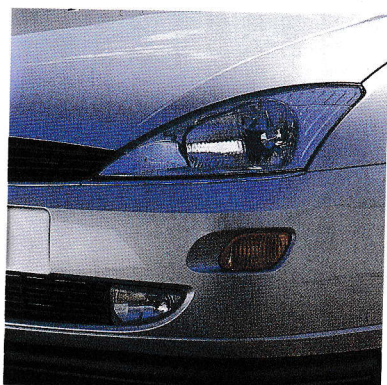
フォーカスの弟的存在のKaは、フォードにとって多分に実験的な色合いが強いクルマだった。金属を削り出したような鋭さや精密さを表現したイメージ「ニューエッジ・デザイン」は、機能とスタイリングを両立させるという命題に対するフォードの答えでもあったのだ。

インパクトあるニューエッジ・デザインは既存のフォードのデザイン・イメージを払拭し、新しい時代にふさわしいスタイリングだとヨーロッパでも好評を博している。

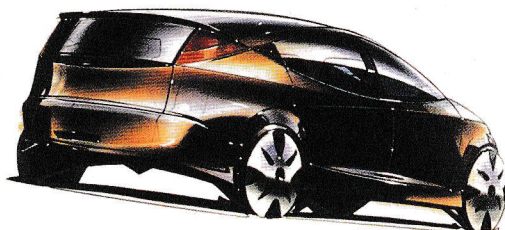
フォーカスのデザインを担当したドイツの若手デザイナー、ボリス・ヤコブは「フォードのDNAであるダイナミックさを生かしながらも、新しいクルマとして従来のデザインパターンをいったんリセット。世界のどここのマーケットでも求められている強いアイデンティティを与えたいと思った」と振り返る。

しかし、順風満帆にことが進んだわけではない。クルマのデザインは単なる造形ではない。デザインは機能に先行してはいけないという原則があるのだ。

ヤコブにとっては、最初にパッケージングが決定し、その時点で幅が狭くて、背が高いことがデザインの前提になってしまったのが最大の難所だったという。低く幅広いクルマならダイナミックで美しいフォルムを实



Kaにも通じる切れ長のヘッドライトは、精悍な印象を与え、どことなくクーガーにも似ている。



DESIGN

デザイン的なダイナミズムと安定感を表すために、AピラーとCピラーの延長線はホイールセンターと交差するようにデザインされている。また、ニューエッジ・デザインのフロント・マスクは、精悍でテクニカルなヘッドランプの処理や多くの種類の弧の交わりによって処理し、新しいフォードのアイデンティティを示している。

側面では、フェンダーの膨らみや曲げによって安定感を演出し、同時にオーバーハングを短く見せることができた。リアエンドのカムテール処理はインテリアのパッケージングとの両立と、空力特性の向上をもたらすことができた。

一方、ワゴンは5ドアハッチバックよりいっそう実用性や使い勝手が重視されたデザインやパッケージングが採用されているが、これはユーザー層の調査を行った結果だ。ただ、伸びやかでエレガントなルーフラインが実用車のワゴンのイメージを打ち消している。インテリアでは、フラットなラゲッジフロアの実現など、このカテゴリーに求められる要素を厳密に実現した。



エアロダイナミクスも考慮され、空気抵抗係数0.32を達成するフォーカスのボディ。



コントロールブレード・マルチリンクの効用を説明するアントレア・ウェーラー氏。

異例のマルチリンク採用の 決め手とは

「フォーカスの開発にあたっては、乗り心地、ハンドリング、操舵の正確さやワイリーリングなど、すべての要素でこのクラス、つまりCセグメントでトップを狙うことにしました」と語るのはアントレア・ウェーラーである。

特筆すべきなのはリアサスペンションだ。このクラスとしては異例のマルチリンク式サスペンションを採用しているのだ。

開発時の参考にしたクルマは、旧型のBMW 318iやVWゴルフⅢだ。しかし、開発直後にこれらの性能は上回ってしまった。そのため、フォードとしての運動性能のビジョン、アイデンティティを求めてさらに模索することになる。結局、開発の初期段階で大きな革新を行うことになった。

当初開発に着手していたトーションビーム式リアサスペンションでは、高いレベルでの乗り心地とハンドリングの両立は不可能だという考えに至り、マルチリンクを採用することが決定されたのだ。

リアサスペンションは、鍛鉄性のアップパーリンク、板金製のローパーリンク、そしてハブキャリア一体型のトレーリングプレート（コントロールブレードと呼ぶ）などで構成されている。ハブキャリアもスチール板金製になっているところがユニークだ。さらに、このサスペンションはサブフレームを介してボディにマウントされるようになっている。



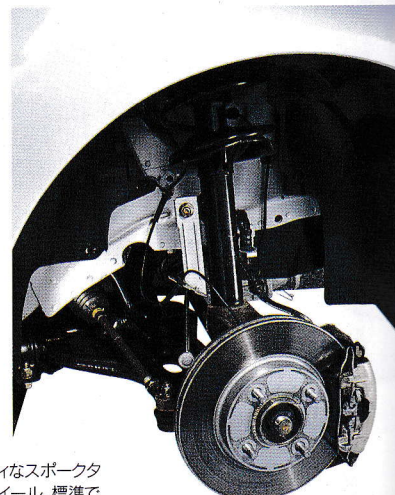
リアにマルチリンクサスを採用し、Cセグメントで運動性能のトップを目指した。

DRIVING DYNAMICS

●ドライビング ダイナミクス

リアサスが勝負を決めた

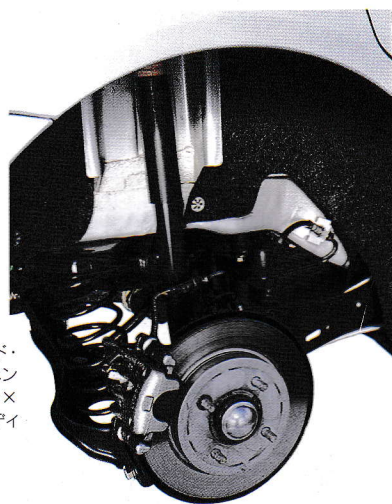
乗り心地とハンドリングのスタビリティを向上させたマルチリンク式リアサスペンション。そしてユーザー試乗会がフォーカスの走りを決定づけた。



フロントサスペンションはストラット式。ブレーキは258mm径×22mm厚のベンチレーテッドディスクを備える。



スポーティなスポークタイプのホイール。標準で195/60R15サイズのファイアストーン製タイヤを装備。



コントロール・ブレード・マルチリンク・サスペンションと、径253mm×10mm厚のソリッドディスクのリアブレーキ。

SUSPENSION

フロント・サスペンションのジオメトリーは、次のようになっている。キャンバー角=-1度、キングピン傾斜角=15度、キャスター角=3.3度、キャスタートレイル=20mm、スクラブ半径=-12mm。リアサスペンションは、キャンバー角=-1.5度。サスペンションストロークは、フロントが165mm、リヤが210mmである。ダンパーは新開発の低摩擦シール、微小ストロークでも反応するバルブを採用することで、レスポンスよく減衰力を発生。ステアリングは、ロック・トゥ・ロックが2.9回転、レシオは16.0となっている。ステアリングギヤやボールジョイント、タイロッドジョイント、新複合素材のヨークなどを採用して徹底的にフリクションを低減し、正確さ、リニアリティ、そしてファン・トゥ・ドライブを実現。ブレーキは、4輪ディスクでEBD付き4チャンネルABSを採用している。

POWER UNIT

フォーカスのエンジンは、ゼーテックSEエンジンと呼ばれる、新設計の1.6Lである。開発にあたっては、燃費は25%向上、ノイズ・レベルは50%軽減を実現するということであった。ボア×ストロークは、79.0mm×81.4mmで、排気量は1595cc。バルブはベルトドライブ式のDOHC/直動式16バルブ。バルブ挟み角は42度。圧縮比は11.0。シリンダーブロックはアルミ合金製で、クランクシャフトジャーナルはベアリングビームによって支持される。また、超ショートスカートのピストン、軽量コンロッドなどを採用しフリクションと2次振動を大幅に低減させている。4速ATは最新の電子制御タイプで、オーバートップ、ロックアップ付きトルクコンバーターを備え、エンジンと協調制御を行えるようになっている。

ユーザーの意見を入れた
絶妙な乗り心地

一方、フロントサスペンションは、ロアル型アームを組み合わせたストラット式だが、細心の注意を払ったジオメトリーが採用されている。オフセット・マウントされたスプリングにより、ストラットにかかる曲げ応力を完全にキャンセルさせ、ジオメトリ的にはゼロ・オフセットを実現している。

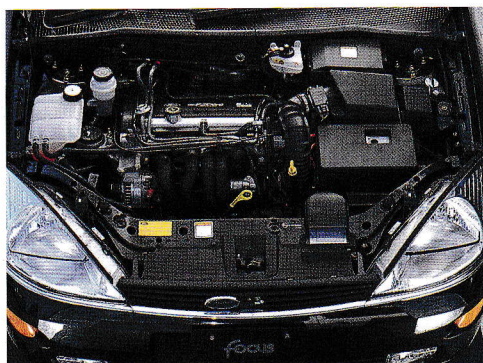
マルチリンク式リアサスペンションの採用によって入力を分離でき、より大きなコンプライアンスを設定することができた。結果、乗り心地が向上し、ハンドリングのスタビリティも高まるなど、すべてに置いて好影響を及ぼした。

また、当然のことだが、フォードの

開発者の好み色が濃いといえ、独りよがりになっては仕方がない。一般のユーザーを集めて試乗会を行うなど、チームの方向性がニーズに合っているかどうか、慎重にチェックしながら開発を進めていった。これにより、ユーザーが好む乗り味を実現することができた。

共通するアイデンティティ「ドライバーの正確さ」や「操舵の滑らかさ」さらに「ファン・トゥ・ドライブ」にも十分な注意が払われている。

ステアリングは剛性だけでなく、フリクションをできるだけ低くしている。これは開発者、ユーザーの「ドライバーの意志どおりに反応する」という好みを反映しているようだ。そのため、ハブキャリアのボールジョイントのフリクションは40%もダウンさせたという。



ノイズとメンテナンスの軽減、性能向上のため、さまざまなデバイスが投入されたエンジン。定額メンテナンスは1万5000km毎、そしてプラグ交換は6万km、バルブ調整は15万km毎としている。

TUNING

●個性にひと味加える

Report: IVIA



WOLF

フォームとエアロダイナミック

ヴォルフ・コンセプトは、人目を引くようなデザインに実質的な機能を持たせていることを強調。フロントのリップスポイラーやルーフトップスポイラーは恰好と同時に走行中のボディリフトを抑える空力デザインになっている。フロントグリルとバンパーのエアインテークのパンチ穴も特徴的。サイドスカートはスポイラーとの統一感を出し、車体を低く見せる。合わせて40mmダウンサスペンションを組み込んでいる。



RICHTER

ヘッドライトを交換するだけで大変身!

リヒターはモータースポーツに積極的で、本来はメカニカルチューンを得意としている。たとえばエンジンチューニングプログラムのトップは2.0ℓの250psだし、日本に入っている1.6ℓでは125psにパワーアップしてくれる。もちろんスタイリングパーツにスポイラー類の用意もあるが、見せどころはダブルヘッドライトだ。フォーカスを4つ目にして、顔つきを変えてしまうメイクアップには、これが一番効果的だ。

コスワースとフォードが共同でスペシャルカーをプロデュースしてる!



インターネットで、コスワースとフォードがカーエンスーシアストのためにハイパフォーマンス・スペシャル・ロードカーを造っている情報を発見。テクニカルデータによれば、2.0ℓをベースにターボ+インタークーラーを装着して、2.5インチのエキゾーストパイプなどを組み合わせて200ps+にアップ。1.5インチダウンのアジャスタブル・ダウンサス。18インチのマグネシウム・ホイールには235/40タイヤ。ブレンボのブレーキ。もちろんエクステリアはスポイラーで整え、インテリアもレカロ・レーシングシート、アルミペダル、カスタムインパネなどでスポーティさを打ち出している。

もともとスタイリングに凝ってるフォーカスだが自分だけの“もうひと味”が欲しければチューニングスペシャリストの味付けが気になるところ。先行しているドイツのドレスアップを参考にしてみよう。今後現れるはずのジャパニーズスタイルが楽しみだ。

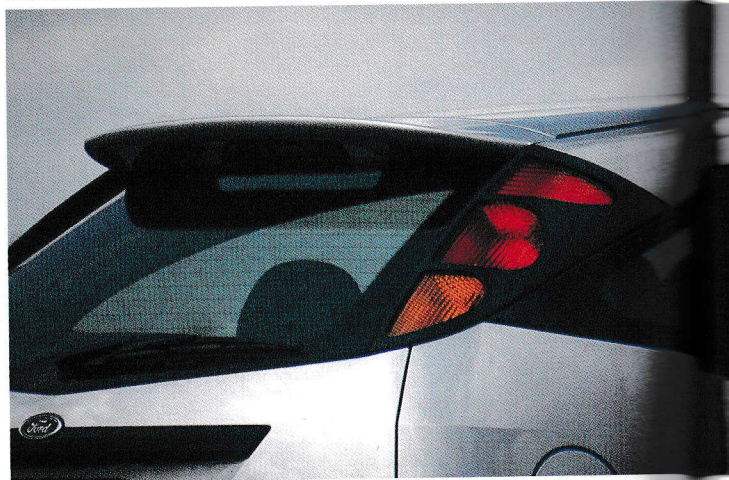
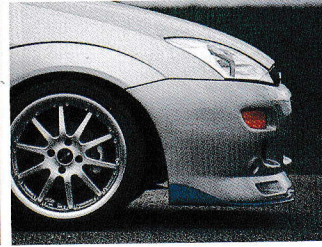
“もっと自分らしい”

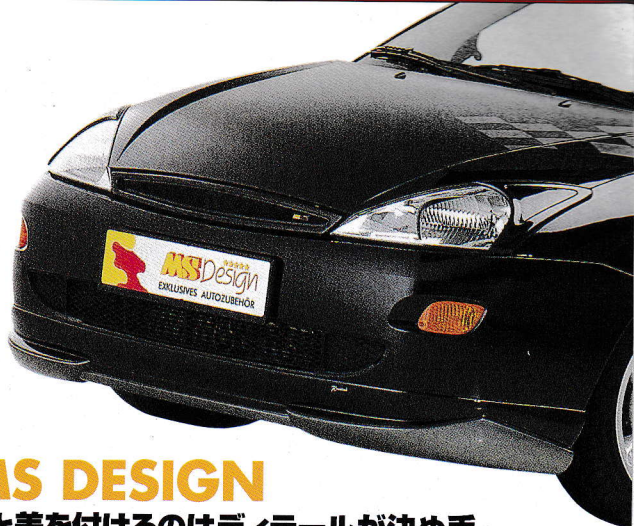
これから日本の街角で見かけることになるフォーカスの日本流ドレスアップを楽しみたい。

35というもある。

ドレスアップの第一歩としてホイール&タイヤが気になるところだが、ドイツチューンをひととおり見まわしてみると、スポーティな細めのスポークタイプが圧倒的に多い。サイズの組み合わせは7J×15に195/50 7.5J×16に215/40、17インチになると7.5Jまたは8Jのリムに205/40か215/40、最大では8J×18に225/35というもある。

には気を配りたい。その観点ではエクステリアパーツは同一ブランドで統一感を出したほうが無難だろう。もちろん他にはないクルマにしたければ、さまざまなブランドを組み合わせる手もあるが、そうするとデザインのセンスを持ち合わせていなければ可哀想なフォーカスが生まれてしまうかもしれない。





MS DESIGN

他と差を付けるのはディテールが決め手

ドレスアップを専門にしているMSデザインは、ディテールのパーツで効果をあげるのが得意。その代表がヘッドライトマスクで、簡単に安く変身することができる。フロントグリルスクリーンも個性が出るところだ。また、前後スポイラーとサイドスカートは、たいていボディと同色にする

と存在が薄れるが、ユニークなデザインでしっかり強調している。

SS-IP くで、変身だッ!!



MOHAG

マフラーが後ろ姿を引き締める

モーハグはエッジを強調したスポイラーでオリジナリティを出しているが、特にリアビューが個性的だ。センター出しにしているマフラーのオーバル90×80mmツインテールエンドパイプはなかなかの迫力モノで、太い225/35-17サイズタイヤと雰囲気合う。



フォーカスは、ドイツではエスコートの後継モデルとしてフォードのアンダーミドルクラスのトップモデルとして受け入れられている。また、現地の自動車雑誌などがテストを行い、コンパクトクラスのベストカーとしてデザインやメカの総合評価に高得点を与えている。ようするに、いいクルマというわけだが、どんなクルマも、もつとパワーを、もつと格好よく、と望む人が大勢いる。それに応えるのがチューニングスベシヤリスト。チューニングの盛んなドイツでは、ひと足先にさまざまなチューニングプログラムができあがっている。

チューニングの魅力は、クルマを自分の嗜好や使い方に合わせて変えることができる、つまり望みどおりのクルマを造ることができることだ。逆に、チューニングを見ればカーオーナーが想像できるわけだから、とくに外観のドレスアップ

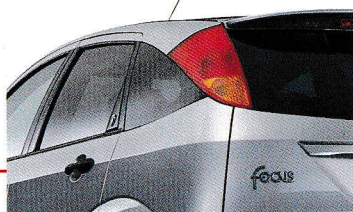
LUMMA

低く構えてスーパースポーツ性を増し レースイメージをアピールする

サーキットイメージを出しているのはルマのスタイリングキット。大きく口を開け、プロジェクタータイプのフォグを組み込んだフロントスポイラーバンパーをノーマルバンパーからそっくり交換し、その下部にエアロウイングスポイラーをセット。ヘッドライトマスクで目つきを変えてフロントセクションを作る。サイドスカートとスポーツミラーはフォーカスGT/L1のようなモータースポーツ仕様だ。

ルーフ後端のスポイラーは、オリジナルよりも長く、ストリームラインを強調する。ボディはサスペンションキットで60mmダウン。





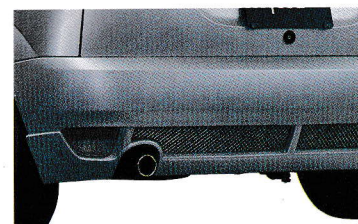
クルマで日焼けなんてダサ〜い UV カットフィルム

●有害な紫外線を96%カットし車内を守る。リアウィンドウとリアクォーターの組み合わせで2万3000円。リアウィンドウ用は2万円(ともに取付費込)



エアロパーツの基本はリアスポ RS リアスポイラー

●ノーマルのストンとした後ろ姿もいけれど、初めからデザインされたかのようなリアスポイラーもかなりいい。3万6000円(取付費込)



メッシュで一気にスポーティ RS リアバンパースカート

●後ろ姿も特徴的なハッチバックを、さらに個性的に見せるバンパースカートはメッシュ使いがスポーティ。6万9000円(取付費込)



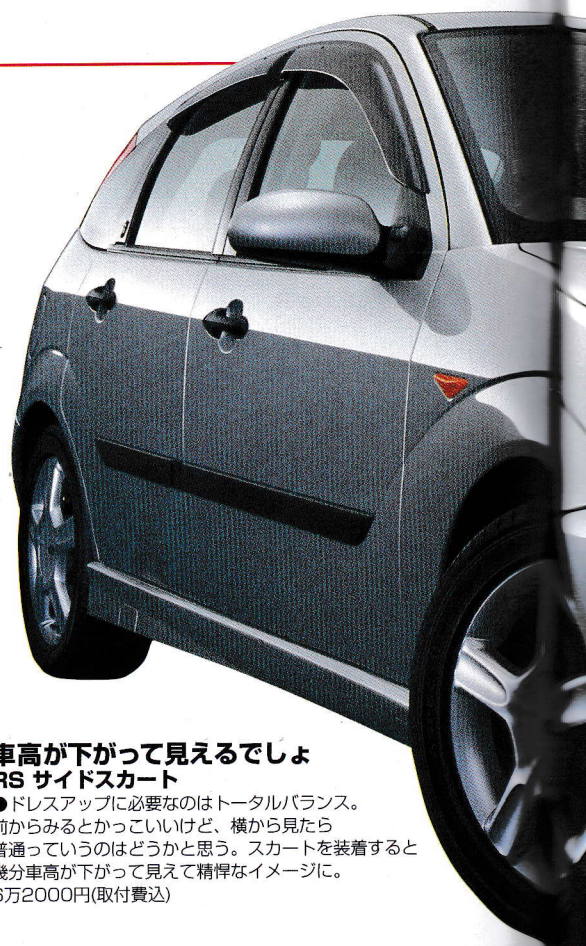
雨の日だって室内は曇りなし サイドウィンドウバイザー

●雨の日や、車内中のタバコの煙で覆われた時の換気威力を発揮するのが、ウィンドウバイザー。ハッチバック用。2万4500円(4枚セット、取付費込)



バックシャン御用達アイテム エキゾーストパイプフィニッシャー

●ハッチバックの後ろ姿をひととき印象づけるには、ノーマルの黒いマフラーエンドから、ステンレス製のパイプフィニッシャーにぜひ交換しておきたい。1万2500円(取付費込)



車高が下がって見えるでしょ RS サイドスカート

●ドレスアップに必要なのはトータルバランス。前からみるとカッコいいけど、横から見たら普通っていうのはどうかと思う。スカートを装着すると幾分車高が下がって見えて精悍なイメージに。6万2000円(取付費込)

INDIVIDUAL ITEM

ハッチもワゴンもスポーティ

控えめだけどカッコイイ

RS リアスポイラー

●リアのデザインに合わせてワゴン用に作られたスポイラー。シンプル形状だけどリアビューを引き立てるアイテムだ。3万6000円(取付費込)



ドレスアップは最後まで手が抜けない エキゾーストパイプフィニッシャー

●ノーマルの黒いマフラーエンドではまだまだ甘い。美しいステンレス製のパイプフィニッシャーで後姿を引き締めよう。1万2500円(取付費込)

後席と荷室を紫外線から守る

UV カットフィルム

●紫外線を96%カットしワゴンの室内を守る。リアウィンドウとリアクォーターの組み合わせで2万4000円。リアウィンドウ用は1万4000円(ともに取付費込)



ワゴンの室内だって快適にしよ サイドウィンドウバイザー

●室内の曇り取りに役立つウィンドウバイザーはワゴンにも用意してある。換気をして快適な視界を作ろう。2万4500円(4枚セット、取付費込)

リアビューのイメージ大変身

RS リアバンパースカートエースト

●ワゴンの長めのリアに合わせて作られたリアバンパースカート。大きくメッシュを使い、さらに個性的に見せる。8万5500円(取付費込)

●オプションカタログ

Your Choice

これは欲しいぞ、マストアイテム

カジュアルなフォーカスが、いきなり変身！
ドレスアップパーツから、あるとかなり便利な小物類。
84アイテムの中からピッタリ感をセレクト！

クルマもシルバー系 アクセ感覚に RS フロントグリル

●ノーマルの黒いグリルから、WRC
フォーカスのようなメッシュタイプの
グリルに交換。シルバーだから顔つき
が明るい印象に。
3万6000円(取付費込)

キリッとWRCフォーカス顔 RS フロントバンパースカート

●2000年モデルのWRCフォーカスと
似たデザインのフロントバンパーは、ル
ームミラーに映ったら思わず道を譲る？
10万1000円(取付費込)

カジュアル！

後方の歩行者だって確認できる ワイドビューミラー

●ちらつき防止のためにブルーに着色しているからワイドビューミラー後方視界
が広がり安心してドライブが楽しめる。9000円(左右セット、取付費込)

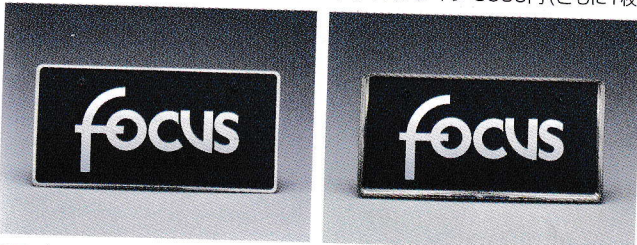


取付前

取付後

ドレスアップ&いたすらガード ライセンスプレートフレーム

●ナンバープレートをいたすらから守り、きれいに见せるフレームはクルマ好き
の必需品。ステンスタイプ 1200円、ダイキャストタイプ 3500円(ともに1枚)

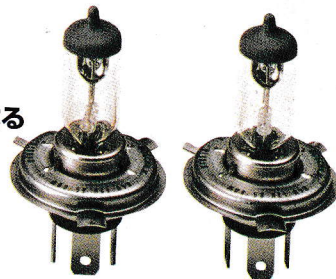


ステンスタイプ

ダイキャストタイプ

きっと見通しが明るくなる 高効率ヘッドランプバルブ

●ノーマルのヘッドランプを
キセノンガス封入のバルブに
交換して、夜間に白色発光で
クリアな視界を確保しよう。
H4タイプ。6250円(本体価格)



なにはなくともアルミホイール 16インチアルミホイール(6J×16)

●フォーカス専用設計で、5本スポークの肉が削がれた
印象のスタイルだから、いっそうスポーティさが増す。
3万2000円/1本(取付費込)



●オプションカタログ

Your Choice

CONVENIENT ACCESSORIES

より快適なクルマ生活を送るための便利グッズ

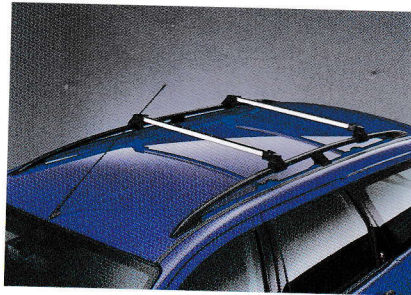
灰皿をコインケースに
換えてしまおう！
ノンスモーカーボックス

●タバコ吸わないから灰皿はいらない、灰皿を
小銭入れとして使いたいけどそのままでは使いにくい。
だったら専用の収納ボックスを。2000円(本体価格)



どこに行ってもモバイルできる！
AC/DCインバーター

●クルマ側の12Vの電源を家電用の100Vに変換する
インバーター。パソコンやビデオのチャージなど
使い方はいろいろ。別売のアクセサリ電源ソケット
(9000円、取付費込)の併用で用途はさらに広がる。
1万4000円(取付費込)



ルーフの上もラゲッジスペース
システムキャリアベース

●ルーフレールに取り付けるワゴン用システムキ
ャリアベース。ラゲッジに積み重なった荷物は
屋根に載せちゃおう。2万5000円(取付費込)



荷物はラゲッジルームだけじゃない
システムキャリアベース

●5ドアハッチバック車の、ドアフレームに装備し
てあるボルト穴に装着するルーフオンタイプ。
アタッチメントは別売。2万5000円(取付費込)



ないと不安なときがある工具
ハンドツールセット

●フォーカスの標準工具はジャッキ、
ボルトレンチくらいしかない。自
分のメンテナンス工具がない人
には9点も揃った工具はいかが？
1万円(本体価格)



海や山にサイクリングに行こう
サイクルアタッチメント

●駐車場探しに困るから、目的地ではクルマを
置いてサイクリングというのも賢い遊び方。
このアタッチメントならスポーツ車からフレ
ームの太いMTBまで幅広く対応している。
1万7000円(取付費込)



持ってるだけで安心の救急箱
ファーストエイドキット

●いざという時役立つ、包帯、ガーゼ、
紙テープ、伸縮包帯(大・中)、三角巾、
救急シート、ハサミ、ポリ手袋、
携帯人工呼吸マスクの9点セット。
ワゴンのラゲッジスペース脇の
ポケットにぴったりのサイズ。6600円

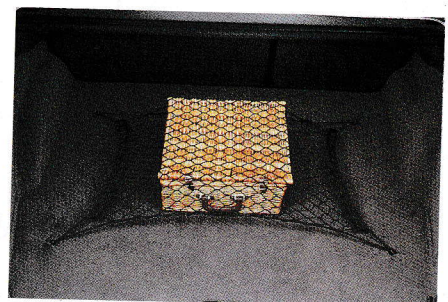
甘えたがりやのペットには
ネットでしたら防止
ラゲッジルームセパレーター

●ラゲッジルームに寄せた犬が、運転席まで乗り込
まないように仕切るネット。もちろん、間仕切りや
荷崩れ防止にも使える。3万1000円(取付費込)



遮りたいのは陽射しだけ？
リアウインドーロールブラインド

●ハッチバックだけのアイテム。ハッチの開閉を妨げない
巻き取り式のブラインドで、後席への直射日光を和らげる。
もちろん後方視界もしっかり確保。1万4000円(取付費込)



どんなにクルマが揺れても荷物はビクともしない
カーゴネット

●ラゲッジルームの荷物がクルマの動きで振り回されない
ために固定するネット。ワゴンのフロアに取り付けるタイプ。
6500円(本体価格)

冬もフォーカスで遊び倒す！
スキースノーボードアタッチメント

●ウインターシーズンの必須アイテム。1度に
スキー4セットとスノーボード2セット搭載
可能なアタッチメントだ。2万円(取付費込)



focus accessories

(販売会社装着アクセサリ)

フォーカスワゴン：
RSリアスポイラー
RSリアバンパースカート
エキゾーストパイプフィニッシャー
RSサイドスカート
UVカットフィルム
(サイドウインドー&リアウインドー用)
16インチアルミホイール(6J×16)
205/50-16タイヤ装着車



フォーカス：
RSフロントグリル
RSフロントバンパースカート
RSフロントバンパースカート用整流ダクト
RSサイドスカート
サイドウインドーバイザー
16インチアルミホイール(6J×16)
205/50-16タイヤ装着車



ベビーシート



チャイルドシート



チャイルドシート キング



ジュニアシート



ラゲッジルームセパレーター
(フォーカスワゴン専用)



ナビゲーションシステム

●ADDZEST CD/MD/AM/FM/TV/VICSFM多
チューナー付ナビゲーションシステム MAX 450ZF
OCD-ROMナビゲーション(3Dマップ表示/ハイウェイ
モード/交差点拡大 VICS格納) ◎AM/FMラジオ、
MD、CD、TVに対応 ◎6.5インチワイドモニター
◎タッチパネルコントロール ◎ナビゲーションシステム
装着時、標準装備のCDチェンジャーおよびキータイ
リモートコントロールは使用できなくなります。



携帯電話ハンズフリーキット



ストウエージボックス
(フォーカス専用)



リアウインドーロールブラインド
(フォーカス専用)

この他にもさまざまなアクセサリをご用意しております。詳しくはアクセサリカタログをご覧ください。

安全はフォードから。安全速度で安心運転、シートベルトも忘れずに。

■安全運転のために

●おクルマにお乗りの際は必ずシートベルトを着用ください。スタート前の着用、シートに深くかけ腰骨にかかるようにすること、よじれをなくし首にかからないようにすることがポイントです。

■点検整備の必要性について

●おクルマを安全かつ快適にお使いいただくためには、おクルマの使用状況に応じた定期的な点検や整備の実施が必要になります。

●フォードでは、新車時の1ヵ月または1000km走行時、6ヵ月または5000km走行時の2回、新車無料点検を実施していますのでぜひご利用ください。

本仕様ならびに装着は予告なく変更することがあります。(このカタログの内容は'00年3月現在のもの) 本カタログに掲載されている写真の一部は、欧州仕様車、日本仕様とは一部異なる場合があります。ボディカラーおよび内装色は撮影、印刷インクの関係で実際の色とは異なって見えることがあります。

●このカタログについてのお問い合わせは、お近くのフォードショップまたは下記のお客相談室へ。

お客様相談室 ☎ 0120-125175

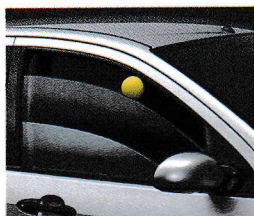
インターネットでフォード最新情報発信中
<http://www.ford.co.jp>

F O R D F O C U S
C A T A L O G

オリジナリティは、装備にも宿っている。

全席ワンタッチパワーウィンドー
(挟み込み防止機能付)

上昇・下降ともワンタッチ。
手や腕などの挟み込みを
感知すると、自動的に
ウィンドーが下がります。



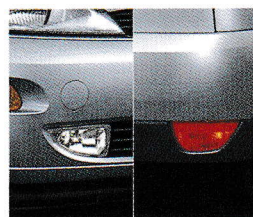
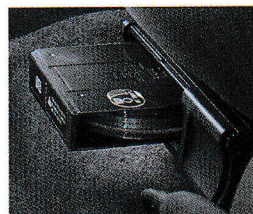
キーレスエントリー
荷物で手がふさがって
いる際に、手軽に
リモコンでドアロックの
操作が行えます。

本革ステアリング
質感の高い本革仕様。
しっとりとした感触で
滑りにくく、
快適なハンドリングを
サポートします。



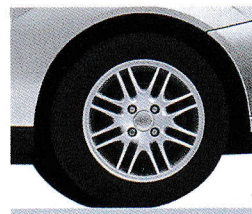
電動リモコン式
ヒートッドカラードドアミラー
電動で角度調節が可能。
内蔵した熱線により、
ミラーのくもりや結露を
除去し安全なドライブを
サポートします。

CDチェンジャー
6連奏CDチェンジャーを
助手席のシートの下に
装備しています。
CDの交換も容易です。



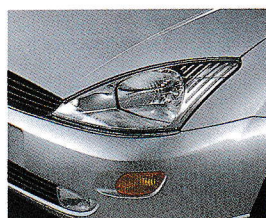
フロント&リアフォグランプ
霧や荒天時に欠かせない
フォグランプ。後続車
からの追突防止に効果の
あるリアフォグランプも
装備しています。

マイクロンエアフィルター付エアコン
外気導入時の3ミクロン以上の
花粉や塵などを
シャットアウト。車内の空気を
クリーンに保ちます。

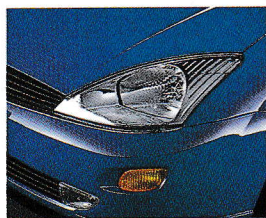


アルミホイール
フォーカスの斬新な
スタイリングを
ひきしめる洗練された
デザインです。

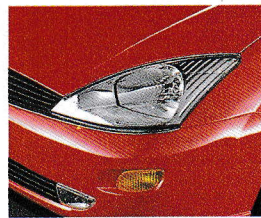
body colors



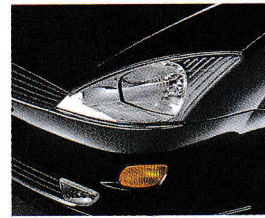
ムーンダストシルバーメタリック



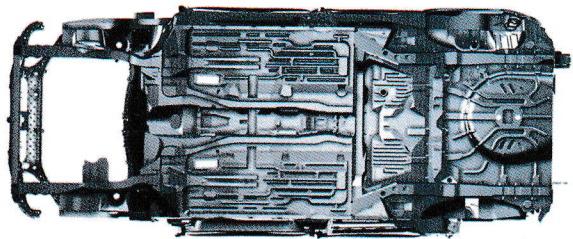
ブライトブルー



ラジアントレッド



パンサーブラックメタリック(受注生産色)



新次元の走りをもたらす オールニュープラットフォーム。

最新のコンピュータ技術とレーザー溶接技術によって実現したフォーカスのプラットフォームは、剛性を飛躍的に向上させるとともに、大幅な軽量化をも達成。振動やノイズの発生を根源的に抑えるだけでなく、サスペンションやステアリング・システムの取り付け精度を高め、卓越したドライビング性能を実現しています。フォーカスの全性能を新次元に引き上げたこのプラットフォームの完成度は、すでにWRC（世界ラリー選手権）で実証されています。

低速から高速まで爽快なドライビングを 可能にするハンドリング性能。

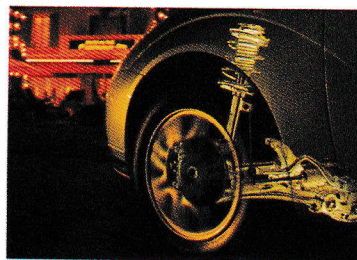
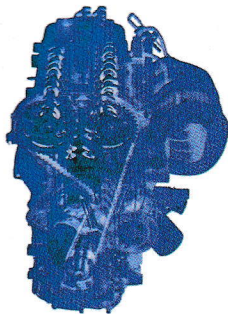
オールニュープラットフォーム、正確なホイールコントロールを可能にしたサスペンション、そして摩擦による抵抗を極限まで排除したステアリングシステムが、リニアでレスポンスのいいハンドリングを生み出しました。街中やパーキング時など低速での軽いハンドルさばきが可能な扱いやすさと、高速走行時の路面にはりつくような安定感。そしてドライバーの意のままに反応するダイレクトな操舵感。そのすべてを高次元でバランスさせています。

卓越したロードホールディングと洗練された 乗り心地を両立するサスペンション。

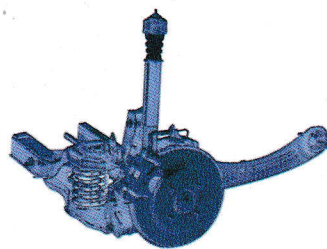
フォーカスは、ドライビング・プレジャーにこだわるとともに、上質なサルーンを想わせる洗練された乗り心地を追求しています。フロントは正確で自然なハンドリングをもたらすマクファーソンストラット式。リアは新開発の完全独立懸架コントロールブレードマルチリンク式サスペンションを採用。路面状況に応じリア左右がそれぞれ独立して作動する事で、従来の一体式サスペンションでは成し得なかった高い次元の走りを実現。パッシブリアホイールステアリング機構と相まって、高速レーンチェンジなど極限状況下でも安定した操縦性を発揮します。

胸のすくフィールが楽しめる 新開発16バルブエンジン。

新開発オールアルミ製“Zetec SE 1.6 16バルブ”エンジン。フォードの先進の燃焼技術に加え、徹底した内部摩擦の低減と軽量化により、ドライバーの気持ちにリニアに応えるシャープなレスポンスを実現しました。さらにこだわったのが、ノイズや振動の低減。荒れた路面や発進時に発生する振動を吸収するトルクロールアクシスエンジンマウントシステムの採用やノイズを低減するアルミ製ラダーフレームをエンジン内部に装着するなど、緻密な防振対策を施しています。



マクファーソンストラット式フロントサスペンション



完全独立懸架コントロールブレードマルチリンク式リアサスペンション

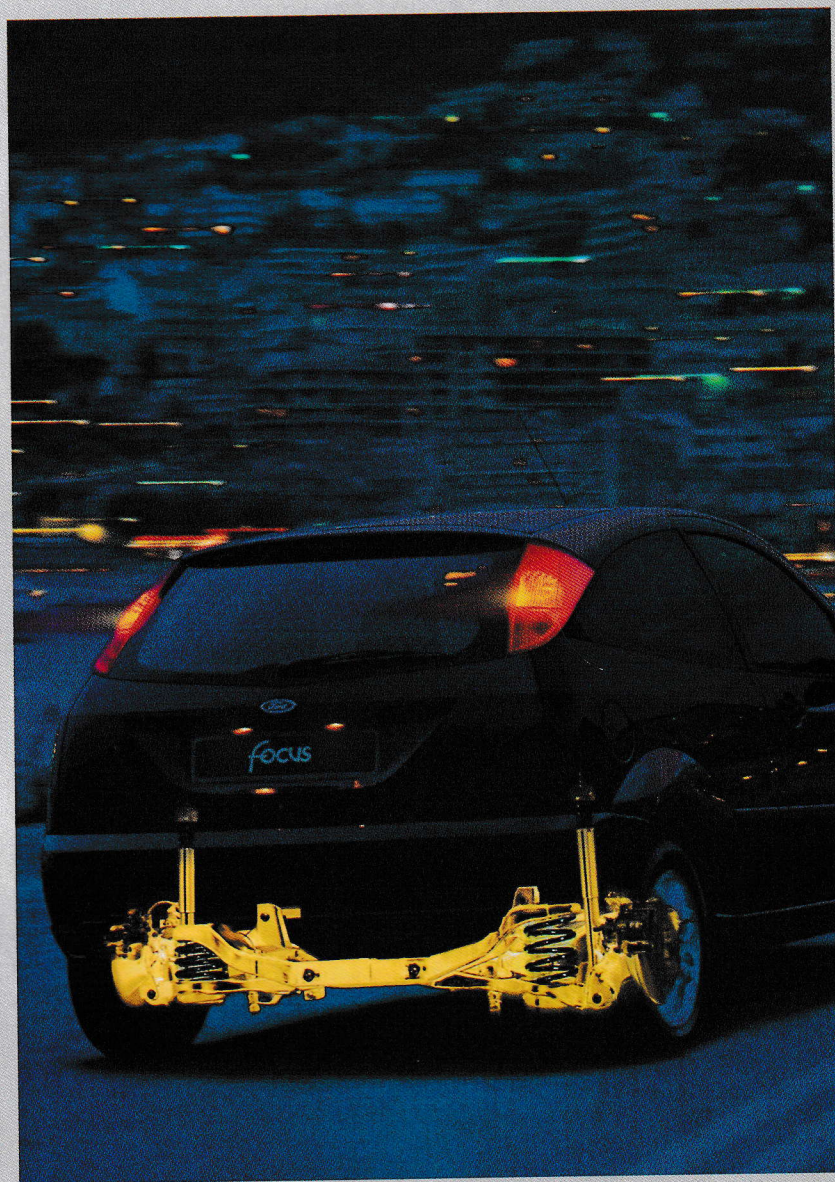
洗練された走りに磨きをかける スムーズな新開発4速AT。

ESC（電子制御シフトコントロール）とF1技術からフィードバックしたエンジン制御システムEEC-Vにより、シフトアップ時に自動的にトルクをコントロール。シフトショックの少ないスムーズで快適な走りを実現しました。



F O R D F O C U S
C A T A L O G

限らないプレジャーを感じながら。



過去の焼き直しでは、この走りは生まれなかった。
プラットフォームさえゼロから創る、
その妥協のないエンジニアリングが、
"Fun to Drive"の世界をすべての人に開放した。
フォーカスの走りは、クルマを駆る楽しさを、あらためて教えてくれる。

その空間に限りない可能性を載せて。



高い機能性と所有する喜びを高次元で融合したフォーカスワゴン。

これからのワゴンとしての高いユーティリティと、ワゴンを超えた運動性能を

美しいフォルムに内包したフォーカスワゴン。日常を輝かせてくれるだけでなく、
いつのときも乗る人の想像力を新しい世界へと駆り立ててくれます。

空間は無限の開放感へ。



フォーカスの高揚感は、むしろドアを開けた瞬間に高まる。
シャープなスタイリングを反映したインテリアデザイン、
ゆったりとくつろげる空間、ディテールへのこだわり。
そこに座ること自体がプレジャーになる。

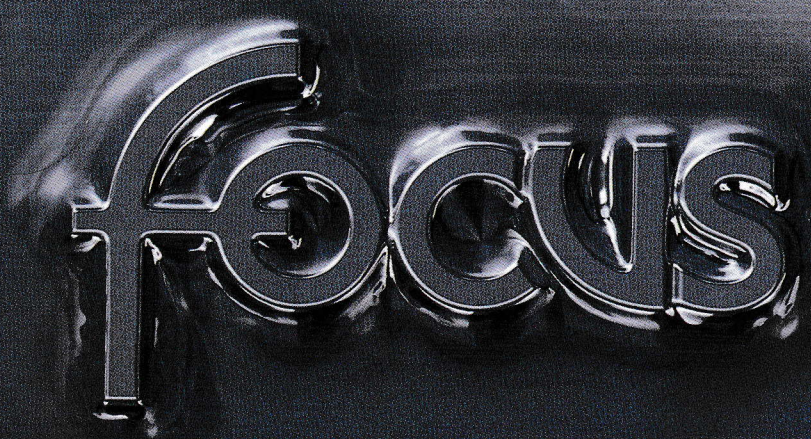


F O R D F O C U S
C A T A L O G

ニューエッジデザイン。美意識と機能は融合する。



focus



F O R D F O C U S
C A T A L O G

未来は、他にもある。

モーター・ファン別冊

フォード・フォーカスのすべて

平成12年4月23日発行
〒100-8008 東京都新宿区北新宿4-8-16
発行所・株式会社三采書房
03-33660408

発行人・鈴木 慎己
編集人・杉浦 三郎

定価 本体648円 十税

OPEN YOUR EYES



1999 ヨーロッパ カーオブザイヤー
2000 北米 カーオブザイヤー 史上初ダブル受賞

理想は、そこにある。 **focus** DEBUT



www.focus-io.com/mz24 ■ 0120-544-388



9784879043313

ISBN4-87904-331-1

C9476 ¥648E



1929476006486