



FORD FOCUS COUPÉ-CABRIOLET 2006

INLEIDING

"Het ontwikkelingsdoel was makkelijk te omschrijven: Fords eerste model met elektrisch bediende hardtop positioneren als een succesrijke vierzitter Coupé-Cabriolet. Daartoe moesten we een unieke koetswerkconstructie, een wegklapbare hardtop en dagelijkse bruikbaarheid combineren met de vermaarde rijkwaliteiten van de Ford Focus. Ook het verenigen van twee verschillende bedrijfsculturen was een uitdaging, maar ik denk dat het multiculturele team knap werk heeft afgeleverd, en dat de oplossing die we bedachten, in een opwindende wagen resulteerde."

Gunnar Herrmann, Vehicle Line Director, Ford Focus

- **Het eerste model met elektrisch bediende hardtop voor Ford Europa**
- **Verenigt de emotie van het rijden onder de blote hemel met de PrecisionDrive eigenschappen van Ford**
- **Biedt een praktisch karakter het hele jaar door, met het grootste bagagevolume in zijn klasse**
- **Verkrijgbaar met een Duratorq TDCi-motor en twee Duratec HE-motoren**
- **Koprolbeveiliging (RPD) voor extra veiligheid**
- **Elegant Italiaans design gecombineerd met duurzaamheid en een buitengewone constructiestijfheid**
- **Samen met de Focus ST aan de top van het Focus-gamma**
- **Ontworpen en ontwikkeld in samenwerking met Pininfarina SpA**
- **In Italië geproduceerd door Pininfarina SpA**
- **Gebaseerd op Ford Focus Vignale concept, dat werd voorgesteld op het autosalon van Parijs 2004**



De nieuwe Ford Focus Coupé-Cabriolet introduceert een opvallende Italiaanse elegantie in het ruime Focus-gamma. Deze vierzitter Coupé-Cabriolet, ontwikkeld in samenwerking met de design- en engineeringteams van Pininfarina SpA, verenigt de unieke emoties van het rijden onder de blote hemel met de vermaarde Ford PrecisionDrive eigenschappen die al bekend zijn van andere Ford Focus-modellen.

De nieuwe Focus Coupé-Cabriolet is Ford Europa's eerste model met elektrisch bediende hardtop. Zijn tweedelige, volledig wegklapbare hardtop garandeert niet enkel comfort, stabiliteit, duurzaamheid en dagelijkse bruikbaarheid het hele jaar door, maar geeft de wagen ook twee unieke, opwindende gezichten. Samen met de sportieve Ford Focus ST staat de gloednieuwe Coupé-Cabriolet helemaal aan de top van het Focus-gamma.

De ontwerpers en ingenieurs van Ford streefden in de eerste plaats naar een volwaardige vierzitter die sterke emotionele aantrekkingskracht verenigt met het nodige praktische karakter voor dagelijks gebruik. Met gesloten dak biedt de nieuwe Focus Coupé-Cabriolet een in zijn klasse ongeëvenaard bagagevolume van 534 liter. Zelfs wanneer de wegklapbare hardtop in de koffer is opgeborgen, biedt de nieuwe Ford nog altijd 248 liter bagageruimte onder het weggeklapt dak. Geen enkele rechtstreekse concurrent in dit segment biedt meer.

De nieuwe Focus Coupé-Cabriolet is gebaseerd op het Ford Focus Vignale concept, dat werd voorgesteld op het autosalon van Parijs 2004. Inspelend op de gunstige reacties van het publiek en de media, zette Ford al in november 2004 het licht op groen voor de serieproductie.

Sindsdien evolueerde de wagen van een designstudie naar een productiemodel in het kader van een gezamenlijk ontwikkelingsprogramma van Ford Europa en het Italiaanse Pininfarina SpA, dat een reputatie geniet als ontwerper en constructeur van enkele van de meest begerenswaardige wagens ter wereld. In slechts 20 maanden leverde de samenwerking al het beoogde resultaat – de adembenemende Coupé-Cabriolet, die de typische uitgesproken lijnen van de originele conceptcar handhaaft.



De stijlvolle Coupé, die trouwens als eerste seriemodel van Ford Europa het unieke 'Pininfarina' embleem draagt, toont in nauwelijks 29 seconden zijn tweede gezicht. Dankzij praktische en betrouwbare technologie verandert hij met een druk op een knop snel en geruisloos in een dynamische Cabriolet.

Omwille van zijn constructie biedt de tweedelige wegklapbare hardtop de klant aanzienlijke voordelen op het vlak van duurzaamheid, constructiestijfheid en afdichtingsvermogen. Niettemin kreeg de wagen naadloze, vloeiende en elegante lijnen.

In die optiek is het ranke profiel van de achterste dakstijlen bijzonder belangrijk voor het koetswerkdesign van de wagen. Zij lopen elegant over in het kofferdeksel, dat een licht gebogen lijn beschrijft naar de achterzijde van de wagen toe. Dit geeft de nieuwe Focus Coupé-Cabriolet een ongewoon elegante, maar toch dynamische uitstraling – met het dak geopend of gesloten.

Het uitermate persoonlijke design van de achterzijde wordt gedomineerd door opvallende achterlichten die verbonden worden door middel van een chroomstrip met het FOCUS-logo in reliëf. Dit detail geeft de wagen een standingvolle, gepersonaliseerde toets die doet denken aan de Italiaanse GT's van de beroemde *carrozzeria's*. Die aantrekkingskracht wordt benadrukt door de unieke vorm van de voorbumper, prominente wielkasten en een elegant profiel.

Jon Wellsman, Ford Europa's Brand Manager voor Focus, merkt op: "De nieuwe Ford Focus Coupé-Cabriolet is veeleer een klassieke GT dan een sportieve roadster. Met deze wagen komen we tegemoet aan wat de klanten hebben gevraagd sinds we het originele Focus Vignale concept introduceerden."

"Ford Europa begeeft zich hier bovendien mee in een groeiend marktsegment – tussen 2000 en 2004 is het aantal wagens met wegklapbare hardtop vervijfvoudigd, en dit aantal neemt nog steeds toe. We willen deelnemen aan die groei," voegt Wellsman toe.



Een nieuwe koetswerkuitvoering voor de Ford Focus

Met de nieuwe Coupé-Cabriolet als aanwinst biedt het Ford Focus-gamma de klanten een uitgebreide keuze.

De Focus is nu verkrijgbaar als drie- en vijfdeurs hatchback, vierdeurs sedan en vijfdeurs Clipper, aangevuld met de nieuwe Coupé-Cabriolet en het Ford Focus C-MAX 'multi-activity vehicle'. Het gamma omvat wagens voor de behoeften van elke bestuurder, en met de recent gelanceerde Focus ST horen daar ook zij met een voorkeur voor briljante prestaties bij.

De Ford Focus is één van de meest succesvolle modellengamma's in Europa, met meer dan 4 miljoen geproduceerde eenheden, plus 370.000 exemplaren van de Focus C-MAX die gebouwd werden sinds zijn lancering in 2003. De Focus, waarvan in Europa 442.000 eenheden werden verkocht in 2005, wordt geproduceerd in de Europese assemblagefabrieken in Saarlouis in Duitsland, Valencia in Spanje en Sint-Petersburg in Rusland.

Het verhaal van de Focus houdt echter niet op bij Ford Europa. Buiten Europa wordt de Ford Focus gebouwd in de VS, China, Taiwan, de Filippijnen en Zuid-Afrika. Wereldwijd vonden meer dan vijf miljoen exemplaren van de Focus een koper, met verkooppieken in 2000 en 2001, toen de Focus de status van meest verkochte wagen ter wereld verwierf. Het vorige Focus-model was daarnaast de eerste wagen in de geschiedenis die zowel in Europa als in Amerika werd uitgeroepen tot 'Auto van het jaar'.



KOETSWERKDESIGN

"Onze eerste ideeën waren duidelijk: het uitgangspunt moest een schitterende en dynamische Coupé zijn. Eentje met een elegant gebogen daklijn die naadloos overgaat in het profiel van de flanken. We wisten vrij goed wat we níét wilden – een Cabriolet die een pet lijkt te dragen wanneer het dak gesloten is. Het definitieve design van de nieuwe Ford Focus Coupé-Cabriolet toont volgens mij meteen aan dat we onze doelstellingen hebben bereikt, en we deden dat samen met onze collega-ontwerpers bij Pininfarina. Samen ontwierpen we een Ford Focus in een Italiaans maatpak, en ik ben er trots op dat we de expressieve designtaal van de conceptcar hebben kunnen toepassen op een seriemodel."

Chris Bird, Directeur Design, European Product Development

Toen de ontwerpers van Ford Europa en Pininfarina de hoofden bij mekaar staken om de nieuwe Focus Coupé-Cabriolet vorm te geven, begonnen ze bij een reeks ideeën die de kenmerken van het nieuwe voertuig haarfijn beschreven: het moest een authentieke, herkenbare Ford Focus zijn, maar met een Italiaanse stijl en in een maatpak. Vanuit alle invalshoeken diende hij elegantie, evenwicht en dynamisme uit te stralen, zowel met gesloten als met weggeklapte hardtop.

Guy Colborne, Design Manager bij Ford Europa, beschrijft het ontwikkelingsproces: "Het was een zeer organisch proces, gedreven door een team van Ford- en Pininfarina-ingenieurs, waarbij beide groepen ideeën en troeven van hun respectieve ondernemingen inbrachten." Samen met het Ford-designteam werkten Ken Okyuyama, Design Director bij Pininfarina, en Filippo Capadona, Design Coordinator, aan het programma. Hun inbreng in het nieuwe Focus-model bestond uit de jarenlange ervaring van de Italiaanse onderneming als ontwerper van coupés.

De meest boeiende fase van het ontwerpproces begon toen beide groepen in het team hun eerste ontwerpen afleverden. Het team bouwde een levensgroot model uit massief epo-hout dat in lengterichting in twee delen was verdeeld – één zijde vertegenwoordigde het voorstel van Ford, de andere dat van Pininfarina. Die ongewone werkwijze bleek zeer inspirerend te werken, en verenigde de twee groepen tot één team, dat het voertuig vervolgens enthousiast verwerkte tot één coherent en opwindend model. Op uitermate natuurlijke wijze ontstond zo een elegante, evenwichtige designtaal die, in haar definitieve uitvoering, de ontwerpideeën van beide ondernemingen belichaamde.



Het gecombineerde designteam waren het al snel eens dat een tweedelig dak onmiskenbare voordelen bood. Colborne zegt: "Uiteraard werd deze beslissing genomen in overleg met onze engineering-afdelingen, maar vanuit designstandpunt stelde een tweedelige wegklapbare hardtop ons in staat om een daklijn te tekenen zonder ongewenste visuele onderbrekingen. Elke spleet leidt onnodig de aandacht af."

Met het oog op het tweedelige ontwerp waren echter langere dakpanelen nodig die kofferruimte in beslag zouden nemen. De uitvoering van dit design was een moeilijke opgave, maar het team slaagde erin om voldoende ruimte vrij te maken voor het wegklapbare dak, in een vorm die zowel elegant en dynamisch, als buitengewoon functioneel is.

De resultaten van een aantal zogeheten 'product clinics' brachten aan het licht dat de ontwerpers hun taak met glans hadden volbracht. Toen het prototype van de Focus Coupé-Cabriolet anoniem aan de klanten werd voorgesteld, dachten velen dat het gewoon een stijlvolle Coupé was. De transformatie tot een vierzitter cabriolet werd ervaren als een verrassing en een extra.

Het scharnierpunt in het design van de Focus Coupé-Cabriolet is de vorm van het koetswerk rond de C-stijl. Hier komen de zacht oplopende lijnen van het kofferdeksel en de achterraut samen om een solide, wigvormige taille te vormen. Zijn franjeloze design vormt de basis voor de licht gebogen daklijn. Dit designkenmerk helpt het koetswerk aan een meer geïntegreerd en vloeiend uiterlijk. Een chroombuis verbindt de A-stijl met het kofferdeksel en benadrukt de wigvormige tallelijn, die het profiel van de wagen een bijkomend driedimensionaal aspect verleent.

Deze duidelijk omschreven, soepele lijnen geven de Focus Coupé-Cabriolet ook een persoonlijk profiel wanneer de hardtop is weggeklapt in de koffer.

"De langzaam oplopende lijnen van de ruiten geven de achterpassagiers een gevoel van veiligheid en geborgenheid. Een terecht gevoel, aangezien de achterste hoofdsteunen en de afdekkingen van de koprolbeveiliging RPD naadloos in het vloeiende profiel van het koetswerk geïntegreerd zijn," aldus Guy Colborne.

Nieuwe Focus Coupé-Cabriolet heeft zeer evenwichtige proporties omdat de passagiersruimte centraal tussen de assen is ingericht. Het wigvormige koetswerk geeft de wagen een uitgestrekte,



elegante uitstraling en eindigt in een opvallende gevormde achterzijde die de wegklapbare hardtop herbergt en het grootste bagagevolume in dit segment biedt.

De grote achterlichten weerspiegelen de vormgeving van de koplampen, en beide dragen zo in belangrijke mate bij tot de uitstraling en het karakter van de wagen. Het hoekomvattende design van de achterlichten heeft, vanaf de zijkanten gezien, een driehoekige vorm die het dynamische karakter van de wagen benadrukt. Deze meer opvallende behandeling van de achterlichten en de chroombies met het Focus-embleem in reliëf zijn unieke herkenningselementen die de nieuwe Coupé-Cabriolet van de andere Focus-modellen onderscheiden.

Diverse chroomelementen, zoals de bies tussen de ranke A-stijl en de C-stijl, en de afwerkingsdetails van het radiatorrooster en de mistkoplampen, zorgen voor een luxueuze toets.

De ontwerpers van Ford en Pininfarina schonken extra aandacht aan de voorzijde. Ze gaven hem een meer solide look en stemden hem af op het design van de achterzijde. De kleinere openingen van het onderste radiatorrooster, met de geïntegreerde mistlampen, zijn ontleend aan de conceptcar die op het salon van Parijs 2004 werd voorgesteld. De grote chroomomlijsting van het onderste en het bovenste radiatorrooster benadrukt de dynamische kwaliteiten van de wagen en onderscheiden hem van zijn sportieve broer, de Focus ST.

Het designteam opteerde voor een assortiment koetswerkkleuren dat specifiek is voor de Focus Coupé-Cabriolet. Het aanbod bevat onder meer het frisse 'Acqua Blue', dat lijkt op de kleur van de Ford Vignale conceptcar van Parijs 2004, en het elegante, rijke 'Luna', bekend van de salonwagen in Genève 2006. Deze en andere, donkere lakkleuren zoals 'Pitch Black', 'Blue di Cine' of 'Iris' zorgen voor een aantrekkelijk contrast met de glanzende chroomdetails. Ook verkrijgbaar zijn een fel metallic rood, 'Grenadine', een nieuwe zilverkleur die de naam 'Argento' kreeg en het felrode 'Red Hot'.

Chris Bird besluit: "We zijn trots op het resultaat van onze samenwerking met Pininfarina. We vinden dat we ons doel, een wagen met een Italiaans maatpak ontwerpen, hebben bereikt en dat dit pak de Focus als gegoten zit. Bovenal leverde het team een wagen af waarin men graag gezien zal worden – zowel met open als met gesloten dak!"



INTERIEURRUIMTE

"We wilden dat de Focus Coupé-Cabriolet een volwaardige vierzitter zou zijn, met een wegklapbare hardtop en de grootste kofferruimte in zijn segment – zowel in de Coupé- als in de Cabrioletuitvoering. Daarom streefden we binnen een compact koetswerk naar een praktisch karakter dat de wagen geschikt zou maken voor dagelijks gebruik. Ondanks die vrij rationele visie verloren we een ontzettend belangrijke factor niet uit het oog: de coherentie van het design van de wagen."

Giovanni De Pasca, Manager Package

Omwille van een aantal tegenstrijdigheden, was het niet makkelijk om de interieurafmetingen te bepalen en de nieuwe Ford Focus Coupé-Cabriolet een gunstige verhouding tussen binnen- en buitenafmetingen te geven. Ralph Gesang, die toezicht hield op het ontwikkelingsproces, licht toe: "Over de lengte van de wagen moet veel worden nagedacht, om hem zo compact te maken als de klanten verwachten, aan alle specifieke eisen inzake dagelijks gebruik te voldoen, maar ook om de aantrekkingskracht en het evenwicht van het algemene koetswerkdesign niet te verstoren."

De Design- en Body Engineering afdelingen waren als één team verantwoordelijk voor het bepalen van de buitenafmetingen. Beiden stemden ermee in om de structuur van de wagenbodem en de voorzijde van de Ford Focus vierdeurs sedan als basis te gebruiken, en hem niet veel langer dan 4,5 meter te maken. Ook de afmetingen van de tweedelige wegklapbare hardtop zouden essentieel zijn bij het bepalen van de kofferafmetingen.

Dit complexe ontwikkelingsproces voldeed aan alle vooropgestelde doelstellingen: nieuwe Ford Focus Coupé-Cabriolet is exact 4.509 mm lang, en heeft de grootste kofferruimte van alle wagens met wegklapbare hardtop in het C-segment. Als Coupé heeft het nieuwe model een indrukwekkende bagagecapaciteit van 534 liter. Met het dak weggeklapt in de koffer blijft onder en rond de dakpanelen 248 liter nuttige ruimte over, wat nog altijd het beste cijfer in dit segment is – ongeacht het aantal panelen waaruit de hardtops van de concurrenten bestaan.



Vergeleken met de andere Focus-modellen werd de zitkussenhoogte 20 mm verlaagd. Zo beschikken de passagiers over voldoende hoofdruimte wanneer het dak gesloten is en kunnen ze bovendien met volle teugen van het rijden onder de blote hemel genieten. De tallelijn en het instrumentenpaneel zijn hoger, wat het gevoel van vertrouwen en bescherming vergroot en een betere integratie in de wagen toelaat.

Dankzij de sportzetels, de evenwichtige ergonomische kenmerken van alle bedieningselementen en een vrij hoog op de middenconsole geplaatste versnellingspook kan elke bestuurder de ideale rijhouding vinden.

In het interieur biedt de Focus Coupé-Cabriolet 1.216 mm schouderruimte voor de achterpassagiers – dat is meer dan eender welke concurrent. De achterbank biedt plaats en comfort voor volwassen personen, zelfs in de Coupé-uitvoering. Dit comfortniveau is mogelijk dankzij het doeltreffende en betrouwbare vouwmechanisme van de hardtop, dat de achterzijpanelen niet gebruikt voor het opbergen.

"Het bleek bijzonder moeilijk om aan al onze doelstellingen te voldoen. Dankzij de nauwe samenwerking tussen de afdelingen konden we echter praktische oplossingen bedenken. We zijn uitermate tevreden over wat we hebben bereikt!", vat Gesang samen.



INTERIEURDESIGN

"Om tot een coherente uitstraling te komen, wilden we de duidelijke elegantie van het koetswerk handhaven in het interieurdesign – om u het gevoel te geven dat u in een zeer bijzondere wagen zit. Ons doel was de inzittenden een hoogstaande kwaliteitservaring en een indruk van Italiaanse elegantie te bieden."

Ulrike Dahm, Senior Colour & Materials Designer

Net zoals het koetswerk van de wagen, is het interieurdesign het resultaat van een doorgedreven creatief en harmoniseringsproces. De vorm van de interieurelementen is belangrijk voor de algemene indruk die de wagen oproept, terwijl de keuze van coherente kleuren, texturen en materialen essentieel is om een emotionele band met een nieuwe wagen te smeden.

De nieuwe Focus Coupé-Cabriolet deelt zijn dashboard met de andere Focus-modellen. Om hem te onderscheiden, werd er echter een nieuw kleurenschema ontwikkeld dat beter past bij de algemene elegantie van de wagen.

Dahm licht toe: "Bij het ontwerp besteedden we veel aandacht aan de keuze van de koetswerkkleuren. We selecteerden een reeks speciaal ontwikkelde laktinten, die perfect de elegantie van de wagen benadrukken, en wilden ze aanpassen aan bepaalde afwerkingsdetails van het interieur."

Er werden twee fundamenteel verschillende kleurenschema's gekozen: donker, sportief Ebony/Flint en warm, elegant Iris/Camel. Als klanten de laatstgenoemde uitvoering kiezen, is 'Iris', een donkere paars tint, de overheersende kleur voor het in zacht materiaal uitgevoerde bovenste deel van het dashboard, terwijl het contrasterende 'Camel' gebruikt wordt voor het onderste deel en de resterende oppervlakken van het interieur.

Het gebruik van kwaliteitsmaterialen laat dit kleurconcept optimaal tot zijn recht komen. Speciaal ontwikkelde, aantrekkelijke zetelstoffen bieden een maximum aan comfort en een doeltreffende luchtcirculatie. Lederen zetels zijn verkrijgbaar voor de hogere 'Titanium' versie, terwijl aluminium afwerkingselementen het premiumgevoel van de wagen beklemtonen.



Het interieurdesign was erop gericht de inzittenden op de voorzetels een meer uitgesproken sportieve sfeer te bieden, en de achterpassagiers een geborgen, veilig gevoel te geven, vooral wanneer het dak geopend is.

De voorzetel en de voorste daktoog werden verlaagd om de bestuurder en de voorpassagier een sportiever Coupé-gevoel te geven. De achterzetels zijn ontworpen voor twee inzittenden, wat het designteam de mogelijkheid bood een unieke zetel te ontwerpen die elke achterpassagiers nauw omsluit en vloeiend overgaat in de achterzijpanelen. Dit benadrukt de afwerkingskwaliteit en de sportiviteit van het interieur. Zo wordt een visuele harmonie bereikt met het instrumentenpaneel, de middenconsole en de deurpanelen.

Eens te meer was Pininfarina's uitgebreide ervaring als ontwerper van coupés van onschatbare waarde voor het interieurdesignteam. Het resultaat is een geoptimaliseerde hoofdruimte voor de achterpassagiers waarmee het design van de daklijn en de achterraut gunstig beïnvloed worden.



WEGKLAPBARE HARDTOP

"Het gebruik van een tweedelige wegklapbare metalen hardtop was een fundamentele beslissing. Deze constructie staat borg voor een zeer stabiele kinematic en een hoge structurele sterkte, wat de torsiestijfheid van het koetswerk aanzienlijk verhoogt."

Andreas Stichweh, Manager Body Engineering Ford Focus Range

Het meest specifieke kenmerk van de gloednieuwe Ford Focus Coupé-Cabriolet is uiteraard zijn wegklapbare dak. Dat bezorgt de wagen niet alleen een evenwichtig, elegant profiel, maar is ook essentieel voor de functionaliteit, duurzaamheid en constructiestijfheid.

"Het was onze bedoeling die veelvuldig geprezen productkwaliteit van de Ford Focus even tastbaar te maken in de nieuwe Coupé-Cabriolet – met bijzondere aandacht voor de Ford PrecisionDrive rijndynamiek. Een voorwaarde om dit te bereiken, was een zeer stijve koetswerkstructuur, en de wegklapbare hardtop speelt op dat vlak een belangrijke rol. Bovendien wilden we een complexe dakconstructie vermijden om de klanten een robuust, betrouwbaar en uiterst functioneel systeem te kunnen bieden," verklaart Susan Love, Manager Body Engineering voor Ford Focus Coupé-Cabriolet.

Het wegklapbare metalen dak van de Focus Coupé-Cabriolet werkt met vijf hydraulische cilinders, drie elektrische motoren en elf sensoren. Samen zorgen zij ervoor dat het dak in slechts 29 seconden kan worden geopend en gesloten. Het complexe karakter van die procedure is nauwelijks merkbaar voor de inzittenden, en het enige wat de bestuurder moet doen, is een kleine knop op de middenconsole indrukken.

Het dak is lichter dan andere, complexere dakconstructies, waardoor het rijklaar gewicht ongeveer 30 kg lager ligt. De bewegende onderdelen wegen samen slechts 68 kg – dit is belangrijk, omdat de verandering in de asbelasting bij het sluiten en openen van het dak slechts 17 kg bedraagt.

Wanneer de bestuurder bij ingeschakeld contact de knop indrukt om het dak te openen, begint de procedure:



- Eerst schuiven de zijruiten naar beneden en wordt de voorzijde van het kofferdeksel ontgrendeld. Het bovenste deel van het voorruitframe en de hardtop worden hydraulisch van elkaar gescheiden.
- Daarna schuift het kofferdeksel achteruit en zwaait het onder een hoek van 50° open, terwijl het dak naar boven en achteruit kantelt en hydraulisch wordt opgevouwen langs de spleet tussen de twee C-stijlen.
- Vervolgens wordt het weggeklapt in de kofferruimte en in zijn positie vergrendeld. Het kofferdeksel daalt in zijn oorspronkelijke positie terug, en de voorzijde wordt stevig vergrendeld zodat het deksel nog handmatig kan worden geopend aan de achterzijde.
- In de wagen geeft een duidelijk hoorbaar geluidssignaal aan dat de procedure correct is verlopen en voltooid. De bestuurder kan nu genieten van het rijden onder de blote hemel.

Alle mechanische onderdelen zijn duurzaam en worden nauwkeurig vergrendeld in hun respectieve posities. Bij het sluiten van de hardtop zorgt een bijkomende veiligheidsspen ervoor dat beide dakpanelen stevig vergrendeld zijn. Deze uiterst nauwkeurig ontworpen technische details resulteren in een aanzienlijke verhoging van de torsiestijfheid vergeleken met open dak, wat een duidelijk voordeel is op het vlak van de rijkwaliteit.

Om de bestuurder de volledige controle te geven over de volledige open-/sluitbeweging, moet de bedieningsknop ingedrukt blijven tot de volledige procedure afgelopen is. Op die manier kan de gebruiker indien nodig de procedure onderbreken.

Om veiligheid en duurzaamheid te optimaliseren, kan de hardtop alleen bediend worden wanneer de wagen stilstaat en het contact ingeschakeld is. Dit systeem werkt bij draaiende of uitgeschakelde motor, en is voorzien van een elektronische vergrendelfunctie.

Dankzij de compacte afmetingen van het dak biedt de wagen, met 248 liter, de grootste kofferruimte in zijn segment met het dak open. Er is meer dan voldoende ruimte voor de weekendbagage, en de laadopening onder het weggeklapte dak is 26 cm hoog, zodat harde koffers en bagage vrij makkelijk kunnen worden ingeladen.



Het sluiten van het kofferdeksel wordt vergemakkelijkt door een elektromotor die het geleidelijk en veilig dichttrekt tot het vergrendeld wordt. Met deze comfortfunctie hoeft het kofferdeksel niet te worden dichtgeslagen.

Om een goede afdichting en een makkelijke bediening te waarborgen bij het openen van de portieren wanneer het dak gesloten is, schuiven de voorzijruiten automatisch ongeveer een centimeter naar beneden, en worden ze na het sluiten opnieuw omhooggebracht.

"Het was niet makkelijk om al onze doelstellingen inzake stabiliteit, duurzaamheid, functionaliteit en het design van een elektrohydraulische hardtop te realiseren. Maar samen met onze collega's van Pininfarina en dakspecialist Webasto menen we het juiste evenwicht te hebben gevonden," aldus Love.



KOETSWERKCONSTRUCTIE

"De uitdaging bestond erin een koetswerkstructuur met een hoge torsiestijfheid te ontwerpen als basis voor een uitzonderlijke rijkwaliteit en lage NVH-waarden. Die stijfheid is ook nodig om de werking van de wegklapbare hardtop te ondersteunen. Bovenal werd ernaar gestreefd zo weinig mogelijk te veranderen aan het design van de Focus Vignale conceptcar."

Andreas Stichweh, Manager Body Engineering Ford Focus Range

Het Focus Vignale concept was een waardevolle oefening voor Fords koetswerkingenieurs, omdat het hen hielp de essentiële parameters te bepalen die op hun beurt de basisstructuur van het nieuwe seriemodel vormden. Gelet op de basiskenmerken van de wagen – een vierzitter Coupé-Cabriolet met volledig wegklapbare hardtop, een ruim interieur en een grote bagagecapaciteit voor een praktisch dagelijks gebruik en de befaamde rijkwaliteit van Ford – moest een bestaande Focus-wagenbodem worden gebruikt, en die van de vierdeurs sedan was de ideale keuze.

De torsiestijfheid was een essentiële factor bij de ontwikkeling van de koetswerkstructuur. Zij vormt het fundament voor het veelvuldig geprezen rijkarakter van Ford-modellen zoals de Focus, een kwaliteit die nu aan de klanten wordt voorgesteld onder de benaming Ford PrecisionDrive. De torsiestijfheid draagt ook in belangrijke mate bij tot de NVH-kenmerken (geluid, trillingen en gedreun) van de wagen. In de klassieke dakstructuur van een sedan gedraagt het dak zich als een stabilisator. Het is dan ook geen eenvoudige taak het weg te nemen en toch die stijve koetswerkstructuur te behouden. Wanneer het dak van het koetswerk van een sedan wordt gehaald, kan de torsiestijfheid dalen tot slechts tien procent van de oorspronkelijke waarde.

Het gebruik van de wagenbodem van de Focus vierdeurs sedan en de structuur van zijn voorzijde, kwam de koetswerkingenieurs van Ford zeer goed uit, omdat ook deze onderdelen bijdragen tot een hoge torsiestijfheid.



De meeste nieuwe koetswerkonderdelen die speciaal voor de gloednieuwe Coupé-Cabriolet werden ontwikkeld, zijn gemaakt uit hoogwaardig staal van de kwaliteitsniveaus HSS1 en HSS2. Dat geldt ook voor de drempelbalken, die 35 mm hoger zijn dan op de Focus sedan. Zij zijn verbonden met aanvullende dwarse versterkingselementen onder de onderzijde van de achterbank. Samen met de paneelversterkingen uit HSS2 en het scheidingspaneel aan de achterzijde vormen zij een onvoorstelbaar sterke structuur, die borg staat voor een hoge torsiestijfheid en een stevige cabineconstructie.

Ook de A-stijlen spelen een essentiële rol in de structuur van de cabine. Zij zijn verstevigd met HSS2 materiaal en stalen stangen uit Ultra HSS, die de A-stijlen over hun gehele lengte beduidend sterker maken.

Die versterkingselementen zijn uiterst doeltreffend, zodat het aantal verstevigingstraversen onder de wagenbodem kon worden beperkt tot twee – wat dan weer een aanzienlijke gewichtsbesparing en een grotere grondspeling opleverde. De traversen, die de achterzijde van de drempelbalken verbinden met de structuur van de wagenbodem, net boven de achteras, verhogen de totale constructiestijfheid en verbeteren de rijdynamiek.

Het globale resultaat is indrukwekkend. De gloednieuwe Ford Focus Coupé-Cabriolet heeft een torsiestijfheid van 678 kNm/rad met de hardtop weggekapt – een cijfer dat men eerder zou verwachten van veel duurdere cabriolets. Met het dak gesloten bedraagt de torsiestijfheid 1169 kNm/rad. Andreas Stichweh vindt dat dit resulteert in "cijfers waarop bepaalde driedeurs sedans trots zouden zijn!"

Een ander voordeel van een ultrastijve koetswerkstructuur is een geoptimaliseerd NVH-gedrag. De geleidingskanalen die trillingen, motorlawaai en rijgeluiden wegleiden, kunnen duidelijk worden omschreven en worden aangewend wanneer de koetswerkstructuur een hoge constructiestijfheid bereikt heeft.



CHASSIS EN RIJKWALITEIT

"Om een Coupé-Cabriolet de typische rijkwaliteiten van Ford te geven, is veel expertise nodig. Zo moet je rekening houden met de verschillen in gewichtsverdeling en het hogere totaalgewicht. Het was dan ook een meevaller dat we over het sterke platform van de Ford Focus en een zeer stijve koetswerkstructuur konden beschikken."

Andreas Woehler, Manager Vehicle Dynamics

Naar het voorbeeld van de andere Focus-modellen, geeft de nieuwe Ford Focus Coupé-Cabriolet gestalte aan Fords bekende visie op de rijkwaliteit. De ophanging van de wagen werd ontwikkeld op basis van beproefde Ford-componenten, maar kreeg een specifieke afstelling waarvoor rekening werd gehouden met de volledig nieuwe koetswerkstructuur en verschillende gewichtsfactoren.

"Het gebruik van een eenvoudige 'plug-and-play' oplossing was niet haalbaar voor dit project. Ford geniet een uitstekende reputatie op het vlak van de rijkwaliteit, en die willen we met elk nieuw model waarmaken," verklaart Woehler.

Het chassis is uitgerust met betrouwbare kerncomponenten van Ford zoals de vooras met McPherson-veerpoten, Fords Control Blade onafhankelijke achterwielophanging en een wrijvingsarme stuurinrichting. Wolfgang Helbert, teamleider in de groep van Woehler, was ook verantwoordelijk voor het afstellen van de sportieve Ford Focus ST: "Deze ervaring was bijzonder nuttig, omdat ik op bepaalde punten met de ST-afstellingen kon werken zonder aan de specifieke kenmerken van de Coupé-Cabriolet te raken."

Voor een hogere constructiestijfheid krijgt de Ford Focus Coupé-Cabriolet een aanvullende traverse ter hoogte van het schutbord, tussen de McPherson-veerpoten en de lagerbussen, die zijn overgenomen van de ST. De achterwielophanging, die eveneens werd afgeleid van die van de Focus ST, kreeg een meer op comfort gerichte afstelling, aangepast aan het perfect uitgebalanceerde gewicht van de wagen (53% vooraan, 47% achteraan).



Voor de met gas gevulde voorschokdempers werd een nieuwe zuigerklep gebruikt, terwijl achteraan geopteerd werd voor compacte enkelbuisdempers. De bestuurders zullen de zeer lage geluidsniveaus en de verminderde rolbewegingen op prijs stellen.

Zowel de voor- als de achterschokdempers zijn 30 procent stijver dan die van de Focus sedan. De stabilisatorstangen voor- en achteraan werden aangepast aan de veren, ze zijn respectievelijk 8 en 33 procent stijver. Bijkomende hulpveren, topbevestigingen van de ST, en nieuwe 16" en 17" velgen met respectievelijk 205x55 en 205x50 banden vergroten de rijkwaliteiten van de Focus Coupé-Cabriolet.

Elektrohydraulische stuurbekrachtiging is verkrijgbaar met de 2,0-liter Duratec en Duratorq TDCi-motoren. Het beproefde EHPAS-systeem levert snelheidsafhankelijke bekrachtiging en een verlaagd brandstofverbruik. Nieuwe software, speciaal geschreven voor de Focus Coupé-Cabriolet, zorgt voor een directer stuurgevoel.

Naast die essentiële afstelling van de ophanging werd een nieuwe sportophanging ontwikkeld. Die wordt standaard gemonteerd op het uitrustingsniveau Sport. Ze wordt gekenmerkt door een specifieke afstelling van veren, schokdempers en stabilisatorstang om een sportiever weggedrag te verkrijgen. De Focus Cabriolet met deze ophanging is 10 mm lager aan de voor- en 8 mm lager aan de achterzijde, maar biedt nog voldoende comfort voor ontspannen reisplezier.



VEILIGHEID

"Onze topprioriteit was de Focus Coupé-Cabriolet een actieve veiligheid van topniveau te geven. Terzelfder tijd dienden de passieve veiligheidssystemen van de wagen even doeltreffend te zijn als in eender welke andere wagen."

Gisbert Gäb, Manager Vehicle Safety

Actieve veiligheid

Een nauwkeurige afstelling van de ophanging vormt de actieve en solide basis voor het veiligheidspakket van de nieuwe Focus Coupé-Cabriolet. Als onderdeel van Ford PrecisionDrive helpt zij de bestuurders in alle rijomstandigheden intuïtief op hun Ford te vertrouwen.

Voor een verhoogde gemoedsrust bij het remmen beschikken de 2,0-liter versies over geventileerde schijfremmen vooraan met een diameter van 300 mm. Aan de achterzijde hebben de grote schijfremmen een diameter van 280 mm. Voor de 1,6-liter versie meten de schijven 278 mm aan de voorzijde en 265 mm aan de achterzijde. Afhankelijk van de individuele marktspecificaties is het standaard ABS ook verkrijgbaar met ESP en EBA. Bovendien besteedde het team bijzondere aandacht aan het reactievermogen van de remmen.

Passieve veiligheid

Bij Ford begint de passieve veiligheid bij een ultrastijve koetswerkconstructie en een stijve veiligheidskooi voor de passagiers. Bij de ontwikkeling van de passieve veiligheidsuitrusting voor de Focus Coupé-Cabriolet konden de ingenieurs voordeel halen uit de bestaande structuur van de Focus vierdeurs.

Op dit model wordt de botsingsenergie aan de voorzijde geabsorbeerd en weggeleid via de drempelbalken, het dak en de stijve taillelijn aan de buitenzijde van de portieren. Dankzij de ontkoppeling van het chassisulpframe wordt de overbrenging van botsingsenergie naar de structuur van de wagenbodemplaat tot een minimum beperkt, waardoor de voetenruimte van de voorpassagier minder vervormt.



Zonder de dakstructuur van een klassieke sedan moesten de voorste energiegeleidingskanalen van de Focus Coupé-Cabriolet echter achter de A-stijlen worden afgeleid naar de deurstructuur. Die geleidingskanalen werden aanzienlijk versterkt door het gebruik van hoogwaardig HSS2 staal en het verhogen van de drempelbalken met 35 mm. Het geleidingskanaal doorheen de deurstructuur kan een belasting van 7.000 ton opvangen – wat vergelijkbaar is met de totale belastingscapaciteit van een Focus vierdeurs ter hoogte van het dak en de deurstructuren.

Ondanks de grote hoeveelheid botsingsenergie die doorheen de deurstructuur wordt geleid, zorgt het geleidingskanaal ervoor dat geen mechanische druk wordt uitgeoefend op het deurslot. De botsingsenergie wordt via de bovenste versterkingsstructuur van het portier afgevoerd naar het achterzijpaneel. Het zijvlak van het portier heeft een profiel dat zeven graden smaller wordt. Dit voorkomt vervorming na een botsing en vergemakkelijkt het openen.

Deze uitermate doeltreffende verstijvingsmaatregelen leveren tastbare resultaten op. Bij de standaard crashtests met zijdelingse aanrijdingen tegen 50 km/h, bedroeg de vervorming van de cabinestructuur aan passagierszijde ongeveer de helft van de waarden die bij een vergelijkbare sedan worden gemeten. Verwondingen ten gevolge van verdraaiing van het hoofd blijven tot een minimum beperkt door het ontbreken van het bovenste gedeelte van de B-stijl.

De geoptimaliseerde achterzijde van de koetswerkstructuur werd onderworpen aan crashtests tegen 80 km/h, Fords standaardsnelheid voor aanrijdingen aan de achterzijde. De structuur laat uitstekende resultaten optekenen, zelfs met weggekapt dak. In de cabrioletconfiguratie gedragen de panelen van de hardtop zich als bijkomende vervormingselementen bij een botsing, terwijl het buitengewoon stijve scheidingspaneel aan de achterzijde en de verlaagde stangen van de koprofbeveiliging RPD doeltreffend verhinderen dat vreemde voorwerpen de passagiersruimte binnendringen.



Koprolbeveiliging (RPD)

Ter aanvulling van de standaard gemonteerde frontale en zijdelingse airbags speelt het nieuwe RDP-systeem van Ford een essentiële rol in de verbetering van de passieve veiligheidsprestaties van de Focus Coupé-Cabriolet.

RPD is ontworpen om de passagiers te beschermen in het onwaarschijnlijke geval dat de wagen over de kop slaat. Elektronische sensoren en een gyroscoop vormen het hart van het systeem, en kunnen een nakende koprol detecteren. Wanneer dat gebeurt, worden twee ultrasterke rolbeugels in een tiende van een seconde door een ontstekingsmechanisme in positie “geschoten”. Een pyrotechnische voorziening ontgrendelt het systeem, waarna buitengewoon sterke veren de rolbeugels naar boven drukken, in hun uitgeklapte stand, waar ze veilig worden vergrendeld. De beugels verplaatsen zich ongeveer 20 centimeter naar boven, naar een ideale positie om de inzittenden te beschermen. Ze kunnen ook worden uitgeklappt wanneer het dak gesloten is, in de Coupé-configuratie. In combinatie met de versterkte A-stijlen en het uiterst stijve voorruitframe vormt RPD een geruststellend systeem dat de inzittenden een levensbelangrijke extra bescherming biedt.

Het RPD-systeem moest zodanig worden afgesteld dat de rolbeugels snel en vóór een eventuele koprol uitklappen, maar het was minstens even belangrijk de mogelijkheid van ongewenste activering uit te sluiten.

Dirk van Oirschot, Project Manager Safety, merkt op: "De afstelling werd 'virtueel' ontwikkeld, met behulp van gedetailleerde berekeningsmodellen geoptimaliseerd op krachtige computermodellen. Daarna testten en evalueerden we de gekozen afstelling nauwlettend in een brede waaier van omstandigheden, waarbij vrijwel alle mogelijke situaties vertegenwoordigd waren."

In combinatie met driepuntsveiligheidsgordels voor alle zetels, gordelspanners en krachtbegrenzers op de voorzetels, de beproefde horizontaal inklapbare stuurkolom van Ford en veiligheidspedalen optimaliseert RPD de bescherming van de inzittenden bij een ongeval.



KRACHTBRONNEN

"Vóór we de motoren voor de nieuwe Ford Focus Coupé-Cabriolet uitkozen, luisterden we naar de wensen en de behoeften van de klanten in dit deelsegment. Aangezien we over onze veelvuldig geprezen TDCi-krachtbronnen konden beschikken, vonden we het cruciaal deze efficiënte technologie te gebruiken voor onze stijlvolle GT."

Norbert Steffens, Manager C-Segment Powertrain

Voor de nieuwe Coupé-Cabriolet worden drie beproefde Ford-motoren uit het Focus-gamma aangeboden – twee Duratec-benzinemotoren en één Duratorq TDCi-diesel.

Ford bood in het verleden al eens een cabriolet met dieselmotor aan. In 1995 lanceerde het merk de Escort TD Cabriolet, en de klanten konden tot hun verbazing vaststellen dat de koppelreserves van een diesel zich uitstekend lenen tot ontspannen reisplezier in een cabriolet. De TDCi-motor van de nieuwe Ford Focus Coupé-Cabriolet tilt die combinatie naar een nieuw niveau.

2,0-liter Duratorq TDCi-motor met 136 pk: Deze robuuste krachtbron, ontwikkeld in het kader van de samenwerking tussen Ford Motor Company en PSA Peugeot Citroën, levert een maximumkoppel van 320 Nm bij 2.000 t/min en ontwikkelt een maximumvermogen van 100 kW (136 pk). Met deze motor en Fords Durashift handgeschakelde zesversnellingsbak, die in deze versie een meer verfijnd schakelkarakter krijgt, bereikt de Focus Coupé-Cabriolet een topsnelheid van 205 km/h en accelereert hij in slechts 10,3 seconden van 0 tot 100 km/h. Het beoogde brandstofverbruik in de gecombineerde Europese cyclus bedraagt slechts 5,9 liter per 100 kilometer.

De 2,0-liter Duratorq TDCi-motor beschikt over common-rail inspuittechnologie van de nieuwste generatie die het verbrandingslawaai, de emissies en het brandstofverbruik tot een minimum beperkt. Inspuitdrukken tot 1.600 bar, piëzoverstuivers, een Garrett turbocompressor, voorzien van een turbine met variabele geometrie en een intercooler laten het inspuitproces soepel verlopen met het oog op een progressievere en vollediger verbranding.

Met deze uitrusting zou de motor zelfs zonder het standaard DPF-systeem (dieselpartikelfilter) ruimschoots aan de strenge Euro 4 emissienormen voldoen.



Een vliegwiel met dubbele massa zorgt voor een regelmatig stationair toerental en beperkt ratelende geluiden en trillingen, terwijl de geluiddempende eigenschappen van het gietijzeren motorblok de NVH-eigenschappen verder optimaliseren.

Met zijn geruisloos, beschaafd, krachtig en ongedwongen, zuinig en milieuvriendelijk karakter is de 2,0-liter Duratorq TDCi-motor van Ford de ideale reisgezel voor de nieuwe Focus Coupé-Cabriolet.

2,0-liter Duratec HE met 145 pk: Fords onvolprezen 2,0-liter Duratec HE benzinemotor is een pittig alternatief voor de koppelrijke Duratorq TDCi. Hij ontwikkelt 145 pk (107 kW) bij 6.000 t/min en levert een maximumkoppel van 185 Nm bij 4.500 t/min. Negentig procent van het maximumkoppel is beschikbaar tussen 2.200 en 6.000 t/min.

Met deze krachtbron bereikt de Focus Coupé-Cabriolet een topsnelheid van 208 km/h en accelereert hij in 10,3 seconden van 0 tot 100 km/h. In de gecombineerde Europese cyclus wordt een billijk verbruik van 7,5 liter vooropgesteld.

Deze motor heeft zijn kwaliteiten al bewezen in de Ford Focus, de Mondeo en in een licht gewijzigde versie in de Fiesta ST. Hij is licht – wat bijdraagt tot een optimale gewichtsverdeling en een lager brandstofverbruik.

Gecombineerd met de 2,0-liter Duratec HE-motor bezorgt de Durashift MTX-75, Fords robuuste en sportieve handgeschakelde vijfversnellingsbak, de nieuwe Focus Coupé-Cabriolet een moeiteloos en verfijnd schakelkarakter. In de toekomst zal ook een Durashift automatische transmissie geïntroduceerd worden voor deze motorversie.

1,6-liter Duratec met 100 pk: De meest verkochte Focus-motor in Europa drijft de instapversie van de Focus Coupé-Cabriolet aan. Hij ontwikkelt 74 kW (100 pk) bij 6.000 t/min en levert een maximumkoppel van 150 Nm bij 4.000 t/min.

Deze buitengewoon populaire en efficiënte motor wordt gekoppeld aan Fords Durashift IB5 handgeschakelde vijfversnellingsbak. Met deze combinatie bereikt de wagen een topsnelheid van 182 km/h en accelereert hij in 13,6 seconden van 0 tot 100 km/h. Het beoogde brandstofverbruik in de gecombineerde cyclus bedraagt 7,1 liter per 100 kilometer.



Fords 1,6-liter Duratec biedt het perfecte evenwicht tussen prestaties in de hoge en de lage toerentallen. Met deze eigenschappen, aangevuld door een soepele loop en een laag verbruik, is deze krachtbron de ideale en economisch voordelige partner voor ontspannen rijplezier met de wind in de haren.



ONTWIKKELING EN PRODUCTIE

"Pininfarina geniet een wereldwijde reputatie voor het ontwerp, de ontwikkeling en de productie van nichemodellen. De onderneming tekende ook voor enkele van de meest begerenswaardige wagens ter wereld. Ford werkte eerder al met Pininfarina samen om de Ford Streetka voor productie klaar te stomen. Nog nauwer samenwerken met de Italiaanse specialist voor de Focus Coupé-Cabriolet was dan ook geen moeilijke keuze. In de loop van het project bleek dit opnieuw een zeer goede beslissing te zijn."

Steve Thomas, Chief Program Engineer

Ford Europa ontwierp en ontwikkelde de nieuwe Focus Coupé-Cabriolet in samenwerking met Pininfarina SpA, een keuze die werd ingegeven door de uitstekende reputatie van de Italiaanse onderneming en het succes van het Ford Streetka project.

Toch is er een verschil tussen dat project en de Focus Coupé-Cabriolet. Richard Brown, Project Manager, licht toe: "Het uitgangspunt voor de Streetka lag grotendeels vast toen Ford het voertuig ontwikkeld had en een partner nodig had om de wagen klaar te stomen voor serieproductie en hem vervolgens ook te produceren. Voor het Focus Coupé-Cabriolet project begon de samenwerking in een veel vroeger stadium van het ontwerp- en ontwikkelingsproces."

Ontwikkeling

Het uitgangspunt voor de Focus Coupé-Cabriolet was de Focus Vignale conceptcar, die ontworpen en gebouwd werd naar aanleiding van de lancering van de nieuwste Ford Focus generatie op het autosalon van Parijs 2004. Deze designstudie had tot doel naar de reacties van het publiek te peilen, en achter de schermen werden al besprekingen gevoerd over een eventuele samenwerking, de haalbaarheid van de productie en de business case.

Het publiek reageerde uitermate positief op het Focus Vignale concept, wat het Ford-management er al snel toe aanzette het project goed te keuren als nieuw seriemodel voor het Focus-gamma. In november 2004 werd dit aan het publiek bekendgemaakt, en van toen af werd ernstig werk van het project gemaakt met 2006 als streefdatum voor de levering.



Met Pininfarina als enthousiaste partner werden ingenieurs van de twee ondernemingen ondergebracht in gecoördineerde ontwikkelingsteams, waarbij Ford de leiding had over de ontwikkeling van het chassis en de krachtbronnen, en Pininfarina over die van het koetswerk. Het volledige project werd geleid door Ford-ingenieurs, die erop toezagen dat de ontwikkelingsprocessen aan de verplichte normen van Ford voldeden. De twee ondernemingen werkten samen aan de uitvoering van het design.

"Elke onderneming stelde haar eigen expertise ter beschikking: Pininfarina voegde zijn jarenlange ervaring in de ontwikkeling en productie van nichemodellen toe, terwijl we bij Ford ervoor zorgden dat de Coupé-Cabriolet het rij karakter van een echte Focus had," stelt Mike Schumacher, Project Manager Vehicle Engineering. "Het was een schitterende ervaring, want de samenwerking met Pininfarina verliep naadloos."



Productie

"We zijn ideaal geplaatst om kleine series exclusieve voertuigen te produceren op basis van hoge kwaliteitsnormen. Met de positieve ervaring met StreetKa in gedachten, zijn we opgetogen over de nieuwe samenwerking met Ford Europa. De Focus Coupé-Cabriolet zal een echte winnaar zijn in zijn segment, en een model waarop zowel Ford als we zelf trots kunnen zijn!"

Andrea Pininfarina, CEO Pininfarina SpA

Net zoals de kleine Ford Streetka roadster uit 2002 wordt de nieuwe Ford Focus Coupé-Cabriolet geproduceerd in Turijn, Italië, waar Pininfarina SpA over gespecialiseerde productie-eenheden beschikt.

Om het koetswerk van Fords nieuwe model te kunnen bouwen, werd de Pininfarina-fabriek in Grugliasco volledig gemoderniseerd. Het gespecialiseerde karakter van het productieproces en de in verhouding kleine aantallen staan borg voor een hoge productiekwaliteit.

Zelfs kleine kleurverschillen worden voorkomen door de componenten van het koetswerk en het dak samen te spuiten. De eindassemblage gebeurt in de Pininfarina-fabriek in Bairo, waar elke wagen een strenge kwaliteitscontrole ondergaat vóór hij wordt verzonden.

Het volledige productieproces voldoet aan alle interne normen van Ford en aan de voorwaarden voor de milieucertificaten ISO 9001, ISO 14001 en ISO/TS 16949. Het jaarlijks productievolume wordt op 20.000 eenheden geraamd.



Pininfarina SpA

In zijn meer dan 75-jarige geschiedenis verwierf het Italiaanse Pininfarina SpA in de automobielsector een wereldwijde reputatie voor het aanbieden van creatieve oplossingen en flexibiliteit.

De oorspronkelijke 'Carrozzeria Pinin Farina' werd in 1930 opgericht door Battista 'Pinin' Farina en was gespecialiseerd in het personaliseren van voertuigen en de productie van kleine series voor andere constructeurs. De onderneming groeide snel en telde in 1939 al 500 werknemers. Begin jaren 1950 gaven samenwerkingsprojecten met Peugeot en Ferrari Pininfarina nieuwe economische impulsen.

Andere mijlpalen in de geschiedenis van de onderneming zijn de opening van de fabriek van Grugliasco in 1957, de opening van een nieuw design- en onderzoekscentrum in 1966, de opening van de eerste Italiaanse windtunnel op ware grootte in 1972, de opening van een nieuwe productie-eenheid in San Giorgio Canavese in 1986, en de oprichting van Pininfarina Sverige AB (60 procent Pininfarina SpA, 40 procent Volvo Car Corporation), met een fabriek in Uddevalla, Zweden. Bairo, de derde productie-eenheid van Pininfarina, waar de Ford Focus Coupé-Cabriolet wordt geproduceerd, startte haar activiteiten in 1999.

Momenteel telt Pininfarina SpA meer dan 3.000 werknemers in zijn 17 vestigingen, die over de hele wereld verspreid zijn. De onderneming biedt design- en engineeringdiensten aan, alsook kleinschalige productieprojecten in opdracht van klanten uit de automobielsector. Sinds 1986 is dochteronderneming Pininfarina Extra gespecialiseerd in industrieel productontwerp, met de fakkel en ketel voor de Olympische Winterspelen van Turijn 2006 als bekendste werkstuk.

Opmerking: De productgegevens in dit persdossier hebben betrekking op de voorlopige specificaties en waren correct op het moment van druk. Ford hanteert echter een beleid van voortdurende productontwikkeling en behoudt zich dan ook te allen tijde het recht voor om deze gegevens te wijzigen.

###



Voor meer informatie:

Jo Declercq
Tel: +32 3 821 21 03
Fax: +32 3 821 21 07
jdecler2@ford.com