Michel van Breugel
25 augustus 2008

Geen introductie nodig

Iedereen weet wat je bedoelt als je het over de Ford Focus heb. In de straat, of vlakbij school, overal is deze middenklasser wel te vinden. Het model doet het, sinds zijn introductie in 1998 als opvolger van de vertrouwde Ford Escort, zeer goed. De Focus mag zeker een grote tegenhanger van de Opel Astra en Volkswagen Golf worden genoemd. Al vele jaren wordt het model geroemd om zijn strakke wegligging, waarbij het comfort niet verloren gaat, en de natuurlijke overbrenging van de besturing. Ook de laatste generatie Focus, die begin dit jaar een grondige â€œbodyliftâ€• kreeg, heeft deze capaciteiten nog altijd in huis.

Deze laatst genoemde bodylift was voor Ford tevens de gelegenheid om enkele maanden daarna een nieuwe toevoeging te geven aan het modellengamma van de Focus. Zo is er een Focus leverbaar met 1.6 TDCi motor welke het A-label mag dragen.

Ford gaat echter nog verder, en introduceerde in juli de ECOnetic. Deze ECOnetic-lijn staat voor â€œefficiencyâ€• en is een uitvoering waarmee Ford met een nog lagere CO2-uitstoot en een extra laag brandstofverbruik van de torens blaast. Met het huidige regeringsbeleid kan dit nooit kwaad wat ook bij andere merken niet ongemerkt voorbij is gegaan en Ford graag meedoet in deze tendens.

Om dit nieuwe lid van de Focus-familie eens echt goed aan de tand te voelen kregen we van Ford Nederland de mogelijkheid de ECOnetic wat langer mee te nemen dan gebruikelijk. Door deze mogelijkheid hebben we de Focus op hoogtestage meegenomen in de Alpes en Provence, in Zuid-Frankrijk. We reden naar het Zuiden van Frankrijk over diverse Tolwegen en maakten in totaal een kleine vierduizend kilometers mee in deze vijfdeurs variant van de Focus.

Fijngeslepen

De â€œbodyliftâ€•, zoals Ford deze nieuwste wijziging van de Focus noemt, blijft niet bij iedereen onopgemerkt. Menigeen zou bijna denken dat er een compleet nieuw model staat. Het zijn echter vooral uiterlijke wijzigingen waarmee deze compacte middenklasser zijn tweede levensfase ingaat, maar daarover later meer. De opdracht van de ontwerpers is in ieder geval duidelijk geweest: laat de Focus zo veel mogelijk Ã©Ã©n worden met zijn broer, de Mondeo. En het moet gezegd worden; de ontwerpers hebben hun huiswerk goed gedaan. Vooral het front toont diverse overeenkomsten. Dat vinden wij goed nieuws, want dat maakt de voorkant een stuk dynamischer dan zijn vorige aanzicht. Het â€œNew-Edgeâ€• design is dan ook aan de zijkant van de tekentafel geschoven waarmee vooral de Ford Ka destijds mee voorop liep.

Het huidige model van de Focus heeft niet meer de typerende, dikke wielkasten die bij de eerste generatie Focus juist zo opvielen. Bij de ECOnetic is het wel opmerkelijk dat de wagen dichter bij het asfalt ligt, wat toch een sportievere toon brengt. De wieldoppen doen je dit echter weer snel vergeten, het design daarvan is niet bepaald om over naar huis te schrijven. Echter zijn deze zo dicht mogelijke gemaakt, noodzakelijk voor een lagere luchtweerstand.

De achterzijde lijkt nog het meest op de Focus zoals iedereen die kent uit eind jaren â€™90. Echter is ook de achterzijde niet onder de veranderingen vandaan gekomen. Het meest in het oog springend zijn de achterlichtunits welke voortaan LED-verlichting meekrijgt. Het geheel zorgt ervoor dat de Focus weer een aantal jaren meekan en vooral belangrijk voor het zakelijke segment, een moderne uitstraling heeft.

De Focus is dan wel gebuisd op de looks, op de afwerking en assemblage valt niets aan te merken. De panelen sluiten haarfijn bij elkaar aan en er kan nauwelijks wat op de materiaalkeuze aangemerkt worden. Fraai zijn ook de vele delen die de fabrikant in meegespoten kleur op de auto aanbrengt. Denk aan de bumpers, zijskirts en spiegels. De achterspoiler is daarentegen helaas in zwart, en goedkoop ogend, plastic uitgevoerd.

Hoogwaardig

Om een lange tijd op Ã©Ã©n plek te blijven, staat niet bij iedereen bovenaan het lijstje â€œhet zitten in een autoâ€•. Om een fijne en ergonomische werkplek te organiseren in een auto is dan ook voor elke fabrikant weer opnieuw een flinke uitdaging. Tijdens de laatste wijziging van de deze middenklasser heeft de fabrikant zijn zinnen duidelijk gezet op het exterieur, niet op het interieur waar veel bij de oude bleef. Zo zien we alleen veranderingen aan bijvoorbeeld de instrumentenbehuizing en middenconsole. De klokken zijn ondergebracht in mooie kokers welke ook in de nieuwe Kuga worden toegepast, waarbij tussen de twee grote klokken de boordcomputer is geplaatst. Het niveau van het interieur was duidelijk al hoog, ook hier zien we weinig wijzigingen waarbij Ford alleen het materiaalgebruik nog Ã©Ã©n trede heeft verhoogd. De bovenlaag op het dashboard is van een fijner soort materiaal gemaakt waarbij het allemaal degelijk aanvoelt en de materialen onderling goed aansluiten. Grote naden zijn

dan ook niet te vinden in de Focus, of je moet tussen de ventilatieroosters kijken.

De middenconsole in deze Trend-uitvoering heeft als extra het Businesspack (5 inch navigatie, bluetooth en parkeersensoren achter) en een Premium middenconsole waardoor het aanzicht anders is als de standaard Trend. Het grotere scherm herbergt een fijn navigatiesysteem dat ergonomisch goed te bedienen is en elke straat weet te vinden in de gehele Benelux waarbij het systeem gebruik maakt van een SD-kaartgeheugen. Ook maakt het systeem gebruik van een Bluetooth verbinding met je mobiele telefoon en kan hierdoor fungeren als Handsfree. Zelfs je telefoonboek en laatst gekozen nummers zijn hierdoor gemakkelijk te bekijken op het scherm. De cd-speler slikt niet alleen normale cdâ€™s, maar ook mp3 cdâ€™s en zelfs ingeladen muziekbestanden vanaf een SD-kaart. Het audiosysteem is opvallend goed van klank en geeft de inzittenden een heerlijke sound uit zijn speakers.

De ergonomie wordt ook op en om het stuurwiel doorgezet, op het stuurwiel is de cruisecontrole te bedienen en achter het stuur het audiosysteem. De linker stuurwielhendel heeft tevens een functie om door de uitgebreide boordcomputer te bladeren. De werking van de cruisecontrole is wat omslachtig, zo moet deze elke keer nadat de motor uitgeschakeld is geweest opnieuw worden geactiveerd. Het stuur zelf is perfect vormgegeven en houd heerlijk in de handen. De chromen accenten benadrukken de sportiviteit die het onderstel in huis heeft. Het materiaal van het stuurwiel, en vooral de verdikking bij de duimen geeft aan dat hier niet zomaar een auto staat.

De stoelen zijn in dit testexemplaar uitgebreider verstelbaar dan in de standaard uitvoering, zo is ook de bestuurdersstoel elektrisch verstelbaar. Over de instelmogelijkheden zelf zijn we minder te spreken, zo kan de stoel alleen naar beneden en naar boven aan de achterzijde, de voorzijde blijft op dezelfde hoogte en fungeert als â€œscharnierâ€• gedeelte. Hierdoor is vooral de juiste zithoogte zoeken geblazen in het begin. Ook het zitvlak zelf zou wat meer centimeters mogen meten voor de langere bestuurders onder ons. Verder hebben we over de voorstoelen niets te klagen, in tegendeel zelfs: ze zitten erg fijn. De stoelen zitten stevig en bieden een goede

zijdelingse steun. Ook gedurende langere autoritten kom je nog fris achter het stuur vandaan.

Achterin is er genoeg ruimte voor twee of drie personen, al zullen we dat laatste niet aanraden. Bij een lengte van 1.90 meter is de stoel dusdanig naar achter geschoven dat de achterpassagier flink met zijn benen in de knoop komt, vooral bij in- en uitstappen. De zitting van de achterbank heeft een beetje hetzelfde euvel als de voorstoelen, ook deze zou met een wat langere zitoppervlak bedeeld mogen worden. De achterbank herbergt wel degelijk drie hoofdsteunen en een middenarmsteun wanneer er met twee achterpassagiers wordt gereden. De hoofdruimte is, ondanks de vrij snel aflopende daklijn, heel behoorlijk en is voor personen tot twee meter niet belemmerend.

Verder naar achter zien we dat de bagageruimte fors is voor deze klasse. De Focus Wagen herbergt al 500 liter, de gereden hatchback moet daar maar 100 liter op toezien. De achterbank van deze hatchback kan ook nog eens worden neergeklapt waarna de inhoud stijgt tot 1258 liter in totaal. Om in de Focus een echt vlakke laadvloer te realiseren moet wel eerst de zitting naar voren. Ook de bagageruimte is netjes afgewerkt en heeft een losse vloer waaronder niet veel ruimte is voor prullaria, mede doordat Ford standaard geen volwaardig reservewiel in de Focus legt, maar een setje waarmee de band tijdelijk te repareren is.

ECOnetic genaamd

Zoals we eerder hadden gemeld is dit de eerste ECOnetic versie die Ford op de markt brengt. Deze versie van de Focus is gebaseerd op de 1.6 TDCi Trend en is leverbaar als vijfdeurs hatchback en als station uitvoering. Deze keuze is voor Ford vrij eenvoudig: het zijn de meest verkochte carrosserievarianten van het model. De aanpassingen die Ford heeft gedaan op de ECOnetic bedraagt: een aanpassing aan de stuurbekrachtiging, verbeterde aerodynamica om de luchtweerstand te verlagen, 195/65R15-banden met lage rolweerstand, dichte wieldoppen ook voor de aerodynamica, nieuwe transmissieolie met lagere viscositeit, het verlagen van de wielophanging (vÃ³Ã³r met 10mm en achter met 8mm) en het wijziging van voorspoiler (bumper), achterspoiler, zijskirts en benedengrill om de luchtweerstand verder te verlagen.

Door banden in de maatvoering 195/65R15 te monteren is de rolweerstand verder afgenomen. Op motorisch gebied zijn eveneens diverse wijzigingen doorgevoerd zoals een herkalibratie van de motormodule. Ook is de elektrische servopomp opnieuw afgesteld waardoor het stroomverbruik, en dus ook het brandstofverbruik, is afgenomen. Ford heeft de overbrengingsverhoudingen van de transmissie niet gewijzigd zoals veel concurrenten wel hebben gedaan. Gedurende de testperiode is hier wel uit gekomen dat een zesversnellingsbak beter bij het karakter van deze Focus zou passen dan de toegepaste vijfversnellingsbak. De verhoudingen zijn simpelweg te lang waardoor het vermogen van de Focus ver weg is weggestopt, juist wanneer je het nodig heb. De kortere verzetten van een zesbak zouden dit uit de weg kunnen gaan. Zo zijn bij optrekken uit stilstand meer toeren vereist dan van een diesel verwacht zou worden.

Gemaakt voor Frankrijk

Al sinds jaar en dag is de Focus toonaangevend in zijn klasse als het gaat om zijn rijgedrag. Dat is bij het vernieuwde model niet anders merken we bij het wegrijden van Ford Nederland! De krachtbron in het vooronder levert een vermogen van 109pk bij 4.000 toeren per minuut. Het maximale koppel van 240Nm is bij 1.750 toeren per minuut beschikbaar waarmee tegelijkertijd de turbo aan het werk wordt gezet. Deze bekende turbodiesel is gekoppeld aan een vijfversnellingsbak welke fijn in de hand ligt en werkt met korte en exacte slagen die ervoor zorgen dat de Focus zeer snel van verzet wisselt. De bak is hierbij duidelijk van zijn koers, de verzetten zijn gemakkelijk in de bak te vinden waarbij ook direct wordt overgebracht wanneer je fout schakelt. De bediening is daarbij licht. De koppeling is eveneens licht te bedienen waarbij het opvalt dat het aangrijpingspunt pas helemaal bovenin het pedaal komt en niet direct goed merkbaar is. Het is meer een kwestie van gewenning dan gevoel bij het koppelingspedaal.

Om maar direct met de deur in huis te vallen: wat laat de auto zich toch heerlijk sturen! Het onderstel heeft dezelfde spoorbreedte als de ST gekregen, wat zorgt voor een nog stabieler rijgedrag. Het maakt van de Focus een strak sturende wagen, waarbij het stuur je veel feedback geeft over wat de wielen doen. Je weet precies wat de auto kan en als je de grens bereikt dan laat hij dit weten met een klein beetje onderstuur. Gelukkig is Ford niet te veel doorgeslagen in het maken van een supersportieve auto, het blijft natuurlijk een gezinsauto. De Focus is nog altijd een dynamische auto, zoals deze al enkele generaties is. Wat een scherpte brengt Ford toch in de stuurinrichting en het onderstel. Over het onderstel gesproken, deze is dan wel vrij stevig, maar het is zeker niet hard. De ingenieurs van Ford hebben wederom een goede mix tussen comfort en sportiviteit gevonden. De balans in het onderstel is prima. Daarbij helt de Ford nauwelijks over en de demping gaat nog vrij soepel met oneffenheden om, zo kunnen verkeersdrempels nog verbazingwekkend hard genomen worden. Petje af voor Ford, waar elke andere fabrikant compromis lijkt te stellen in het onderstel heeft Ford het prima gedaan.

De eerste echte lange rit stond gepland op 24 juli wanneer we de ECOnetic om 5.00uur starten en 1038 kilometer later, in Lyon, weer tot stilstand brachten. De ruim 9 uur lange rit bezorgde ons geen betrokken gezichten. De vakantiespullen konden gemakkelijk de liters van de bagageruimte vullen de avond vantevoren, en ook deze dag zelf was het goed vertoeven in deze zee-blauwe middenklasser. De cruisecontrole werd gedurende deze afstand vaak gebruikt. Onderweg is er alleen in Luxemburg gestopt om de gebruikelijk â€œgoedkopeâ€• brandstof te tanken. Goedkoop is geheel relatief, want ook in Luxemburg worden steeds forsere prijzen gehanteerd. Op deze lange dag viel het verbruik van de Focus ons niet tegen, de boordcomputer gaf 5,7L/100km aan, nacalculatie laat zien dat we 6,0L/100km verbruikt hebben. De gemiddelde snelheid lag hierbij op 130 km/h op de Franse tolwegen. De overige dagen, waar de Focus ECOnetic vaak te vinden was op de wegen in de Provence, waren dorstiger. Dit kwam niet alleen door de temperatuur, die schommelde tussen de 33Â° en 35Â°, maar ook door het landschap met soms stijgingspercentages van 12%. Het verbruik van de Ford kwam hierdoor ook wat in het gedrang, we noteerde deze dagen de waardes 6,2L/100km op van de boordcomputer. Ook hier bleek later dat de turbodiesel meer brandstof tot zich nam dan de boordcomputer aan gaf; 6,7L/100km.

In een (mini) duurtest komen altijd zaken naar voren die in een kortere test onopgemerkt blijven. Zo was het ook het geval in de Focus. Over de middenarmsteun kunnen we ons nog steeds irriteren, deze schuift gedurende de autorit steeds weer naar achteren als je hem naar voren heb geschoven. Er zit geen vergrendeling op en dat is op den duur vervelend. Maar ook zaken als de Ford Easy Fuel (zonder draaidop tanken), de verlichting onder de buitenspiegels voor sâ€™nachts en meedraaiende bochtverlichting vielen ons, in dit geval erg positief, op.

A-label

De zin of onzin van een zuinige uitvoering in een modellenlijn lijkt tegenwoordig niet meer belangrijk. De vraag is eerder wie doet er wel en wie doet er niet mee in de strijd om zoveel mogelijk A-label autoâ€™s aan te bieden aan de consument. Ook Ford heeft voor deze nieuwe inslag gekozen en gaat met zijn ECOnetic modellen proberen de consument te kunnen overtuigen. In de gereden Focus ECOnetic worden deze extra gunstige cijfers gerealiseerd door de bestaande en beproefde dieseltechnologie te combineren met enkele maatregelen om het verbruik verder te reduceren. De Ford Focus is de eerste Ford die als ECOnetic op de markt wordt gebracht, later dit jaar worden ook ECOnetic versies van de Mondeo en de nieuwe Fiesta geÃ¯ntroduceerd.

De tijd lijkt steeds sneller te gaan, ook deze langere periode waarmee wij met de Focus ECOnetic hebben gereden. In deze vier weken zijn diverse zaken in het daglicht komen

te staan over deze auto. Laten we beginnen met de degelijkheid van deze Duitser, die op een hoog niveau staat. Een compliment is dit zeker waard en van wat rammeltjes en kraakjes is dan ook absoluut geen enkele sprake. Het interieur is ergonomisch ingedeeld en een ieder kan vinden wat hij of zij zoekt. De afwerking is dik in orde, waarbij we alleen kleine kanttekeningen zetten bij het zitmeubilair. Over het weggedrag kunnen we kort en krachtig zijn: was elke middenklasser maar zo. Het is en blijft de nummer Ã©Ã©n in deze klasse. De bekende krachtbron is nog best krachtig en redelijk flexibel, het verbruik daarin tegen is een pluim waard. Maar na een testperiode van 3.915km is het natuurlijk de vraag of de ECOnetic een echte aanvulling is in het gamma van de Focus. Het verbruik is, volgens fabrieksopgave, door de diverse aanpassingen gedaald met 0,2 liter per 100km. Naar ons idee is dit toch wel erg weinig, daarbij is de ECOnetic â‚¬ 475.- duurder dan de â€œnormaleâ€• Focus 1.6 TDCi Trend. Met de huidige brandstofprijzen (â‚¬1,36/l) zou dit prijsverschil dus pas na 175.000 kilometer zijn terugverdiend in de ECOnetic. Hoe goed Ford ook zijn best doet met de ECOnetic, wij zouden toch gewoon voor de â€œnormaleâ€• 1.6 TDCi kiezen welke Ã³Ã³k gewoon het A-label bij zich mag dragen, en wÃ©l gewoon in elk uitrustingsniveau te bestellen is!

Plus

+ Comfortabel en sportief onderstel
+ Perfecte besturing
+ Waar voor je geld

Min

- Slechts vijf versnellingen
- Beperkte stoelverstelling
- Weinig kracht onder 1.800tpm