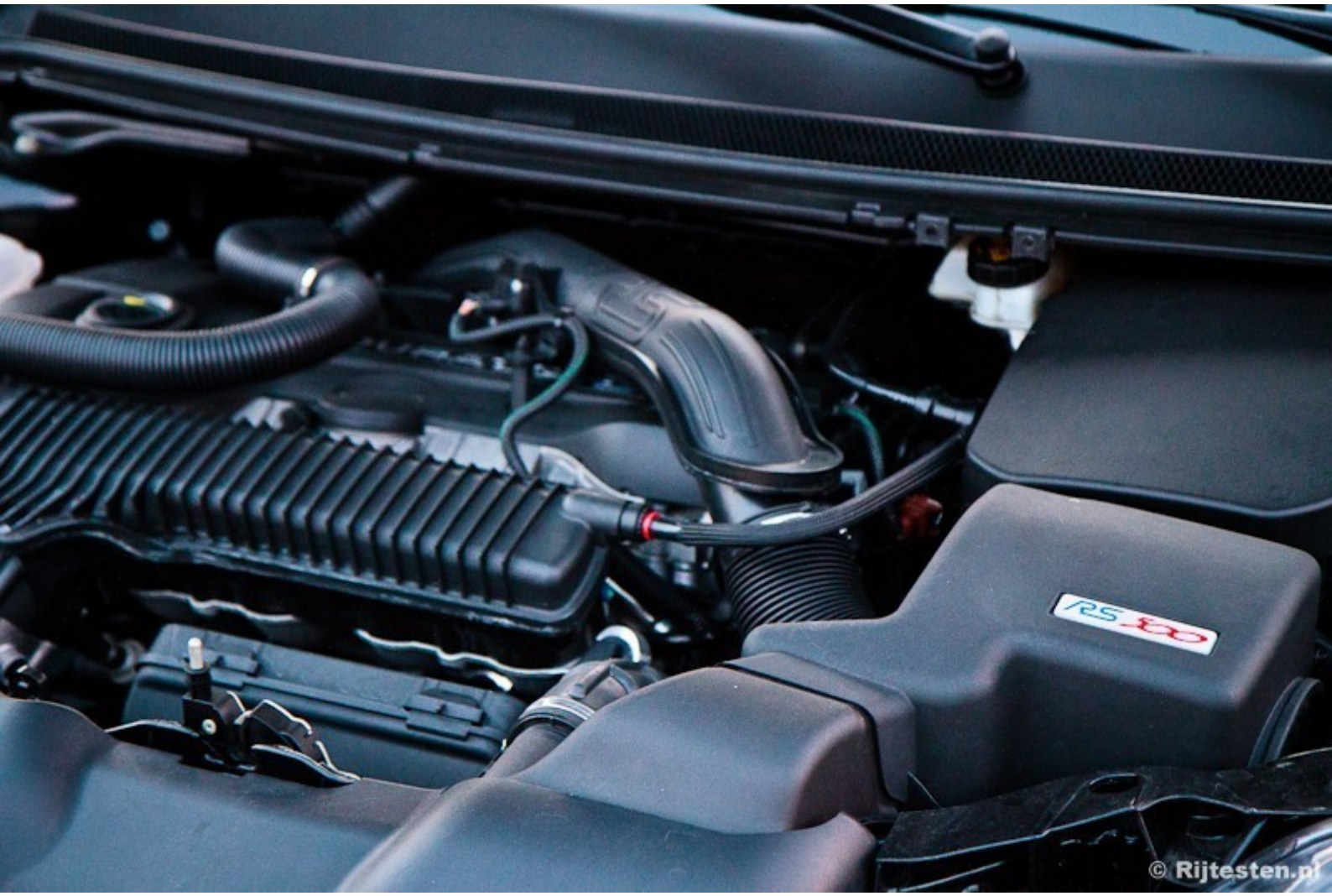
Jan Westerhof
10 november 2010

Matzwart monument

Ford aan de telefoon: "Zouden jullie onze Focus RS500 terug willen brengen naar Keulen?" De redactie buitelde over elkaar heen, lootjes werden getrokken en ik was de winnaar. Een dergelijke rit met de ultieme versie van de allerbeste hot hatch ooit maakt natuurlijk iedere petrolhead wild. De ingrediÃ«nten van de dag: de gruwelijk gave en tot 350 pk en 460 Nm opgevoerde vijfpitter, een onderstel en een stuurinrichting uit de stallen van Jost Capito, een matzwart aanvalstenue, rode Recaro's en de magische naam 'RS500'.



Competitie en historie

Want een beetje autoliefhebber kent de Ford Sierra RS500 Cosworth: de door Tickford omgebouwde Sierra RS Cosworth, die evenals de Focus RS500 slechts 500 maal is gebouwd. Voor de RS500 werden er competitieonderdelen op het 'standaardblok' van de Sierra RS Cosworth geschroefd. Verantwoordelijk daarvoor was een specialistisch Brits bedrijf: Mountune. En wie mocht de Focus RS500 aanpakken? Exact: wederom Mountune. De 45 pk en 20 Nm winst ten opzichte van de 'normale' Focus RS komen op het conto van een aangescherpte verbranding: een grotere intercooler en een forser luchtfilter staan meer brandstof toe en dus werd ook de brandstofpomp vergroot. Afgemaakt werd het met een vuistdik uitlaatsysteem en licht aangepaste software. Leuk detail: de Sierra RS500 Cosworth is alleen met het stuur aan de Britse kant gebouwd, maar nu kan GB jaloers zijn op de uitsluitend linksgestuurde Focus RS500.

De Eifel

Naar Keulen dus, maar dan wel even via dat hele bekende circuit in de Eifel. Niet om de RS500 met heldenmoed en doodsverachting over die Nordschleife te jagen, maar omdat de bergwegen daaromheen zo heerlijk zijn. Op de Autobahn bewees de RS500 al heel erg graag hard te willen gaan en konden ook wij de verleiding niet weerstaan om in de derde, vierde en vijfde versnelling tot in het rode door te trekken. De magische '250' staat dan uiteraard zomaar op de klok en hoe irrelevant het voor de RS500 ook mag zijn: de motor is zo sterk en zo soepel, dat hij er al vanaf "net niet meer stationair" met enorm veel power verschrikkelijk hard aan trekt om vervolgens iets voor de 2500 toeren in kracht te exploderen. Dat wordt vanzelfsprekend door een hemels vijfcilindergeluid met rallyaspiraties Ã©n de bij gas los zo stoer klinkende 'uitlaatploffen' bijgestaan.

Gebulder, gesis en geplof

Het ultieme genot van de RS500 komt natuurlijk pas buiten de Autobahn naar voren. Rechtuit gassen en hard gaan kan elke auto met veel vermogen en we zouden Ford echt te kort doen als we alleen zouden melden dat "de Focus RS500 een beul van een motor heeft". Want wat een precisieapparaat is deze RS500 op een bochtig traject. De schakelluie kwaliteiten van de 2.5T ben je dan allang vergeten, want op toeren rijden is het devies. Veel schakelen en zorgen dat de turbo blijft blazen: allerminst vervelend met de heerlijk strakke versnellingsbak. En dan weer dat magnifieke opgefokte geroffel, gebulder, gesis en geplof dat je het onbetaalbare gevoel geeft ongelooflijk goed bezig te zijn. Een gevoel dat wordt onderstreept door het onderstel van de Focus RS500. Die is gigantisch in balans en onderstuur is er alleen bij extreem forceren, terwijl overstuur juist gemakkelijk op te wekken is door in de bocht even gas te lossen of aanremmend een onbalans te creÃ«ren bij het insturen. Controle houden en snoeihard gaan met de

Focus RS500 kan iedereen, vermits je er enige moeite voor doet en de aandacht er bij houdt.

Fysisch wonder

Eigenlijk is het een fysisch wonder dat de Focus RS500 zo'n neutraal en gebalanceerd weggedrag heeft. De auto heeft namelijk voorwielaandrijving en dan zijn onderstuur, griptekort en aandrijfreacties in het stuur eerder regel dan uitzondering met 350 pk. Echter he-le-maal niets van dat alles. Daarvoor moeten we niet het slipdifferentieel dankbaar zijn, maar veeleer de briljante club ingenieurs en testrijders van Fords TeamRS. Om nog maar even euforisch te blijven, alvorens straks toch nog een kritische noot te plaatsen: ook de besturing is door zijn nauwkeurigheid en communicatie fantastisch.

Hard gaan

Daar komt hij dan: enig comfort is de Focus RS500 volledig vreemd. Op de Autobahn stuitert de auto van de ene oneffenheid in de andere en de Recaro's zitten plankhard. Daar komt bij dat er altijd lawaai is, maar al deze kritiek is in feite volstrekt onbelangrijk. Het harde onderstel is namelijk heerlijk supersensitief en de Recaro's ondersteunen voortreffelijk. Het moge duidelijk zijn dat de Focus RS500 een monument van een auto is. Hij is door zijn scherpe bediening en ongelooflijke weggedrag, maar bovenal zijn 'hardgaantoegankelijkheid' zo verslavend en zo heerlijk 'niet-2010', dat er qua balans tussen 'fun' en satisfactie eigenlijk geen auto met zoveel beleving te krijgen is. Overigens wordt dat wel lastig, want de Focus RS500 is uitverkocht.

Fotografie: Martijn Koevoets