



Bjorn Blokzijl
16 december 2013

Eerste elektrische stap

Ben je in de markt voor een compacte middenklasser met een volledig elektrische aandrijflijn, dan was je tot voor kort aangewezen op de Nissan Leaf of de Renault Fluence. Nu is er een derde keuzemogelijkheid: de Ford Focus Electric. Net als de Renault is de Focus niet ontwikkeld als elektrische auto, maar is een bestaand model achteraf aangepast. Dit heeft zo z'n voordelen, maar ook zeker nadelen. Welke dit zijn, ontdekken we in een week met de Ford.



Niet anders willen zijn

Ford koos er voor de Focus qua uiterlijk nauwelijks te wijzigen ten opzichte van de varianten met een brandstofmotor. Enige zichtbare verschillen zijn de iets anders gestileerde voorbumper, verchromde spijlen in de grille, het ontbreken van een tankklep aan de rechter achterzijde en de aanwezigheid van een rond klepje op het linker voorspatbord met daar omheen led-verlichting. Achter dit klepje bevindt zich de aansluiting voor de stekker. Sluit je een stekker aan, dan geeft de ring in blauwe ledjes aan in welke mate de accu geladen is. Ben je klaar met laden, dan gaan de ledjes weer uit en ziet een leek geen verschil meer met een 'normale Focus'. Zeker voor degene die niet zo van opvallen houdt, maar wel elektrisch wil rijden, is de Focus qua uiterlijk een prima keuze. Anders dan bij een brandstofaangedreven Focus is de Electric enkel te verkrijgen als vijfdeurs hatchback en niet als stationwagen of sedan.



Vlinders....

Zijn er aan de buitenzijde nog verschillen te zien, binnenin lijkt er niets veranderd te zijn ten opzichte van een andere Focus in Titanium trim met een automatische versnellingsbak. Schakel je het contact in, dan zie je toch Ã©Ã©n ding dat specifiek in de elektrische modellen van Ford - later komt onder andere ook nog een plug-in hybride- en elektrische B-Max - gemonteerd wordt: een andere klokkenwinkel. In plaats van Ã©Ã©n informatiescherm tussen de toerenteller en de snelheidsmeter, is de laatste nu juist ingeklemd tussen twee schermen. Op de linker zie je de status van de accu's, algemene informatie over de auto en de score op het gebied van optrekken, remmen en het rijden. Bij volle balkjes maak je zo efficiÃ©nt mogelijk gebruik van de energie in de accu's en win je weer wat terug door het remmen.

Op het linker scherm zie je tevens wat het 'budget' is. Dit is het aantal kilometers dat je volgens de auto kunt rijden op de hoeveelheid energie die nog in het accupakket zit. Rijd je echter dusdanig zuinig dat de actieradius boven het budget uitstijgt, dan verschijnen op het rechter scherm vlinders. Per kilometer boven budget komt er een



Ford Focus Electric Titanium

vlinder bij. Hoewel het kinderachtig klinkt, probeer je toch zoveel mogelijk van die fladderende beestjes in beeld te krijgen.



Onpraktisch

Naast de andere 'klokken' vind je iets in de kofferbak dat bij andere Focus-varianten niet te zien is: het accupakket. Omdat de auto niet als elektrische auto is ontwikkeld, is voor de accu's enkel één plek. Het slokt een flinke hap van de bagageruimte op - van 363 naar 237 liter - en door de hoogte is de praktische inzetbaarheid van de kofferruimte een stuk minder. Daarbij zul je ook de stekkers moeten meenemen en is de opbergruimte die daarvoor gemaakt is niet handig geplaatst - in de bodem van de vloer. In de praktijk leg je de stekker los in de bagageruimte, zodat je deze snel kunt pakken en niet eerst alle boodschappen uit de auto hoeft te pakken alvorens je hem kunt opladen. Buiten de plaatsing van het accupakket zit er geen verschil in ruimte in de Focus. Zowel voor- als achterin is ruim plek voor benen en het hoofd. Hoewel je zelfs met een volle accu geen lange ritten kunt maken, zit je op goede stoelen die je uren achter elkaar goed kunnen ondersteunen.



En toen werd alles anders

Interieur en exterieur mogen dan voor het grootste gedeelte ongewijzigd zijn, de aandrijflijn is compleet anders. Onder de motorkap nu geen benzine- of dieselmotor, maar een 145pk sterke elektromotor die de voorwielen aandrijft. Het vermogen lijkt aan de hoge kant, maar aangezien de Focus flink aangekomen is - een totaalgewicht van liefst 1.644 kilo - heb je de paarden en het koppel van 250Nm wel nodig om gang te krijgen in de auto. Doordat het vermogen vanaf 1 toer per minuut beschikbaar is, spurt de Ford in een acceptabele 11,4 seconden naar de '100'. Bij 135 kilometer per uur grijpt de begrenzer in.

Snelheden van boven de 100 rijd je in de praktijk nauwelijks met de Focus Electric. De reden is enkel en alleen de beperkte actieradius. Rij je niet harder dan 85 - dus tussen de vrachtwagens op de rechter baan - met uitgeschakelde airco en zonder gebruik te maken van het audiosysteem, dan kun je zo'n 110 kilometer rijden. Naar gelang je de snelheid opvoert, daalt de actieradius. Bij gebruik op enkel buitenwegen en in de stad stijgt de actieradius en maak je daarbij optimaal gebruik van de regeneratie door op tijd



Ford Focus Electric Titanium

het 'gas' los te laten, dan komt 150 kilometer op een volle accu in beeld.

Het is jammer dat je door de actieradius wordt ontmoedigd om de Focus Electric op de snelweg te gebruiken, aangezien het comfort op een hoog plan staat. Net als alle andere Focussen ligt de auto als een dijk op de weg en door het ontbreken van motorgeluid is het een oase van rust. Het sturen gaat ondanks het toegenomen gewicht verrassend strak en direct. Op op- en afritten van de snelweg voel je het extra gewicht op de achteras wel, maar echt hinderlijk of gevaarlijk wordt het bij normaal gebruik niet.



Zakelijk wel aantrekkelijk

Dat Ford er voor heeft gekozen een bestaand model te voorzien van een elektrische aandrijflijn, heeft zich uitbetaald in een auto die er voor een leek niet bijzonder uitziet. Zeker voor degene die niet van de toren wil blazen dat hij of zij elektrisch rijdt, is dit zeker een voordeel. Ook zijn de pluspunten op het gebied van rijeigenschappen en interieur grotendeels gelijk gebleven aan die van zijn benzine- en dieselbroertjes.



Ford Focus Electric Titanium

Helaas staan hier ook negatieve zaken tegenover. Vooral de hoge vanafprijs - net geen 40 mille - en het accupakket in de bagageruimte zijn zaken die de consument kunnen afschrikken. Zakelijke bestuurders die vooral korte afstanden rijden, maar wel comfortabel willen rijden, hebben aan de Focus een prettige auto. Door de lage bijtelling - 4% in 2014 - wordt de hogere vanafprijs ten opzichte van zijn directe concurrenten tevens bijna teniet gedaan.

Plus

- + Ziet eruit als normale Focus
- + Fijne rijeigenschappen
- + Luxe en comfortabel

Min

- Onhandig accupakket in de bagageruimte
- Beperkte actieradius
- Prijzig