

Omdat het kan

De Rally Sport-uitvoeringen van Ford spreken zeer tot de verbeelding. Nadat de lettercombinatie bij de Taunus eind jaren 60 in het leven werd geroepen, zijn er vele modellen gevolgd, waaronder enkele aansprekende sportievelingen voor de openbare weg. Denk bijvoorbeeld aan de legendarische Escort RS Cosworth met zijn immense vleugel achterop. Van de eerste generatie Focus verscheen reeds een RS en nu is er dan ook van de 'Mark II' een RS. Aangezien de Focus ST reeds de 215 pk's van de vorige Focus RS overstijgt,



moest er voor de nieuwe RS een flinke schep bovenop. Met 305 paarden in het vooronder kan je zeggen dat Ford daar ruimschoots in geslaagd is. Wat bij de presentatie veel vragen opriep was dat Ford ondanks dit enorme vermogen de keuze gemaakt heeft om de Focus alleen op de voorwielen aan te drijven. De reactie van de ingenieurs bij Ford was zo simpel dat het haast te verwachten viel: 'Omdat het kan'.

Tikkie ordinair

Dat we hier met brute kracht te maken hebben hoeft niet bij de auto vermeld te worden. De auto is zeker in de gifgroene RS-kleur opzichtig tot en met. In tegenstelling tot bij allerlei versjonnificeerde auto's, zijn alle toevoegingen hier wel degelijk functioneel. Een grote spoiler aan de dakrand voor extra downforce, zijskirts, een spoilerlip en een diffusor voor een verbeterde luchtweerstand, en grote luchtinlaten en extra ventilatieopeningen voor extra koeling. Alleen al de wetenschap dat alles functioneel is,



rechtvaardigt een tikkie ordinair uiterlijk bij deze RS, al krijg je wel de neiging om aan iedere leek uit te leggen dat het niet slechts uiterlijk vertoon is.

De dikke negentien duims velgen met het dunne rubber zijn behoorlijk ver naar buiten geplaatst in verhouding met een standaard Focus. Dit resulteert in een toegenomen spoorbreedte van vijf centimeter, wat de wegligging natuurlijk ten goede moet komen. Grote wielkastverbreeders zorgen ervoor

dat de wielen binnen de carrosserie blijven vallen. Tenslotte kan één laatste punt aan het uiterlijk niet onbenoemd blijven. Dat zijn de twee vuistdikke uitlaten aan beide zijden van de diffusor. En inderdaad, die dienen wederom niet alleen voor het visuele aspect.

Kleurige Recaro's

Waar aan de buitenkant de standaard Focus ver naar de achtergrond verdreven is, is het interieur niet totaal omgegooid. Het dashboard is vrij standaard gebleven. Dezelfde klokkenwinkel, dezelfde ventilatieroosters en hetzelfde navigatiesysteem. In de stuurkolom komt helemaal tot uiting dat we te maken hebben met een standaard dashboard, want met het overbodig worden van het contactslot - door de startknop naast de stoel - is er een simpele afdekklep op die positie geplaatst. Gelukkig maken de turbo- en temperatuurmetertjes



bovenop het dashboard het enigszins goed, maar toch had Ford er hier wel wat meer uit kunnen halen. Daarnaast zorgen de kleurcombinaties van zwart kunststof, antraciet carbon en zilvergrijs kunststof met name rond de middenconsole een onrustige uitstraling. Dit alles neemt natuurlijk niet weg dat de bediening van de diverse instrumenten prettig en functioneel is, evenals bij een reguliere Focus.

Wat de stoelen betreft is het – gelukkig – over een heel andere boeg gegaan. Die zijn sportief tot en met. Kuipen zoals kuipen bedoeld zijn. De Recaro's vergewissen de rijder zich ervan dat de stoelen niet de beperkende factor zullen zijn bij flink gooien en smijten met de RS, je kan werkelijk geen kant meer op als je eenmaal zit. De constructie is bikkelhard en dat merk je bij het instappen, want je dient je in één keer goed in de stoel te laten zakken. Even half op de rand zitten is geen prettige ervaring. Gelukkig zijn de zitting en leuning van de stoel dusdanig bekleed, dat toch enig comfort geboden wordt. Zelfs lange ritten zijn niet vervelend. De verstelbaarheid is bij kuipstoelen altijd wat minder en dat is hier niet anders. De afstand tot het stuur en de hoek van de rugleuning zijn te wijzigen, maar bijvoorbeeld de hoogte niet. En laat dat laatste nu juist een kritiekpuntje zijn, want de relatief hoge zit past minder goed bij een auto als deze. De kleuren van de stoelen roepen gemengde reacties op. De RS-kleuren groen en blauw in combinatie met zwart leer en grijs alcantara is op zijn minst bijzonder te noemen, maar goed, dat is de auto natuurlijk ook.

Indrukwekkend, indrukwekkender

Het uiterlijke vertoon van de RS creëert hoge verwachtingen en dat blijkt niet onterecht. De Focus snelt vanuit stilstand naar de 100 km/u in 5,9 seconden. Nu zijn er nog wel een aantal hot hatches te noemen die op papier rond deze waarden hangen, maar de beleving bij deze Ford is haast ongekend met de enorme brul uit het uitlaatsysteem. Daarnaast blijft hij maar sleuren en zit je in een mum van tijd op hoogst illegale snelheden. Waar de acceleratie vanuit stilstand imposant is, is het onophoudelijke vermogen misschien nog wel



indrukwekkender. De grip is zelfs bij vol accelereren vanuit stilstand goed. Een bezwaar tegen voorwielaandrijving in combinatie met een hoog vermogen, is het zogenaamde torque steer dat dan ontstaat. Dat wil zeggen dat de krachten op de beide voorwielen zo heftig zijn, dat de auto uit zichzelf begint te sturen. Nu heeft Ford het zogenaamde RevoKnuckle ophangingsysteem ontwikkeld en toegepast op de RS, waardoor dit onrustige gedrag sterk verminderd wordt. Evengoed voel je bij een volle acceleratie echt nog wel een lichte vorm van torque steer, het is dan ook noodzakelijk om beide handen nog steeds goed aan het stuur geklemd te houden.

Zoals het een sportieve auto betaamt, kan je met korte klappen over naar volgende versnellingen. Dit gaat opvallend gemakkelijk en soepel. Sowieso kenmerkt de RS zich als een makkelijk te rijden sportieveling. Ook de bediening van de pedalen gaat als vanzelf. Naar onze persoonlijke voorkeur had dit allemaal best wat strakker gemogen, zoals het eigenlijk bij een krachtpatser hoort. Een voordeel daarvan is wel dat de auto niet snel vermoeiend wordt. Ook langere afstanden waren prima te doen, als er dan kritiek geleverd zou moeten worden dan zou het hoogstens de rolgeluiden van de dunne banden op slecht wegdek betreffen.

Verslavend

Maar goed, vol accelereren in een rechte lijn is leuk, maar dat is zeker niet de grootste funfactor van de Focus RS. Die komt om de hoek kijken, zodra er bochten in zicht komen. Want waar Ford op het rechte stuk de criticasters al op hun plek zette, blijkt dat de wegligging voor een voorwielaandrijver met meer dan 300 pk in de bochten fenomenaal is. De RS kleeft werkelijk aan het wegdek en pas bij flinke snelheden begint de RS aan bandengepiep. Maar dan nog voelt de Focus opvallend zeker aan. Dit weggedrag maakt de auto dan ook



zeer verslavend. De luide brul uit de uitlaat in combinatie met de fluitende turbo moedigen je aan om steeds verder te gaan. Wanneer je het gaspedaal iets licht voor de bocht hoor je ploffen in de uitlaat, waarna je vrij vlot weer vol op het gas de bocht uit kan. Wanneer de laatste bocht van een prachtig bosrijk parcours achter ons ligt, is het direct rechtsomkeert om de fantastische ervaring met weer iets hogere snelheid te herhalen. Het laat zich raden dat dit alles samenhangt met een aangenaam directe besturing, maar dat mag geen verrassing heten, aangezien dat bij de gewone Focus al zo goed voor elkaar is.

De keuze die Ford voor voorwielaandrijving gemaakt heeft, heeft met het gewicht van de auto en het prijstechnische plaatje te maken. Bekijk een concurrent als de Mitsubishi Lancer Evolution maar eens, die een vanafprijs heeft die dik 10.000 euro hoger ligt. Is vierwielaandrijving daarmee overbodig geworden? Nee, zeker niet. Kijk maar naar de speciaal geprepareerde Focus RS WRC, waarmee Ford deelneemt aan het wereldkampioenschap rally. Die heeft immers permanente vierwielaandrijving. Onder mindere omstandigheden – net als bij rally's – blijkt dat de RS af en toe wat meer moeite heeft. Bij slecht wegdek merk je dat de auto eerder zijn grip kwijt is, dan een vierwielaangedreven auto. Evenzo geldt dat je bij nat wegdek sneller met listig weggedrag te maken hebt. Aan de andere kant is de Focus dan wel weer makkelijk te corrigeren, wat spelen op het randje mogelijk maakt, maar daar moet je dan wel op bedacht zijn.

Zelfbeheersing

Met pijn in het hart moesten we de RS na een weekje weer naar zijn rechtmatige eigenaar brengen. Wat hebben we ons vermaakt met deze geweldenaar, die vooringenomen meningen over voorwielaangedreven auto's in de praktijk weerlegt. De Focus RS kan prima rustig gereden worden, maar dat vraagt wel een flinke dosis zelfbeheersing van de bestuurder. Tussen het uitlaatgebrul door hoor je de RS continu fluisteren: 'Meer! Meer! Meer!'. De verleiding is groot om daar continu aan toe te geven, maar dan gaat het je op den duur



zeker een hoop centen en wellicht je rijbewijs kosten. Want de aandacht van de diender met het bonnenboekje zal door de kleur alleen al snel getrokken worden.

Het bedrag dat voor de RS neergeteld moet worden heeft Ford mooi afgerond op 50 mille. Ja, dan kan je zeggen dat je met een prijzige Focus te maken hebt, maar wij zien het liever als een goedkope geweldenaar, want je moet goed zoeken om vergelijkbare prestaties te krijgen voor die prijs. En wij garanderen niet dat het te vinden is. Wie net als ons helemaal om is een RS wil, moet er snel bij zijn, want er komen er slechts 50 naar Nederland, en ze gaan als warme broodjes...

Plus

- + Opvallend
- + Grip
- + Verslavende sportiviteit

Min

- Tegen het ordinaire aan
- Hoge stoelen
- (Te) lichte bediening