



Arno Lommers
11 april 2006

Intro

De echte fans hoeven niets meer uitgelegd te worden. Die weten waar je het over hebt als je Focus ST zegt. Maar voor de degene die denkt dat het gamma van de Focus niet verder gaat dan de Ambiente en Trend komt bedrogen uit. Ford heeft, net als van het vorige model een ST uitgebracht. Deze versie is tot stand gebracht door mensen die Æcht verstand hebben van hoe een "hot hatch"™ in elkaar moet zitten. Was er in de vorige Focus ST nog een turboloze 2.0-liter met 173 pk geschroefd, de nieuwe is gezegend met een 2.5 Turbo op basis van Volvo's T5 motor. Oorspronkelijk heeft deze motor een vermogen van 220 pk, de Focus ST heeft er zelfs nog vijf meer. Tijdens de test is niet het volledige kunnen van de auto beproefd, dat is gewoonweg niet mogelijk in het, op het gebied van snelheid, onder streng toezicht staande Nederland.



Het exterieur

Wat uiterlijk betreft is de Focus ST geen wolf in schaapskleren. Eerder een wolf in wolfskleren om het zo maar te zeggen. Ook al zou hij in een andere kleur gespoten zijn dan dit Electric Orange, je ziet het er zo aan af dat dit een serieus speeltje is. Die kleur is trouwens een speciale tri-coat metallic-lak ter waarde van, schrik niet, â,- 1.200!

Laten we aan de voorzijde beginnen. Een speciale voorbumper in combinatie met een smallere grille en priemende mistpitjes zien er erg stoer uit. Die mistlampen zijn omrand met iets wat waarschijnlijk door moet gaan voor alu-look. Jammer van het goedkope materiaal, maar het staat wel goed. De luchtinlaten zijn uiteraard vergroot, logisch met zoâ€™n motor aan boord. Door deze inlaten, afgezet met een zwart

honingraatmotief, zuigt de ST zijn lucht aan. Aan de zijkant vallen onmiddellijk de 18-inch grote en unieke velgen op. Hier omheen zitten banden in de maat 225/40 R18 92W. Op de testauto zijn vier Conti SportContact 2-banden gemonteerd, deze banden kom je veel tegen op de snelle divisie in de middenklasse. Op de spatborden is ter hoogte van de A-stijl een speciaal ST-plaatje gemonteerd en op de dorpels zijn side skirts geschroefd. Een heel subtiel accent zijn de streepjes achter de achterwielen in de bumper. Wie weet verbeterd dat de luchtgeleiding wel, nee dat is gekheid, maar leuk staat het wel. De meeste weggebruikers zullen vaker de achterkant van deze auto zien dan de voorkant. Ook daar is niet over Ã©n nacht ijs gegaan. Net als vÃ©r een sportief gesneden bumper, ook met dezelfde â€~aluâ€™™ omlijstingen. Bovenop de achterklep is een niet bescheiden spoiler gezet en helemaal onderaan verschijnen links en rechts uit een centrale uitlaatdemper twee pijpen die omringd zijn met een zilver sierstuk. Wel goed schoonhouden zou ik zeggen, op de testauto was de onderrand al lekker zwartâ€™! Uiteraard mag ik als laatste natuurlijk het rechts op de achterklep geplaatste ST-logo niet vergeten te noemen.

Een heerlijkheid is het optionele elektrische schuif-/kanteldak. Dit kost wel â‚¬ 900, maar het is heerlijk om van bovenaf wat frisse lucht de auto in te laten. Bij flinke tegenwind wordt het wel een kabaal, maar de oplossing is dan om het dak te kantelen. Binnenin is er een scherm voor het donker getinte transparante glas te schuiven.



Het interieur

Van buiten zie je direct dat de Focus ST van een andere orde is dan een normale burgermans Focus. Binnenin is het eveneens direct raak. Meteen vallen de sportstoelen van de firma Recaro op. De zijanten zijn zonder meerprijs in de kleur van de carrosserie leverbaar, wat bij de testauto dan ook het geval is. Dit geeft het interieur wat meer fleur. De achterbank is precies hetzelfde bekleed en in een sportieve vorm uitgevoerd. Voor de rest is het dashboard erg herkenbaar, hier is niet overdreven veel aan gesleuteld. Het zijn meer de accenten die het hem doen. De aluminium pedalen, pookknop en handremgreep zijn het meest opvallend. Ook het sportstuur, voorzien van een lekker dikke rand, doet een duit in het zakje. De klokkenwinkel heeft precies dezelfde indeling als in de andere uitvoeringen. Qua lay-out en omlijsting

onderscheiden ze zich daar echter van. Wat eigenlijk in geen enkele serieus snelle auto mag missen zijn de drie metertjes bovenop het dash. Olie­druk en ­temperatuur en een turbodrukmeter. Zeker de olietemperatuurmeter is nuttig, pas als deze uit zijn slaapstand komt is het verstandig om volgas te geven, en dit is echt een stuk later dan wanneer het koelwater is opgewarmd.

Wat betreft materialen heeft Ford bij de Focus een goede keuze gemaakt. Alles voelt degelijk aan en nergens zitten te grote naden of scherpe randjes.

Een optie is het DVD navigatiesysteem met 7-inch touchscreen. Dit kost maar liefst ­3.400. Standaard is een radio/cd-speler met stuurkolombediening. Het bewuste touchscreen neemt eveneens de bediening van de verwarming over. Dit systeem moet dan wel gecombineerd worden met DEATC, automatische dubbele airco, wat nog eens een investering ­500 vraagt. De radio/cd-speler is nu wel voorzien van een MP3-functie. Op de standaard stereoset is dat voor ­300 verkrijgbaar, inclusief een luxere radio van Sony (staat erg mooi in het dashboard). Het zal in het begin wel wennen zijn voor de nieuwe eigenaar aan de bediening van het touchscreen. Er zitten zoveel knopjes rond het beeldscherm en ook op het scherm zelf zijn functies te bedienen. Ik heb er tijdens de test eerlijk gezegd niet veel aandacht aan geschonken en de radio is grotendeels uit blijven staan. De auto vestigde namelijk vooral op andere vlakken de aandacht op zich, zie de ervaring over het rijden­! Ook een optie (­250) is de stoelverwarming, de bediening hiervan zit onder het touchscreen in de middenconsole. De versnellingspook wordt in het donker sfeervol rood verlicht, een erg leuk accent. Ook de meters krijgen dan een mooi aanzien door hun witte verlichting. De hemelbekleding is in de ST uitgevoerd in de kleur zwart. Wel sportief, maar het maakt het allemaal wel erg donker op deze manier.

Wat ruimte betreft, tsja, daar laat je zo­™n auto natuurlijk niet voor staan. Een auto van dit kaliber wordt gekocht om het rijden en uiterlijk vertoon. Maar om toch een kleine samenvatting te geven; ruimte achterin, kofferruimte, opbergruimte allemaal voldoende tot goed aanwezig. De achterbank is bereikbaar door de voorstoelen, voorzien van instapsysteem, om te klappen. De stoelen zijn wat dikker dan normaal, maar toch is de instap voor de meeste onder ons voldoende ruim. O ja, mocht er meer

bagage mee moeten dan er in de standaard kofferruimte past, de achterbank is gescheiden neerklapbaar.



Het rijden

Rijden daar koop je een auto als deze natuurlijk voor. Dat hij ook nog eens aardig praktisch is, nou dat is dan mooi meegenomen. Allereerst moet wel gezegd worden dat mijn ervaringen niet verder gaan dan snel optrekken tot 120 km/h en wat tussensprintjes. Om echt uit de Focus ST te halen wat er in zit heb je voor de topsnelheid de Duitse Autobahn nodig en een bochtig circuit om de grenzen van het onderstel te bereiken. Maar desondanks heb ik een aardige indruk gekregen hoe de ST zich laat menen in de dagelijkse omgang.

Al bij het weggrijden is te voelen dat dit apparaat power in zich heeft. De eerste heel voorzichtige tien meter hoef ik geen gas te geven, de koppeling oplaten komen is voldoende. De vrij kort op elkaar liggende versnellingen laten zich daarna als boter in leggen met de sportief korte pook. Fijn is dat daarbij je arm lekker kan rusten op de middenarmsteun. Het sportieve stuurwiel geeft een fijn gevoel in je handen. Het gevoel van controle is echt aanwezig, wel zo prettig. Om met het overige verkeer mee te komen is het niet nodig om boven de 2.000 toeren (!) te komen. Gewoon lekker schakelen en het gaspedaal slechts een paar centimeter beroeren. 50 km/h in 6 rijden vind de 2.5-liter geen enkel probleem, hij doet het gewoon en laat daarbij op de achtergrond een donker gebrom horen met af en toe een klein turbofluitje er tussendoor. Geen wonder met een maximum koppel van 320 Nm dat tussen de 1.600 en 4.000 tpm constant aanwezig is. Dat donkere gebrom komt ook direct het interieur binnen bij het starten van de motor en belooft wat moois.

Als de olie dan op temperatuur is, is het tijd om de turbometer naar rechts te laten zwiepen. Met een lege en rechte landweg in het verschiet schakel ik van 5 naar 2. De toerenteller danst van 1.500 naar 4.000 tpm, de motor klinkt op eens niet meer zo bescheiden en het gas gaat erop. Als een wilde tijger sprint de Focus ST naar de horizon, het weiland steeds sneller voorbij schietend. De versnellingsbakverhoudingen zijn perfect op elkaar afgestemd, ik duw de pook in 3 en weer gÃ;t het voorwaarts. Plankgas en na twee seconden naar de vierde versnelling. Oei, stop, 140 km/h. Dat bedoel ik, de grenzen van deze auto zijn in ons landje gewoon niet te verkennen. Bij het snelheid minderen voelen de remmen niet bijzonder bijterig aan, ze zijn gewoon lekker te doseren en vertragen goed. Voor dagelijks gebruik op de openbare weg is de remkracht groot genoeg, maar ik kan me voorstellen dat iemand op een circuit een kortere pedaalslag en meer rempower verlangt. Stationair draait de motor zo mak als een lammetje. Geef echter gas tot 3.000 tpm en de uitlaten laten weten er klaar voor te zijn. WÃ;t een geluid zeg, duidelijk een vijfcilinder uit de schappen van concerngenoot Volvo. Maar dan nog wat gretiger wat afstelling betreft. Als het gas los wordt gelaten ploffen de uitlaten lekker na, ontzettend gaaf om dat te horen. In een tunnel het raam open doen, terugschakelen van zes naar drie en



Ford Focus ST

het gas erop. Daar is dat zelfde gehuil weer, nu ondersteund door een flink sissende turbo! heerlijk. Echt je bent z³ iedereen voor bij, als je wilt worden de auto's achter je heel snel kleiner en kleiner.

Wat betreft onderstel is de Focus ST uiteraard steviger afgestemd dan de standaarduitvoeringen, maar dat is niet ten koste gegaan van het comfort. De 18-inch wielen en wielophanging verwerken hobbels goedmoedig, nooit dringt er een hinderlijke klap binnen. Van overhellen is nauwelijks sprake. In bochten is wel te merken dat er 225 pk op de voorwielen staat, het resultaat is iets onderstuur en wat trekkende reacties in het stuurwiel. Maar vervelend wordt dit gevoel echter niet, het blijft keurig op de achtergrond. Nogmaals, hoe de ST reageert op zeer hoge snelheid kan ik helaas (nog) niet beantwoorden.

Krijgt het weggedrag een zeer grote voldoende, de zitpositie is voor verbetering vatbaar. Ten eerste de stoelen. Ze zien er erg mooi uit, maar zijn te smal en de zitting is te kort. Ook staan ze t³ hoog voor een auto waarin je maar wat graag met je achterwerk bijna over het asfalt schuurt. Steunen doen de Recaro's daarentegen zeer goed en ook de hardheid geeft geen aanleiding tot klachten. De zitting is aan de voorkant te kantelen voor meer steun aan de onderbenen, maar doordat de stoelen te hoog staan komt deze functie niet helemaal lekker uit de verf. Het sportieve en lekker dikke leren driespaaks sportstuur laat zich in hoogte en lengte verstellen, prima voor elkaar.



Slot

Deze keer zal ik de Ford Focus een niet clichématig vergelijken met de Opel Astra en VW Golf. Ook andere merken hebben een snelle hatchback in het assortiment. Zoals Renault, met de Mégane RS. Net als de Focus ST 225 pk vermogen en vrijwel voor dezelfde prijs, â,- 32.695. De Focus ST kost slechts â,- 205 meer. Maar ook Toyota kan er wat van. En wel met de Corolla T Sport voorzien van de beproefde 1.8 VVTL-i-motor met compressor. Met 218 pk net wat minder sterk en maar wel duurder met â,- 34.990. Het zal bij de keuze tussen deze auto's vooral aankomen op het verschil in uiterlijk en rijgevoel dat ze de toekomstige eigenaar geven. Ze zijn alle drie zo goed als even ruim, even (on)zuinig en hebben een uitrusting die weinig te wensen overlaat.



Ford Focus ST

De Focus ST heb ik ervaren als een auto die ook heel simpel rustig is te berijden. De motor laat dan niet met een onrustige loop weten er alleen maar voor te willen gaan. Lekker smeug gewoon zo'n vijfcilinder turbo. Maar als je dan toch even aan zijn mogelijkheden wil ruiken, staat hij op elk moment klaar om zijn power op straat te gooien en de omstanders met gedraaide nekken achter te laten. Als de Focus ST dat tenminste al niet deed met zijn uiterlijk dat zich heel duidelijk onderscheidt, zeker in Electric Orange.

Al met al valt de prijs/prestatieverhouding zeer goed uit. Voor â,- 32.900 heb je een hele snelle en opvallende auto met aardig wat praktische mogelijkheden en een goede uitrusting.

Plus

- + Zeer snel
- + Sportieve looks
- + Heerlijk uitlaatgeluid

Min

- Zitpositie te hoog
- Duur navigatiesysteem
- Geen cruisecontrol