

Zweedse zuinigheid

Met de Focus Econetic bindt Ford de strijd aan met andere eco-toppers als de Golf Bluemotion en Leon Ecomotive. Vorig jaar december maakten we al kort kennis met deze ultrazuinige Focus, dit keer pakken we het grondiger aan. En wel met een rondreis door Denemarken en Zweden, landen die qua milieuvriendelijkheid vele jaren op ons vooruitlopen en waar ecologisch leven iets vanzelfsprekends is. Een prima testcase voor de Focus Econetic dus, die zich tijdens deze reis niet alleen moet bewijzen met zijn lage verbruik, maar ook als reisauto zijn mannetje moet staan.



Vertrek

In totaal hebben we zo'n 3.300 kilometers voor de boeg, met een route die ons leidt langs de bekendste steden: Kopenhagen, Malmö, Stockholm en Göteborg. We besluiten om er geen zuinigheidsrit van te maken, maar om de reis met een normaal rijgedrag af te leggen, juist voor een zo representatief mogelijk testverbruik. Ons startpunt is de Ford-importeur in Amsterdam, daar halen we de frisblauwe testauto op. Met een volgetankte en volgepakte auto vertrekken we vervolgens vol goede moed in de richting van ons eerste reisdoel: Kopenhagen.



Rijden met de Focus is een feest van herkenning. Niet in de laatste plaats omdat deze tweede generatie al sinds 2004 op de markt is en we dit model al in vele uitvoeringen hebben getest. We voelen ons er meteen in thuis, maar merken ook direct dat een modelwisseling niet voor zijn tijd is. Met name het gebruik van harde plastics voor de middenconsole en deurpanelen is anno 2010 achterhaald. De ergonomie is echter nog steeds prima in orde en ook over de uitrusting is er geen reden tot klagen, met een touchscreen navigatiesysteem, xenonverlichting en achteruitrijcamera.

Kopenhagen

Na ongeveer 450km zonder noemenswaardige vertragingen, komen we vlak voor de Elbe-tunnel bij Hamburg in de file te staan: een goede gelegenheid om het start-stop systeem aan de tand te voelen. Het blijkt snel en bijna onmerkbaar te werken, met één minpuntje: als de motor afslaat, schakelt ook de airco uit en dat is bij zomerse temperaturen geen pretje. Gelukkig is het systeem ook uitschakelbaar. Na een halfuurtje filerijden vervolgen we onze route en gaan we bij Flensburg de grens met Denemarken over, om via Kolding en Odense naar Kopenhagen te rijden.



Wat we dankzij de Econetic hebben bespaard aan brandstof, zijn we op een Kopenhaags terrasje zo weer kwijt. Voor een biertje betaal je hier zo'n 7 euro, een cappuccino kost 5 euro. Ook de autoprijzen liggen in Denemarken beduidend hoger dan in Nederland. Om de belastingen te omzeilen rijden veel Denen hun auto daarom op grijs kenteken. We blijven twee dagen in Kopenhagen, wat ons voldoende tijd geeft om deze prachtige stad te verkennen. Erg fraai zijn de parken en natuurlijk de toeristische trekpleisters, als de kleurrijke Nyhavn en de kleine zeemeermin.

Dankzij de Øresundbrug, de acht kilometer lange brug die Denemarken en Zweden met elkaar verbindt, arriveren we snel op onze volgende bestemming: Malmö. Een mooi stadje, met een bescheiden centrum, enorme parken en een lang zandstrand. Bezienswaardig zijn het kasteel Malmöhus en de Twisting Torso, een wolkenkrabber met een wel heel bijzonder ontwerp. We besluiten onze reis naar Stockholm op te splitsen en een tussenstop te maken midden in de Zweedse natuur, met een overnachting in een typisch Zweeds vakantiehuisje: een kleine houten stuga.

Stockholm

Onderweg naar de stuga is het tijd voor de eerste tankbeurt. Dieselrijders krijgen geen hartelijke ontvangst: we worden naar een afgelegen pomp achter het tankstation geleid en vóór het tanken moeten we een creditcard als onderpand afgeven. Milieubewust als de Zweden zijn is ethanol (E85) overal verkrijgbaar, maar het blijft niet bij milieuvriendelijke brandstoffen. In supermarkten hebben veel producten een ecologische stempel, in hotels zul je tevergeefs zoeken naar zeep of broodbeleg in hotelverpakkingen en zelfs in de kleinste prullenbakjes zitten vakjes voor het scheiden van afval.



Vlak voor Stockholm geeft de dagteller 1.600km aan; we zijn al bijna op de helft van onze reis. Tot nu toe heeft de Focus zich als een prima reisgezel bewezen. Op de perfect geasfalteerde snelwegen doet het stugge onderstel geen afbreuk aan het comfort, terwijl je hiermee op de bochtige binnenwegen heerlijk sportief kunt 'hoeken'. De dieselmotor klinkt bij optrekken wat ongepolijst. Rijd je echter met constante snelheid, dan verdwijnt het motorgeluid naar de achtergrond. Dat is ook te danken aan de lange vijfde versnelling, waardoor de motor bij 120km/h slechts 2.200 toeren maakt.

Inmiddels zijn we aangekomen in de Zweedse hoofdstad. Mooi is deze stad beslist, maar overzichtelijk allerm minst, met al haar bruggetjes, tunneltjes en eilandjes. Gelukkig loodst het navigatiesysteem van de Focus ons met heldere instructies keurig door de stad en kunnen we onze aandacht volledig richten op de schoonheid van Stockholm. In sommige opzichten is de navigatie wel aan vervanging toe, zo zijn de knopjes op het aanraakscherm wat klein en zijn de kaarten in grafisch opzicht ingehaald door modernere systemen van de concurrentie.

Göteborg

Na twee dagen in Stockholm vertrekken we in de richting van Göteborg en wederom delen we de reis in tweeën, met een stuga-overnachting halverwege. Onderweg verdiepen we ons eens goed in de Ford Eco Mode, het systeem dat bestuurder moet bewegen zuiniger te rijden. Er wordt aangestuurd op drie vlakken: vroeg opschakelen, goed anticiperen en zo min mogelijk korte ritjes. In het dunbevolkte Zweden scoren we eenvoudig de maximale score (vijf bloemblaadjes!), maar in het drukker Nederland zal dit een grotere uitdaging zijn en kan de Eco Mode goed van pas komen.



Wel had de schakelindicator iets intelligenter mogen zijn. Het is louter een 'opschakelindicator', terwijl het in sommige situaties juist gunstiger is om in een lagere versnelling te blijven rijden of zelfs terug te schakelen. Op de glooiende binnenwegen was de maximale snelheid regelmatig 70km/h en dan is het bergop efficiënter en prettiger om niet in de hoogste versnelling te rijden. In de buurt van Göteborg vullen we de tank voor de tweede keer. Daarna rijden we door naar de havenstad. Geen stad om een hele vakantie door te brengen, maar we kunnen ons er prima een dagje vermaken.

Terugkeer

De volgende dag rijden we via de westkust van Zweden naar het zuiden. In Helsingborg stappen we op het pondje naar het Deense Helsingør. Vervolgens rijden we door naar Kolding en daar overnachten we, om de volgende dag weer via Hamburg en Emmen naar Amsterdam te rijden. In Amsterdam, er staat dan 3.300km op de dagteller, tanken we voor de derde keer. Een snelle rekensom leert dat we 4,7 liter per 100km hebben verbruikt. Iets minder gunstig dan de opgave van de boordcomputer (4,4), maar toch geen slechte score gezien ons 'onaangepaste' rijgedrag.



Na onze uitgebreide reis door Denemarken en Zweden is het tijd om de balans op te maken. Omdat de



Focus al wat langer meegaat en niet voor niets volgend jaar wordt vervangen, hadden we vooraf zo onze bedenkingen. Toch is hij best goed bevallen. Vooral op het gebied van wegligging en stuurgevoel is hij nog altijd de maatstaf in zijn klasse. De Econetic doet bovendien niet onder voor zijn concurrenten als het op zuinigheid aankomt. Het is jammer dat hij net niet zuinig genoeg is voor 14% bijtelling, daarvoor moeten we misschien nog even wachten op het nieuwe model.

Plus

- + Praktische Eco Mode
- + Rijeigenschappen
- + Betaalbare opties

Min

- Materiaalgebruik dashboard
- Beperkte schakelindicator
- Net geen 14% bijtelling