



Wilbert Huls
23 februari 2011

Alles in een

Voor typisch Amerikaanse auto's haalt menig autoliefhebber in Europa zijn neus op. De rijeigenschappen en kwaliteitsbeleving blijven naar onze smaak ver achter bij wat autorijders in Europa eisen. Ford maakt nu een stap die we daarom gewaagd kunnen noemen; door de Focus voor de hele wereld te maken. Uiteraard denken wij dat de Amerikanen daar blij mee moeten zijn, maar worden wij ook blij van de nieuwste editie van de populaire Ford?



Kinetic Design

Gelukkig kunnen we wel constateren dat de auto in Europa ontwikkeld is. Vanaf april zullen drie carrosserievormen hun opwachting maken, te weten de vijfdeurs hatchback, de sedan en de wagon. Daar blijft het ook bij, dus een driedeurs gaan we van deze nieuwe uitvoering niet krijgen, verzekert Ford ons. Het zou ons echter niet verbazen als er op basis van die nieuwe platform toch wel een sportieve carrosserievorm gebouwd zou gaan worden, maar dan niet met de naam Focus. Zo zingt de cultnaam Capri al tijden rond in autoland. Het ontwerp van de geheel nieuwe Focus valt onder de inmiddels bekende ontwerptaal 'Kinetic Design'. We zeggen er eerlijk bij dat we niet direct enthousiast werden van de eerste officiële foto's, maar in het echt valt het toch erg mee. Overall is het geen spannend ontwerp, maar met name de welvingen op de heupen komen in het echt beter uit dan op de gevoelige plaat.



Cockpit

Waar aan de buitenzijde het lijnenspel van de vorige Focus nog wel een beetje terug te vinden is, zien we een totaal ander interieur. Je waant je vanaf de bestuurderspositie in een cockpit. Niet alleen doordat je omsloten wordt door alle instrumenten, maar ook door grote hoeveelheid knopjes en toetsen op het stuur en op de middenconsole. Uiteraard heeft alles een doel, maar het maakt wel dat je in het begin erg moet zoeken naar het hoe en wat. In het materiaalgebruik is een flinke stap voorwaarts gemaakt. Veel kunststoffen zijn zacht en geven een hoog kwaliteitsgevoel. De afwerking ervan is over het algemeen netjes, al is het dan juist weer storend dat bij minder ingewikkelde constructies toch een naad te zien is. Zo kijk je van binnenuit langs de randen van de voorportieren op de metaalkleur van de buitenkant. Dit geldt overigens ook aan de buitenzijde waar je bij het grille-embleem en de achterlichten vanuit bepaalde hoeken diep tussen het plaatwerk door kijkt.



Veiligheidstechnologie

Het cockpitgevoel naar het dashboard voelt erg prettig tijdens het rijden, maar de stoelen maken de fijne zit compleet. Ze zitten magistraal, maar zijn daarnaast ook nog eens mooi vormgegeven. Zeker de halflederen uitvoering ziet er prachtig uit. Ook achterin zit je prima, met een gemiddelde lengte komen je benen niet vervelend in de knel en ook de hoofdruimte is zoals het hoort. De Titanium-uitgevoerde testauto's waren voorzien van een aantal extra pakketten. Een opvallende is het 'Driver assistant pack', waarbij moderne veiligheidstechnologie van zusteronderneming Volvo bereikbaar worden in het C-segment. Daaronder vallen systemen die je fysiek waarschuwen of zelfs bijsturen wanneer je niet meer binnen de lijntjes stuurt, maar ook adaptive cruise control, actieve parkeerhulp, een automatisch noodstopsysteem bij lage snelheden en verkeersbordherkenning. Dat laatste systeem werkte overigens zeer goed. Zelfs met een dolle hoeveelheid Spaanse verkeersborden die elkaar opvolgden

zag je keurig op de boardcomputer wat de geldende geboden waren.



Groene labels

Alle beschikbare motoren voor de Focus hebben een groen energielabel en de 182 pk sterke EcoBoost die we reden heeft zelfs een A-label en kent een bijtellingsplicht van slechts 20%. Het is daarmee de sterkste auto met een A-label in het C-segment. Met zulke waarden op papier hoop je natuurlijk dat de Focus in de geest van zijn eerste voorouder uitzonderlijke stuuereigenschappen heeft en dat is gelukkig het geval.

Ondanks dat de besturing wel relatief licht is, doet de Ford wel precies wat jij in gedachten had. Mocht je het bont maken in de bochten dan houdt hij nog steeds lang zijn lijn, maar is ook makkelijk weer in het gareel te krijgen als je wel net even te ver gaat. Deels verantwoordelijk hiervoor is het Torque Vectoring Control dat in de Focus RS furore maakte door ruim 300 pk - en later zelfs 350 pk - redelijk goed op het

Ford Focus 1.6 EcoBoost Titanium

wegdek te krijgen via enkel de voorwielen. Dit stabiliteitssysteem is standaard op de nieuwe Focus. De handgeschakelde zesversnellingsbak schakelt boterzacht, maar wel goed. Iets meer gevoel had wel gemogen. Opvallend is het lage geluidsniveau binnen in de auto. Windruis en motorgeluid blijven mooi op de achtergrond, terwijl het motorgeluid bij flink klimmen in de toeren juist iets positiefs toevoegt.



Overlap

We hebben ook met de 2.0 TDCi met Powershift kunnen rijden en die Focus kent duidelijk een ander karakter. Zeker de zuinig afgestelde D-stand maakt een prettige reisgenoot van de Focus. Uiteraard is er ook een sportstand voor de bestuurder die af en toe een verzetje wil, maar op den duur gaat het rauwe diesegeluid erg vermoeien. Wil je optimaal gebruik maken van de heerlijke rijeigenschappen dan is een 1.6 EcoBoost met handbak de absolute aanrader, maak je vooral veel kilometers, maar ben



Ford Focus 1.6 EcoBoost Titanium

je niet in de wieg gelegd voor slappe hap, dan is de TDCi met Powershift de betere keus. Maar het mooie is dat ze overlap kennen tussen hun sterke punten. De benzine is met zijn hoge koppel ook prima schakellui te rijden en met de diesel kan je ook heerlijk even stevig de bocht door. In Europa hoeven we ons geen zorgen te maken over het concept ONE-FORD. De Europese maatstaf is de wereldmaatstaf geworden voor Ford. Daar mogen de Amerikanen maar wat blij mee zijn. Ford verwacht dat in Nederland de benzinegestookte Focus Wagon in Titaniumuitvoering de topper zal worden en wij weten zeker dat die kopers daar geen spijt van zullen krijgen.

Plus

- + Stoelen
- + Veiligheidssystemen
- + Rijeigenschappen

Min

- Veel knopjes
- Naden
- Licht sturen/schakelen