

Meer dan 'ie lijkt

De Ford Focus is sinds zijn introductie in 1998 altijd verkrijgbaar geweest in drie carrosserievarianten. Van de vorige generaties zie je veel hatchbacks en stationwagens rondrijden, maar wie kan de sedanversies helder voor de geest krijgen? Het mag gezegd worden dat de voorgaande versies van de sedan ten opzichte van de andere carrosserievarianten erg behoudend waren vormgegeven. Dat kan echter niet gezegd worden van de nieuwe Focus sedan. Zeker de door ons gereden EcoBoost in Titanium uitvoering is een prettige verschijning. Maar laten we de hatchback en station er voor staan?



Van lelijk eendje...

Eerder reden we al met een hatchback en de stationwagen met verschillende motorisering – de 182 pk EcoBoost en de 115 pk TDCi – en nu mag de 150 pk EcoBoost laten zien wat 'ie kan. Sedanmodellen uit het C-segment zijn hier ten lande nooit verkooptoppers geweest, ongeacht het merk. 's Lands wijs, 's lands eer, zullen we maar zeggen. Zonder te generaliseren mag je stellen dat de sedan-versies van populaire hatchbacks doorgaans weinig meer waren dan een hatchback met een "aangeplakte" kont. Bij de jongste Ford Focus sedan is dat niet het geval, hij is duidelijk verwant aan de hatchback en de stationwagen. De chroomlijst met knik onder de D-stijl maakt hem herkenbaar als derde generatie Focus, terwijl de raamlijn vanaf de B-stijl voor elke carrossieversie afwijkend is. Het achterste zijruitje is wezenlijk anders van vorm dan bij de hatchback, de D-stijl is rank, de achterraut ligt vrij vlak en loopt ver naar achteren door. Deze lijnvoering maakt de sedan tot een fraai uitzijnde auto, en hij oogt stukken minder geforceerd dan de vorige generaties Focus sedan. Die waren en profiel duidelijk herkenbaar als sedan, met een vlak kofferdeksel en steilere achterraut.



De door ons gereden Focus is gespoten in een donkerblauwe kleur die de veelzeggende naam "Midnight sky" draagt. Een lak die bij pas bij helder daglicht laat zien dat 'ie blauw is. In combinatie met de

optionele 17 inch lichtmetalen wielen is de Focus sedan een chique verschijning waarmee je geen lullig figuur slaat in de corporate parkeerkelder. Gedurende de test werd hij een aantal malen voor een Mondeo aangezien...

Geen ergonomische ramp

Het interieur is identiek aan dat van de andere Focussen. Het dashboard oogt druk en weinig ergonomisch, maar in werkelijkheid valt het alleszins mee. Sterker nog; sommige functies zijn in de Focus makkelijker te bedienen dan in sommige van zijn directe concurrenten, ondanks de riant hoeveelheid knoppen. Alleen op het stuurwiel al zitten er twintig. Maar zonder dat we de handleiding gelezen hebben is hun functie duidelijk: met de pijltoetsen links bedien je de boordcomputer, met de pijltoetsen rechts het entertainment- / navigatiesysteem.



Als we een opmerking moeten maken over de ergonomie: de bovenste pijltoets zit op de rand van de stuurwielspak en is hierdoor nauwelijks met de duim te bedienen waardoor de hand van het stuur moet. Onze testauto is een Titanium-uitvoering en is onder andere voorzien van het Driver Assistant pack en Easy Driver pack. Dat houdt in dat we de beschikking hebben over verkeersbordherkenning, rijbaanassistent, automatisch groot licht en een (file) parkeerhulp. Dankzij het Individual pack is het meubilair met zwart leer bekleed en zijn de voorstoelen verwarmd. Al deze technologieën zijn zeer welkom, aangezien we een fiks aantal kilometers gaan maken in koud en donker weer.

Alerte assistenten

Met een druk op de knop ontgrendelen we op een donkere ochtend de Focus en meteen baden we in het licht. De verlichting springt aan, lampen in de spiegels verlichten de zijkant en in het interieur springt de sfeerverlichting aan. Na dit uitgebreide welkom starten we de Focus met de startknop. Zo links en rechts zien we heel wat verlichte toetsen, gelukkig heeft Ford er voor gekozen om de knoppen van het entertainment systeem onverlicht te laten als het uit staat. Dat geeft wat meer visuele rust. Helaas betekent een



uitgeschakeld entertainment systeem ook dat er geen bluetoothverbinding met de mobiele telefoon tot stand gebracht wordt. We zijn gewend dat dit bij het inschakelen van het contact gebeurt. De ambient verlichting verstellen we van rood naar mintblauw, en niet alleen omdat het rood zo vloekt bij de overige verlichting. De 1.6 EcoBoost doet erg stil zijn werk en is bij lage toerentallen goed bij de les. Vanaf zo'n 1.400 toeren is de motor op zijn best, hij klimt graag in toeren, maar er is geen noodzaak om meer dan 3.000 toeren te maken. We volgen de aanwijzingen van de schakelindicator op en krijgen nooit het idee dat we té laag in het toereengebied rijden. Een aangename motor die heerlijk soepel is, en bovendien een mooi geluid produceert dat we nog kennen van de Citroën DS4. Het schakelen gaat prettig licht en het schakelmechanisme geeft een plezierig gevoel: een automaat missen we vooralsnog niet.

Onze rit begint met een twintigtal kilometers over binnenwegen die we delen met fietsende schooljeugd en rooiwagens. Dit heeft consequenties waarbij de elektronische ogen van het Driver Assistant pack goed van pas komen: slecht zichtbare fietsen en snelheidsbeperkingen vanwege het smerige wegdek. De grootlichtassistent is erg opmerkzaam, zelfs bij slecht verlichte fietsende tegenliggers schakelt 'ie naar dimlicht. De her en der tussen de bosschages geplaatste snelheidsborden worden perfect waargenomen door de verkeersbordherkenning. Sommige zijn niet van toepassing, omdat de in het onderbord vermelde voorwaarde niet aan de orde is. Die contextborden worden in het display ook aangegeven, al wordt de inhoud niet herkend. En ondanks het smerige wegdek en het duister pikt de Lane Assist de wegbelijning goed op. Maar ja, op 60-kilometerwegen van geringe breedte moeten we de kantbelijning meer dan eens overschrijden. Gelukkig heeft Ford de aan-uit schakelaar op de linker stuurstengel gemonteerd. Met een klik is het systeem inactief. De lane assist kan in twee stappen worden ingeschakeld: één klik activeert het waarschuwingssysteem dat met een trilling in het stuur werkt, twee klikken activeert de rijbaanassistent die tegenstuurt op het moment dat de rijbaanbelijning overschreden wordt.

Vloeiend rijden

Zeg je Ford, dan zeg je buitengewone wegligging. We hadden al ervaren dat de jongste Ford Focus daarin geen uitzondering is. Sterker nog, geen van zijn directe concurrenten rijdt zo fijn. Rijden met de Focus is een inspirerende bezigheid. Het is als schrijven met een goed in de hand liggende, fijn schrijvende pen. Je handschrift wordt er doorgaans netter van en je schrijft vervolgens veel meer met de hand. Zoiets heeft de Focus ook: je rijstijl wordt er ongemerkt mooi vloeiend van. De communicatie tussen het stuur en het onderstel verdient een pluim.



We namen de proef op de som en stuurden in een lange bocht bewust de berm in. De zijwaartse kracht en het plotselinge uitveren van een voorwiel brengen de Focus niet van de wijs, in het stuur voel je dat beide voorwielen niet op dezelfde ondergrond rijden maar desondanks de sturbeweging keurig opvolgen. Van de krachten die op dat moment op het onderstel en de carrosserie werken voel je in het stuur niets. Nog een voorbeeld: we nemen een korte uitvoegstrook die met een rechts-links slinger aansluit op een N weg. Bewust houden we het tempo hoog op de uitvoegstrook om vervolgens stevig remmend door de slinger te rijden. De reactiekrachten op de vooras zijn niet voelbaar in het stuur terwijl je de auto heel secuur door de bochten kunt loodsen. Voorbeeldig.

Toch komen twee opmerkingen die we in de eerdere Focus-tests noteerden weer voor de geest. Bij heel kleine stuuruitslagen (die je bij rustig inhalen op de snelweg maakt) is de besturing iets te licht. Iets meer weerstand, dan wel gevoel, zou wenselijk zijn. De tweede opmerking met betrekking tot het stuur is de afmeting van het stuur zelf: een enigzins kleinere diameter zou prettig zijn. Bovendien zou een kleinere stuurwioldiameter onze eerste opmerking ongedaan maken. Ook over de versnellingspook maken we een kleine kanttekening: de huidige heeft een vrij lichte pookknop. Een zwaardere zou het schakelgevoel helemaal perfect maken. Net als een kleinere slag, wanneer de pook in een even versnelling staat, staat 'ie net iets te ver naar achteren. Zodra je schakelt zit je met je elleboog tegen de rugleuning en moet de pols in de positie "slap handje" om de pook te kunnen hanteren. Allemaal opmerkingen met de toevoeging "iets" en "enigszins", erg persoonsgebonden en geen grove steken die Ford heeft laten vallen.

Wie mooi wil zijn...

We hebben flink kilometers kunnen maken met de Focus sedan en ervaren dat het een fijne rijdersauto is. Resten er nog twee vragen: hoe economisch is de EcoBoost, en hoe (on)praktisch is de sedan? Om met het eerste te beginnen, het verbruik kwam uit op 1:15 en gezien het wagentgewicht en prestatievermogen dik in orde. De zesde versnelling is een echte overdrive, maar vanaf 80 km/u bruikbaar, dankzij de trekkracht en lineaire vermogensopbouw. De kofferbak is ruim, mooi rechthoekig van vorm en slordig afgewerkt. De onderkant van de hoedenplank is niet bekleed en er is plenty geprimerd staal en spuitwasem te zien. Er is echter een verzachtende omstandigheid: onze Focus sedan was een voorserie-exemplaar en om die reden niet overal even zorgvuldig afgewerkt. Maar goed, al was het een normaal productie-exemplaar, de wekelijkse boodschappen zullen om die reden geen klagende geluiden laten horen. Wij wel, vooral toen we het hoofd stotten tegen het kofferbakslot bij het uitladen van diezelfde boodschappen. Wanneer de kofferbak geopend is, bevindt het slot zich precies op hoofd-hoogte. Nog iets waar potentiële kopers rekening mee moeten houden: de kleinste afstand van de laadopening is 40 centimeter. Goed om te weten wanneer je in ouderwetse televisies handelt. Komen we terug op de vraag of we de hatchback en station laten staan voor de sedan. Dat hangt af van het aspect dat de hoogste prioriteit heeft: looks of praktische bruikbaarheid. Qua looks wint 'ie het van de hatchback, wat de praktische bruikbaarheid moet je goed overwegen of je weinig, maar wel grote spullen meeneemt, of juist veel kleine spullen. In dat laatste geval is de station de beste keus.



Plus

- + Wegliggig
- + Werking elektronische assistenten
- + Vermogensopbouw motor

Min

- Toegang kofferbak
- Geen automatische bluetooth koppeling
- Kofferbakslot