Martijn Verhoef
11 juli 2018

Alles is nieuw

Tijdens een onthulling van een nieuwe auto vliegen de superlatieven en opschepperijen je altijd om de oren. Maar hoe vaak komt het nu voor dat je als ontwerper een model helemaal van schets af aan op mag bouwen? De ontwerpers van de Ford Focus viel deze eer ten deel, want bijna elk aspect aan deze auto is nieuw. Het onderstel, de carrosserie, een groot deel van de motoren en de veiligheidssystemen in de Focus zijn hagelnieuw en ook de nieuwe designtaal van Ford wordt als eerste bij deze C-segmenter gemanifesteerd. Wij reden met de Focus Wagon over de Zuid-Franse wegen, om te bepalen of het rijdende nieuws klaar is voor een hevige concurrentiestrijd.

Rigoureuze verandering

Na een uitgebreide facelift waarin Ford bijna alle pijnpunten van de auto aanpakte, bleef het nu uitlopende model een regelrechte publiekslieveling. In Nederland zijn de verkoopcijfers van de auto die in 2012 het levenslicht zag, ook in 2018 nog goed.

Reden voor een rigoureuze breuk met het eerdere design is er dus niet en toch heeft de nieuwe Focus een ander silhouet aangemeten gekregen. Oorzaak daarvan is onder meer de grotere wielbasis, om de inzittenden meer ruimte te geven voor lijf en leden. Om het geheel niet te langgerekt te doen ogen, is er een wulps lijnenspel toegepast. Dat begint al in de neus, waar de langgerekte koplampunits ver doorlopen in de flanken. De nieuwe led-dagrijverlichting heeft iets weg van Volvo's hamer van Thor, maar ze staan de auto erg goed. De grille is groter dan voorheen, maar nog steeds het belangrijkste designelement om te ontdekken dat je met een Ford van doen hebt. De uitgeklopte spatborden doen de auto breder en lager overkomen dan zijn voorganger. De flanken zelf zijn aerodynamisch vormgegeven, wat de auto niet alleen heel strak doet overkomen, maar ook een lage luchtweerstand tot gevolg heeft.

Doordat de lengte met zo'n tien centimeter toeneemt ten opzichte van de oude Wagon, is de testauto meer gestrekt en een stuk langer dan een concurrent als de Hyundai i30 Wagon. De achterzijde loopt rechter af dan voorheen en benadrukken deze lengte. De achterkant is meteen ook het meest anonieme gedeelte van de nieuwe Focus. Als je de logo's wegdenkt, zou zowel de achterkant van de hatchback als die van de station net zo goed op een directe concurrent geplaatst kunnen zijn. Wellicht heeft Ford er daarom wel voor gekozen om de typeaanduiding voluit op de achterklep te plaatsen. Het geeft in ieder geval een statig effect en blijkbaar is de markt er ook naar om niet teveel uit de band te springen als je verkoopsuccessen wilt.

Aangenaam ruim

Kreeg de Focus al een heel nieuw uiterlijk, de inspiratie van de interieurontwerpers mag ook zeker bewonderd worden. Vanbinnen is de auto namelijk grondig aangepakt. We waren na de facelift van het vorige model te spreken over hoe goed Ford naar kritieken heeft geluisterd. De jungle aan bedieningsknoppen werd omgeploegd en een clean en

intuÃ¯tief bedienbaar dashboard was het gevolg. Met de nieuwe Focus borduren de ontwerpers op deze filosofie voort, maar geven ze veel meer allure aan het interieur. Het rechtopstaand dashboard geeft de inzittenden voorin meer beenruimte en bovendien is er zo voldoende onderscheid met kleinere telgen Fiesta en EcoSport. De dashboards daarin hebben een ieder een eigen uitstraling.

Het multimediascherm kennen we al wel uit deze modellen en zo konden we eerder concluderen dat er met de bediening en de afleesbaarheid van het scherm niets mis is. Grafisch zou het geheel wat strakker in elkaar mogen zitten, maar de layout komt wel mooi rustig over. De Focus profiteert als eerste Europese Ford van een head-up display, waarin onder andere de snelheid en cruise control instellingen zijn af te lezen, zonder dat je het zicht op het wegdek voor je verliest. Bovendien biedt Ford nu een geÃ¯nstalleerde modem aan, waarmee je altijd een wifi hotspot bij je hebt. Middels een smartphone app kun je ook wanneer je niet in de buurt van de auto bent, informatie opvragen over de status van de wagen en de auto van afstand op slot zetten.

Hoewel de Focus na de laatste facelift al flink aangepakt was wat interieur betreft, bleef de binnenruimte een groot punt van kritiek. Reden voor Ford om de lengte en wielbasis te vergroten en dÃ¡t heeft effect. Achterin is het nu veel beter toeven en ook voorin zit je riant. Van de grotere wielbasis pluk je in de hatchback evengoed de vruchten, maar daar komen we in een specifieke test op terug.
De bagageruimte is vergoot en bovendien goed toegankelijk. Als je de achterbank neerklapt, heb je zomaar 1.630 liter tot je beschikking. Bovendien kun je nu op de Wagon de handsfree te openen achterklep bestellen.

Verdedigde merkwaarden

Naast het nieuwe design en de connected infotainment profiteert de Focus van vernieuwde motoren en transmissies. Maar de basis ligt bij het nieuwe onderstel en de carrosserie. De wielophanging voorkomt overhellen in bochten en is bij de Wagon extra berekend op een zwaar beladen kofferbak. In de praktijk blijkt dat je de Focus Wagon niet gauw gek krijgt en met precisie snijden we de vele haarspeldbochten op de testroute aan. Een flink toegenomen torsiestijfheid maakt dat de auto solide de bocht omgaat, terwijl we bij de oude Focus al geen reden tot klagen hadden over het bochtengedrag.

De 1.5 liter EcoBoost driecilinder uit de Fiesta ST is ook in het vooronder van de test-Focus te vinden. In dit geval levert de motor 182 pk en 240 Nm. De motor heeft onderin het toerenbereik al veel kracht, waardoor je ook op de Zuid-Franse heuvelwegen kunt profiteren van veel souplesse en een gemakkelijke versnelling. De nieuwe zesbak past de Focus als een handschoen. Door het snelle oppakken van de motor kun je schakellui rijden, maar als het nodig is gaat het schakelen strak en

precies. De motor pakt na een schakelmoment weer soepel op, zodat je snel weer door kunt naar de volgende bocht.

Tijdens een introductie is het lastig om het verbruik te meten, omdat je af moet gaan op wat de boordcomputer doorgeeft. Maar afgaand op het praktijkverbruik dat op het centrale display tussen de tellers wordt weergegeven, kunnen we concluderen dat de driecilinder lekker zuinig is. Zelfs met sportief rijden op de Franse weggetjes met veel hoogteverschillen, geeft de computer uiteindelijk een verbruik van 6,5 liter op 100 kilometer aan. De Focus Wagon lijkt dus een echt zuinigheidswonder te zijn, hoewel we dat na een uitgebreidere test pas met zekerheid kunnen zeggen.
Zowel de 1.0 als de 1.5 EcoBoost maakt gebruik van cilinderuitschakeling. Tijdelijk draait de motor dan op twee cilinders, wat natuurlijk een lager brandstofverbruik realiseert. Dit uitschakelen gaat ongemerkt en geeft ook geen verstoring in het motorgeluid.

Voor ieder wat wils

Net als veel directe concurrenten profiteert de Focus nu van technologieÃ«n die de volledig zelfrijdende auto steeds dichterbij doen komen. Zo parkeert de auto helemaal zelf in, als je de automatische transmissie en Park Pilot besteld. Met de handgeschakelde Focus is dit proces omslachtiger, omdat je zelf nog veel taken waar moet nemen.

De cruise control met automatische afstandsregeling brengt de Focus nu ook volledig tot stilstand in bijvoorbeeld een file - alleen in combinatie met de automaat - en neemt dan zelf het afremmen en optrekken van je over. De full-led koplampen passen de lichtbundel door een camera achter de binnenspiegel aan. Zo worden bochten en rotondes veel beter verlicht en tegenliggers niet verblind.

De Focus is er in meerdere gedaantes, zoals we dat eerder bij de Fiesta zagen. Bij de introductie valt er te kiezen uit een Trend en Titanium en daarnaast ook uit de ST-Line en Vignale. Later volgt ook een hoger op zijn poten geplaatste Active.
Op de eerste trede van de uitrustingsladder is de Trend Edtion geplaatst, die zaken als airconditioning, led-dagrijverlichting en een rijbaanhulp biedt. Voor een extra investering van net geen 1.000 euro heb je de Trend Business en daarmee ook zaken als navigatie en cruise control tot je beschikking. Als Wagon met de 100 pk sterke 1.0 EcoBoost kost de auto dan 25.715 euro. De Titanium biedt daar bovenop nog automatische airconditioning, keyless entry, extra verstelbare voorstoelen en een regensensor.

Wij rijden de ST-Line met de dikste motor en een hele batterij aan opties. De ST-Line herken je aan unieke elementen als de zwarte grille, sportieve bumpers en emblemen in het interieur. Daarnaast is de auto een centimeter verlaagd. De ST-Line heeft minimaal de 1.0 EcoBoost met 125 pk en kost als Wagon dan 28.565 euro. De Wagon met 182 pk sterke 1.5 kost je minimaal 31.565 euro en de motor met dit vermogen is voorlopig ook alleen in de ST-Line te verkrijgen. Voor de luxere uitstraling kies je de Vignale. Naast unieke exterieurdetails en lakken krijg je dan lederen bekleding, de full-led koplampen en het head-up display standaard meegeleverd.
Als Focus Wagon kost deze auto je minimaal 31.765 euro.

Een automaat is leverbaar vanaf het Titanium uitrustingsniveau met de 1.0 EcoBoost 125 pk. Ten opzichte van de handgeschakelde versies kost de automaat wel minimaal 2.500 euro meer. Naast de 1.0 en 1.5 liter benzinemotoren biedt Ford een 1.5 en 2.0 liter viercilinder dieselmotor aan in de Focus. Ook in combinatie met deze motoren is de nieuwe achttraps automaat leverbaar.

Klaar voor de strijd

Door het gebalanceerde en sportieve rijgedrag weet de Focus zich te onderscheiden in zijn segment. Het is bewonderenswaardig hoe de Focus veel feedback kan geven van zowel het onderstel als het stuur, zonder dat dit onrustig of bemoeizuchtig aanvoelt. Het rijgedrag in de ST-line is het strakst en de 1.5 liter EcoBoost zouden we absoluut aanraden ten opzichte van de 1.0. Met het frisse uiterlijk en de nieuwste technologieÃ«n kan de Focus zelfverzekerd de strijd aangaan in het overvolle C-segment.

Plus

+ Compleet nieuw en op elk punt verbeterd
+ 1.5 liter EcoBoost is een aanrader
+ Stuk ruimer dan voorheen

Min

- Anoniem vormgegeven achterzijde
- Veel technische snufjes alleen i.c.m. automaat