Maatstaf

Het is nu een jaar of tien geleden dat Ford vriend en vijand verraste met de Focus. Een auto die niet alleen opvallend scherp gelijnd was, maar vooral imponeerde met zijn geweldige rijeigenschappen. Die twee ingrediÃ«nten vormden het recept voor succesvolle start van de Focus en zette hem meteen duidelijk op de kaart. De wegligging van de Focus is zelfs de maatstaf geworden in de compacte middenklasse. Nu, zoals gezegd zoâ€™n tien jaar na de introductie van de Focus, zijn we toe aan de tweede versie van het tweede model. Tijden veranderen, de concurrentie zit niet stil en tegenwoordig bieden een leuk smoeltje en een lekkere wegligging geen garantie meer voor succes. Wij vragen ons af: is de nieuwe Focus nog wel genoeg onderscheidend om zich staande te kunnen houden in Ã©Ã©n van de meest concurrerende segmenten van de automarkt?

Nosejob

Bij zijn introductie bracht de eerste Ford Focus veel teweeg: een compacte middenklasser die zÃ³ scherp gelijnd was, dat was ongekend. De Escort-opvolger, ontworpen volgens het â€œNew Edgeâ€• concept, ontketende een ware designrevolutie. Het tweede model bleek een stuk minder spannend dan zijn voorganger. Dat werd pijnlijk duidelijk toen het Engelse autoprogramma Topgear een nieuwe Ford Focus II, nog voordat dit model in de showroom stond, middenin een drukke winkelstraat zette en niemand er naar omkeek. Inmiddels zijn we weer een paar jaar verder en is Ford een nieuwe richting ingeslagen met het stylingconcept â€œKinetic Designâ€•, dat we voor het eerst zagen op de S-Max en daarna op de Galaxy en de Mondeo. De Focus kan natuurlijk niet achterblijven, dus die heeft onlangs een facelift gekregen, waarbij het ontwerp is aangepast aan Fords huidige ontwerpstijl.

De neus van de auto is de plek waar de meeste wijzigingen hebben plaatsgehad. Het

front is eigenzinniger en straalt nu meer dynamiek uit, wat ook de bedoeling is van â€œKinetic Designâ€•. De koplampen zijn uitgestrekter en hebben een â€˜knikâ€™ aan de bovenkant, de trapeziumvormige ondergrille is omlijst met een chroomrandje, terwijl de bovengrille het juist moet doen met Ã©Ã©n chroomstripje in plaats van een volledige omlijsting. Al die kleine aanpassingen samen hebben veel effect. Waar het front van de Focus vÃ³Ã³r de facelift neigde naar de kwalificatie â€œsaaiâ€•, zorgt de nosejob van het nieuwe model ervoor dat de Focus er juist onderscheidend uitziet. Aan de achterkant zien we een gewijzigde bumper, maar wat het meest opvalt zijn de achterlichten: die zijn nu wit met een rood randje en gevuld met LED-lampjes. Al met al lijkt het erop dat de Focus voldoende is opgefrist om er weer even tegenaan te kunnen.

Hoogwaardig

Als we instappen, zien we dat het interieur bij de facelift grotendeels ongemoeid is gelaten. Een iets anders â€˜ingevuldeâ€™ middenconsole en een paar kleine veranderingen aan het instrumentarium lijken de grootste veranderingen te zijn. Het vorige model zag er vanbinnen nog zeker niet verouderd uit, dus het was ook niet nodig om ingrijpende aanpassingen aan het interieur te maken. Qua materiaalgebruik en afwerking staat de Focus op een hoog plan, je merkt duidelijk dat hij, vooral ten opzichte van het eerste model, op dat gebied veel vooruitgang heeft geboekt. Dat neemt niet weg dat er wel een paar verbeterpuntjes zijn. Zo oogt de omlijsting op de middenconsole een beetje goedkoop en de stengel aan de linkerkant van het stuur â€“ voor de bediening van het audiosysteem â€“ ziet er nogal lomp uit. Dat zijn echter kleinigheden, het interieur maakt in zijn geheel een hoogwaardige en luxe indruk.

De Focus Wagon is een praktische auto. Met zijn relatief bescheiden buitenmaten, weet hij veel ruimte te herbergen. Op de achterbank is hij niet de ruimste, het is daar net ruim genoeg voor volwassenen met een normaal postuur, maar het is vooral de kofferbak die fors aan de maat is. Met een maximale inhoud van zoâ€™n 1.550 liter weet hij de meeste van zijn concurrenten achter zich te houden. Qua uitrusting is de Focus behoorlijk compleet. Standaard heeft hij onder andere stabiliteitscontrole, airco en cruise control. De Titanium uitvoering voegt daar zaken als 16 inch lichtmetaal, gescheiden airco en sportstoelen aan toe. Onze testauto was verder voorzien van 17 inch wielen, leren bekleding, parkeersensoren en een navigatiesysteem. Dat navigatiesysteem is echter niet heel praktisch. De bediening is weliswaar eenvoudig, maar het schermpje heeft een onhandig formaat en de pijleninstructies verschijnen over de kaart heen.

Reputatie

Waar de Focus om bekend staat, dat is zijn sportieve wegligging. Het nieuwe model weet die reputatie hoog te houden. Dit zou wel eens de best rijdende auto in zijn klasse kunnen zijn. Zelfs in de scherpste bochten ligt hij zo vlak als een strijkijzer op de weg, waarbij de sportstoelen je goed op je plek houden. Dat er een gewichtige dieselmotor in het vooronder ligt, is bij normaal gebruik amper merkbaar. Pas als je met veel gas door de bocht rijdt, voel je de auto richting de buitenkant van de weg â€˜kruipenâ€™. Hij is standaard voorzien van stabiliteitscontrole, dus de neiging tot glijden wordt meteen onderdrukt. Zelfs wanneer je redelijk sportief door de bocht gaat, komt de veiligheid dus niet in het geding. Niet alleen de wegligging, maar de besturing is erg sportief. Zo voelt de koppeling stevig aan en laat het stuur zich heel direct bedienen. Ook het schakelen gaat lekker sportief; precies, met korte slagen en genoeg weerstand.

De 2.0 TDCi, goed voor een vermogen van 136pk en een koppel van 320nm, is de sterkste dieselmotor die Ford in de Focus levert. Zoals je mag verwachten, is hij sterk genoeg om de auto eenvoudig te laten versnellen. Het is bovendien een relatief stille krachtbron, pas bij hoge toerentallen verheft hij zijn stem. Dankzij de lange zesde versnelling en de ruimschoots aanwezige kracht onderin het toerenbereik, is het echter zelden noodzakelijk om veel toeren te maken. Hoewel een tweeliter diesel in een compacte middenklasser bovenmodaal is, heeft de Focus Wagon 2.0 TDCi een uiterst beschaafd B-milieulabel. Het opgegeven verbruik van slechts 5,6 liter diesel per 100km lijkt erg realistisch te zijn; wij kwamen met een redelijk sportieve rijstijl uit op 6,3 liter. Rijd je â€˜volgens het boekjeâ€™, dan kun je bijna 1.000km op Ã©Ã©n tank rijden.

Onderscheiden

Het strakke design en de sportieve wegligging zijn de sterkste punten van de Focus,

maar ook de bagageruimte en het afwerkingsniveau van het interieur mogen er zijn. Met die combinatie van kwaliteiten kan de Focus zich goed onderscheiden van zijn concurrentie. Belangrijke minpunten hebben we eigenlijk niet kunnen ontdekken; er is bijzonder weinig aan te merken op deze auto. De door ons gereden uitvoering staat vanaf zoâ€™n 30 mille voor de deur. Dat klinkt als veel geld voor een compacte middenklasser, maar bedenk wel dat je dan de beschikking hebt over een fijn rijdende, ruime stationwagen, in de complete Titanium uitvoering en met een krachtige dieselmotor. Neem je genoegen met een minder complete uitvoering en een minder krachtige motor, dan kun je voor 20 mille klaar zijn. En dat is een heel nette prijs voor een auto die zoveel te bieden heeft.

Plus

+ Strak, modern design
+ Zeer goede wegligging
+ Forse kofferruimte

Min

- Onhandig formaat navigatiescherm
- Rauw motorgeluid bij hoge toerentallen
- Materiaalgebruik middenconsole