



Michel van Breugel
13 december 2009

© Rijtesten.nl

Tweede generatie

Ford is al enige tijd bezig haar modellen zo efficiënt mogelijk te maken. Daarbij speelt uitstoot van CO2 natuurlijk een belangrijke rol. Met de komst van ECOnetic uitvoeringen voor de Focus en later ook de Fiesta, Mondeo en Transit is Ford goed op weg. De ingenieurs in Keulen hebben de lat echter nog hoger gelegd, mede onder druk van de concurrentie die ook niet stil zit. De vernieuwde Focus ECOnetic stoot nu dankzij diverse aanpassingen die Ford heeft doorgevoerd nog maar 99 gram CO2 per kilometer uit. Het model mag hierdoor een A-label dragen, wat weer interessant is in het fiscale beleid van de regering. Ford produceert twee uitvoeringen, één met Auto-Start-Stop (99 gram/km CO2) en één zonder (104 gram/km CO2). De Nederlandse importeur heeft ervoor gekozen om alleen de ECOnetic met dit systeem te leveren. Om de nieuwe Focus ECOnetic eens goed aan de tand te voelen kregen we de gelegenheid hem te rijden in de omgeving van Nice.



© Rijtesten.nl

Lagere luchtweerstand

De Focus is in deze gedaante een bekende sinds de facelift begin 2008. Deze was dusdanig rigoureuus dat er bijna sprake was van een nieuw model. De Focus kwam daarmee dichterbij de Mondeo te staan en zo paste de Focus weer prima in de Fordfamilie. Het "New-Edge"-design komt bij de Focus goed uit de verf door zijn strakke look aan de voorzijde, die wat meer agressie uitstraalt. Aan de achterzijde zijn de lichtunits het opvallendste element. Deze hebben LED-verlichting meegekregen achter wit glas.

De ECOnetic heeft een in details gewijzigd exterieur ten opzichte van zijn familieleden. De tweede generatie staat aan de voorzijde 10mm en aan de achterzijde 8mm lager dan de standaard Focus. Om de luchtweerstand te verlagen naar een C_w -waarde van 0,31 is de onderste grille voorzien van afsluitende platen aan de binnenkant en is aan



Ford Focus 1.6 TDCi ECOnetic

de achterkant een grote spoiler gemonteerd. Daarnaast zijn er speciale banden gemonteerd om de rolweerstand te verlagen. De velgen zijn voorzien van wielcovers die een dichte structuur hebben. Ons testexemplaar heeft daarnaast xenon verlichting en getinte ramen achter. De Focus ECOnetic zal alleen als vijfdeurs hatchback op de Nederlandse markt komen.



Prima werkplek

In de tweede generatie ECOnetic voelen we ons direct thuis. De stoel is gemakkelijk te verstellen en samen met het zowel in hoogte als in diepte te verstellen stuurwiel is snel een lekkere zitpositie te creëren. Je zit in de Focus stevig en de stoel biedt voldoende zijdelingse steun. De belangrijkste klokken zijn achter het stuur ondergebracht in mooie kokers met daartussen een groot display voor de boardcomputer. Deze geeft veel informatie, waaronder de nieuwe Ford Eco Mode. In kwalitatief opzicht laat de Focus



Ford Focus 1.6 TDCi ECOnetic

een prima indruk achter, mede vanwege de gebruikte zachte materialen. Op de middenconsole zien we, zoals we gewend zijn van de Focus, aluminiumkleurige panelen. Optioneel is het navigatiesysteem met achteruitrijcamera, bluetooth telefoon en cd-speler dat in deze ECOnetic zat. Ook de gescheiden klimaatregeling is niet standaard aanwezig, zonder bijbetaling moet de Focus het doen met een handmatige airco.

Achterin de Ford is het eveneens niet behelpen. De schuin aflopende daklijn heeft op de ruimte van de achterpassagiers geen invloed. Hoofdruimte is er voldoende, de beenruimte is afhankelijk van de bestuurder of passagier voor je, maar is gemiddeld goed te doen. Het zitvlak is vrij vlak, toch is het achterin de Focus voor korte ritten prima uit te houden. Door de grote opening is de bagageruimte goed bereikbaar. De Wagon kan 500 liter kwijt, in deze vijfdeurs hatchback kan 100 liter minder meegenomen worden. Om de bagageruimte te vergroten naar 1.258 liter dient de achterbank te worden neergeklapt.



© Rijtesten.nl

Auto-Start-Stop

In de vroege ochtend staan verschillende ECOnetics op ons te wachten om vandaag eens te laten zien wat ze in huis hebben. Na het starten horen we de 1.6-liter TDCi common-rail diesel in het vooronder tot leven komen. De 1.560cc metende diesel levert een vermogen van 109 pk bij 4.000 tpm en een koppel van 240 Nm bij 1.750 tpm. Deze turbodiesel is in meerdere modellen van Ford ondergebracht, maar is voor de ECOnetic op meerdere fronten aangepast. Zo heeft de vijfbak een langere derde, vierde en vijfde versnelling om het toerental laag te kunnen houden. Een zesbak is niet leverbaar in deze Focus, daarvoor zullen we moeten wachten op het nieuwe model. Tijdens de eerste kilometers in de ochtendspits van Nice kunnen we al diverse keren het Ford Auto-Start-Stop systeem in werking stellen. Deze toevoeging in de nieuwe generatie Focus ECOnetic werkt geheel automatisch: de motor slaat af wanneer deze stationair loopt – bijvoorbeeld voor een stoplicht – en start weer in minder dan 0,3



Ford Focus 1.6 TDCi ECOnetic

seconden wanneer het koppelingspedaal wordt ingedrukt. Door deze besparende maatregel is volgens de opgegeven waarden een verlaging van 5% in het brandstofverbruik mogelijk. Opvallend was wel dat de motor niet geruisloos aansloeg, de startmotor had er hoorbaar werk aan. Op de snelweg merk je daar natuurlijk niets van, daar zijn het de langere versnellingsbakverhoudingen en de lage Cw-waarde die het verbruik lager houden ten opzichte van een standaardconfiguratie. Bij 120 km/h maakt de krachtbron circa 2.000 omwentelingen per minuut en is deze op de achtergrond hoorbaar. Op de voorgrond is helaas wat anders hoorbaar, namelijk de afroegeluiden van de banden.

Ook leuk, en bijna een sport om er zo gunstig mogelijke waarden op te realiseren, is de Ford Eco Mode. Deze functie in de boardcomputer houdt rekening met de menselijke factor tijdens het rijden. Er zijn drie bloempjes " schakelen, anticiperen en constante snelheid - in het display af te lezen waar vijf blaadjes van ingekleurd kunnen zijn. Hoe meer blaadjes, hoe beter het resultaat. Tijdens onze autorit hebben we dan ook de hoogst mogelijk haalbare kreet uit de boardcomputer gekregen: "ECO champion!".

Op de bergwegen komt de Focus weer helemaal in zijn element. Daar is deze auto toch voor gemaakt, het aansnijden en verwerken van bochten. Het onderstel is strak en laat minimaal comfort door, dit offer is nu eenmaal gebracht. Het rijden in de bergen wordt hierdoor echter alleen maar leuker. De Focus blijft mooi vlak in de bochten, van overhellen is geen enkele sprake. Ook de "feeling" die de stuurinstallatie aan de bestuurder doorgeeft is van een hoog niveau. Wel is de vijfbak minder geschikt voor deze wegen, om vlot de hoogteverschillen te overbruggen was terugschakelen een must. Zakt het toerental onder de 1.500, dan verdwijnt de kracht uit de turbodiesel ras.



Beperkt publiek

De tijd tikt door, ook voor deze generatie Focus. Eind 2010 moet het kleed definitief van het nieuwe model gaan, wat betekent dat deze tweede generatie ECOnetic feitelijk maar een jaar op de markt zal zijn. Diverse keuzes zijn daardoor ook gemaakt, zoals het nog niet investeren in een zesversnellingsbak voor de Focus. Progressie hebben de ingenieurs zeker gemaakt; het Auto-Start-Stop systeem maakt waar wat er van hem wordt verwacht. Ook de Eco Mode is een leuke nieuwe gimmick die de rijder laat focussen op zijn rijgedrag. Het strakke onderstel en de scherpe besturing is ook in deze uitvoering aanwezig en blijft het sterke wapen van de Focus.

Ford geeft een gemiddeld verbruik op van 3.8 liter/100km, wat wij in de praktijk niet hebben kunnen realiseren. Toch is een praktijkverbruik van 4.8 liter/100km in dit glooiende landschap een zeer net resultaat. Zo lijkt een lager verbruik in ons land



Ford Focus 1.6 TDCi ECOnetic

gemakkelijk realiseerbaar. Met zijn prijs van â,- 26.036,- is de Focus ECOnetic geen prijspakker. De â€~Limitedâ€™-uitvoeringen die Ford op dit moment op de markt heeft zijn interessanter geprijsd, in alle uitvoeringen leverbaar en ook voorzien van een A-label. Daar is het dus niet meer voor te doen. Deze Focus ECOnetic zal dan ook grotendeels ingezet gaan worden voor het bedrijfsleven die graag naar de buitenwereld willen uitstralen dat het een steentje bijdraagt aan een lage CO2-uitstoot.

Plus

- + Levendige en stille krachtbron
- + Sportieve en exacte besturing
- + In de praktijk zuinig

Min

- Start-Stop gaat niet geruisloos
- Rolgeluid banden op de snelweg
- Prijsstelling kan aantrekkelijker