



Dirk-Jan Dalhuisen
25 september 2014

Verscherpte focus

Vertwijfelde blikken en opgehaalde schouders waren schering en inslag toen Ford het doek van de derde generatie Focus trok. Wereldauto of niet: het anonieme ontwerp was best even slikken. Vier jaar na dato mogen we concluderen dat de soep niet zo heet werd gegeten als 'ie werd opgediend. Fijne motoren en een uitgebalanceerd onderstel - hÃ©t handelsmerk van de Focus - hielden de auto op de been in de felle strijd in de Golf-klasse. Een facelift moet voorkomen dat de focus verslapt. Ford nodigde ons uit om in MÃ;laga kennis te komen maken.Â



Ford Focus 1.5 EcoBoost (182 pk) Titanium



Strakker en scherper

Het nieuwe One Ford familiegezicht is alvast één reden om heel blij te worden van de facelift. In grote lijnen veranderde er niet eens zo heel veel aan de Focus, maar van de strakkere neus en de scherpere achterlichten is de auto wel zienderogen opgeknapt. Er is meer rust in het ontwerp gekomen en daardoor is de Focus beter in balans dan voorheen. Daarbij ligt 'ie nog een stukje moderner op het netvlies ook - parkeer er voor de aardigheid eens een Fiesta of nieuwe Mondeo naast en je weet genoeg.

Ford levert de vernieuwde Focus in drie bekende carrosserievarianten. Naast de hatchback zijn ook de Sedan en de Wagon opgefrist. Verder is er net als voorheen weer de keuze uit drie uitrustingsniveaus: Ambiente, Trend en Titanium. Bovendien komen er van de 1.0 EcoBoost (125 pk) duizend Limited Editions, die bovenop de standaarduitrusting van de Titanium ook beschikken over onder meer metallic lak, navigatie, uitgebreide parkeerhulp en SYNC 2 (waarover later meer). De vanafprijs van de Limited Edition bedraagt 24.995 euro (Wagon: 25.995 euro), de overige prijzen worden in oktober bekendgemaakt.



Restaurant

Ook vanbinnen is de Focus er met grote sprongen op vooruitgegaan. Ford haalde de bezem door het drukke interieur en daarmee is vooral de ergonomie - tot voor kort ãn van de pijnpunten van de Focus - flink verbeterd. Het aantal knopjes werd teruggebracht en er is een groter (8 inch) en grafisch gelijkter touchscreen voor de multimedia. Dat herbergt zoveel functies dat een paar losse menuknoppen geen overbodige luxe zouden zijn. Handig is het nieuwe SYNC 2, waarmee je naast de navigatie en de audio ook je smartphone en de airco via je stem kunt bedienen. Via de geïntegreerde Michelin-gids kun je je zelfs naar het dichtstbijzijnde restaurant laten navigeren en telefonisch alvast een tafel reserveren.Â

De zitpositie in de Focus is erg goed. Het stuurwiel is ver naar je toe te halen en de stevige voorstoelen zijn uitgebreid verstelbaar. Ook het ruimteaanbod is goed, al zit je rechts voorin wel vrij snel met je knie tegen het brede dashboard. Tussen de voorstoelen vind je een nieuwe, flexibel in te delen middenconsole met meer opbergruimte dan voorheen. Achterin is de Focus krapper dan veel concurrenten. Tot

Ford Focus 1.5 EcoBoost (182 pk) Titanium

1,80 meter kun je goed achter jezelf zitten, daarboven kom je al snel met je knieën tegen de rugleuning van de voorstoel. In de bagageruimte doet de Focus het iets beter: deze behoort met 363 tot 1.148 liter (Wagon: 490 tot 1.516 liter) tot de middenmoot.



Veel nieuwe motoren

Ford heeft de Focus niet alleen optisch onder handen genomen. Ook aan de techniek is flink gesleuteld, waardoor alle uitvoeringen zo'n 10 ÷ 20 procent zuiniger zijn geworden. Naast de bekende 1.0 EcoBoost zijn er ook nieuwe motoren: de 1.6 EcoBoost- en TDCi-motoren zijn afgelost door nieuw ontwikkelde 1.5-motoren, die 150 of 182 pk (benzine) en 95 of 120 pk (diesel) leveren. De naar 150 pk teruggetunedede 2.0 TDCi heeft zijn rol als topdiesel moeten overdragen aan de nieuwe ST diesel, die 185 pk ophoest en daarmee concurreert met de Golf GTD. De ST is er uiteraard ook weer als geblazen tweeliter benzine (250 pk) en mogelijk zit er zelfs nog een opvolger van de gepeperde RS in het vat.

In MÅ;laga hebben we uitgebreid met de nieuwe 1.5 EcoBoost (182 pk) - gekoppeld



Ford Focus 1.5 EcoBoost (182 pk) Titanium

aan een lichte, trefzeker schakelende zesbak - kunnen kennismaken. Deze motor valt onder meer op vanwege z'n souplesse bij lage toeren. Bergop met 40 km/h in de derde versnelling doet de Focus bijvoorbeeld moeiteloos, al lijkt het onderin de toeren soms wel alsof je met de (nauwelijks langzamere) 150 pk-variant onderweg bent. Trek je wat verder door, dan reageert de motor net even vinniger en komen de 182 paarden beter tot hun recht. Bovendien laat de 1.5 dan ook een wat sportiever geluid horen, terwijl 'ie bij een rustige rijstijl juist erg stil is. Het opgegeven verbruik van 1 op 18 hebben we in de Spaanse bergen niet kunnen toetsen.



Benchmark

Wat rijeigenschappen betreft heeft de Focus een reputatie als benchmark hoog te houden. Daarom keek Ford nog eens kritisch naar de rijbeleving. Dat leidde niet alleen tot diverse aanpassingen - de ã©ã©n wat groter dan de ander - aan de besturing, het onderstel en de geluidsisolatie, maar ook tot de (door)ontwikkeling van allerlei rijassistenten, die zowel het rijden als het in- en uitparkeren veiliger en eenvoudiger maken. We zullen je de hele waslijst aan namen en afkortingen besparen, feit is wel dat

Ford Focus 1.5 EcoBoost (182 pk) Titanium

de Focus de concurrentie op dit onderdeel een stap voor is en - minstens zo prettig - dat het allemaal naar behoren werkt.

In het Zuid-Spaanse heuvellandschap blijkt de vernieuwde Focus qua rijbeleving nog steeds tot de top in zijn segment te behoren. Relatief licht, maar met veel precisie en gevoel laat de auto zich van bocht naar bocht sturen, waarbij de koets mooi neutraal blijft. Vooral de 1.5 EcoBoost is bijzonder lichtvoetig; bij de 2.0 TDCi (waarmee we heel kort hebben gereden) voel je vrij goed dat er een zwaardere motor in de neus ligt. Het onderstel van de Focus is nog steeds van grote klasse. De stabiliteit is indrukwekkend, maar ook de balans tussen comfort en sportiviteit is bij weinig auto's in dit segment zo goed als in de Focus. Je krijgt achter het stuur behoorlijk veel feedback door, zonder dat de Focus daar vervelend oncomfortabel van wordt.



Geslaagde facelift

De facelift van de Focus is er zo ã©ã©n die je haast kunt dromen: nieuw neusje, nieuwe rijhulpjes en nieuwe motoren met betere prestaties en een lager verbruik. Al die



Ford Focus 1.5 EcoBoost (182 pk) Titanium

ingrediënten hebben de Focus naar een hoger plan getild. De uitstraling is zowel vanbuiten als vanbinnen wat rustiger en strakker geworden en de diverse rijassistenten werden verder gefinetuned. In het rijden gooit de Focus nog altijd hoge ogen, niet in de laatste plaats vanwege de fijne, nieuwe 1.5 EcoBoost-motor. Op details is de ergonomie nog voor verbetering vatbaar en qua ruimte zet de Focus geen nieuwe maatstaven, maar desondanks mag je gerust stellen dat de facelift de auto goed heeft gedaan.

Plus

- + Uitgebalanceerde rijeigenschappen
- + Moderne veiligheidsfeatures
- + Verbeterde ergonomie

Min

- Voelt onderin niet als 182 pk
- Touchscreen wel Ã©rg uitgebreid
- Geen ruimtewonder