



Ford Focus Wagon

Voordeel of vooroordeel?

Rij-impressie | Wat de boer niet kent, dat (vr)eed hij niet. Elektrische auto's blijven nieuw en vreemd. "Hybride" klinkt ingewikkeld en het grote publiek ziet zo'n supergestroomlijnd zuinigheidswonder niet zitten. Daarom doet Ford nu iets anders. De vertrouwde Focus is voortaan leverbaar met een revolutionaire motor. Ford belooft dat het verschil alleen aan de pomp merkbaar is.

Ford heeft geen woord te veel gezegd: bij het in ontvangst nemen van de sleutels van de testauto is niets ongebruikelijks merkbaar. De demo ziet er uit als iedere andere Focus Wagon. Pas na enig speurwerk is een uiterst beschaafd "EcoBoost" logootje aan de achterzijde te ontdekken, maar verder is er niets bijzonders aan deze auto.

De bijzondere techniek gaat evenmin ten koste van de binnenruimte. Zoals gebruikelijk biedt de Focus voorin volop ruimte. De achterbank en laadruimte zijn gemiddeld groot voor een auto van deze omvang.

Uitrusting

Daarnaast is overduidelijk niet bespaard op de uitrusting. Net als iedere andere Focus, staat ook dit milieuvriendelijke exemplaar bol van de geavanceerde techniek. Denk daarbij niet alleen aan navigatie, koppeling met de mobiele telefoon of een links/rechts gescheiden klimaatcontrolesysteem.



Het is vooral op het gebied van veiligheid waar de Focus verder gaat dan gebruikelijk. Zo kijkt een camera met de bestuurder mee en toont onder andere de laatst geziene maximumsnelheid als geheugensteuntje naast de snelheidsmeter. Een radar zorgt er voor dat de Focus automatisch remt voor naderend onheil. De camera en de radar maken het samen mogelijk dat de Focus zichzelf geheel automatisch inparkeert.

Een noemenswaardige "low tech" vinding is de nieuwe "Door Edge Protector", in goed Nederlands: deurrandbeschermer. Dit is een rubberen stootrand die bij het openen van de portieren razendsnel tevoorschijn komt. Hiermee wordt lakschade bij het openen van de deuren voorkomen, zonder dat het de auto ontsiert. Een weinig zachtzinnige test bewijst dat dit systeem prima werkt en de geringe meerprijs daarom absoluut waard is.



Prestaties

De motor wordt gestart met een druk op de knop en ook dan is niets bijzonders merkbaar. De testauto reageert meer dan gretig op het gaspedaal en wie niet voorzichtig omgaat met het koppelingspedaal schiet er vandoor! Niet alleen in de stad, ook op de buitenweg presteert deze bijzondere Focus uitstekend. De auto daagt zelfs uit tot een sportieve rijstijl en wie even niet oplet, rijdt ongemerkt 10 of 20 km/u te hard.

Zoals gebruikelijk is de wegligging subliem. De besturing is niet te licht, niet te zwaar en juist zeer direct. Het onderstel is niet uitgesproken hard of zacht, maar opnieuw precies goed.



Daarom laat de auto zich heel exact sturen en voelt de bestuurder als vanzelf waartoe de auto in staat is. Al snel verschijnt er een brede grijns op het gezicht van de testrijder: dankzij de lichtere motor stuurt deze bijzondere Focus nog beter dan gebruikelijk!

Het mag duidelijk zijn: de belofte van Ford komt uit. Wie niet beter weet denkt te maken te hebben met een heel gewone, zelfs sportieve uitvoering van de Focus.

Driecilinder

Toch ligt er onder de motorkap wel degelijk een heel bijzondere motor. Tot nu toe leverde Ford de Focus met een 1.6 liter viercilinder benzinemotor die, afhankelijk van de gekozen uitvoering, goed was voor 105 of 125 pk. Die krachtbron wordt nu vervangen door een exemplaar met drie cilinders en een inhoud van slechts 1.0 liter. Een dergelijke motor wordt in de regel toegepast in kleine stadsautootjes, niet in een middenklasser als de Focus.



Dankzij de assistentie van een turbo levert deze kleine motor echter 100 of 125 pk (wederom: afhankelijk van de gekozen versie). In vergelijking met de "oude" 1.6 liter motor is de maximale trekkracht zelfs binnen een groter toerenbereik beschikbaar, waardoor de motor in de meeste situaties meer souplesse biedt.



Zo kan gemakkelijk worden gereden met 1.500 à 2.000 tpm en dan nog geeft het mechaniek geen krimp; er zijn dieselmotoren die bij een dergelijk toerental al protesteren! Ook een "turbogat", het plotseling en voelbaar vrijkomen van extra vermogen van de turbo, is de "EcoBoost"-motor vreemd.

Kortom: deze kleine motor doet absoluut niet onder voor de grotere motor die hij vervangt. Toch is er nog een reden waarom andere merken tot nu toe geen

driecilinder motor in een relatief grote auto hebben gebouwd. Door het oneven aantal cilinders heeft een driecilinder motor een onrustige loop en dat kan resulteren in het trillen van de auto.

Bij een klein stadsautootje is dat acceptabel, in een luxe auto als de Focus niet. Ford heeft dit slim opgelost door andere delen van de motor (de distributiepoelie en het vliegwiel) doelbewust in onbalans te brengen. Hierdoor worden trillingen gecompenseerd, zonder dat er extra (dure / zware) onderdelen nodig zijn.



Ook het kenmerkende, roffelende geluid van de driecilinder motor wordt hiermee effectief tegengegaan. Onder alle omstandigheden is de "1.0 EcoBoost"-motor aangenaam stil. Bij vol gas klinkt geen roffel, maar juist een sportieve brom.

Verbruik

De bijzondere techniek heeft zich bewezen: als er al iets van is te merken, dan is het dat deze bijzondere Focus beter rijdt dan een gewone. Het doel is echter om een lager verbruik te realiseren. Een driecilinder motor heeft namelijk drie grote voordelen: het geringe

gewicht maakt een auto zuiniger, het geringere aantal bewegende onderdelen zorgt voor minder frictie en de gereduceerde omvang zorgt ervoor dat de motor sneller op bedrijfstemperatuur is.



Voor deze test is zowel met de 100 pk sterke "1.0 EcoBoost" gereden als met de 125 pk versie. Op papier is de 100 pk variant het zuinigste en deze komt dan ook in aanmerking van maximaal belastingvoordeel (14% bijtelling, geen wegenbelasting). Een testrit over een traject met zowel snelwegen, provinciale wegen als stadsverkeer kostte volgens de boordcomputer 6.4 liter per 100 km. Dat is beduidend hoger dan het door Ford opgegeven verbruik van 4.9 l / 100 km; een woordvoerder van Ford benadrukt daarom dat de testauto nog niet was ingereden.

De 125 pk versie was wel ingereden en presteerde mede daarom merkbaar beter. Bovendien heeft deze variant een zesversnellingsbak, waardoor het vermogen onder alle omstandigheden beter kan worden benut. Mede daarom kwam het verbruik lager uit: 5.4 liter per 100 km. Dat is vergelijkbaar met het verbruik van stadsautootjes die veel kleiner én trager zijn!



Conclusie

Is Ford er in geslaagd het verbruik van de Focus te verlagen, zonder dat dit ten koste gaat van de prestaties of het comfort? Ja, zonder enige twijfel. De "1.0 EcoBoost" driecilinder motor presteert minstens zo goed als de 1.6 liter viercilinder die hij vervangt.

Afhankelijk van de gekozen uitvoering levert de "1.0 EcoBoost" 100 of 125 pk. Het verschil tussen beide is groot. De 100 pk versie presteert prima en is ongeveer even milieuvriendelijk als extra zuinige auto's van andere merken (die hele andere technieken toepassen). De 100 pk variant komt in aanmerking voor maximaal belastingvoordeel en zal daarom vooral met de portemonnee worden gekozen.

De 125 pk versie is op papier minder zuinig en komt daarom niet in aanmerking voor alle financiële voordeeltjes. In de praktijk levert de sterkere versie echter (beduidend) meer rijplezier en is het verbruik bovendien nog lager. ■



Specificaties

Ford Focus Wagon 1.0 EcoBoost (125 pk) Titanium

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	456 x 182 x 151 cm
Wielbasis	265 cm
Gewicht	1.490 kg
Aanhanger	655 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	476/1516 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	998 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	125 pk @ 6000 tpm
Koppel	170 Nm @ 1400 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,2 sec.
Topsnelheid	193 km/u
Verbruik gemiddeld	4,8 l / 100 km
Verbruik stad	5,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	110 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 24.395,-
Prijs instapmodel	€ 20.775,-