

## Ford Focus ST Balans

Autotest | De Ford Focus behoort tot de populairste auto's van Nederland. Niet voor niets, want behalve een geslaagd uiterlijk biedt de auto nog betere rijkwaliteiten. Daarom is het niet meer dan logisch die kwaliteiten tot het uiterste te benutten in een sportieve uitvoering van de Focus. Op dit moment heeft de klant de keuze uit drie snelle versies van de Focus. De "Centennial Sport Edition" biedt goede prestaties tegen een relatief bescheiden prijskaartje. Het andere uiterste wordt gevormd door de "RS": een compromisloze sportwagen waarbij niet op de prestaties of de aanschafprijs is bezuinigd. De "ST170" bevindt zich precies tussen beide in met uitstekende prestaties tegen een realistische prijs. Precies de juiste balans?

Wie niet weet van het bestaan van de ST-uitvoering, zou de auto zo over het hoofd zien. De driedeurs Focus heeft mooie lijnen, maar die heeft de basisuitvoering ook. Ondanks het snelheidspotentieel, is de aankleding nauwelijks aangepast. De testauto valt op door een set gemeen kijkende breedstralers en fraaie lichtmetalen wielen. Zelfs een verchromd eindpijpje op de uitlaat zou te opvallend zijn. Alleen het typeplaatje "ST170" achterop verraad dat het hier om iets bijzonders gaat. Het interieur geeft meer aanwijzingen, alhoewel het nog steeds de bescheidenheid zelve is. De klokken bijvoorbeeld, lopen helemaal door tot midden op het dashboard waar een oliedruk- en olietemperatuurmeter zijn te vinden. Bovendien zijn de klokken, waarvan de schaalverdeling van de snelheidsmeter doorloopt tot 260 km/u, uitgevoerd met witte wijzerplaten met de opdruk "ST".

De riante uitrusting geeft ook aan dat dit geen doorsnee Focus is. Zo is de ST standaard voorzien van airconditioning, verwarmde voorruit en een (nogal matig) audiosysteem met bediening aan het met leder omklede stuurwiel. Gezien het prijskaartje hadden een boordcomputer en cruise-control de auto niet misstaan. Een laatste hint is de versnellingspook, waarop te zien is dat deze Focus een zesversnellingsbak heeft. Wie de boodschap dan nog niet heeft begrepen, zal direct overtuigd zijn bij het plaatsnemen in de formidabele Recaro-sportstoelen. Het is alsof Ford de maten van de testrijder buiten zijn weten om heeft opgenomen, want de contouren van

de stoel passen perfect. De pasvorm is zo strak dat de stoelen waarschijnlijk voldoende steun bieden bij een looping, maar tegelijkertijd voldoende comfort bieden op de lange afstand (de auto zou worden gebruikt voor een rit naar de Autosalon van Genève). De bestuurder wordt bovendien in een actieve zitpositie gedwongen, zodat goede communicatie met de auto verzekerd is.

### Start

Wanneer de motor wordt gestart, volgt geen diepe grom of zenuwachtig geluid van een ver opgevoerde hitsige motor. De eerste testkilometers vinden plaats in de binnenstad van Amsterdam, waar de auto zich gedraagt als een doorsnee Focus. Wel is te voelen dat de remmen en koppeling wat meer feedback geven. Ook de versnellingen moeten met iets meer kracht worden ingelegd. Dat resulteert vooral in een solide gevoel, maar niet in de sensatie een sportwagen te rijden. Wat het meeste opvalt is dat de besturing aangenaam zwaar is, zonder ooit te zwaar te zijn. De besturing heeft een behoorlijke weerstand in het midden, wat de auto heel stabiel maakt. Dit geeft juist wél het gevoel een sportwagen te rijden en vertaalt zich ongemerkt in een zekere voorpret. Alle bochtjes worden meteen bijzonder scherp gestuurd en remmen voor de bochten is vanaf de eerste minuut volstrekt overbodig. Dat belooft heel wat als de ST straks met warme motor wordt losgelaten op de buitenweg!



Ook op de buitenweg toont de Focus ST zich in eerste instantie een gewone Focus met voldoende motorvermogen. De auto is niet opdringerig of nerveus en laat zich eenvoudig rijden. Dat wil zeggen: tot het gas eenmaal tot de vloer wordt ingetrapt. Dan komen 170 hoogst enthousiast trappende paarden los en vereist het vanaf dat moment een zeldzame hoeveelheid zelfbeheersing die paardekrachten ooit nog op stal te houden. De ST maakt met veel gretigheid snelheid. Wanneer het eenmaal hard gaat, wil de auto alleen nog maar harder.

Ook boven de 120 km/u heeft de motor nog een flinke hoeveelheid extra in huis, alhoewel de ST het bij deze snelheden moet afleggen tegen echte krachtpatsers. Het zijn juist snelheden tussen 30 en 100 km/u waar de ST ware krachtsexplosies kan neerzetten. De manier waarop de prestaties worden neergezet, is niet met het venijn van een kleine racewagen, maar meer met de macht en kracht van een (bescheiden) GT.



Het motorgeluid is helaas minder spectaculair, maar dat doet niets af aan de prestaties. Wanneer kalm wordt gereden, is het heerlijk te voelen hoe de extra kracht altijd beschikbaar is. Rijden met 100 km/u voelt als het lenig sluipen van een roofdier, in de wetenschap dat op ieder moment met de kleinste beweging van de rechervoet een enorme versnelling te weeg kan worden gebracht. De kracht wordt elektronisch beteugeld met ABS en (optionele en uitschakelbare) tractiecontrole. Beide voorzieningen doen hun werk echter iets te goed, want zelfs een klein beetje wielspin is niet toegestaan. Een systeem dat de rijder de illusie geeft zelf op de grens te rijden is leuker.

## It's not a bug it's a feature

Het woord "balans" kenmerkt de auto opnieuw. Op snelheid is de Focus ST serieus snel, zonder ooit intimiderend of bijzonder gevaarlijk te worden (chauffeurs vol zelfoverschatting daargelaten). Het grote verschil met een "echte" sportwagen is niet zozeer te vinden in de controle over de auto, maar wel in de reactie van de auto in extreme gevallen. Een goed ingestuurde bocht kan op zeer hoge snelheid worden genomen. Een onhandige correctie kan echter voor onbalans zorgen, omdat het onderstel nog steeds is gemaakt op leefbaarheid en comfort bij dagelijks gebruik. Datzelfde is ook te merken op slecht wegdek.

Bij zeer hoge snelheden (die zowiezo niet in Nederland thuis horen) op een golvend wegdek, wordt de Focus eerder springerig dan een pure sportwagen en zijn de

limieten eerder bereikt. Het is echter fout om dit als een tekortkoming of zwakte van het onderstel aan te merken. In de computerwereld is hier een passende uitspraak voor: "it's not a bug, it's a feature", ofwel: het is geen fout, het is een eigenschap. Het is juist deze bewuste balans tussen sportiviteit en handelbaarheid die de ST170 het ene moment tot een sensationele sportwagen maakt om even later net zo makkelijk weer in alle comfort deel te nemen in het dagelijks verkeer.

## Conclusie

Dertigduizend euro is een fors bedrag waarvoor heel wat moois te koop is. Wie gevoelig is voor imago zal dit bedrag niet zomaar aan een "gewone" auto als een Ford Focus uitgeven. Toch krijgt de koper twee aantrekkelijke zaken voor het geld. Aan de ene kant is dat een uitgekiende sportwagen met een 170 pk sterke motor, uitmuntende besturing, fantastische sportstoelen en prima rijeigenschappen. Dat alles wordt aangevuld met alle sterke punten die die "gewone" auto tot een groot verkoopsucces hebben gemaakt. De twee zijn bovendien perfect in balans, waarmee Ford een auto aanbiedt die even veel plezier als functionaliteit biedt. ■



## Specificaties

### Ford Focus ST ST170 2.0 16v 3d

#### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	417 x 170 x 143 cm
Wielbasis	262 cm
Gewicht	1.283 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1988 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	170 pk @ 7000 tpm
Koppel	195 Nm @ 5500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,4 sec.
Topsnelheid	216 km/u
Verbruik gemiddeld	9,1 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

#### Prijs

Prijs	€ 30.995,-
Prijs instapmodel	€ 16.495,-