



Ford Focus Wagon

Arbeid adelt

Autotest | Eigenlijk is een stationwagon bedoeld als extra ruime auto waarbij praktische mogelijkheden voorop staan. Het uiterlijk, het comfort of de uitrusting zijn strikt genomen ondergeschikt aan de functionaliteit. Maar daar denkt Ford heel anders over! De nieuwe Focus Wagon belooft niet alleen maximale ruimte, maar ook het comfort dat enkele jaren geleden alleen was weggelegd voor limousines uit het topsegment. Is dit de edelman onder de arbeiders?

"Ik ben snel tevreden, zolang ik mijn zin maar krijg", sprak een eigenzinnig stripfiguur ooit. De ontwerpers van de nieuwe Ford Focus hanteren blijkbaar dezelfde logica: biedt op alle fronten het maximale, dan blijft er niets te wensen over.

Een auto moet echter ook betaalbaar blijven, daarom is de standaarduitrusting heel gewoon. De Focus biedt standaard alles wat mag worden verwacht van een auto met dit prijskaartje. Alleen wanneer de auto wordt aangekleed met opties, stijgt de Focus ver boven het gemiddelde uit. De enige auto die net zo vooruitstrevend is, is de Opel Astra Sports Tourer, maar Ford biedt net een paar andere "gadgets".



Om alle mogelijkheden te kunnen demonstreren, is de testauto voorzien van alle leverbare opties. De bestuurder zit relatief laag en is omringd door knoppen, hendels en beeldschermen. De gemiddelde ICT'er voelt zich hier helemaal thuis.

Alles automatisch

Gelukkig is de opzet van alle systemen logisch en zelfs

digibeten wordt al snel duidelijk hoe alles werkt. Bovendien: veel voorzieningen hebben als doel de bestuurder werk uit handen te nemen en maken het leven alleen maar makkelijker. Zoals gezegd, is de testauto voorzien van alle opties. Dat betekent dat de omgeving in de gaten wordt gehouden met een videocamera, radar, lidar (afstand meten d.m.v. licht) en ultrasoon. De geheime dienst van menig oostblokland zou er jaloers op zijn!

Dankzij al die sensoren is de Focus in staat de snelheid aan te passen aan de voorligger en zo automatisch afstand te houden bij gebruik van de cruise-control. Dat gaat zo ver dat de Focus geheel tot stilstand kan komen om een kop-staart botsing te voorkomen. Hierbij is wel enige nuance gepast: om onterechte remingrepen te voorkomen, maakt de Focus alleen een noodstop bij snelheden tot 15 km/u. Bij snelheden tot 30 km/u worden alleen bijgeremd om de schade te beperken, danwel de aandacht van de bestuurder te trekken.



De sensoren worden ook gebruikt om bij langzaam rijden de afstand tussen geparkeerde auto's te meten. Zodra de computer een geschikte parkeerplek "ziet", verschijnt een melding in het centrale display. Daarna kan de Focus zichzelf inparkeren: de computer neemt het stuur over, de bestuurder geeft gas en remt volgens de instructies op het display. Dit werkt in de praktijk keurig, bovendien weet de parkeerhulp zulke krappe parkeer ruimten te benutten dat menig chauffeur er voor zou passen!

Een videocamera kijkt met de bestuurder mee. Zo

leest de computer verkeersborden en wordt een laatst geziene snelheidsbeperking of inhaalverbod als geheugensteuntje in het display getoond. Dat is op bekend terrein wellicht overbodig, maar in den vreemde is het erg prettig! De camera volgt ook de belijning van het wegdek en waarschuwt wanneer de lijnen onbedoeld (lees: zonder richting aan te geven) worden overschreden.



Met een combinatie van sensoren wordt het rijgedrag van de bestuurder in de gaten gehouden. Als het patroon na enkele uren te veel verandert, concludeert de elektronica dat de bestuurder vermoeid is en verschijnt een advies om te pauzeren. Ook handig voor chauffeurs die regelmatig wegdromen: "Easy Fuel" voorkomt het tanken van de verkeerde brandstof.

Stationwagon

Tussen alle elektronica mag niet worden vergeten waar het om draait bij deze test: de stationwagon. De Wagon heeft dezelfde wielbasis als de Focus hatchback. De overhang is wel groter, waardoor de Wagon uiteindelijk 20 cm langer is.

Die lengte komt vooral de bagageruimte ten goede. Standaard meet de kofferruimte 476 liter (tegen 277 voor de hatchback), uitbreidbaar tot 1.516 liter (hatchback: 1.148). Dat zijn keurige waarden, maar de Wagon is zeker niet de ruimste auto in z'n segment.



Om het opklappen van de achterbank te vereenvoudigen, is geen slimme voorziening getroffen en dat is echt een misser voor deze verder zo ingenieuze auto. De bagageruimte is regelmatig van vorm en goed toegankelijk, maar ook hier steekt de Focus Wagon niet boven het gemiddelde uit.



Diesel

Tijdens de test van de Focus hatchback is gereden met de sterkste diesel- en benzinemotoren op het programma. Voor deze zakelijke variant is gekozen voor de krachtbron die naar verwachting favoriet zal zijn onder de leaserijders: de 1.6 liter diesel.

De "1.6 TDCi" is standaard voorzien van alle brandstofbesparende technieken die bij de vorige generatie van de Focus alleen waren voorbehouden aan de superzuinige "ECONetic" variant.

Ondanks de omvangrijke eco-uitrusting, presteert de kleine dieselmotor prima. De overmacht van de eerder gereden "2.0 TDCi" is ver te zoeken, maar nog steeds worden de prestaties met zoveel gemak neergezet dat de bestuurder nooit het gevoel krijgt onderweg te zijn met een instapmodel. Dat is ook te danken aan de enorme souplesse; wie kalm met de verkeersstroom meerijdt, komt zelden boven de 2.000 tpm. Ook bij zeer lage toerentallen is opmerkelijk veel trekkracht beschikbaar.



Toch is er een punt van kritiek op de 1.6 TDCi: Ford belooft een gemiddeld verbruik van 1 op 23.8. Ondanks de vele hulpsystemen, is dat in de praktijk nauwelijks haalbaar. De testrit bestond voor de helft uit buitenwegen en de andere helft uit stadsverkeer. Ondanks een zeer kalme rijstijl, was het verbruik niet beter dan 1 op 16.9. Reken bij een vlotte rijstijl op

gemiddeld 1 op 14.

Rij eigenschappen

Veel moderne auto's geven met een druk op de knop de keuze tussen een comfortabel of een sportief karakter. Juist op dit punt kiest de Focus niet voor elektronica. En terecht: Ford kan als geen ander deze tegenstrijdige karakters combineren en maakt dergelijke kostbare systemen overbodig.



De Focus onderscheidt zich vanaf de eerste bocht met het uitmuntende gevoel in het stuurwiel. Net als bij een sportwagen voelt de bestuurder via het stuurwiel welke krachten op de voorwielen worden uitgeoefend. Als vanzelf past menig een daarom het weggedrag aan op extreme weersomstandigheden, of haalt juist het maximale uit de auto op een uitdagend parcours. Om het heel anders uit te drukken: de bestuurder weet precies waartoe de auto in staat is en zal zichzelf niet overschatten.

Tenslotte is de Focus simpelweg in staat tot meer dan de meeste tegenstrevers. Dat komt niet alleen de veiligheid ten goede, het zorgt er ook voor dat de Focus ongekend veel rijplezier biedt voor een stationwagon.



Conclusie

Is de Ford Focus Wagon de edelman onder de stationwagens? Ja, in vele opzichten. Er zijn slechts twee punten waarop de Focus niet boven het gemiddelde uitsteekt. De bagageruimte is slechts gemiddeld groot. De hier gereden "1.6 TDCi" presteert prima, maar is helaas niet zo zuinig als beloofd.

Het sterkste punt is het weggedrag. Zowel op het gebied van actieve veiligheid (ongelukken voorkomen) als rijplezier behoort de Focus Wagon tot de top in z'n segment. De standaarduitrusting is goed. Wanneer wordt gekozen voor de diverse opties, ontstijgt de Focus de middelmaat wederom. Met de juiste extra's biedt de Focus Wagon de veiligheid en het comfort dat tot enkele jaren geleden alleen was weggelegd voor limousines uit het topsegment. Dat is zowaar een respectabele prestatie voor een stationcar uit de middenklasse! ■



Specificaties

Ford Focus Wagon 1.6 TDCi (115 pk) Titanium

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	456 x 182 x 151 cm
Wielbasis	265 cm
Gewicht	1.368 kg
Aanhanger	680 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Tankinhoud	53 l
Bagageruimte	476/1516 l
Bandenmaat	215/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1560 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	115 pk @ 3600 tpm
Koppel	270 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,1 sec.
Topsnelheid	193 km/u
Verbruik gemiddeld	4,2 l / 100 km
Verbruik stad	5,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	109 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 29.325,-
Prijs instapmodel	€ 20.775,-