



Ford Focus (2011 - 2018)

Stuurmanskunst

Autotest | Ga er maar aan staan. De Ford Focus is de best sturende auto in z'n klasse en juist die auto is nu geheel vernieuwd. Om die uitdaging aan te gaan, heeft Ford voor een ongebruikelijke aanpak gekozen. De nieuwe Focus is ontwikkeld door een team met leden uit alle windstreken van de wereld. Daarmee moet de auto zo'n breed publiek aanspreken, dat de Focus in één en dezelfde vorm over de hele wereld kan worden verkocht. Is de Focus daarmee de kenmerkende scherpte verloren of juist nog aantrekkelijker geworden?

Het doel van het ontwikkelen van een model dat over de hele wereld kan worden verkocht, is het verlagen van kosten. Daarmee zou innovatieve techniek bereikbaarder moeten worden voor een grotere groep kopers. Die techniek heeft vooral betrekking op de veiligheid. Indien uitgerust met de juiste opties, waakt een waar arsenaal van videocamera's, radars en infraroodsensors over de veiligheid van de inzittenden.

Nieuwe techniek

De meest in het oog springende voorziening is een camera die verkeersborden leest. De huidige maximumsnelheid of een lokaal inhaalverbod worden als geheugensteuntje getoond in een display tussen de snelheidsmeter en toerenteller. Zeker in den vreemde is dat prettig. Het herkennen van verkeersborden werkt in de praktijk perfect; zelfs situaties als een afwijkende maximumsnelheid voor personenauto's en vrachtwagens worden slim afgehandeld.

Mondeo"

"niet alle techniek uit de Focus is beschikbaar in Fords eigen topmodel: de



Met "Lane Keeping Aid" wordt de bestuurder geholpen om binnen de belijning van het wegdek te blijven. Met een druk op de knop kan worden gekozen voor alleen een waarschuwing (een trilling in het stuurwiel) of een actieve stuurcorrectie. In dat laatste geval zal de auto niet zelfstandig een bocht nemen, maar wordt buiten de lijnen sturen zwaarder gemaakt en terug binnen de belijning lichter. Ook dit systeem werkt keurig. Alleen op bochtige wegen kan het soms storend zijn als de besturing lichter of zwaarder is dan verwacht, omdat de computer het verloop van de weg incorrect voorspelt.

Dankzij radar houdt de Focus bij gebruik van de cruise-control automatisch afstand tot een voorligger, ook als de voorligger langzamer gaat rijden. Wanneer de bestuurder het gaspedaal zelf bedient, waarschuwt de computer als de afstand tot de voorligger gevaarlijk klein wordt. Bij snelheden tot 30 km/u kan de Focus zelfs geheel automatisch remmen voor obstakels!

Een deel van deze voorzieningen was tot nu toe alleen beschikbaar in auto's uit het topsegment. Sterker nog: niet alle techniek uit de Focus is beschikbaar in Fords eigen topmodel: de Mondeo!



Vorm en functie

De vormgeving van de Focus moet een wereldwijd publiek aanspreken en daarom moesten te veel compromissen worden gesloten. Het uiterlijk is onevenwichtig en heeft niet dezelfde strakke lijnen als de andere modellen van Ford, die vanaf de eerste aanblik aanspreken. De vormgever legt dit echter heel anders uit; hij stelt dat de Focus een uitgesproken dynamische auto is en dat dat ook tot uiting moet komen in de vormgeving.

Ook het interieur doet niet meteen vertrouwd aan. Het aantal knoppen en hendels is enorm. Alleen al op het stuurwiel zijn aan weerszijden twee lagen drukknoppen te vinden plus twee "cursoreilanden" in het hart van het stuurwiel. Ook de middenconsole is bezaaid met toetsen.



Een eerste kennismaking betekent daarom niet zitten en rijden, maar zitten en studeren. Ondanks de wat chaotische aanblik, is de opzet wel degelijk logisch

gekozen. De symbolen op alle knoppen zijn snel duidelijk, waardoor al na enkele minuten rijden gretig gebruik wordt gemaakt van alle geboden voorzieningen.

De ruimte in de Focus is goed, maar niet meer dan gemiddeld. De hoofdsteunen op de achterbank zijn te laag voor volwassenen, waardoor ze niet bijdragen aan de veiligheid maar slechts hinderlijk in de nek drukken. De nieuwe Focus is nadrukkelijk bedoeld als gezinsauto, daarom is er alleen een vijfdeurs uitvoering beschikbaar en staat er geen driedeurs op de planning.



Diesel

Een laag verbruik is belangrijker dan ooit en daar ligt dan ook het accent op bij de nieuwe motoren. Ter illustratie: de lichtste dieselmotor is nu al zuiniger dan de extra zuinige "ECONetic"-uitvoering van de vorige Focus.

Voor deze eerste kennismaking zijn echter alleen de sterkste motoren beschikbaar. Eerst is gereden met de 163 pk / 340 Nm sterke 2.0 liter dieselmotor met zestraps automaat; het absolute topmodel uit de range. De automaat is voorzien van een dubbele koppeling en schakelt daarmee sneller, terwijl het verbruik lager is.



Helaas voelt de "Powershift"-automaat de bestuurder niet goed aan en schakelt steevast te vroeg of te laat. De oplossing is om zelf sequentieel te schakelen, maar dat kan alleen met een vreemdsoortige tuimelschakelaar aan de zijkant van de versnellingshendel.



Voor deze test is gereden met de 180 pk sterke "EcoBoost"-motor en die heeft een bijzonder karakter. Het maximale vermogen wordt geleverd bij een hoog toerental, terwijl het maximale koppel al beschikbaar is bij een laag toerental. Dat vertaalt zich in de praktijk naar een motor die zeer sterk is, maar absoluut niet opdringerig. Het toerental mag desgewenst afzakken tot 1.600 tpm en dan nog is volop trekkracht beschikbaar. Alleen wanneer de naald van de toerenteller genadeloos het rode gebied in wordt gejaagd, toont deze snelste Focus een sportief karakter.

Met de sterkst leverbare dieselmotor onder de kap is de Focus nog steeds geen agressieve of opwindende auto. De prestaties worden met zo veel gemak neergezet, dat de bestuurder nauwelijks merkt hoe snel de auto in feite is (0-100 in 8.6 sec, topsnelheid 218 km/u). Het gemiddelde testverbruik op de lange afstand bedroeg 6.1 liter per 100 km. Door het ontbreken van o.a. een stop/start-mechanisme, liep het gemiddelde verbruik na een stadsrit helaas op tot 7.5 liter per 100 km.

Benzine

Vooralsnog hebben alle benzinemotoren een inhoud van 1.6 liter. Door een ander motormanagement of de toevoeging van een turbo loopt het vermogen uiteen van 105 tot 180 pk. Ongeacht het verschillende vermogen, beloven alle benzinemotoren hetzelfde verbruik en dezelfde CO2 uitstoot (139 gr/km).

Omdat de "1.6 EcoBoost" pas levendig reageert bij een hoog toerental, is de verleiding groot te lang in een te lage versnelling te rijden (en wordt het door de fabriek beloofde lage verbruik niet gerealiseerd). Daarom voorziet Ford in een schakelindicator en een "verbruikcoach". Deze belooft kalm rijden, op tijd schakelen en goed anticiperen met groene blaadjes aan een tak in het display.



De handgeschakelde motoren zijn wel voorzien van een stop/start-systeem, zodat het verbruik ook in de stad wordt beperkt. Deze voorziening werkt snel en haast onmerkbaar, precies zoals het hoort. Ondanks een veeleisend parcours (slingerende bergweggetjes in het zuiden van Spanje) bleef het gemiddelde verbruik daarom beperkt tot een beschaafde 6,5 liter per 100 km.

Weggedrag

Hét punt waarop de Ford Focus zich altijd heeft onderscheiden van de concurrentie is het weggedrag. In de regel is een auto of sportief, of comfortabel. De Focus weet het beste van beide te combineren. Op slecht wegdek biedt de auto voldoende comfort, terwijl de grip zo goed is dat voor de meeste bochten nauwelijks hoeft te worden geremd. Daarbij is ook het gevoel in het stuurwiel bijzonder goed: de bestuurder weet als vanzelf waartoe de auto in staat is en waar de grenzen liggen.

In vergelijking met de vorige Focus is het weggedrag niet zozeer verbeterd, maar worden dezelfde prestaties met meer gemak neergezet. Sportief rijden is minder inspannend, terwijl de auto op de snelweg nog comfortabeler is geworden.

Conclusie

Ford heeft de nieuwe Focus zo ontworpen dat deze in de hele wereld in dezelfde versie kan worden verkocht. Daarmee moeten de kosten worden verlaagd, om vervolgens moderne techniek binnen het bereik van een grotere groep kopers te kunnen brengen. Die opzet is grotendeels geslaagd. Het enige minpunt is de vormgeving, die merkbaar een compromis is om aan iedere smaak te voldoen. Het dashboard is een ergonomisch zoekplaatje, maar na enige dagen rijden is de bestuurder daar aan gewend.

De belangrijkste doelen zijn zonder enige twijfel bereikt. Zo biedt de Focus techniek die tot nu toe alleen was voorbehouden aan auto's uit een hogere klasse. Het dagelijks leven met de Focus is daarmee niet alleen aangenamer, maar vooral veiliger. Alhoewel minder zichtbaar, is ook de techniek onder de motorkap modern. De Focus is zuinig, zonder afbreuk te doen aan de prestaties. Wat is gebleven zijn de uitstekende rijeigenschappen, waarmee de Focus de best sturende auto in z'n segment blijft.

De nieuwe richting die Ford met de Focus is ingeslagen is daarom in alle opzichten een succes, en dat is letterlijk en figuurlijk een fraai stukje stuurmanskunst. ■

Specificaties

Ford Focus (2011 - 2018) 1.6 EcoBoost (182 pk) Titanium

Maten en gewichten



| | |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 436 x 182 x 148 cm |
| Wielbasis | 265 cm |
| Gewicht | 1.333 kg |
| Aanhanger | 665 kg |
| Aanhanger geremd | 1.500 kg |
| Tankinhoud | 55 l |
| Bagageruimte | 277/1148 l |
| Bandenmaat | 215/55R16 |

Motor en prestaties



| | |
|--------------------------|-------------------|
| Motorinhoud | 1596 cc |
| Cilinders / kleppen | 4/4 |
| Vermogen | 182 pk @ 5700 tpm |
| Koppel | 240 Nm @ 1600 tpm |
| Aandrijving | voorwielen |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 7,9 sec. |
| Topsnelheid | 222 km/u |
| Verbruik gemiddeld | 6 l / 100 km |
| Verbruik stad | 7,7 l / 100 km |
| Verbruik buitenweg | 5 l / 100 km |
| CO2 uitstoot | 137 gr. / km |

Prijs

| | |
|-------------------|------------|
| Prijs | € 29.125,- |
| Prijs instapmodel | € 18.975,- |