



Ford Focus (2005 - 2011) Lood om oud ijzer?

Het is druk in het middensegment. Volkswagen en Opel schrijven de orderboekjes in rap tempo vol, op de voet gevolgd door Peugeot en Renault. Maar bieden al die merken een gelijkwaardige auto in een ander jasje of is er daadwerkelijk verschil in het meest populaire segment? Ford wil zich in ieder geval onderscheiden met de nieuwe Focus.

"Wat een mooie auto, die ken ik niet", "de perfecte druppelvorm" en "de vorige was mooier". Het zijn zomaar drie reacties van buitenstaanders op de nieuwe Ford Focus. De eerste is eenvoudig te verklaren: de tweede generatie Focus wordt pas in de showroom verwacht na de jaarwisseling, dus de auto is nog niet bij iedereen bekend. De perfecte druppelvorm is vooral te danken aan de zeer schuin geplaatste achterraut.

Of de nieuwe Focus minder mooi is dan de vorige, is een kwestie van smaak. Duidelijk is wel dat de lijnen minder vernieuwend en radicaal zijn dan voorheen. Wel staat vast dat de 3-deurs variant een stuk aantrekkelijker en sportiever oogt dan de 5-deurs.

Wie moeite had met de lijnen van het interieur van de vorige Focus, zal zich dit keer beter thuisvoelen. Ook hier zetten rust en subtiliteit de toon. De belangrijkste blikvanger is de (optionele) radio cd-wisselaar van Sony. Het geluid ervan komt een stuk beter tot z'n recht dan in de Focus C-MAX en ook in vergelijking met de oude Focus is de vooruitgang enorm.



Staatje van techniek

Ford kondigt voor de nieuwe Focus ook een aantal bijzondere opties aan. Zo zou door spraakherkenning het aantal knoppen drastisch kunnen worden gereduceerd. Dankzij Bluetooth-technologie kan een opzichtig ingebouwde carkit tot het verleden behoren. De koplampen sturen mee in de bocht zodat de bestuurder ook in het donker met de bocht mee kan kijken. Sleutels worden overbodig door het "Key Free"-systeem. Tenslotte wordt een compleet entertainment systeem aangeboden bestaande uit een DVD-speler en twee beeldschermen op de achterbank.

Omdat de testauto ver voor de markt-introductie is gereden,

zijn deze opties op het moment van schrijven helaas nog niet leverbaar. Desondanks is duidelijk dat Ford de Focus ook op het gebied van techniek en uitrusting naar een hoger plan tilt.

Het is misschien toeval, maar de Focus is de derde testauto op rij die voorin zo veel ruimte biedt dat de (forse) testrijder met de stoel in de achterste stand niet bij de pedalen kan! Ruimte volop dus en dankzij de prima verstelmogelijkheden van stuur- en stoelen kunnen bestuurders van ieder postuur een prima zitpositie vinden. De stoelen van de hier gereden "Ghia Titanium"-uitvoering zijn bekleed met leder. Alleen al de kwaliteit van stoelen maakt ieder uur in de Focus tot een genoegen.

Het enige nadeel is dat de (eveneens optionele) stoelverwarming zo traag werkt dat zelfs de meest koudbloedige bestuurder de zetel al lang zelf heeft verwarmd voordat iets van de elektrische hulp merkbaar is.



IJzersterk

Ook de afwerking is van een hoger niveau dan voorheen. De enorme portieren vallen met een solide plof dicht. Daarbij is het gehele interieur keurig afgewerkt en voelt alles uitzonderlijk duurzaam. De toename van de ruimte voorin is ook vertaald in bergruimte. Het dashboardkastje is diep, de deurvakken enorm en bovenop het dashboard is nog een handig bergvak te vinden.

De achterbank is redelijk toegankelijk en ook hier blijkt de Focus ruimer dan gemiddeld. Dat komt omdat de passagier diep in het leder zakt en dan als vanzelf onderuit zit, waardoor de lage daklijn geen probleem vormt. Uit de rugleuning van de voorstoelen is een flinke hap genomen, wat extra beenruimte oplevert. Uiteraard haalt de ruimte achterin het

nog steeds niet bij een grote limousine of ruime MPV, maar voor een compacte 3-deurs met coupé-trekjes in de ruimte achterin verrassend goed.



Scheurijzer

Ruimte en ergonomie zijn fijn, maar het gaat natuurlijk om de rijeigenschappen. Dat is waar Ford zich vooral met de Focus altijd wist te onderscheiden: Om maar meteen met de deur in huis te vallen: het leek nauwelijks mogelijk, maar de nieuwe Focus rijdt nóg beter dan de voorganger.

Het gedrag op slecht wegdek, het "glijden" over de snelweg en het gedrag bij snel bochtenwerk zijn allemaal naar een nog hoger niveau getild. Daarmee behoudt de Focus niet alleen de eerste plaats voor beste rijeigenschappen in deze klasse, maar is de afstand tot de concurrentie zelfs uitgebouwd. Iedere rit met de Focus is een plezier.

Behalve veel rijplezier betekent een goed weggedrag ook een hoog veiligheidsniveau. Airbags en kreukelzones zijn slechts een laatste redmiddel, maar een auto als de Focus kan ook op hoge snelheid veilig uitwijken zodat dergelijke noodvoorzieningen niet nodig zijn. Dat was het belangrijkste argument om voor de Focus te kiezen en dat is het nog steeds.

Vanaf de introductie wordt de Focus leverbaar met een 1.6 en 2-liter dieselmotor. De benzinevarianten zullen een inhoud hebben van 1.4, 1.6 en 2-liter. De testauto is voorzien van deze laatste krachtbron en dat is de kroon op de rijeigenschappen. Dankzij het forse vermogen van bijna 150 pk presteert de 2-liter Focus prima. Zolang de motor op toeren wordt gehouden, is de Focus 2.0 snel en levendig.

De versnellingsbak schakelt licht en trefzeker. De remmen

hebben voldoende kracht om bij een noodstop alle neuzen tegen de voorruit te drukken. Toch nodigt deze vlotste versie niet uit tot hard rijden.



De 2-liter motor is vooral bedoeld om de prestaties in alle rust en met groot gemak neer te zetten. Deze viercilinder Duratec Ti-VCT (Twin Independent Variable Camshaft Timing (dubbele nokkenas met variabele en onafhankelijke timing)) biedt vooral veel souplesse en geeft de bestuurder het gevoel een superieure auto te rijden.

Ford belooft dat deze techniek een brandstofbesparing van 5% oplevert, maar desondanks is het verbruik fors. De fabrieksopgave van 1 op 14,3 is met moeite haalbaar. Wie er een zogenaamde "sportieve" rijstijl op nahoudt, moet rekenen op een gemiddeld verbruik van ongeveer 1 op 10.

Conclusie

Ford doet het opnieuw. De eerste Focus had het beste weggedrag van alle compacte middenklassers en de nieuwe generatie heeft die positie alleen maar versterkt. Dat uit zich niet alleen in veel rijplezier, maar ook in actieve veiligheid.

De lijnen van de nieuwe Focus zijn behoudend, maar daar staat tegenover dat de nieuwkomer zowel voor- als achterin zeer ruim is. Bovendien is de 3-deurs uitvoering een lust voor het oog die bijna als coupé door het leven kan.

De 2-liter benzinemotor presteert prima en doet dat met een enorme rust, wat de auto een superieur gevoel geeft. Zoeken naar nadelen is een kwestie van schrappen of, om in het thema te blijven, spijkers op laag water zoeken. Dat resulteert dan in een traag werkende stoelverwarming, een regensensor die de taak slecht verstaat en een brandstofverbruik dat hoger is dan gemiddeld. Lood om oud ijzer in het middelste deel van het

middensegment? De nieuwe Ford Focus steekt er als een zilveren rij-ijzer bovenuit! ■



Technische fiche

Ford Focus (2005 - 2011) 2.0 Sport

Afmetingen

Lengte	434 cm
Breedte	184 cm
Hoogte	150 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1333 kg
Sleepvermogen	n.b.
Sleepvermogen geremd	n.b.
Tankinhoud	53 l
Kofferinhoud	385/1247 l

Motor en prestaties

Cilinderinhoud	1999 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	145 pk @ 6000 tpm
Koppel	150 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,2 sec.
Topsnelheid	206 km/u
Verbruik gemiddeld	7,1 l / 100 km
Verbruik stad	9,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	gr. / km



Prijs

Prijs	21.395 €
Basisprijs	14.650 €