



Bjorn Blokzijl
11 september 2017

Meer blauw op straat!

Ford en autosport zijn al decennia aan elkaar verbonden. De successen op Le Mans en als motorleverancier in de jaren '60 spreken boekdelen, maar ook in de rallysport heeft het merk een rijke historie. Al in de jaren '30 werden de eerste overwinningen in deze tak behaald, maar ook in de jaren na de oorlog bleef Ford overwinningen halen met auto's als de Cortina, Escort, Focus en de Fiesta. Van veel van deze rallykanonnen verscheen ook een versie die bij de dealer om de hoek te bestellen was. Wie herinnert zich niet de dikke Escort Cosworth met zijn enorme achternvleugel, vierwielaandrijving en ruim 200 pk?

Toen de Focus ten tonele verscheen, rolden enkel nog voorwielaangedreven sportieve varianten van de band. Van de voorgaande generaties kwam er nog een RS, maar tot dit jaar moesten we het doen met een ST. Maar... nu is er dan weer een Focus RS. Toch is het recept anders dan zijn directe voorgangers. Niet langer worden de krachten enkel verdeeld over de voorwielen en de vijfpitter van de vorige generatie is nu ingeruild voor dezelfde viercilinder die we vinden in de nieuwe Mustang. Of hij nog net zo



Ford Focus 2.3 Ecoboost RS

spectaculair is, blijkt uit een test met dit blauwe bommetje.



Indrukwekkend

Om het uiterlijk van de Focus RS te beschrijven, pakken we het woordenboek er maar eens bij. Als we zoeken op subtiel krijgen we de volgende omschrijving: "alleen voor een scherpe waarnemer of een gevoelige geest waarneembaar". Kijk je naar een 'huis-tuin-en-keuken' Focus dan zie je direct dat dit zoekwoord in geen geval van toepassing is op de RS. Uiteraard valt de auto in de Furious Blue genoemde blauwe kleur al op in het Nederlands verkeer, maar het zijn de grote achterspoiler en de grote zwarte gaten op de neus die indruk maken. Bij een tweede aanblik zijn ook de flinke wielen en de diffuser in de achterbumper - met twee vuistdikke uitlaatpijpen - zaken die je op de meest verkochte uitvoering van deze auto niet ziet. Maar hoewel de aanpassingen legio zijn, is het geheel niet schreeuwerig of overdadig. Waar auto's als de Civic Type R buitenaards gestileerd zijn, is het ontwerp van de Focus RS mooi in balans en maakt het geheel het tot een indrukwekkende verschijning



Details in blauw

Hoewel het basisinterieur van de Focus zichtbaar wat verouderd is ten opzichte van zijn nieuwere concurrenten, voldoet het nog zeker wel. Zeker door toepassing van het Sync 2.0 multimediasysteem en het daaromheen opnieuw gemodelleerde dashboard is het een enorme verbetering van de eerste versie van deze generatie Focus. Speciaal voor de RS is het interieur wederom naar de tekentafel gestuurd. Waar aan het basisonwerp niet getornd is, werden zaken als extra tellers bovenop het dashboard, een lekker vast pakkend dik stuurwiel en Recaro-sportstoelen toegevoegd. Daarnaast zit het interieur vol met blauwe accenten die het RS-label versterken.

Meest opvallend zijn de vele gekleurde stiksels en de blauwe kleur in de klokken en op de versnellingspook. Door de forse voorstoelen is de ruimte op de achterbank nog meer beperkt. Volwassenen hebben er weinig te zoeken; Zelfs bij een beperkte lengte van de inzittenden voorin is de beenruimte achterin erg klein. De stoelen zijn berekend op een auto als deze, maar de instap is wat lastig, want de wangen van het zitvlak zijn hard en je moet jezelf er echt overheen tillen om er uiteindelijk in te vallen. Daarna zit je



Ford Focus 2.3 Ecoboost RS

als gegoten en bieden ze ontzettend veel ondersteuning.



Ondergeschikt

Bij een auto als deze is het uiterlijk en het interieur van ondergeschikt belang. Datgene wat echt telt, is wat er onder de motorkap ligt. Niet langer vind je daar een vijfpijper, maar een geblazen viercilinder motor die zijn voorganger ruim overtreft met een totaal van 350 pk op alle wielen. Ook in dat laatste is nieuwste RS uniek ten opzichte van zijn voorgangers - hoewel het wel historisch verantwoord is gezien de Escort Cosworth uit de jaren '90. Dankzij aandrijving op vier wielen zijn de 350 paarden onder de motorkap niet overbodig en heb je geen last van een torderend stuurwiel als je alle krachten vol los laat.

Ook in bochten laat de Focus RS zich gewillig besturen met het gas. Voor de enthousiaste bestuurders onder ons is er zelfs de drift-mode. Met een druk op de knop stuurt de auto meer vermogen naar de achterwielen, zodat je al driftend bochten rondt. Omwille van het behoud van de straatbanden waarvan onze Focus is voorzien, hebben



Ford Focus 2.3 Ecoboost RS

we dit maar niet geprobeerd. Toch is het spektakel dat de auto biedt in de 'normale' stand al indrukwekkend. Op- en afritten van de snelweg worden een vorm van vermaak, waarbij het gevoel in het stuurwiel bovengemiddeld is en de grip uitermate goed is. Moet je uiteindelijk toch in de ankers, dan geven de Brembo-remmen je een hoop vertrouwen.

Hoewel de auto niet zo strak is als een échte rallywagen, voelt het wel alsof je met wat simpele aanpassingen zo kunt meedoen met een rallykampioenschap. Zeker als je hem via de verschillende rijmodi op 'sport' of 'circuit' zet. Dan worden de hulpmiddelen wat meer uitgezet en is het onderstel prettig hard om bochten nog sneller te nemen. Daarbij wordt ook de stuurinrichting aangepast. In de normale stand is de besturing direct, maar comfortabel. Zet je hem in welke andere stand dan ook, dan wordt deze extreem gevoelig en deze keuze vergt wat gewenning; In de praktijk is dit erg prettig om snel bochten te ronden, maar op de snelweg is het wijzigen van de rijmodus niet prettig en stuur je al snel richting een andere rijbaan.





Meer mis je niet

Motoren met meer dan vier cilinders beginnen steeds meer tot een unicum te behoren. Enkel op wat Duitse 'premiummerken' na, is het aantal modellen met een 5-pitter of meer behoorlijk aan het slinken met de jaren. Zelfs het merk dat zo bekend stond om hun fraai roffelende motoren, levert - buiten de V60 Plug-in Hybrid - hun topmodellen enkel nog met een vierpitter. Onze mening is dat er maar weinig motoren zo prettig klinken als die met een vijftal cilinders, dus staat de Focus RS direct op een achterstand. Toch, als je de auto start, ben je om.

Dit gaat nog verder als je onderweg bent en de auto flink op z'n staart trapt. Niet alleen bij het accelereren staat het kippenvel op je armen, bij gas-los knalt en ploft het dusdanig in de uitlaten dat je dit feestje voor het gehoor constant wil herhalen. Deze geluiden voel je ook echt en worden dus niet via de speakers in het interieur weergegeven. Het nadeel van dit uitdagende karakter is een testverbruik van één op zeven. Toch is de auto op cruise-snelheid comfortabel en stil en draait de motor zo'n 2.200 toeren als je 100 km/u rijdt. Maar ook bij deze snelheid is het verbruik van 8,8 kilometer per 100 gereden kilometers verre van zuinig.



Twee voor de prijs van één

Ford neemt een hoop risico's met de introductie van de nieuwe RS. Niet alleen heeft hij ten opzichte van zijn voorganger een cilinder minder en aandrijving op alle wielen, ook is zijn vanafprijs van ruim 54 mille verre van mild. Toch overtuigt de auto met zijn totaalpakket. Dankzij zijn vierwielaandrijving en vergevingsgezind onderstel, is het een auto die je alledag kunt inzetten. Maar dankzij de heerlijke aandrijflijn, de ploffende en fluitende geluiden uit de uitlaten en de uitstekende rijeigenschappen is het ook dé auto om in het weekend over dijkweggetjes te jagen. Met de Focus RS koop je een auto waarmee je dagelijks naar het werk rijdt, maar ook desgewenst de jongere in jezelf loslaat. Per jaar zijn er slechts 120 beschikbaar voor Nederland, dus mocht je na het lezen van dit testverslag om zijn, dan is een spurt naar de dealer een must!

Plus

- + Heerlijke motor en bak
- + Uitgebalanceerd uiterlijk
- + Fantastische rijeigenschappen

Min

- Nauwelijks ruimte achterin
- Forse prijsstelling
- Slechts 120 RS'en beschikbaar in Nederland