



Tony Vos
19 december 2018

In sportief opzicht superieur

Samen met auto's als de Golf, Astra en Mégane vormt de Ford Focus een basiswaarde in het segment van de compacte middenklasse. De vierde generatie onder deze naam is inmiddels aangetreden. Op het gebied van rijgedrag wekt Ford altijd hoge verwachtingen. Eens kijken of het merk dat kan waarmaken met de 125 pk éénliter driecilinder in het sportieve uitrustingsniveau ST-Line.



Evolutie

Een nieuwe Ford Focus borduurt veelal voort op zijn voorganger, zodat er slechts sprake is van een evolutie. Maar deze nieuwe oplage zorgt meer voor een frisse blik op de middenklasse. De auto komt vooral aan de voorzijde veel meer overeen met de huidige Fiesta, terwijl de zijkant en achterzijde van de hatchback ook logo's van een ander merk zouden kunnen dragen. Kortom, de nieuwe Focus is beslist een modern ogende middenklasser, maar springt er door zijn detaillering niet als een echte Ford uit. Is dat erg? De gemiddelde koper zal er niet van wakker liggen.

De ST-Line is een hoog gewaardeerde variant, vooral door zijn sportieve aankleding. Dat is aan de buitenkant meteen goed te zien. Het front wijkt behoorlijk af. De volledige voorbumper is specifiek van vormgeving. Hij heeft een Formule 1-achtige vleugel die aan weerszijden begint naast de mistlampen, daar vervolgens laag onderdoor loopt en midden onder de grille weer naar boven afbuigt. Alle verdere details zijn zwart. De grille heeft een honingraatstructuur. Ford ontwierp speciaal voor de ST-Line 17-inch lichtmetalen wielen in een bi-color kleurstelling, terwijl in de diffuservorm aan de



onderkant van de achterbumper een dubbele uitlaat is opgenomen. De strakke lijnen in de achterbumper, de staande reflectoren én de groot uitgevallen dakspoiler zijn bij iedere nieuwe Focus aanwezig. De dorpels worden voorzien van skirts, die bij de ST-Line net iets scherper getekend zijn.



Sportieve detailvoering

Uiteraard zet Ford de sportieve detailvoering ook in het interieur door. De Focus kenmerkt zich door een relatief breed opgezet dashboard. Precies in het midden daarvan is een groot rechtopstaand navigatiescherm geplaatst, waarop uiteraard nog veel meer functies kunnen worden geregeld. De basisfuncties van het audiosysteem kennen nog wel druk- en draaiknoppen en dat is bevorderlijk voor een intuïtieve bediening.

Ook de klimaatcontrole kent zijn eigen regelpaneel, dat wat lager op de middenconsole te vinden is. Drukken en draaien is ook daar het devies. In het geval van een volledig automatische klimaatbeheersing zitten er displays in de draaiknoppen, waarop de



temperatuur per wagenhelft wordt weergegeven. Uiteraard past Ford in de nieuwe Focus de meest actuele versie van het spraakgestuurde SYNC-systeem toe. Daarmee kunnen na enige gewenning alle functies op het centrale scherm worden aangestuurd. Duidelijk spreken is wel het advies, anders blijft het systeem vragen om de opdracht te herhalen.

Bij de ST-Line brengt Ford de nodige rode stiksels aan. Zowel op het meubilair, de pookhoes, het stuurwiel als ook de randen van de middenconsole en de vloermatten. Dat geeft een beetje fleur aan het verder vooral zwarte interieur. De stoelen bieden een goede zijdelingse steun en hebben ook een zitting van een keurig formaat. De ruimte op de achterbank voldoet aan de verwachting, zodat twee volwassenen er goed kunnen zitten. Opbergvakken biedt de auto in behoorlijke mate in de portieren, tussen de stoelen, onderin de middenconsole en in het dashboardkastje.

Naast passagiers wil de gemiddelde Focus-koper ook graag spullen kunnen meenemen. Met een minimale bagage-inhoud van 375 liter sluit de Focus keurig bij zijn concurrenten aan. Maar als de achterbank wordt neergeklapt neemt de auto een voorsprong met een maximum van 1.354 liter. Dan praten we gewoon over de vijfdeurs hatchback en niet eens over de in ons land zo populaire Wagon.



Forse keuze

Motorisch schotelt Ford uiteraard meerdere mogelijkheden in de nieuwe Focus voor. Maar bij de ST-Line is de 1,0 liter driecilinder met 125 pk de instapper. De krachtbron levert verder een keurig koppel van 170 Nm, dat al bij 1.400 toeren per minuut beschikbaar is. Een handgeschakelde zesbak vormt de verbinding tussen motor en voorwielen. De prestaties zijn volledig naar behoren met een topsnelheid van 200 km/h en een acceleratie vanuit stilstand naar 100 km/h in precies tien tellen. Net zoals in andere modellen van Ford waarin deze krachtbron wordt gebruikt, is de isolatie van het geluid op niveau. De driepitter wordt nooit rumoerig, ook niet als de maximale prestaties worden opgewekt. Een belangrijk voordeel van de moderne turbomotoren ligt in het brandstofverbruik. We noteerden een gemiddelde van één liter benzine op 14,8 kilometer en dat is beslist keurig. Overigens zijn er naast deze 1.0 nog vier andere motoren verkrijgbaar op de ST-Line: de 1.5 liter EcoBoost met 150 en 182 pk uit de Fiesta ST, als ook de 1.5 en 2.0 liter diesel met respectievelijk 120 en 150 pk. Kortom, het aantal mogelijkheden is fors te noemen.



Ford Focus Hatchback 1.0 EcoBoost ST-Line Business

De nieuwe Focus met de 125 pk motor mag echter met de handgeschakelde versnellingsbak maar een aanhanger of caravan trekken van maximaal 1.000 kg. Dat is aan de bescheiden kant. Wie een achttraps automaat overweegt in dezelfde auto, gaat al naar de 1.300 kg. De 1.5 liter EcoBoost mag afhankelijk van het vermogen 1.500 of zelfs 1.700 kg voorttrekken. Het is dus belangrijk om daar bij aanschaf even goed naar te kijken om onaangename verrassingen achteraf te voorkomen.



Rust en balans

Als het gaat om het bouwen van onderstellen heeft Ford met name op dat vlak een goede naam hoog te houden. Afhankelijk van motor en uitrusting biedt Ford de nieuwe Focus zelfs aan met een keuze uit twee volledig afwijkende achterwielophangingen. De lichtere versies hebben een lichtgewicht torsie-achteras. Maar de ST-Line bedient zich altijd van de meer geavanceerde multi-link techniek, die voor meer verfijning in het rijgedrag zorgt. Ook bij hogere bochtsnelheden gedraagt de Focus zich zeer neutraal en trefzeker. Tegelijkertijd heeft Ford ook veel ontwikkelingstijd gestoken in de verbinding tussen carrosserie en wielophanging. Door het zorgvuldig uitkiezen van



Ford Focus Hatchback 1.0 EcoBoost ST-Line Business

rubbers worden trillingen en geluiden veel minder doorgegeven. Dat is weer goed te merken aan de rust in het interieur. De ST-Line voegt daar nog eens extra scherpte aan toe omdat de auto tien millimeter dichter op het asfalt staat dan de andere varianten. Dan is het niet moeilijk om de conclusie te trekken dat de ST-Line verreweg de meest uitgebalanceerde versie is van de nieuwe Focus.



Optimaal voorkomen

Ford zet met de nieuwe en vierde generatie Focus een uitstekende middenklasser neer die op het vlak van aankleding, inrichting en weggedrag als ST-Line optimaal overkomt. De hatchback biedt voldoende ruimte aan passagiers en bagage en ook de standaard uitrusting is van niveau. Jammer dat het typische Ford-karakter zich in de uitstraling vooral beperkt tot het front en dat caravanbezitters noodgedwongen een automaat of grotere motor moeten kiezen.



Ford Focus Hatchback 1.0 EcoBoost ST-Line Business

Plus

- + Mooi stille aandrijflijn
- + Uitstekend onderstel
- + Goed aansluitende stoelen

Min

- Bescheiden trekgewicht
- Anonieme uitstraling