



Arnold van Schepen
12 april 2012

Sterk en slim

Zoveel mensen, zoveel meningen. Voor auto's geldt dat helemaal, vooral ook omdat smaken nogal verschillen. Maar over bepaalde kwaliteiten van sommige auto's valt niet te twisten. Een daarvan is de Ford Focus, die steevast geroemd wordt om zijn rijeigenschappen. We hebben deze auto in diverse motoriseringen en carrosserievarianten getest en steevast kwamen we tot de conclusie dat 'ie erg fijn rijdt en stuurt. Maar nu is de Focus leverbaar met een driebcilinder eenliter downsize motor, naar keuze met 100 of 125 pk. Komt 't verfijnde onderstel van de Focus nog een beetje uit de verf, of is 'ie iets te licht?



Doordachte motor

In letterlijke zin is Ford's nieuwe driepitter een lichtgewicht, een echt kleintje. De carterpan heeft het oppervlak van een A4'tje. Om de draaiende massa van de inwendige delen te beperken en om het motortje zo compact mogelijk te bouwen heeft Ford de balansassen achterwege gelaten. Om de onbalans te compenseren heeft Ford de contragewichten in het vliegwiel en de distributiepoelie ondergebracht. En het effect mag er zijn: bij stationair toerental loopt de driecilinder nagenoeg trillingsvrij rond. In het interieur is dan ook niets te merken van de stationair draaiende motor.

Om zoveel mogelijk vermogen uit het slagvolume van 999 cc te halen maakt Ford gebruik van variabele kleptiming op de in- en uitlaatnokkenas, directe inspuiting en een kleine turbo. Uiteraard past een grote turbo niet bij een dergelijke motorinhoud, omdat die te traag op gang komt, maar deze turbo is naar verhouding echt klein. Ford heeft



Ford Focus 1.0 EcoBoost

hiervoor gekozen vanwege de geringe massastraagheid. Het turbootje komt snel op toeren (tot bij 250.000 omwentelingen per minuut) om de motor met name in het lage toerenbereik van zuurstof te voorzien.

Zoals gezegd is de 1.0 EcoBoost leverbaar in twee vermogensvarianten. De 100 pk-versie is gekoppeld aan de vijfbak (iB5) die bekend is uit de Fiesta en Focus. Het maximale vermogen wordt gegenereerd bij 6.000 toeren per minuut, en tussen 1.400 tot 4.000 toeren is het maximale koppel van 170 Nm voorhanden. Mooie cijfers, de nieuwe driepitter doet in het geheel niet onder voor de atmosferische 1.6 die hij vervangt. De 125 pk versie levert zijn piekvermogen eveneens bij 6.000 toeren, maar zijn maximale koppel is over een iets breder toerenbereik beschikbaar, namelijk tot 4.500 toeren. De sterkste variant heeft ook een hoger koppel, 200 Nm, dankzij een overboost functie. De 125 pk variant is bovendien gekoppeld aan een nieuw ontwikkelde zesbak.



Het goede behouden

Ford heeft geen ingrijpende uiterlijke, dan wel aerodynamische wijzigingen aan de kleinst gemotoriseerde Focus aangebracht. Althans, geen zichtbare maatregelen. Direct achter de grille is een wijziging aan de radiator aangebracht die het verbruik met 2% drukt, namelijk de verstelbare lamellen van de radiator. Afhankelijk van de benodigde hoeveelheid koellucht kunnen deze lamellen geopend en gesloten worden. Als er geen stevige bries door de radiator hoeft te waaien worden de lamellen gesloten, dit drukt de luchtweerstand en dus ook het verbruik.

Tezamen met andere kleine aanpassingen wordt het verbruik - volgens fabrieksopgave - daarmee teruggedrongen tot 1:20 voor de 125 pk versie en 1:21 voor de 100 pk variant. De uitstoot van koolstofdioxide verschilt per carrossievorm, maar de hatchback brengt 't tot 109 gram per kilometer voor de 100 pk, terwijl 25 pk meer

Ford Focus 1.0 EcoBoost

resulteert in 5 gram extra uitstoot per kilometer.

Mooie theoretische waarden, maar wat echt belangrijk is, zijn de praktische kanten van de Focus 1.0 EcoBoost. Wel, die verschillen in niet van de andere hatchbacks, de wagon of sedan. Sterker nog, de kleine driepitter mag van Ford een normale aanhangwagen of caravan trekken. Afhankelijk van de motorisering mag een geremde aanhanger tot 1.000 of 1.200 kg aan de trekhaak gehangen worden.



Koppelkromme waterpas

Tijd om te gaan rijden, en voor een goede beoordeling van de reële capaciteiten van de 1.0 EcoBoost stappen we met drie volwassenen aan boord. Na de start valt de stille en trillingsvrije loop van de motor op. De vijfbak van de 100 pk versie schakelt redelijk soepel, maar wat meer gevoel bij het inleggen van de verzetten is wel welkom. Het motortje blijft tot 3.500 toeren prachtig op de achtergrond aanwezig om



Ford Focus 1.0 EcoBoost

vervolgens een mooie driecilinder brom ten gehore te brengen. De schakelindicator geeft het advies om op te schakelen wanneer een hoger verzet overeenkomt met een minimaal toerental van 1.400, het moment waarop het maximale koppel afgegeven wordt.

Zoals verwacht is de Focus met 100 pk geen snelle auto, maar wel een lekker vlotte. De koppelkromme doet zijn naam geen eer aan, de grafiek toont namelijk een rechte lijn van 1.400 tot 4.000 toeren die volkomen waterpas loopt. In de praktijk betekent dit dat het motortje een mooie lineaire acceleratie heeft en dat je vrij vroeg kunt opschakelen. Door het inspirerende motorgeluid, dat in deze versie wat nadrukkelijker aanwezig lijkt dat bij zijn sterkere broer, en het levendige motorkarakter is het leuk om af en toe door te trekken. De vrees dat een honderd pk $\text{Å}\text{Å}$ litertje het alom gewaardeerde onderstel geen recht zou doen is daarmee verleden tijd. Ook met dit motortje is het rijden en sturen als vanouds. Sterker nog, je hebt een stuk minder gewicht onder de motorkap en feitelijk stuurt dat een stuk prettiger.

Op de snelweg scoort de 100 pk motor punten met zijn stille loop, hij draait weliswaar 3.000 toeren bij 120 km/u, maar is dan niet auditief waarneembaar. Een zesde verzet zou het toerental kunnen drukken, maar de lucht- en rolweerstand zouden dan wel eens zwaar kunnen drukken op het prestatiepotentieel bij die snelheid. De keuze van Ford om deze motor met een vijfbak uit te rusten is een begrijpelijke.



Fijne zesbak

Vijfentwintig paardenkrachten extra op honderd pk, dat is een slok op een borrel. De sterkste versie van de 1.0 EcoBoost doet zijn werk met voelbaar meer gemak, en gevoelsmatig ook wat stiller. De zesbak schakelt trouwens ook een stuk plezieriger, en is mooi afgestemd op het potentieel van het motorblok. Het is wel zaak om bij het versnellen alle versnellingen te benutten, even doortrekken in zijn drie en meteen door naar de vijf levert een hogere acceleratietijd op dan wanneer je de vierde versnelling meeneemt tijdens het versnellen.

In de productpresentatie presenteert Ford de 1.0 EcoBoost als opvolger van de 1.6 Ti-VCT en we kunnen niet anders concluderen dat de nieuwe een waardige opvolger is. Voor het vaderlandse wegennet is de Focus met de 125 pk 1.0 EcoBoost meer dan adequaat gemotoriseerd en kun je, omstandigheden en wegennet dienende, een lekker

potje sturen.

We hebben beide motoriseringën gereden over een afwisselend parcours en daarbij een redelijke indruk gekregen van het verbruik. Met een vlotte rijstijl en drie man aan boord dook de verbruiksmeter van de 125 pk Focus al snel onder de 6 liter op 100 kilometer, in goed Nederlands: rond de 1:17. Neem je de schakelindicator en de aanwijzingen van de Ford Eco Mode indicator in acht, dan moet 1:18 goed te doen zijn.



Niet louter belastingvoordeel

Ook met de meest bescheiden motorisering is de Ford Focus dus een fijne rijdersauto, en naar het zich laat aanzien een bescheiden innemer. Ford biedt de 1.0 EcoBoost aan in de uitrustingsniveaus Trend en Titanium. Dat betekent dat de bestuurder altijd voorzien is van airco en nimmer handmatig zijn ramen hoeft te openen. De ECOnetic



Ford Focus 1.0 EcoBoost

Lease Trend is daarnaast voorzien van Bluetooth, spraakbesturing, navigatie, cruise control en parkeersensoren achter. Deze versie voor de zakelijke markt is verkrijgbaar € 19.595.

De Titanium uitvoeringen zijn riant uitgerust, met onder meer een gescheiden climate control, Ford's bekende voorruitverwarming, licht- en regensensoren, sfeerverlichting en elektrisch verwarmde buitenspiegels. Deze versie staat voor €23.095 bij de dealer.

De EConetic Lease Titanium heeft bovenop de Titanium-uitrusting Active park assist, navigatie en parkeersensoren rondom. Deze is verkrijgbaar vanaf € 21.795.

Zakelijke rijders die zich bekommeren om hun bijtelling, dan wel het milieu, kunnen tot eind april hun bestelling plaatsen om te profiteren van de lage bijtelling. Particuliere kopers kunnen tot 2014 MRB-vrij rijden wanneer ze kiezen voor de 100 pk uitvoering.

Plus

- + Trekkracht
- + Gecultiveerde loop
- + Rijgedrag / wegligging

Min

- Vijfbak schakelt enigzins hakerig