



Wilbert Huls
15 november 2012

Stuurplezier

De Focus is al jaren synoniem aan stuurplezier. De ST en in extremere mate de RS waren daar een exponent van. Ford heeft twee jaar geleden echter het roer omgegooid met de zogenaamde One Ford strategie. Dat betekent dat het merk wereldwijd hetzelfde model is gaan voeren en met de introductie van de Focus is dat in eerste instantie een prima recept gebleken. Toch hielden we wel een beetje ons hart vast over hoe het nu moest met Europese smaak wat betreft hot hatches. Zou er ruimte blijven voor een sportieveling? Gelukkig wel. En of we er nog steeds zo gelukkig van worden, mochten we met het stuur in de hand zelf ondervinden.



Ingetogen uitbundig

Het uiterlijk van de Focus ST is een bijzondere mix van de gewone Focus met sportieve elementen. Op het eerste gezicht zie je direct een krachtige verschijning, het is onmiskenbaar geen dertien-in-een-dozijn model. Rondom is de auto subtiel onder handen genomen. De bumper heeft een grote gapende bek gekregen, gevuld met honingraat. Bij het logo is de carrosserie nu gesloten, alhoewel, de kier tussen de klep en de bumper is niet mals. Langs de onderrand zien we vormen die ervoor moeten zorgen dat de ST de lucht makkelijk doorklieft. Naast het feit dat de ST van zichzelf al lager op het asfalt ligt, wordt dit nog benadrukt door de skirts in carrosseriekleur, waar de gewone Focus het met zwart kunststof langs de dorpels moet doen. Aan de achterzijde zien we weer een aangepaste bumper, maar zijn het vooral de dakspoiler en de bijzonder gevormde, dubbele uitlaat die de aandacht trekken. Een setje achttien inch lichtmetaal in de kleur antraciet maken het plaatje compleet.



Als gegoten

In Nederland is de ST in twee uitrustingsniveaus verkrijgbaar; de ST-2 en de ST-3. De importeur heeft besloten de instapversie bij de fabriek te laten en alleen de hogere niveaus naar ons land te halen. De testauto was uitgevoerd als ST-3 en in het interieur is dat snel te herkennen aan de volledig lederen Recaro's, die een uitrustingstreetje lager nog deels uit stof opgetrokken zijn. Deze elektrisch verstelbare stoelen zitten werkelijk als gegoten, je zou er haast nooit weer uit willen komen. Dat kan nog wel eens het geval zijn bij de bredere medemens, want helaas is de breedte niet te verstellen. Aan de lange medemens is des te beter gedacht met een uitschuifbare ondersteuning voor de knieholtes. Achterin is de auto niet zo royaal als je verwachten bij een vijfdeurs, met name de beenruimte laat te wensen over. Waar je bij een uitvoering als deze eerder een driedeurs verwacht, behoort dat met de nieuwe Focus niet meer tot de mogelijkheden. Ford heeft daarentegen wel een Wagon ST uitgebracht en dat is

natuurlijk weer een interessante combinatie.



Tussen de oren

Behalve de Recaro's is het interieur vooral een feest der herkenning. Bekende vormen, maar dus ook de drukke opzet met veel knopjes op de middenconsole en op het stuur. Op het stuur en op de stoelen prijkt het ST-logo en de hemel is zwart om het gevoel van een sportieve, lage auto op een optische manier kracht bij te zetten. Bovenop het dashboard prijken nog een paar leuke race gimmicks in de vorm van metertjes die de olietemperatuur, oliedruk en turbodruk weergeven. Die laatste toont een vrij essentiële functie, want de ST kan natuurlijk geen half werk leveren wat vermogen betreft, maar toch heeft Fords sportieveling te kampen met een flinke aderlating sinds deze editie. De machtige vijf-in-lijn heeft namelijk plaats moeten maken voor een 'doodgewone' viercilinder. Dus ook de ST ontkomt niet aan de klauwen van downsizing en



Ford Focus ST 2.0 EcoBoost ST-3

vergroening. Toch zit het verlies meer tussen de oren van de purist dan in het kwijtraken van die halve liter motorinhoud. Ford heeft met de 250 pk sterke 2.0 EcoBoost werkelijk een juweeltje neergezet dat in zijn roffelende motorgeluid vanaf 4.000 toeren zelfs een hommage lijkt te brengen aan zijn voorganger. Nadeel, voor zover je daarvan kan spreken, is dat je geneigd bent om dat toereengebied veel te gebruiken voor dat lekkere geluid en dat gaat natuurlijk gepaard met het nodige verbruik. Want 1 op 10 is geen uitzondering, waar de fabrieksopgave rept van 7,2 liter per 100 kilometer. Dat gat is nog wel een beetje te dichten met een behouden rijstijl, maar dan nog gaat er zo'n 8,5 liter peut doorheen per 100 kilometer. Maar zuinig turbo-kan je natuurlijk ook beter met de 1.0 EcoBoost doen.



Bochtenridder

De acceleratie van de ST is ronduit heerlijk. Je dient wel beide handjes aan het stuur te



Ford Focus ST 2.0 EcoBoost ST-3

houden, want met dit royale vermogen zijn de voorwielen nog wel eens aan het zoeken naar de weg van de minste weerstand en dat is niet per se de gewenste richting. Het is daarom jammer dat de ST de RevoKnuckle-techniek van de Focus RS niet deelt, die dit gedrag aardig onder de duim houdt. Maar die handjes aan het stuur zijn natuurlijk sowieso nodig, want het feest begint pas echt wanneer je er de nodige bochtjes bij gaat draaien. De Focus kleeft werkelijk aan de weg, ligt stabiel in een lange bocht, maar kan ook lekker scherp een haakse bocht ingestuurd worden. Als voorwielaandrijver is hij relatief veilig tot de grens te brengen en dat maakt een echte funauto van de ST. Deels verantwoordelijk voor de strakke wegligging is het stevige sportonderstel. Zeker in combinatie met de achttien inch wielen voel je heel goed wat er onder het rubber gebeurt. Het is voor de liefhebber prima te doen, maar aan de andere kant zit het qua comfort richting het randje van het toelaatbare voor dagelijks gebruik en dat is wel iets waar Ford op inzet met deze sportieveling. Temeer omdat de nieuwe ST, in tegenstelling tot zijn voorgangers, bij enkele leasemaatschappijen nog in de catalogi voorkomt.



Allemansvriend

Ondanks dat de ST krachtiger is dan ooit, is hij meer dan ooit een allemansvriend. Hij biedt een hoop rijplezier, maar is ook prima op een rustige manier te rijden. Daarnaast is hij als echte familieauto in Wagon-uitvoering te bestellen. Het enige jammere voor huisvaders is dat er met het standaard uitlaatsysteem geen trekhaak en sleurhut achter kunnen. Een leuke onderdeel dat we niet ongenoemd kunnen laten zijn de deurbeschermers. Op een simpele, mechanische manier vouwt zich een rubberen beschermer rond de rand van de deur, zodat het eigen portier, noch dat van de buurman beschadigd raken wanneer ze met elkaar in aanraking komen. Het systeem is geniaal in zijn eenvoud en een must voor de eerder genoemde huisvader. Maar huisvader of niet, iedereen die van sportief rijden houdt zal gelukkig worden van de Focus ST. Een pietlut die gaat rouwen om het verlies van de driedeurs en de vijf cilinders, want het plezier dat er voor teruggekomen is doet die emoties verbleken.



Ford Focus ST 2.0 EcoBoost ST-3

Plus

- + Heerlijke Recaro's
- + Verslavende sound
- + Fenomenaal bochtenwerk

Min

- Zitruimte achterin
- Verbruik kan oplopen
- Torquesteering