



Dirk-Jan Dalhuisen  
25 december 2012

## Ondergeschoven kindje

De afgelopen tijd is Ford er overtuigend in geslaagd om het publiek warm te laten lopen voor haar EcoBoost-benzinemotoren. Ze staan inmiddels bekend als soepele en pittige blokken, die tegelijk spaarzaam met brandstof omspringen. Door al die aandacht zou je bijna vergeten dat het merk onder het ECOnetic-label ook al geruime tijd zuinige dieselmotoren uitbrengt. Dat label plakt Ford sinds kort ook op de dieselende Focus TDCi, die we als Wagon gelijk maar eens van stal halen.



## Zoethoudertje

Ford heeft het geduld van een hele horde leaserijders flink op de proef gesteld. Want hoewel de specificaties al even op straat liggen, liet de Focus ECOnetic uiteindelijk nog lang op zich wachten. En juist die specificaties waren het die ons Nederlanders, bijtellingsbewust als we zijn, al een tijdje lieten warmlopen voor de eco-Focus. Want voor een compacte stationwagon met veel ruimte en 14% bijtelling zijn we in ons land wel te porren, dat weten ze bij directe concurrent Renault inmiddels als geen ander.

Helemaal nieuw is het ECOnetic-label op de Focus trouwens niet. Met de nieuwe driecilinder 1.0 EcoBoost onder de kap - goed voor 20% bijtelling - rijdt de Focus al een tijdje rond met datzelfde label op z'n achterste. Maar voor wie het om de TDCi - of, beter gezegd, diens 14% bijtelling - te doen is, is die 1.0 benzinemotor slechts een zoethoudertje. Nu is de ECOnetic er dan eindelijk ook als diesel. Z'n CV: 105 pk, 240



# Ford Focus Wagon 1.6 TDCi EConetic Lease Titanium

Nm, een 0-tot-100-sprint in twaalf tellen en... een beloofd verbruik van 1 op 29,4.



## De zuinigste

Daarmee meldt Ford vol trots de zuinigste non-hybride gezinsauto ter wereld aan te bieden. Om tot dat resultaat te komen, zijn de aerodynamica en de techniek van de Focus tot in de kleinste details onder de loep genomen en geoptimaliseerd. Speciale banden met een lage rolweerstand, een start-stopsysteem en de lange overbrengingen van de - fijn schakelende - zesbak zijn zomaar drie voorbeelden van die technieken die het verbruik moeten drukken. Om niet in technisch jargon te vervallen, zullen we u de verdere aanpassingen besparen.

Des te interessanter is natuurlijk de vraag hoe de EConetic het er in de praktijk van afbrengt. Nou, best goed eigenlijk. De 1.6 TDCi maakt een soepele indruk en pakt vanaf



# Ford Focus Wagon 1.6 TDCi EConetic Lease Titanium

1.500 rpm probleemloos op. Daaronder geeft de motor niet thuis en hapt 'ie nadrukkelijk hoor- en voelbaar naar adem, dat wel. Gelukkig maar dat Ford de schakelindicator zo heeft afgesteld dat je, na het schakelen, niet of nauwelijks onder dat toerental komt. Doordat de TDCi bij 1.500 rpm bovendien z'n maximale koppel afgeeft, verloopt het rijden tussen de 1.500 en 2.000 rpm moeiteloos.

Uit veel reserves kan de EConetic niet putten - daar is 'ie natuurlijk ook niet voor in de wieg gelegd - maar de dieselmotor heeft wel genoeg pit om met het verkeer mee te komen. Al met al dus geen reden tot klagen, of het moet vanwege het beperkte trekgewicht zijn. Dat compenseert de TDCi dan weer met z'n loopcultuur. Het start-stopsysteem werkt bijvoorbeeld schokvrij, maar ook het geluidsniveau blijft keurig binnen de perken. Het is vooral windgeruis dat in het interieur te horen is, maar niet in hinderlijke mate.



## Met verve

En dan natuurlijk de hamvraag: is de Focus inderdaad zo zuinig als Ford belooft? Nou, niet helemaal, maar hij komt aardig in de buurt. Een week en bijna 850 over stads- en snelwegen verdeelde kilometers resulteerde bij een normale rijstijl in een gemiddeld verbruik van ruim 1 op 21. Dat lijkt een lichte tegenvaller, maar de natte en koude weersomstandigheden tijdens de testperiode flatteren dat beeld enigszins. Als de motor op constant tempo zo om en nabij de 1.500 rpm draait, kom je met de Focus - afhankelijk van omstandigheden als belading, temperatuur en ingeschakelde elektronica - zo'n 20 - 25 km vooruit met een liter diesel. Dat zijn er weliswaar geen 29, maar als je goed je best doet, kun je een heel eind komen.

Het mooie zit 'm er vooral in dat je in de praktijk, behalve dat lage verbruik, niet zoveel merkt van de aanpassingen die de heren technici uit Keulen hebben doorgevoerd. Dat



betekent bijvoorbeeld dat ook deze spaardiesel beschikt over de rijkwaliteiten waarmee de Focus groot is geworden. Sturen doet de EConetic met verve en het - omwille van de aerodynamica verlaagde - onderstel is eveneens lekker uitgebalanceerd. Klein aandachtspuntje zijn de versmalde banden, die hun grip wat eerder verliezen dan normale banden. Blijft overeind dat die grens nog altijd in een gebied ligt waar je met de EConetic minder snel zult komen dan met - let's say - een ST.



## Vorm versus functie

Ook optisch heeft Ford de aanpassingen aan de EConetic aardig aan het oog weten te onttrekken. Dat betekent dat de milieuvriendelijke Focus qua uitstraling amper onderdoet voor z'n broertjes zonder dat label. Nagenoeg alle pakketten (waaronder het complete EConetic Lease-pakket) en opties die voor een gewone Focus beschikbaar zijn, zijn ook te verkrijgen voor de EConetic. Maar juist voor een setje lichtmetaal ben je



# Ford Focus Wagon 1.6 TDCi ECOnetic Lease Titanium

bij het zuinigheidswonder aan het verkeerde adres - althans: af-fabriek. En da's jammer, want de standaard wielen verdienen bepaald niet de schoonheidsprijs, ook al is het gesloten ontwerp omwille van de luchtweerstand nog zo goed te verklaren. Functie gaat hier boven vorm, zullen we maar zeggen. De 16 inch accessoire-velgen onder onze testauto smoelen gelukkig beter.

Hoe anders gaat het er vanbinnen aan toe. Het dashboard van de Focus is allesbehalve rechttoe-rechtaan, maar vormt een gewaagde combi van niet-alledaagse, golvende vormen en een stortvloed aan knopjes. Vooral in het begin doet dat nogal onrustig aan; zelfs de doorgewinterde computerfreak mag zichzelf rustig een paar weken gunnen om zich de bediening van de Focus eigen te maken. Verder weet de Focus heel aardig te overtuigen. De afwerking en het materiaalgebruik zijn goed en datzelfde geldt voor de ondersteuning die de stoelen bieden. Op het ruimteaanbod hebben we evenmin veel aan te merken, al houdt de beenruimte achterin niet over. Daar staat tegenover dat de Wagon dan weer wel over een aardige bagageruimte beschikt.



## Winterslaap

Het laat zich raden dat de Focus ECOnetic een regelrecht succesnummer belooft te worden. Vele duizenden bestelden 'm al 'op de gok' en dat het daar niet bij blijft, lijdt geen enkele twijfel - de interessante combinatie van relatief veel ruimte en 14% bijtelling kan nu eenmaal niet iedereen bieden. Daar komt nog bij dat Ford niet de hoofdprijs vraagt wanneer je je Focus wat meer wilt aankleden. Op papier al reden genoeg om aan te nemen dat de ECOnetic het goed gaat doen.

Gelukkig stelt de dieselmotor ook in de praktijk niet teleur. Helemaal onderin snakt de 1.6 overduidelijk naar adem, maar eenmaal voorbij de 1.500 rpm levert de TDCi z'n maximale trekkracht en toont 'ie zich van z'n soepele, stille en zuinige kant. Door simpelweg de adviezen van de schakelindicator op te volgen, voorkom je dat de motor in z'n winterslaap valt. Dat je tot slot nauwelijks hoeft in te leveren op de (rij)kwaliteiten





# Ford Focus Wagon 1.6 TDCi EConetic Lease Titanium

van iedere andere Focus, maakt van de EConetic een onmiskenbaar aantrekkelijk totaalplaatje.

## Plus

- + Zuinige, soepele en stille motor
- + Rijeigenschappen
- + 14% bijtelling

## Min

- Futloos onder 1.500 rpm
- Ergonomie vergt gewenning
- Beenruimte achterin