



Martijn Verhoef
30 april 2015

Een ideaal plaatje

Over succes heeft Ford met de Focus nooit te klagen gehad. Binnen Europa geldt de auto als één van de bestverkochte modellen en dankzij het bijtellingsvoordeel ging dat ook op voor Nederland. Dat grote voordeel geniet de auto niet meer, maar dat geldt - de Toyota Auris en Peugeot 308 daargelaten - voor het gehele C-segment. De verschillen in bijtelling zijn dus redelijk uitgevlakt en de concurrenten moeten op andere terreinen het verschil maken. Om deze strijd weer fris aan te gaan, heeft de Focus een facelift gekregen. Op papier lijkt het alsof Ford alle kritieken op het vorige model ter harte heeft genomen en flink wat verbeteringen heeft doorgevoerd. Of dit ook echt zo is, kan alleen maar beoordeeld worden na een uitgebreide test.



Een neus voor design

We reden al eerder met de Focus hatchback, dus een verrassing is het design niet. Toch is er nog steeds de bewondering voor het designteam van Ford, want wãt is de facelift goed gelukt. Letterlijk een facelift, want we hebben het dan voornamelijk over het front van de Focus. Die tovert de auto van anoniem muurbloempje om tot een strakke wagen met Aston Martin-aspiratie.Â De zij- en achterkant zijn maar lichtjes geretoucheerd, vooral de nieuwe indeling van de achterlichten met LED-techniek valt op.Â

Toch zijn er wel enkele kanttekeningen te plaatsen bij de modelwijziging. Zo had de lange antennespriet naar onze mening wel mogen worden vervangen door een onderhuids exemplaar, zoals bij de nieuwe Mondeo. Ook de parkeersensoren en de uitsparing op de tankklep zijn tã prominent aanwezig. Dit zijn overigens maar smetjes op het verder fraaie ontwerp van de Focus. De auto is uitgevoerd in Deep Impact Blue en hierin komt het ontwerp mooi uit.Â De 17 inch wielen hadden een maatje groter mogen zijn, maar ze komen het comfort wel ten goede. Qua design is dit

Ford Focus Wagon 1.5 EcoBoost Titanium

een schoolvoorbeeld van hoe een facelift moet. De auto is in lijn getrokken met de familie, maar behoudt zijn eigen uitstraling.



Geluisterd naar kritiek

Ook in het interieur is te merken dat Ford goed heeft geluisterd naar de kritiek. Het meest in het oog springt het nieuwe touchscreen. Waar je het in het oude model nog moest doen met een schermpje dat kleiner was dan dat van een smartphone, is het nieuwe systeem een aangename verbetering. Het scherm heeft een hoge resolutie en in een oogopslag is het klimaatbeheer, multimedia en de navigatie te bekijken. Het aanraakscherm werkt snel en de gekoppelde spraakbediening is uitstekend, hoewel die eerst nog wat gewenning vraagt. Ook de knoppen van de klimaatregeling en die op het stuur zijn aangepast. Zo is de bediening van de cruise control vereenvoudigd en de airco stel je met grotere knoppen in, zoals we dat ook uit Volvo's kennen. Het stuur is lekker dik en niet te groot, waardoor het goed in de hand ligt.

De auto is maar een paar millimeter in lengte toegenomen en logischerwijs is dit niet



Ford Focus Wagon 1.5 EcoBoost Titanium

terug te zien in de binnenmaten. De ruimte is dan ook niet toegenomen, wat betekent dat de Focus weinig binnenruimte biedt wanneer je hem vergelijkt met de directe concurrentie. De passagiers op de achterbank zullen toch weinig reden tot klagen hebben, want het is goed toeven achter in de Focus. Hoofdruimte is voldoende aanwezig en mits de passagiers niet langer dan 1,85m zijn, kunnen ze hun benen comfortabel kwijt. Aan de kofferruimte is het wel te merken, qua inhoud is dit de kleinste in zijn klasse. Wij rijden de Titanium uitvoering en deze is standaard voorzien van sportstoelen. Ze bieden erg veel steun in bochten en tijdens langere stukken rijden blijft het comfort aanwezig.



Bij de les

Met de facelift is ook het wapenarsenaal aan veiligheidsvoorzieningen herzien. Een aantal ervan, zoals de noodstop en het Pre-Collision Assist-systeem, hebben we maar niet uitgetoet. Maar er zijn zeker een aantal nuttige aanpassingen gedaan. Zo is er Cross Traffic Alert, waarbij gewaarschuwd wordt voor aankomend verkeer. Dit is ideaal bij een onoverzichtelijke kruising, of bij het opdraaien van een drukke weg vanuit een

Ford Focus Wagon 1.5 EcoBoost Titanium

uitrit of parkeervak. Het systeem detecteert niet alleen auto's, maar ook (brom)fietsers en geeft een alarm wanneer dat nodig is. De dodehoekassistent en rijbaanhulp werken ook erg fijn en niet te opdringerig.

Al deze veiligheidsvoorzieningen zijn gebundeld in het Driver Assistant Pack en dit pakket is zeker het overwegen waard. Voor 995 euro heb je dan de eerder genoemde hulpjes en daarnaast ook nog voorruitverwarming en verkeersbordherkenning. Ook de verlichting verdient een opmerking. Met de optionele Bi-Xenon koplampen wordt de lichtbundel aangepast aan de omstandigheden. Zo bewegen ze mee in bochten en is de bundel groter bij hogere snelheden. Bovendien wordt rekening gehouden met voor- en tegenliggers, zodat die nooit verblind worden.



Dorstige krachtpatser

De geteste Focus Wagon is voorzien van de 1.5 liter EcoBoost benzinemotor. Deze motor levert 150pk en dit is in de praktijk meer dan voldoende. De motor werkt heel soepel en kracht kom je nooit te kort. Uitnodigen tot doortrappen doet de auto niet,



Ford Focus Wagon 1.5 EcoBoost Titanium

omdat bij een laag toerental al voldoende koppel aanwezig is. Deze souplesse betekent ook dat er schakellui gereden kan worden. Zakelijke rijders die geen caravan hoeven te trekken hebben aan de 1.0 EcoBoost ook voldoende -zeker de 125pk variant- en kunnen dan profiteren van een lagere bijtelling tot 2016. Wanneer een trekgewicht van 1.500 kilo geremd u als muziek in de oren klinkt, is deze motor de ideale keus. Ook wanneer een automaat gewenst is, want dit is de enige benzinemotor die gekoppeld kan worden aan de zestraps automaat.

Ten opzichte van de 1.0 zet de motor daar wel een minder verbruik tegenover, want een bescheiden drinker is de 1.5 niet. Het testverbruik kwam met 7,6 l/100km ruim boven de fabrieksopgave uit en zelfs bij lange stukken op de cruise control kwam het verbruik niet onder de zeven liter per 100 kilometer.

De Focus bewijst dat de auto nog steeds de best rijdende in zijn segment is. Met de facelift is de stuurinrichting aangepakt, waardoor de wagen nog een tandje directer is. Denk daar het fijne onderstel -stevig maar nooit oncomfortabel- bij en de optelsom is compleet.



Weinig te wensen over

De benaming van de uitrustingspakketten is niet gewijzigd bij de facelift. De instapper is de Ambiente, hoewel die alleen als vijfdeurs hatchback leverbaar is. Daarna volgt de Trend en uiteindelijk de Titanium of ST voor de snellere varianten. Wij reden de Titanium, die van veel gemakken is voorzien. Een greep uit de standaarduitrusting: een startknop, LED achterlichten, Cruise Control en automatische airco. Voor 26.195 euro staat een Wagon in deze uitrusting op de stoep. De testauto is daarnaast nog voorzien van veiligheidssystemen, halflederen bekleding en een verwarmbaar stuur. De 180 euro kostende deurpostbeschermers zijn een leuke uitvinding, die zowel de eigen auto als de geparkeerde auto ernaast beschermen. Voor 995 euro is er ook het fijne navigatie- en multimediasysteem. Met nog wat extra's komt de aanschafprijs op 33.375 euro, maar dan blijft er weinig te wensen over.Â

Ford heeft met de facelift van de Focus een bijdetijdse auto gemaakt, die erg fijn rijdt en voorzien is van de laatste snufjes op het gebied van veiligheidstechnologie. Voor een bijtellingsknaller kan met een gerust hart worden uitgeweken naar de 1.0 EcoBoost



Ford Focus Wagon 1.5 EcoBoost Titanium

of de dieselmotoren. Maar wanneer een krachtige auto met nÃ©t dat beetje reserve - voor bijvoorbeeld het trekken van een caravan - gezocht wordt, is dit het ideale plaatje.

Plus

- + Geslaagde facelift
- + Ergonomie enorm verbeterd
- + Voordelige uitrustingspakketten

Min

- Motor niet zuinig
- Ruimte-aanbod zwak
- Designmissers, zoals de antenne