



Volwassen caravantrekker





DE SUV IS DE LAATSTE JAREN STEEDS POPULAIRDER GEWORDEN EN STAAT BIJ VEEL AUTOKOPERS HOOG OP HET VERLANGLIJSTJE. TOCH VOEREN DE TRADITIONELE COMPACTE MIDDENKLASSERS NOG ALTIJD DE VERKOOPRANGLIJSTEN AAN. EÉN VAN DE VERKOOPTOPPERS IS DE GEHEEL VERNIEUWDE FORD FOCUS, WAAR WE IN DE 'WAGON'-UITVOERING EEN DETHLEFFS CARAVAN ACHTER HINGEN. EN DAT GING OPVALLEND GOED.



De tijd heeft niet stil gestaan in de compacte middenklasse, ook wel het C-segment genoemd. Vooral de laatste twee decennia zijn auto's in deze klasse zeer volwassen geworden. Ze zijn luxueuzer en veiliger dan ooit en ze zijn flink gegroeid. Een Ford Focus van pakweg 20 jaar geleden was als vijfdeurs hatchback 4,15 meter lang; vandaag de dag is dat ruim twee decimeter meer. En als stationwagon meet de huidige Focus nog eens bijna twee decimeter extra, namelijk liefst 4,67 meter. Daarmee is hij nagenoeg even lang als een Mondeo Wagon van 20 jaar geleden, een auto uit het grotere D-segment.

VORSTELIJKE BUITENMATEN

De nieuwste Ford Focus Wagon is dus een flinke auto. Niet alleen in de lengte, maar ook qua breedte (daar noteren we bijna 1,83 meter) en hoogte (1,48 meter). Die vorstelijke buitenmaten doen vermoeden dat het er ook in het interieur royaal aan toe gaat, en dat is een juiste aanname. Het wordt het beste geïllustreerd door de ruimte op de achterbank en



De driecilinder turbomotor trekt moeiteloos een middenklasse caravan (boven).

Met de klok mee:

Middels het infotainmentsysteem met navigatie en Apple CarPlay, kun je enkele praktische apps van je smartphone ook in de auto gebruiken.

Een prima 'werkplek' voorin: de Focus biedt een goed zitcomfort en is makkelijk te bedienen.

Royaal laadvolume van 608 liter. Met de rugleuning weggevozen is er zelfs 1.653 liter beschikbaar. De achterklep laat zich eenvoudig openen middels een 'schopbeweging' onder de bumper.





TECHNISCHE GEGEVENS FORD FOCUS WAGON 1.5 ECOBOOST TITANIUM BUSINESS



Motor en versnellingsbak

Driecilinder turbomotor op benzine, cilinderinhoud: 1.496 cm³, vermogen: 150 pk (110 kW) bij 6.000 tpm, maximum koppel 240 Nm bij 1.600 tpm. Aandrijving/Transmissie: voorwielaandrijving, handgeschakelde zesversnellingsbak.



Maten en gewichten

Rijklar gewicht: 1.408 kg; trekgewicht geremd/ongeremd volgens fabrikant: 1.500/700 kg; geadviseerd maximum trekgewicht: 1.390 kg; maximum toelaatbaar gewicht: 1.950 kg; maximum kogeldruk: 90 kg. Lengte: 467 cm, breedte: 183 cm, hoogte: 148 cm, wielbasis: 270 cm; inhoud bagageruimte: 608 - 1.653 liter; inhoud brandstoftank: 52 liter.



Rijprestaties

Topsnelheid: 208 km/h, acceleratie 0-100 km/h: 9,0 s; verbruik volgens fabrikant: 5,6 l/100 km; testverbruik met caravan (Dethleffs c'go 415 QL Spring Edition): 11,8 l/100 km.



Vanafprijzen rijklaar

Focus Wagon 1.0 EcoBoost: € 25.160

Prijs geteste uitvoering (zonder extra opties): € 30.010



de bagageruimte. Op de achterbank heb je als volwassene van Nederlands formaat - we behoren nu eenmaal tot de langere volkeren op deze aarde - een tamelijk riante zitpositie met ruim voldoende hoofd- en beenruimte. Met drie volwassenen naast elkaar lukt ook wel als het geen rit van een hele dag wordt. Ervan uitgaande dat de Focus Wagon als gezinsauto wordt ingezet, hebben de kinderen aanzienlijk minder te klagen dan hun ouders destijds in de Focus van toen. Misschien nog veelzeggender is de beschikbare bagageruimte. We noteren een laadvolume van 608 liter met de achterbank in zijn normale positie. Met de rugleuning weggevouwen - dat kan heel handig met een hendeltje, want de rugleuning wordt na ontgrendeling door een veer naar beneden geduwd - is er 1.653 liter beschikbaar. Ook qua gewicht kan de Focus Wagon wel wat hebben, want rijklaar mag er nog bijna 550 kilogram bij.

VOLWASSEN UITRUSTING

Bij de volwassen afmetingen past ook de dito standaarduitrusting. De Focus Wagon is van huis uit lekker compleet in de geteste Titanium Business-uitvoering met onder meer klimaatregeling, cruisecontrol, parkeersensoren voor en achter, een achteruitrijcamera, sleutelloze toegang en starten. Bovendien heeft de auto een prettig werkend infotainmentsysteem met navigatie en Apple CarPlay, waarmee je enkele praktische apps van je smartphone ook in de auto kunt gebruiken. Het systeem kan zelfs je binnenkomende Whatsapp-berichten voorlezen en je kunt een antwoord dicteren. Met de veiligheid is het ook goed gesteld in de Focus. We turven een City Safety System (voorkomt aanrijdingen in de stad), een rijstrookassistent, een systeem dat waarschuwt voor botsingen, noodremassistentie en ons testexemplaar had ook nog een dodehoekassistent en een waarschuwingsysteem voor kruisend verkeer achter de auto.



Met de klok mee:

De elektrisch wegklapbare trekhaak kan vanuit de bagageruimte bediend worden. De stekker zit heel handig op de beugel, evenals het oog voor de losbreekkabel.

Op de achterbank heb je een riante zitpositie met ruim voldoende hoofd- en beenruimte.

De benzinetank heeft geen schroefdoop. De afdichting van de vulopening zit in de buis en het klepje.

ECOBOOST

Groter groeien en meer luxe en veiligheid aan boord hebben heeft wel consequenties voor het gewicht. De Focus Wagon weegt rijklaar namelijk 1.408 kilogram. Dat is bijna 200 kilogram meer dan het model uit 1999 en ook meer (60 kg) dan de even grote Mondeo uit die periode. Echt zwaar is de auto niet voor zijn lengte, voor een caravantrekker zou hij gerust nog wat zwaarder mogen zijn.

Om dat hogere gewicht te compenseren heeft Ford geen grotere motoren toegepast, maar wel krachtigere. Onder de motorkap van ons testexemplaar zit een 1,5 liter driecilinder motor met turbo uit de EcoBoost-familie. Ford was één van de eerste merken met driecilinder turbomotoren, aanvankelijk zelfs alleen met 1,0 liter inhoud. De term EcoBoost verwijst deels naar de zuinigheid, maar ook naar de turbodruk die de prestaties een 'boost' kan geven. Allebei tegelijk kan natuurlijk niet.

Ons testexemplaar heeft de 150 pk-variant van die motor, er bestaat ook een uitvoering met 182 pk. Het maximum koppel bedraagt 240 Nm bij slechts 1.600 toeren. Dat doet een soepel

motorkarakter vermoeden met veel trekkracht onderin, maar toch is er een lichte aarzeling voelbaar als je bij lage toerentallen gas geeft. De turbo moet altijd even op gang komen, ook al kost dat maar een fractie van een seconde. Als je dan al te enthousiast de koppeling laat opkomen kan de motor soms zelfs afslaan, zeker als er een caravan is aangekoppeld.

BESCHEIDEN MOTORINHOUD

De driecilinder turbomotor is verder wel een zeer aangename krachtbron. Hij is stil, soepel en krachtig, en bovendien zuinig zolang de belasting niet te hoog is. We verbruikten gemiddeld een keurige 5,9 liter per 100 kilometer op de momenten dat de Focus Wagon 'solo' reed. Het wordt wel een wat ander verhaal zodra de belasting stijgt, bijvoorbeeld met een caravan achter de auto.

Het idee achter een zogenaamde 'gedownsized' motor is namelijk dat je op kruissnelheid (pakweg 120 km/u) niet veel vermogen nodig hebt en dan dus een bescheiden motorinhoud volstaat. Bij het accelereren zorgt de turbo voor de benodigde kracht, maar als die





ACSI FREELIFE TREKADVIES

Voor zijn lengte is de Ford Focus Wagon rijklaraar geen echt lichte auto, maar het is met 1.408 kilogram ook zeker geen zwaar-gewicht. De auto mag wel flink beladen worden, want het maximum toelaatbaar gewicht bedraagt 1.950 kilogram. Als je wat extra bagage in de Focus Wagon plaatst - die ruimte is er met 608 liter in elk geval - adviseren we een maximum trek-gewicht van net geen 1.400 kilogram, zo'n 100 kilogram minder dan Ford opgeeft.

Nieuwsgierig naar onze bevindingen van de Dethleffs c'go 415 QL Spring Edition die we voor deze test achter de Ford Focus hingen? Je leest de leeftest op pagina 84.



kracht niet nodig is - bij kruissnelheid heb je maar zo'n 30 pk nodig - werkt de turbo ook nauwelijks en is het verbruik dus laag. Met aangekoppelde caravan erachter zal de turbo echter veel vaker worden benut omdat je meer kracht nodig hebt om het extra gewicht en (vooral op hogere snelheden) de extra luchtweerstand te compenseren. Tijdens onze test van de Ford Focus Wagon met de Dethleffs c'go 415 QL Spring Edition verdubbelde het verbruik tot 11,8 liter per 100 kilometer. We constateren zo'n toename overigens vaker bij relatief kleine turbomotoren.

ZWARE BELASTING

Een ander aspect is de zesversnellingsbak met relatief lange overbrengingen voor de vijfde en zesde versnelling. Die lange overbrengingen zijn bedoeld om het toerental te verlagen op kruissnelheid. Dat werkt wederom prima als je solo rijdt met weinig belasting, maar met een caravan achter de Focus Wagon 90 km/h rijden en dan de motor in '6' nog geen 1.800 toeren laten draaien, is vragen om problemen.

Om te beginnen zit er totaal geen fut meer in de combinatie. Als je plotseling wilt versnellen kun je wel gas geven, maar er gebeurt nagenoeg niets. Snel twee versnellingen terug is de enige oplossing. Een groter probleem zal zich op langere termijn voordoen, want een motor die zwaar belast is weinig toeren laten draaien betekent minder koeling en minder smering. En de lagers krijgen bij een laag toerental en een hard werkende motor eveneens meer op hun donder. Motorschade kan uiteindelijk het gevolg zijn.

PRIMA STABILITEIT

Dit is natuurlijk geen specifiek probleem van de Ford Focus, want het geldt voor alle kleine turbomotoren met een lange vijfde en/of zesde versnelling die het toerental moet drukken. Laat bij caravanrijden daarom die lange versnellingen voor wat ze zijn, schakel één of twee versnellingen terug en zorg dat de motor op kruissnelheid liefst dik boven de 2.500 toeren draait.

Als je dat doet in de Ford Focus Wagon met een aangekoppelde caravan heb je een zeer prettige trekauto. Genoeg fut voor een plotselinge tussenacceleratie en vlotte prestaties. Daar komt bij dat de Focus voor een heel stabiel weggedrag van de combinatie zorgt. Je zou met de wat langere overhang achter van de Focus Wagon verwachten dat de combinatie wat beweeglijk is na het nemen van een grotere hobbel of een verkeersdrempel, maar de Focus is opvallend snel weer rustig. De goed afgestemde schokdempers zorgen voor een prima stabiliteit. ■



Bekijk de video in de ACSI Magazines-app

CONCLUSIE



Testredacteur Mario Vos

De Ford Focus had altijd al een mooi afgestemd weggedrag: sportief, maar tegelijk comfortabel en met veel gevoel sturend. Aan dat rijtje kunnen we na de test van de Focus Wagon ook nog toevoegen dat het een prima caravantrekker is. Hij trekt een middenklasse caravan moeiteloos, blijft stabiel op de snelweg en brengt na een hobbel of drempel snel weer rust in de combinatie.