

Intro

De laatste tijd vliegen de nieuwe modellen vliegen de nieuwe modellen ons om de oren in de compacte klasse. Ford is zich daar van bewust en heeft daarom de Fiesta een grondige facelift gegeven. Niet een geheel nieuw model, zoals bijvoorbeeld Fiat en Renault dat met respectievelijk de Grande Punto en de Clio gedaan hebben, maar de wijzigingen zijn wel degelijk in een oogopslag te zien. De Fiesta bestaat overigens al sinds 1976, dit jaar dus 30 jaar! Daarom is hij al een oude vertrouwde in de markt. Na al eens in de Fiesta van vóór de facelift te hebben gereden ben ik benieuwd of deze nog steeds zo fijn rijdt.



Guitig hè, die koplampen!

Het exterieur

Wat is er allemaal vernieuwd aan de Fiesta? Aan de voorkant vallen de koplampen op. Deze zijn behoorlijk in formaat toegenomen. Ook de (lucht)roosters in honingraatvorm zijn nieuw. Een leuk neusje zo. Achter zijn de lichtunits op de schop gegaan. Ze zitten nog wel op de zelfde plaats, maar de indeling is veranderd. In de nieuw gevormde bumper zitten nu twee reflectoren. Hier moest ik eerst wel even aan wennen, maar het staat eigenlijk best leuk. Voor de rest is de Fiesta een mooi gevormd wagentje met een vloeiende daklijn. De spatborden zijn netjes uitgeklopt en de lichtmetalen velgen, met 195/50 R15 banden, staan stoer.



Stoere 15-inch velgen

Trouwens, er is keuze uit een heel assortiment wielen.

Het interieur

Het eerste dat opvalt bij het instappen zijn de gebruikte materialen. Wat een goed kunststof is er gebruikt zeg! Vooral de bovenkant van het dashboard (dat ook in rood, blauw of beige leverbaar is) oogt én voelt duur, prachtig. De verdere afwerking van bijvoorbeeld de middenconsole is perfect voor elkaar, nergens zijn scherpe randjes of te grote naden te bespeuren. Ondanks dat het stuur niet is bekleed met leer, voelt dit fijn dik en stevig aan. Het is overigens alleen in hoogte te verstellen. Wat bij de voorstoelen opvalt is vooral de goede steun die ze bieden. Enkel de zitting had iets langer mogen zijn. De gehele stoel mag overigens nog wel wat lager.



Erg goede materialen in het interieur

De laagste stand is nog behoorlijk hoog. Bij de gefacilite Fiesta is gekozen voor leuke motieven in de bekleding. Dit is op de foto minder goed te zien. De meters zijn eveneens wat frivoler vormgegeven, alleen dat de cijfers van de snelheidsmeter en toerenteller niet rechtop staan irriteert soms. Controlelampjes zijn er in overvloed, maar wel verspreid over de klokkenwinkel. Het lampje voor de mistlampen vóór zit bijvoorbeeld in de toerenteller en voor het mistachterlicht in de snelheidsmeter. Vaak is de grote afwezige bij veel nieuwe auto's het controlelampje voor het dimlicht, maar dat is bij de Fiesta gelukkig wel aanwezig, prima. Nu ik toch met lampjes bezig ben; dat van de airco en recirculatiestand is erg moeilijk te zien. Je moet je had er voor houden om te zien of het brandt. Opbergruimte is voldoende aanwezig.

De bedienings satelliet van de prima klinkende en met grote knoppen bedienbare radio/cd-speler zit in tegenstelling tot de Focus nu niet in de weg. Deze is bij de Fiesta wat verder onder de knipperlichthendel geplaatst. Wat tegenwoordig best armoe geheten mag worden is dat alleen het bestuurdersraam met één druk op de knop open gaat. Deze Futura-uitvoering zit best ruim in zijn uitrusting. De regen- en lichtsensor, de elektrische inklapbare spiegels en de AUX-ingang voor een MP3-speler zijn wel opties die voor een bescheiden prijs beschikbaar zijn, maar het is toch maar mooi mogelijk in dit segment dat steeds verder groeit.

Het interieur is voorin ruim genoeg. Omdat dit een driedeurs Fiesta is zitten de B-stijlen ver naar achteren door de lange deuren. Hierdoor zijn ook de gordels erg moeilijk bereikbaar. Achterin valt de beenruimte wat tegen. Je zit al gauw met de knieën tegen de voorstoelen aan. Qua hoofdruimte is het wel in orde. De bank zit trouwens wel comfortabel. Net als bij de Focus zitten de hoofdsteunen in hun laagste stand in de weg en omhoog geschoven zijn ze niet hoog genoeg voor lange mensen. Wat bij veel driedeurs auto's in deze klasse voorkomt en waar de fabrikanten nog steeds geen oplossing voor hebben weten te vinden, komt ook bij de Fiesta aan het licht. Als de hoofdsteunen op de voorstoelen in de hoogste stand staan komen deze bij het omklappen van de stoel tegen het plafond. Hierdoor komt niet de volledige ruimte vrij om achterin te stappen. Nog verder naar achteren, in de kofferruimte is de ruimte toereikend voor deze klasse. De achterbankleuning is in delen neerklapbaar, de zitting alleen in

zijn geheel. Wanneer verandert Ford dit eens? De hoofdsteunen kunnen gewoon blijven zitten als de bank plat gelegd wordt. Erg handig zijn de elastiekjes waarmee de gordelhouders vast gezet kunnen worden wanneer de zitting opgeklapt wordt. Overigens is de achterklep vanbuiten af alleen met de afstandsbediening of de sleutel te openen. Wel zit er links naast het stuur op het dashboard een knop om de klep van binnenuit te ontgrendelen. Om de klep te sluiten is er aan de linkerkant van de binnenbekleding een goede handgreep geplaatst. Er ook rechts een in te zetten kon er schijnbaar niet meer vanaf.

Het rijden

In eerste instantie dacht ik: "tsja zo'n oude 1.3 8-klepper, zou dat wat zijn?". Nou laat ik het zo zeggen. Het houdt niet over maar als je een rustige rijder bent heb je er genoeg aan. Meewaaïen met het overige verkeer gaat prima, maar zodra er ingehaald gaat worden is het uit met de pret. Het maakt geen verschil of het gaspedaal tot de helft of de bodem wordt ingetrapt. Hij accelereert even sloom. Uit de losse pols: 80-120 km/h in de vierde versnelling in zestien seconden. Maar niet alles is fout aan deze motor, zeker niet. Zoals veel achtkleppers is deze motor stil en soepel. Dertig kilometer per uur in zijn 4 trekt hij probleemloos bijvoorbeeld. Ook op



Het ene controlelampje hier, het andere daar...

hogere snelheden is totaal geen sprake van lawaaiigheid. De klank van dit 1.3'tje is misschien niet de modernste (het is een sterk geëvolueerde motor die al een jaar of vijftien meedraait), maar het komt wel robuust over. Een voordeel van de matige prestaties is wel dat je niet constant op je hoede hoeft te zijn voor flitspalen en ambtenaren die er op uit zijn je rijbewijs in te nemen.

Het onderstel kan echter héél wat meer aan dan de geleverde 70 pk. Wat een bochtgedrag! Heerlijk neutraal rondt de Fiesta elke bocht. In vlot genomen bochten is er geen sprake van gekke uitstapjes van voor- of achterkant. De besturing voelt daarbij zelfs wat zwaar aan en geeft voldoende feedback. Dit zou wel eens een van de betere onderstellen kunnen zijn onder de compacte auto's. De bediening van alle functies gaat erg licht. De versnellingspook is, klik-klak, snel in elk verzet te plaatsen. Het gaat er bijna zonder gevoel aan toe... Dat is zeker het geval bij de koppeling. Het aangrijppunt is moeilijk te bepalen. Hierdoor wordt bij optrekken vaak te snel weer gas gegeven als de koppeling nog niet geheel vrij komt waardoor er overtoeren ontstaan. Een heel functioneel item is het drie keer knipperen bij een keer aanraken van de knipperlichthendel. Erg handig bij het wisselen van rijstrook op de snelweg. Wat tot slot opvalt is het goede zicht in de zijspiegels. Ook het zicht rondom is niet verkeerd.

Slot

Wat mij betreft kan de Fiesta weer een tijdje mee. Of meer mensen dat vinden zullen we zien aan de hand van de verkoopcijfers en natuurlijk het straatbeeld. Een ding is zeker; ondanks de niet zo vlotte 1.3-motor rijdt de Fiesta voortreffelijk. De beenruimte achterin houdt dan wel niet over, maar het is uit te houden. De verschillende uitvoeringen zijn redelijk tot zeer goed uitgerust en de leverbare opties zijn bij Ford niet vreselijk duur. Al met al een heel goed aanbod in het B-segment!



Opvallend nieuwtje: de twee reflectoren in de bumper

Plus

- + Fantastisch onderstel
- + Steun voorstoelen
- + Nette uitrusting

Min

- Matige prestaties
- Beenruimte achterin
- Gevoelloze koppeling