

## Feel the difference

In de drukbezette compacte klasse draait de Ford Fiesta inmiddels een kleine anderhalf jaar buitengewoon verdienstelijk mee. Fords compacte troef weet zich prima staande te houden tussen concurrenten als de Volkswagen Polo, Opel Corsa en Peugeot 207. Dit heeft de Fiesta mede te danken aan het uitgebalanceerde onderstel, waaraan het model zijn kwaliteiten als rijdersauto ontleent en waardoor 'ie zijn naam alle eer aandoet als zijnde één van de 'feestelijker' sturende auto's in zijn segment.



De EConetic kijkt optisch nauwelijks af van zijn broertjes

Om het succes van de Fiesta in deze tijd van milieubewustzijn te handhaven, is de auto er sinds kort ook met de toevoeging 'EConetic'. De naam laat aan duidelijkheid weinig te wensen over: diverse maatregelen (waarover later meer) hebben geleid tot de ontwikkeling van deze 'groene' variant. Ook de Focus en Mondeo zijn in een EConetic-uitvoering leverbaar. Met de Fiesta EConetic hoopt Ford de leaserijder een alternatief te kunnen bieden voor de BlueMotion-, ecoFLEX- en Blue Lease-uitvoeringen van eerdergenoemde concurrenten. Is het Ford gelukt met de Fiesta EConetic het verschil te maken of blijkt de combinatie van een A-label, 20% bijtelling en behoud van het rijplezier in dit geval te mooi om waar te zijn?

## Herkenbaar

Het lijnenspel van de Fiesta laat er geen twijfel over bestaan: Ford richt zich met deze auto onmiskenbaar op een jong publiek. De auto heeft een eigenzinnig uiterlijk met scherpe lijnen meegekregen en past daarmee perfect binnen het overige modellenaanbod van Ford, dat eveneens volgens de 'Kinetic'-designfilosofie is vormgegeven.



Kinetic-design: scherpe lijnen en vouwen, waar je ook kijkt

Met name aan de voorkant is het familiegezicht duidelijk aanwezig. De koplampen lijken duidelijk te zijn geïnspireerd op die van de Mondeo en ook de ruim bemeten luchtinlaat is gezichtsbepalend bij enkele andere modellen binnen het Ford-gamma. Ten opzichte van de reguliere Fiesta onderscheidt de EConetic zich met een luchtinlaat die uit het oogpunt van het verbruik is aangepast. Deze grote 'gapende' opening zorgt er - samen met de hoge plaatsing van de forse koplampen en de daardoor relatief hoge aansluiting van de motorkap op de A-stijl - voor dat de Fiesta schuin van voren een vrij imposante indruk achterlaat. In dat opzicht deelt de

auto deze eigenschap met de Peugeot 207. Dit effect lijkt versterkt en in grote mate zelfs veroorzaakt te worden door de om verbruiksredenen gereduceerde velgdoorsnede van 14 inch, die in de riant gevormde wielkasten al snel tot 'stepwieltesformaat' lijkt te worden gedegradeerd. Velgen met een diameter van 16 en 17 inch die onder eerder geteste Fiesta's waren gemonteerd, kwamen daarentegen allerm minst onderbemeten over. Hoewel de 14 inch velgen onder de EOnetic wat minder in balans zijn met het design van de auto, is de keuze met het oog op de reductie van het verbruik wel goed te verklaren. Wat dat betreft heeft Ford er goed aan gedaan ook het onderstel van de Fiesta EOnetic te verlagen. Naast het feit dat dit positief bijdraagt aan zowel de aerodynamica als het verbruik, camoufleert het tot op zekere hoogte de onderbemeten indruk die de velgen achterlaten.

En profiel oogt de Fiesta eerder speels dan imposant. De oplopende taillelijn - versterkt door een parallel over de flank lopende vouw - en de aflopende daklijn geven de Fiesta een heel eigen uitstraling. De achterkant sluit hier fraai op aan: de oplopende vouw die over de flank loopt, doorsnijdt de achterlichten en loopt onder de achterraut door over de volle breedte van de achterkant. Ook de aflopende daklijn lijkt zijn weg ongehinderd te vervolgen in zowel de hooggeplaatste en scherp gesneden achterlichtunits als de achterraut. De hemelsblauwe lak van de testauto oogt harmonieus met de vormgeving en onderstreept het eigenninnige lijnenspel van de Fiesta.

## Speels

Datzelfde eigenninnige lijnenspel heeft Ford consequent doorgevoerd in het interieur. Wie in de Fiesta plaatsneemt, kijkt tegen een dashboard aan dat speels is vormgegeven. In de testauto werd dit nog eens extra versterkt door het blauw uitgevoerde bovenste deel van het dashboard. Hoewel een speelse vormgeving niet altijd een positieve bijdrage levert aan de ergonomie, zitten de knoppen in de Fiesta daar waar je ze verwacht.



Speels vormgegeven, maar wel functioneel

Ook de bediening van de functies spreekt voor zich. Qua ergonomie zit het dus wel goed: design en ergonomie zijn mooi met elkaar in balans. Ook met de afwerking van het dashboard zit het wel goed. De wat 'blikkerig' dichtvallende portieren detoneren hierbij enigszins: ze zijn met vrij hard plastic afgewerkt, evenals de onderkant van de stuurwielbehuizing. Wie het met bovengemiddeld lange benen moet stellen, kan hiermee bij het in- en uitstappen op een vervelende manier in aanraking komen.

Voor diezelfde lange personen is het voorin de Fiesta prima uit te houden. Bij het instappen valt gelijk op dat de stoelen goede ondersteuning bieden aan de zijkant van rug en bovenbenen. De zittingen zijn bovendien aangenaam lang, zodat je ook in dat opzicht niet snel last zult hebben van vermoeide bovenbenen. Er is genoeg ruimte voorhanden om een fijne zitpositie te verkrijgen. De achterbank daarentegen verraadt dat de Fiesta vooral is gericht op jonge gezinnen. Been- en met name hoofdruimte houden voor volwassenen niet over als gevolg van respectievelijk de korte wielbasis en de sterk aflopende daklijn. Ook de stoelzittingen zijn niet zo aangenaam geproportioneerd als die van de voorstoelen. Voor jonge kinderen volstaat het echter prima. Zij zullen minder last ondervinden van de korte zittingen en de dalende daklijn, waardoor het voor hen geen probleem is een prettige positie op de

achterbank in te nemen. Met hoeveel personen je ook in de auto zit: het is prettig te weten dat de bagageruimte van de Fiesta veel kan verstouwen. In de basisconfiguratie slokt 'ie bijna 300 liter op; met de achterbank neergeklapt komt daar nog eens een kleine 700 liter bij. Prima cijfers voor een auto uit de compacte klasse. Blijkt echter dat de ruimte volledig benut is en er nog wat klein spul mee moet, dan is er geen reden tot paniek. In het interieur is ruim voldoende aflegruimte waar dit kan worden opgeborgen.

## Bezuinigingsmaatregelen

Deze term is de afgelopen tijd veelvuldig in de media opgedoken. Ook de Fiesta ECONetic zou hiermee in verband kunnen worden gebracht. Diverse maatregelen zijn toegepast om de aerodynamica te optimaliseren en daarmee het verbruik tot een minimum te beperken. Naast de aangepaste grille, een verkleinde velgdoorsnede en het verlaagde onderstel heeft Ford ook banden met een lagere rolweerstand gemonteerd en de



De ECONetic-specifieke aanpassingen passen prima in deze tijd

eindoverbrenging van de transmissie verlengd. Tot slot zijn de stalen velgen voorzien van gladdere wieldeksels. Het resultaat: een opgegeven brandstofverbruik van 3,7 liter per 100 kilometer, een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 98 gram per kilometer en een bijtelling van 20%.

## Gecultiveerd

De ECONetic wordt aangedreven door een van roetfilter voorziene 1.6 TDCi dieselmotor. Met een vermogen van 90 pk en 212 Newtonmeter aan koppel zou je op papier aardig vooruit moeten kunnen. Als we dit in de praktijk willen testen en de sleutel omdraaien, wordt meteen duidelijk dat we hier met een gecultiveerde motor van doen hebben. Het aggregaat houdt zich keurig op de achtergrond en is geen moment hinderlijk aanwezig. We nemen het



Het is een genot om het stuurwiel ter hand te nemen

op de '10-voor-2-stand' lekker in de hand liggende stuurwiel ter hand en gaan op weg. De Fiesta ontpopt zich al snel als dezelfde fijne rijdersauto als zijn broertjes die niet van het ECONetic-label zijn voorzien. De wegligging is dik in orde en de lichte neiging om in een bocht rechtdoor te gaan is eenvoudig te corrigeren. De schakelindicator in de toerenteller geeft zo rond de 2.000 toeren per minuut aan dat er kan worden overgeschakeld, en inderdaad: ook bij een laag toerental wil de Fiesta prima vooruit! Een racemonster is het allerminst, maar de doelgroep waarop Ford zich met de ECONetic richt, kent dan ook

een andere rijstijl dan de klant waarop Ford zich met zijn snelle ST- en RS-modellen focust. Het schakelen verloopt soepel en trefzeker. De handgeschakelde vijfbak ligt goed binnen bereik en laat zich soepel door de versnellingen heen leiden. Ondanks de bezuinigingsmaatregelen komt de Fiesta geen moment vermogen tekort om fatsoenlijk met het overige verkeer mee te kunnen komen.

Het verschil dat we volgens Fords 'Feel the difference' moeten ervaren, komt met name tijdens het tanken naar voren. Voornamelijk op de snelweg gaat de EOnetic bijzonder spaarzaam met zijn diesel om. De verschuiving van de tankmeter kan met het spreekwoordelijke blote oog nauwelijks worden waargenomen. Gedurende de testperiode, die verliep over binnenwegen, in de stad en op de snelweg, is een gemiddeld verbruik gerealiseerd van 4,4 liter per 100 kilometer.

## Party on?

Standaard is de EOnetic met onder meer vijf airbags, airconditioning, elektrisch bedienbare ramen vóór en een geïntegreerde radio / CD-speler netjes uitgerust. Zijn vanafprijs van 18.772 euro is nagenoeg identiek aan die van een vergelijkbaar uitgeruste en gemotoriseerde Corsa ecoFLEX of 207 Blue Lease en anderhalve mille duurder dan de Polo BlueMotion Comfortline, die profiteert van BPM-vrijstelling en bovendien een completere uitrusting kent dan de Fiesta EOnetic. De nieuwprijs van de testauto ligt met 22.122 euro wat



Een waardevolle toevoeging aan het aanbod

hoger, hetgeen is toe te schrijven aan de toevoeging van onder andere twee achterportieren inclusief elektrisch bedienbare ramen, metallic lak, stabiliteits- en tractiecontrole en een met leder bekleed multifunctioneel stuurwiel.

Geconcludeerd kan worden dat de Fiesta EOnetic een waardevolle toevoeging aan het programma vormt. Ford heeft met deze uitvoering een sterke troef in handen in een markt die, dankzij het overheidsbeleid, de komende jaren wel eens flink zou kunnen groeien. De koppeling van de uitstekende wegligging en de fijne zitpositie van de reguliere Fiesta aan de zuinige, maar voldoende potente aandrijflijn is wat ons betreft een schot in de roos. Had Ford de uitstoot van de 1.6 TDCi nog een fractie weten terug te dringen (door de toepassing van bijvoorbeeld een zesversnellingsbak en een start/stop-systeem), dan zou de Fiesta zich nog verder van zijn directe concurrenten hebben kunnen onderscheiden door evenals de Polo BlueMotion in de gunstigste bijtellingscategorie van 14% te vallen. Dat neemt niet weg dat de Fiesta zijn naam óók in de 20%-bijtellingscategorie zeker eer aandoet!

## Plus

- + Zuinige, potente motor
- + Wegligging



+ Fijne zitpositie

## Min

- Afwerking op enkele plekken
- (Hoofd)ruimte achterin
- Onoverzichtelijke neus