



Michel van Breugel
19 november 2008

© Rijtesten.nl

Evenaren

De bedoeling van de nieuwe Fiesta was overduidelijk om de auto meer volwassenheid te geven en het wat suffe imago van zich af te schudden. De Ford ingenieurs kregen de opdracht mee om de Fiesta groter, luxer en beter te maken dan de vorige generatie. Met de introductie van de nieuwste generatie, inmiddels alweer de zesde, wil Ford weer alle lichten op de Fiesta laten schijnen. De nieuweling lijkt in geen enkel opzicht op zijn voorganger, die echter ook een prima reputatie had: de best rijdende auto in zijn klasse. Deze reputatie mag dan ook absoluut niet uit het oog verloren worden.

De nieuwe Fiesta is leverbaar als drie en vijfdeurs variant waarbij de vormgeving nauwelijks verschilt. De driedeurs ziet er uiteraard sportiever uit dan zijn meerdeurige broer. Deze nieuweling van Ford is leverbaar met vijf uitrustingsniveaus. Allemaal leuke feiten, maar de belangrijkste vraag blijft of de Fiesta zijn rijeigenschappen kan



Ford Fiesta 1.4 16V Titanium

evenaren ten opzichte van het model dat hij aflost. En zullen zijn concurrenten wederom op achterstand worden gezet?



Groei op dezelfde basis

De volledig nieuwe Fiesta neemt van zijn voorganger enkel de wielbasis over. De Fiesta groeide dan ook niet veel. Op het eerste oog lijkt de Fiesta toch een heel volwassen auto te zijn geworden. Vergelijkbaar met de Escort van pakweg vijftien jaar geleden. Er zijn echter meerdere verschillen aan te wijzen. De dynamiek straalt er bij de Fiesta letterlijk en figuurlijk van af. De voorzijde geeft duidelijk de nieuwe Ford designtaal aan, zo lijkt de neus sterk geïnspireerd op de laatste Focus. De voorruit staat erg schuin naar achteren waardoor de inzittende vrij naar achter de voorruit zitten. De onderkant van de raamlijn lijkt een stuk lager te liggen dan de motorkap, wat te maken heeft met de ruimte die tegenwoordig moet zitten tussen krachtbron en kap (in verband met



Ford Fiesta 1.4 16V Titanium

voetgangersveiligheid).

Zoals gezegd verschillen de twee carrosserievarianten van ontwerp niet veel van elkaar, echter ligt de nadruk bij de driedeurs duidelijk op sportiviteit. Bij de vijfdeurs loopt de raamlijn aan de bovenzijde langer door. De achterportier lijkt wel erg klein wat ook in de praktijk te ervaren is bij het instappen naar de achterbank. De achterzijde is wat ons betreft het meest geslaagde onderdeel van de Fiesta. Hij onderscheidt zich hier duidelijk mee in vergelijking met de concurrentie. De dynamische belijning lijkt hier helemaal op zijn plek te komen. Door de aflopende daklijn ontstaat er een kleine achterraut, wat ook tijdens het rijden is te merken. De toepassing van hoofdsteunen achterin helpen ook niet bij het zicht in de achteruitkijkspiegel. De scherpe achterlichtunits zijn fors van formaat en herbergen LED-verlichting. Daarnaast suggereert de onderzijde van de achterbumper een diffuser te herbergen, echter is het schijn dat bedriegt. Wel erg netjes gedaan, ook op de manier waarop de parkeersensoren zijn bevestigd. Het zestien duims lichtmetaal wat onder dit testexemplaar is gemonteerd is onderdeel van de Titaniumuitvoering. Concluderend over het exterieur kunnen we zeggen dat Ford met de Fiesta een spannende en onderscheidende auto heeft afgeleverd.



Geïnspireerd

Ook binnenin de Fiesta gaat het er vernieuwend aan toe. Het interieur is geïnspireerd door een mobiele telefoon waarmee je de contouren van de middenconsole inderdaad mee kan vergelijken. Het interieur voelt degelijk en kwalitatief goed aan met zijn fijne materialen. De ergonomie is in het begin erg wennen, maar langzaam wordt je aan met de positie van knoppen en hendels. Het instellen van stoel en stuur gaat gemakkelijk waarbij de stoel diverse instelmogelijkheden tot zijn beschikking heeft. Geheel tevreden zijn we niet over deze zitpositie, de zittingen zijn wel erg aan de korte kant. De knieholtes kunnen hierdoor nergens echt lekker op leunen en dat wordt op de langere duur vervelend. Het stuurwiel is voorzien met leer bekleed en ligt, mede daardoor, goed in de hand. Ook deze is overigens door de designafdeling niet vergeten. Op het stuur zijn diverse bedieningsknoppen voor telefoon, radio en cruisecontrole geplaatst. De versnellingspook ligt bij het rijden wel erg lekker gesitueerd, net wat



Ford Fiesta 1.4 16V Titanium

hoger als gemiddeld en direct naast het been. Echt perfect.

De gereden Fiesta is niet alleen voorzien van het Titanium label, maar herbergt nog meer opties uit de prijslijst. Zo kan de sleutel op zak blijven door de keyless entry en kan er gestart worden met de 'Power'-knop rechts naast het stuur. Verder heeft dit exemplaar het Launch Pack en Multimediapack wat een extra investering van â,-1200 vraagt. Naar ons idee een regelrechte aanrader, gezien de meerwaarde die geboden wordt waaronder automatische airco, Bluetooth, cruisecontrol, elektrisch inklapbare buitenspiegels, parkeersensoren achter, radio/CD-speler, voorruitverwarming en nog enkele zaken.

Eenmaal zittend op de achterbank missen we wederom steun aan onze onderbenen door de korte zittingen. Verder is de ruimte net voldoende, maar zeker niet riant. Vooral langere personen komen direct in de knoop met de benen en voeten. Voor een gezin met kleinere kinderen zal het echter een prima ruimte zijn. Overigens zal het op de achterbank komen van de driedeursvariant meer fysieke kracht eisen, het achterin raken in de gereden vijfdeurs variant is al geen eenvoudige opgave. Bij het openen van de achterklep zien we een net afgewerkte bagageruimte die een gemiddelde grootte heeft. De klep opent voor de wat lange Nederlander prettig hoog.



Geroemde rijeigenschappen

Bij de introductie van de Fiesta zijn er vanaf het begin al vijf motorvarianten beschikbaar. De keuzes bestaan uit vier benzinemotoren en tot heden één diesel. Ook voor de Fiesta komt een ECOnetic-versie met een 1.6 liter TDCi-diesel, maar dan is het al 2009. Alle genoemde varianten zijn gekoppeld aan een vijfbak waarbij gezegd moet worden dat de versnellingspook stroef maar niet ongemakkelijk van verzet wisselt. Over het algemeen is het een perfecte bak die mede door zijn plaatsing erg goed uitkomt in de Fiesta. Het gereden testexemplaar zet 96 pk op de weg bij 128 Nm. De 1.4 16V is voldoende voor een top van 175km/u en een sprint van 12,2 tellen naar de 100km/h volgens de fabrikant. In theorie lijkt dit een combinatie wat voldoende gezichten goed kan stemmen. In de praktijk vallen de prestaties behoorlijk tegen. In stadsverkeer is het prima vertoeven met de veertienhonderd, ga je de snelweg op pakt de motor vanaf circa 100km/h erg matig op. In tussensprints is het ook geen



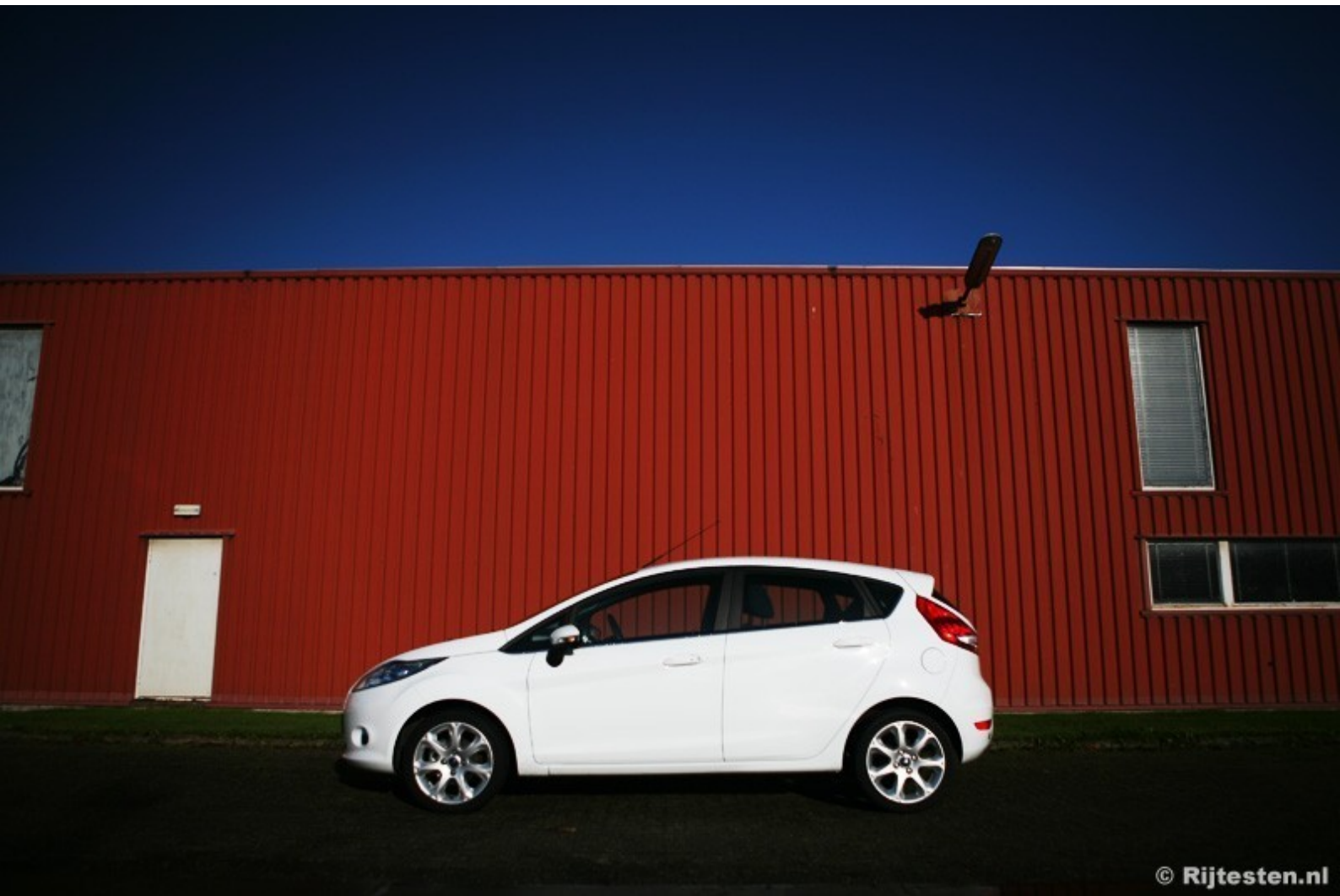
Ford Fiesta 1.4 16V Titanium

snelheidswonder, waarbij het noodzakelijk is om in het juiste verzet te staan. Voor alledaags gebruik voldoet de krachtbron prima, maar verwacht er zeker geen sportieve aspiraties van. Schakelen doet de Fiesta naar hartenlust. Het is en blijft een plezier om van verzet te wisselen. Wat maakt Ford toch fijne versnellingsbakken! Ook de plaatsing van de pook is in de Fiesta prima voor elkaar.

We kunnen verder met wat overblijft: de geroemde rijeigenschappen. Tenminste, van het vorige model. Er kan snel geconcludeerd worden dat deze absoluut nog aanwezig zijn bij deze nieuwe generatie, want wat stuurt de Fiesta buitengewoon verfijnd. Het is en blijft een rijmachine, daar is geen twijfel over mogelijk. De auto is gemakkelijk en ontzettend snel van richting te veranderen waarbij je het onderstel niet van de wijs kunt brengen. Ontzettend strak en precies is een bocht in te zetten. Ook van een wilde slalom zal de Fiesta niet vies zijn. Daarbij is het comfort nog redelijk gewaarborgd, verkeersdrempels zijn nog steeds met een vlotte vaart te nemen. We kunnen wel spreken van een prima balans in demping als stuurgedrag.

Motorgeluid en windgeruis blijven binnen de perken, echter om de Fiesta toch voldoende prestaties te laten leveren dien je hoger de toeren in te kruipen. Hierdoor komt er uiteraard meer geluid het interieur binnen. Het rolgeluid is wel meer aanwezig, maar dat kan ook door de gekozen bandtypen komen, dus laten we dat maar in het midden. Op motorengedebied heeft Ford de laatste jaren een achterstand opgebouwd op bijvoorbeeld de krachtige TSI-motoren van het Volkswagenconcern. De ingenieurs hebben wat werk om hun motoren wat meer up-to-date te maken, maar uiteraard zit Ford niet stil.

Wil je het opgegeven gebruiksgemiddelde van 5,7l/100km halen, dan moet je ontzettend je best doen. In onze testperiode kwamen we uit om een gemiddeld verbruik van 7,7l/100km wat geen onaardige waarde is, maar de Fiesta is ook zeker geen zuinigheidswonder.



Feestnummer

Met de Fiesta heeft Ford zonder twijfel een winnaar op de markt gezet. Hij oogt goed, rijdt uitstekend, is ruim genoeg en – vooral in de duurdere versies - aantrekkelijk aangekleed, met opties die je eerder in duurdere en grotere modellen zult verwachten. Bovendien is hij goed geprijsd en is zowel het exterieur als interieur prima vormgegeven. Vooral de kwaliteit en vormgeving van het interieur gooien hoge ogen. Gepaard met de prima rijeigenschappen, die tot de beste in zijn klasse behoren, en de uitgebreide standaarduitrusting zal Ford menig klant naar de showrooms trekken.

Ford heeft echt haar best gedaan, dat moet gezegd worden. Het zijn echter niet alleen maar goede geluiden, zo brengt de benzinekrachtbron matige prestaties aan de man, zijn de stoelzittingen aan de korte kant en is de ruimte achterin niet riant. Eenmaal rijdend in de Fiesta voelt de auto toch een stuk groter aan dan dat hij eruit ziet. Bij



Ford Fiesta 1.4 16V Titanium

elkaar opgeteld is de Fiesta een prima auto voor de doelgroep waar Ford zijn ogen op heeft gericht: een jong en dynamisch publiek.

Fotografie: Christian Wesselius

Plus

- + Dynamisch rijgedrag
- + Puike versnellingsbak
- + Afwerkingsniveau

Min

- Korte stoelzittingen
- Beperkte ruimte achterin
- Afolgeluid banden