



Martijn Verhoef
29 oktober 2017

Het feestje gaat door

Het is niet veel auto's gegeven om tot in de nadagen van hun carrière succesvol te blijven. Vaak is de smaak van de consument door de jaren heen dusdanig veranderd, dat aanpassingen om aan die wensen tegemoet te komen voor een bestaand model te kostbaar zouden worden. Bij de Ford Fiesta die in 2008 het levenslicht zag, zou je in eerste instantie niet bedenken dat hij ruim negen jaar later nog steeds aan de top van het segment zou staan. Het ex- en interieur deden al geruime tijd wat verouderd aan, maar een lage prijs doet wonderen op de Europese markt. Nu is het dan eindelijk tijd voor een waardige opvolger. Bij elke modelwijziging gaan er weer geruchten dat Ford een nieuwe naam voor zijn B-segmenter in petto heeft, maar net als voorgaande keren blijft het bij het vertrouwde Fiesta. Of de gloednieuwe wagen net zo'n feestbeest als zijn voorganger is, zochten we uit.



Zelf de slingers ophangen

Ford geeft aan dat alleen de naam van de auto hetzelfde is gebleven. En hoewel de contouren heel herkenbaar zijn, heeft de auto inderdaad een volwassener uitstraling gekregen met een lagere neus en minder frivole trekjes. De achterzijde doet zakelijker aan en is daardoor wat saai. Het is maar goed dat de testauto in het fraaie Chrome Copper is gespoten, want dat kleurtje maakt het design een stuk sprankelender.

Het leven is een feestje, maar je moet wel zelf de slingers ophangen. Deze volkswijsheid gaat ook op voor de Fiesta, want de juiste lakkleur en wielen - zoals de 8-spaaks wielen onder de testauto - maken van de Fiesta een hele vlotte verschijning. Als het budget het toestaat zouden we zeker voor het panoramaschuifdak opteren. Niet alleen zorgt dit dak voor een hoop licht in het interieur, het contrasteert ook mooi met de exterieurlak. Net als bij de Ford Focus zijn de door edge protectors nu ook op de Fiesta leverbaar. De investering van 150 euro is dat zeker waard, want de kale plekken op de deurranden die door de jaren heen op een autodeur kunnen ontstaan, zijn hiermee voorgoed verleden tijd. En het scheidt weer afzichtelijke kunststof strips met

ingebouwde reflector van de ANWB-winkel.

Er is nog wel een puntje van kritiek wat betreft de buitenspiegels: het oppervlakte van het spiegelglas is erg klein, waardoor je de achteruitrijcamera eigenlijk niet kunt missen.



Bijdetijds

We hebben het eerder al geschreven na het testen van de facelift-Fiesta: dat oude interieur kon écht niet meer. De overkill aan knoppen leek uit een ander decennium te komen. Gelukkig heeft Ford gehoor gegeven aan de kritiek, want in de nieuwe Fiesta prijkt een future proof interieur. In het oog springt het scherm van het multimediasysteem dat bovenop het dashboard is geplaatst. Een trend die we vaker zien de laatste tijd. Dat scherm heeft niet de mooiste graphics van het segment, maar het systeem blinkt wel uit in snelheid. De grote fictieve knoppen zijn niet te missen en leiden vloeiend tot een achterliggend menu of functie. Bovendien zijn de nieuwste aansluitmogelijkheden aanwezig in de nieuwe Fiesta waardoor je je smartphone



Ford Fiesta 1.0 EcoBoost Titanium

eenvoudig en uitgebreid kunt koppelen aan het multimediascherm.

Wat betreft de navigatie kun je kiezen uit twee pakketten: één met standaard audio en één met het B&O Play audiosysteem dat in de testauto aanwezig. De prestigieuze naam van het Deense designermerk Bang & Olufsen is gelijk de enige overeenkomst met de high-end audiosystemen van die fabrikant. Onderhuids is het techniek van Harman - onderdeel van Samsung - maar dat neemt niet weg dat het geluid aan boord uitstekend is voor dit segment. We zien dat er in het A- en B-segment steeds meer vraag is naar premium audiosystemen en daar haakt Ford goed op in.

Het stuur is uiteraard vernieuwd en pakt lekker goed vast. Het is alleen wel jammer dat er veel knoppen op het stuur zijn aangebracht, want dit komt de overzichtelijkheid niet ten goede. De Fiesta is op gebied van comfort flink aangepakt, wat onder andere resulteert in de goed zittende stoelen voor bestuurder en bijrijder. In de bochten wordt je prima op je plek gehouden, waardoor het je niet direct op zal vallen dat in de Fiesta geen handvatten meer aan het plafond prijken. De inzittenden achterin komen er niet best vanaf, want de ruimte aldaar houdt simpelweg niet over. Het panoramisch schuifdak eist hier zijn tol qua beschikbare hoofdruimte en de beenruimte is voor dit segment aan de krappe kant. Een Seat Ibiza of nieuwe Polo scoort op dit punt echt veel hoger. De bagageruimte is met 303 liter inhoud niet bovengemiddeld en is minder goed toegankelijk dan directe concurrenten, zoals de eerder genoemde Ibiza.



Onderscheidend in rijgedrag

Het B-segment is bijna volledig nieuw of gefacelift en dat maakt het moeilijk om er uit te springen. Toch weet Ford dit te bewerkstelligen met de Fiesta, want op het gebied van rijgedrag weet de auto zich te onderscheiden. Vaak gehoorde kritiek is dat in het B-segment niemand zit te wachten op een echte rijdersauto, maar de nieuwe Fiesta weet te bewijzen dat je veel plezier kunt bezorgen zonder gelijk spijkerhard te worden. Nu moet gezegd worden dat de Fiesta wel iets straffer is afgesteld dan andere auto's uit het B-segment en dat de 17 inch wielen ook een duit in het zakje doen wat betreft het doorgeven van onvolkomenheden in het wegdek. Wees niet bang dat je vullingen eruit trillen; je krijgt gewoon meer mee van wat er onder de auto gebeurt. De goede balans blijft aanwezig, waardoor het rijgedrag niet hinderlijk sportief wordt, maar wel net dat vleugje meer heeft. Het echte gooi- en smijtwerk zal verricht worden door de op komst zijnde ST en ST-line, maar de huis-tuin-en-keuken Titanium met 1.0 EcoBoost stelt zeker niet teleur. De 100 trappelende paardjes bieden meer kracht dan je nodig hebt, waardoor je meer dan gemiddeld vooruit komt.



Ford Fiesta 1.0 EcoBoost Titanium

De driecilinder blinkt uit in een mooie loop, ook stationair. Je twijfelt af en toe gewoon of de motor wel aanstaat. Bij het accelereren klinkt er wat rumoer, om eenmaal op koerssnelheid weer in alle rust te keren. De besturing is, zoals we van Ford gewend zijn, heerlijk direct. Ook de zesbak past de auto als gegoten, zodat een acceleratie lekker soepel verloopt. Het samenspel tussen het stuur, de handbak en de motor maken de nieuwe Fiesta echt een feestje om te rijden.

De 1.0 EcoBoost is wellicht niet zo nieuw meer, maar de motor past de Fiesta als gegoten. De beschikbare vermogens variëren tussen de 100 en 140 pk. In de praktijk blijkt de auto ook nog eens lekker zuinig, zodat een praktijkgemiddelde van net geen 1 op 20 haalbaar is. Er is ook een 1.1 liter benzinemotor met 70 en 85 pk, maar wanneer je een automaat wilt, is deze motor geen optie. Wil je een dieselmotor, dan levert Ford een 1.5 liter TDCi met 85 of 120 pk. Ook in combinatie met deze motor is er nog geen automaat leverbaar. In een later stadium volgt de 1.5 liter EcoBoost driecilinder, die zijn weg in ieder geval naar de ST zal vinden.





Geen prijspakker, wel compleet

Dat de Fiesta van de zesde generatie ook in de herfst van zijn carrière nog zo goed scoorde in Europa had niet in het minst te maken met de gunstige prijsstelling. De Fiesta is nog steeds bereikbaar met een vanafprijs van 15.045 euro voor de 1.1 benzinemotor met 70 pk. Voor een vijfdeurs versie betaal je 500 euro meer en het liefste wil je natuurlijk de pittige EcoBoost driecilinder. Daarvoor tel je minimaal 19.545 (inclusief afleverkosten) euro neer, maar dan rijd je wel in de Titanium-uitvoering met onder andere cruise control, diverse veiligheidssystemen en een multimediasysteem met Bluetooth en Apple Carplay.

Tel daar de opties van onze testauto nog bovenop, zoals bijvoorbeeld de adaptieve cruise control (erg fijn!), een achteruitrijcamera, de navigatie met B&O en het panoramisch schuifdak. Het totaalbedrag komt dan op 23.795 euro, wat een hoop geld lijkt. Configureer je echter één van zijn concurrenten in een vergelijkbare uitvoering en je bent zo duizend euro meer kwijt.



Het overwegen waard

De Fiesta is luxer aan te kleden dan ooit, er is zelfs een Vignale-versie leverbaar. De prijs ligt daarom ook wat hoger, maar een groot deel van de leverbare opties was een aantal jaren geleden nog niet eens denkbaar in het B-segment. Consumenten die een grotere auto inruilen, zijn juist gecharmeerd van opties op het gebied van veiligheid en comfort. Bovendien heeft de nieuwe Ford Fiesta uitdagend rijgedrag te bieden, wat heel gebalanceerd in uitvoering wordt gebracht. Heel wat redenen om de nieuwe Fiesta aan te schaffen of te (privé)leasen.

Plus

- + Het design kan weer jaren vooruit
- + Fijn rijgedrag en pittige motor
- + Veel luxe-opties leverbaar

Min

- Beperkte ruime achterin
- Veel knoppen op het stuur
- Graphics van multimedia gedateerd