



Martijn Verhoef

HuzarenSTukje

Er zijn introducties van auto's waar we nog net iets meer naar uitkijken dan die van andere nieuwkomers. Een voorbeeld daarvan is de Fiesta ST. Al jarenlang is de hot hatch van Ford een begrip in zijn segment. De vorige Fiesta ST was al geen stakker met zijn 182 PK, maar het nieuwe topmodel in de Fiesta-reeks maakt het nog bonter. Net als veel concurrenten weet de auto nu de psychologische grens van 200 PK te bereiken, maar er is één verschil: de krachtbron is een 1.5 liter driecilindermotor en door middel van cilinderuitschakeling is de auto tijdelijk zelfs een tweecilinder. Wat dit betekent voor de prestaties zochten we graag voor je uit - iemand moet het doen - op de kronkelende bergweggetjes en in de haarspeldbochten die Zuid-Frankrijk ons te bieden heeft.



Alleen als vijfdeurs

Als we het exterieur gaan beschrijven, moeten we wel gelijk een disclaimer plaatsen. De auto op de foto's is de driedeurs versie van de Fiesta ST en deze uitvoering komt niet naar Nederland. De vorige ST was alleen als driedeurs te verkrijgen en volgens Ford Nederland heeft dat ertoe geleid dat er minder auto's van werden verkocht, zeker omdat concurrenten als de Clio RS en Polo GTI wél als vijfdeurs leverbaar zijn. Modellen met twee portieren zijn op hun retour en om die reden wordt de Fiesta ST maar in één carrosserievorm aangeboden in ons land, hoewel een ijverige dealer vast een driedeurs kan organiseren als je daar op staat. Waarom we dan toch met de driedeurs op pad gingen? Simpel, de vijfdeurs Fiesta Titanium hebben we al gereden en de kleuren van de driedeurs auto's die beschikbaar waren tijdens de introductie waren een stuk sprankelender dan het Silver Fox op de variant met vijf deuren. En er was nog een reden, maar daar komen we zometeen op.

We starten onze kennismaking dus met de driedeurs versie in het toepasselijke Performance Blue. Het ontwerp van dit model is mooi in balans en dat geldt dus ook



Ford Fiesta ST 1.5 EcoBoost ST-3

voor de gewone Fiesta driedeurs, die in Nederland wel als Trend of ST-line te bestellen is. Uiteraard is de auto in ST trim uitgevoerd met het nodige spoiler en bumperwerk en grote sportwielen met dito banden. 18 inch lichtmetaal is standaard aanwezig op de ST-3 uitvoering waarin de auto in Nederland geleverd wordt.



Sportstoelen en carbonlook

Samen met het fameuze Recaro ontwikkelde Ford de nieuwe sportstoelen voor de Fiesta ST. De stoelen zitten voortreffelijk en grijpen je goed vast, zelfs op de kronkelende wegen van de Col de Vence waar wij de auto onder andere reden. Het zijn geen kuipstoelen, zoals de Opel Corsa OPC destijds had, maar het voordeel is dat de stoelen daarom niet zoveel ruimte wegnemen voor de passagiers achterin. De bestuurder grijpt tevergeefs naar een handgreep aan het plafond, want deze is weggelaten. Gelukkig is het zo dat de bestuurder prima vastgehouden wordt door de stevige wangen van de stoelen en bovendien heb je aan de handgreep in het deurpaneel ook voldoende houvast.



Ford Fiesta ST 1.5 EcoBoost ST-3

Buiten de sportstoelen om herken je het interieur van de Fiesta ST aan veiligheidsgordels met een sportieve striping en een uniek startscherm in het multimediasysteem. Het stuur is afgeplat en de lederen pookknop is ook alleen in de Fiesta ST te vinden. De Carbonlook inleglijsten doen ook een sportieve duit in het zakje en de term Performance is op de instaplijst te vinden. Het is je in ieder geval gauw genoeg duidelijk dat je in de sportiefste Fiesta bent terechtgekomen, maar een speciale bekleding van dashboard of deurpanelen zouden van toegevoegde waarde zijn geweest. Niet dat de gebruikte materialen tegenvallen, want net als bij de Fiesta Titanium zijn we zeker te spreken over het nieuwe interieur. Maar gezien de niet misselijke vanafprijs van bijna 32 mille zou je een extra aankleding mogen verwachten.



Feestje op wielen

De sportieve Ford heeft een naam hoog te houden in het hete B-segment. De vorige Fiesta ST had minder vermogen dan directe concurrenten, maar werd veelal geprezen om zijn scherpe rijgedrag. Nu dat vermogen is rechtgetrokken met auto's als de Clio RS en Polo GTI zou het totaalpakket helemaal verbluffend moeten zijn. En eerlijk is



Ford Fiesta ST 1.5 EcoBoost ST-3

eerlijk, de ingenieurs van Ford hebben een waar huzarenstukje afgeleverd. De auto is enorm direct in de besturing en geeft je het volle vertrouwen om een bocht aan te snijden. Al voordat je de bocht ingaat, weet je al dat dit op een goede manier gaat eindigen. Bandengepiep komt zelden voor en de auto lijkt wel aan de weg te kleven.

We zouden je nóg een reden geven dat we de driedeurs versie bij de introductie reden: dit was de enige beschikbare auto die voorzien is van het optionele Performance Pack. Dit 950 euro kostende pakket bevat onder andere het Quaife mechanische sperdifferentieel, dat de kracht van de motor optimaal weet te verdelen over de aangedreven wielen, om zo strak mogelijk de bocht door te komen. Dit voorkomt dat onderstuur optreedt, want het wiel dat de meeste kracht nodig heeft, krijgt dit ook en het binnenste wiel wordt afgeremd, waardoor de auto als het ware door de bocht getrokken wordt. Dit blijft natuurlijk een theoretisch praatje, maar in de praktijk blijkt echt dat je met de Fiesta ST zonder nervositeit de bochtige routes aan kan gaan. Naast het sperdifferentieel biedt het Performance Pack donkergetinte koplampen en een Launch Control, waardoor wegsprinten bij het verkeerslicht zeer gecontroleerd en zo efficiënt mogelijk gaat.



Driecilinder power

De nieuwe 1.5 liter driecilinder doet vanaf nu het harde werk in de Ford Fiesta ST. De viercilinder in de vorige ST bood met een overboost functie tijdelijk achttien paardenkrachten meer, maar bij het nieuwe model heb je dus altijd 200 PK beschikbaar bij 6.000 toeren per minuut. De auto nodigt ook lekker uit om door te trekken, want bij het overschakelen in het hogere toereengebied klinkt er tevreden geknetter uit te sportuitlaat. Bij het loslaten van het gas klinkt er heerlijk geroffel. Houd je niet van al die aandacht? Dan zet je de auto in rijmodus Normal, wat de klep in de uitlaat doet sluiten. Maar brutaal als we zijn, zetten wij de auto in de Sport-stand. De auto is dan feller, gretiger en rumoeriger, maar alle rijhulpsystemen zijn nog gewoon actief. In de Circuit-stand schakel je ook zaken als tractiecontrole uit.

De auto komt aan vermogen niets tekort en dat zie je terug in de prestaties. De auto sprint in 6,5 seconden naar de 100 en houdt het pas voor gezien bij 232 kilometer per uur. Maar de tussensprintjes en de bocht uit accelereren zijn het leukste. Moeiteloos haal je met de Fiesta trager verkeer in en door de grote hoeveelheid grip sprint je na



Ford Fiesta ST 1.5 EcoBoost ST-3

een bocht zo weer naar duizelingwekkende snelheden. De auto is alleen leverbaar met een handgeschakelde zesbak, terwijl de eerder genoemde concurrenten voorlopig alleen met automaat leverbaar zijn. Wij kunnen de zesbak zeker waarderen, met zijn korte en strakke slagen. Het past ook gewoon bij het karakter van de auto om het heft in eigen hand te houden. Voor de dagelijkse filerijder is een automaat misschien beter gewenst, maar de Fiesta ST heeft het voordeel dat hij in kruipend verkeer niet onrustig aanvoelt. Bovendien is de demping sportief, maar toch hadden we op de met wisselende lagen asfalt en putdeksels bezaaide Franse binnenwegen nergens het gevoel dat de auto oncomfortabel was. Dat maakt de auto dus prima geschikt voor dagelijks gebruik.



Flinke prijs, maar vol in de spullen

Het Nederlandse belastingklimaat is ongetwijfeld goed voor grote multinationals, maar iets minder vergevingsgezind voor sportieve hatchbacks uit het B-segment. Dat resulteerde eerder al in een vertrek met stille trom van de Corsa OPC, maar ook de Fiesta ST wordt er niet goedkoper op. Om de keuzestress niet te groot te maken, biedt



Ford Fiesta ST 1.5 EcoBoost ST-3

Ford alleen de vijfdeurs variant in de ST-3 uitvoering aan. De vanafprijs is met 31.970 euro inclusief kosten rijklaarmaken fors te noemen, maar de ST-3 is dan ook gelijk uitgerust met een berg aan opties. Een Volkswagen Polo GTI is goedkoper en voorzien van automaat, maar wanneer je dezelfde opties aanvinkt als die uit het ST-3 pakket kom je voordeliger uit met de Fiesta. Zaken als keyless entry, licht- en regensensoren, stoelverwarming en achttien inch wielen zijn standaard, net als het hele fijne B&O Play audiosysteem. Voor het Performance Pack betaal je bij, maar dit pakket is een absolute aanrader. Net als de full led koplampen -400 euro - die niet alleen meer licht geven dan de standaard halogeen pitten, ze staan ook gewoon veel vetter.

Ford heeft een heerlijk feestpakket samengesteld met de nieuwe Fiesta ST. De auto is pittig en superscherp in bochten. Bovendien maakt de auto gebruik van de nieuwste technologieën op het gebied van vering en demping. Wanneer je lange stukken met een constante snelheid rijdt, heb je baat bij de automatische cilinderuitschakeling voor het efficiënter gebruik van brandstof. De auto is met zijn vijf deuren praktischer dan voorheen en de aanschafprijs ligt dicht in de buurt of onder die van de concurrenten. Wie in de markt is voor een sportieve hatchback kan het zeker niet laten om met de Fiesta ST kennis te maken.

Plus

- + Rijgedrag ongeëvenaard in het segment
- + Feestje op wielen
- + Dagelijks bruikbaar

Min

- Geen keuze in carrossievorm
- Interieur mag onderscheidender