



Bjorn Blokzijl  
24 juni 2013

## FeeST!

Het lijkt een trend te worden om de facelift van een model aan te grijpen voor het introduceren van een snelle versie. Vorig jaar kwam Opel al op de proppen met de Astra OPC toen deze auto lichtjes herzien werd. Bij de Fiesta is er niet alleen een nieuwe neus en iets gewijzigde achterlichten, ook is er de toevoeging van een 182pk sterke ST. Nooit eerder was er een sterkere productie-Fiesta leverbaar, waarbij de motor zelfs 200 paarden op de weg zet bij een kortstondige overboost. Het zit niet alleen motorisch goed, ook het uiterlijk werd aangepakt, waardoor hij zich onderscheidt van zijn minder bedeelde broertjes. Of het totaalplaatje ons kan overtuigen zal blijken na een weekje met een spierwitte Ford Fiesta ST.



## Geen lijn teveel

Bij de gefacelifte Fiesta vallen de gewijzigde neus met anders gevormde grille en de ietwat opnieuw ingedeelde achterlichtunits het meest op. Ten opzichte van de 'normale' Fiesta's is de ST behoorlijk aangepakt om er een onderscheidend, dik wagentje van te maken. Vooraan begint dat al met een andere bumper met grote, dik aangezette luchtinlaten en het ST-logo in de zwarte grille. Aan de achterzijde zul je de ST niet verwisselen met een andere Fiesta door de forsere spoiler, wederom het rode logo en een in de carrosseriekleur gespoten 'diffuser'. Van opzij springen de 17 inch titaniumkleurige lichtmetalen velgen direct in het oog. Achter deze velgen zijn de roodgeverfde remklauwen zichtbaar, wat een fraai detail is voor een racertje als deze auto. Een dik aangezette lijn over de zijskirts zorgt ervoor dat de auto dikker en lager lijkt dan dat hij daadwerkelijk is. Waar het toevoegen van andere bumpers, grote velgen, een spoiler en andere 'sportieve' zaken het uiterlijk van een auto een overkill aan lijnen kan bezorgen klópt het bij de Ford precies. Geen lijn is overbodig en zeker in het wit staat er een fraaie auto op de stoep.



## Ze hebben naar ons geluisterd!

Toen we begin vorig jaar reden met de Fiesta, gaven we aan dat het design van het binnenste ons nog steeds kon bekoren, maar dat betere materialen wel gewenst waren. Bij de facelift is er aan het ontwerp niks gewijzigd, maar - het is alsof ze bij Ford naar ons hebben geluisterd - de gebruikte materialen voelen nu een stuk beter aan. Waar we nog steeds niet enthousiast van worden is de knoppenbrij voor de bediening van het audiosysteem en de navigatie op het dashboard. Bij de C-Max uit eigen huis is het een stuk overzichtelijker. Ook het toegepaste schermje voor de info van het audiosysteem en de kaarten van het navigatiesysteem vinden we in meer producten terug en is té klein voor zijn functie. Toch relativeer je deze kleine tekortkomingen snel als je hebt plaatsgenomen in de geweldige Recaro-kuipstoelen. De zetels omsluiten je lichaam helemaal, maar ze zijn niet te hard en bieden ook genoeg comfort voor een lange rit. Omdat enkel de voorstoelen verschillen met de normale Fiesta, is de praktische inzetbaarheid van de auto gebleven. Achterin kun je nog steeds prima zitten en ook de bagageruimte van 295 liter is voldoende voor de wekelijkse boodschappen. Heb je meer ruimte nodig, dan is de achterbank in delen neerklapbaar.



## Lekker zelf schakelen

Van de Fiesta van vóór de facelift was er enkel de 1.6 Sport, die met zijn bespoilerde uiterlijk bergen leek te kunnen verzetten, maar met 120pk niet dusdanig gemotoriseerd dat hij de strijd aan kon gaan met de B-segmenter GTI's, RS'en en Abarth's van deze wereld. Dankzij een turbo levert de 1.6 in de ST 182pk, maar trap je het gas volledig in dan worden 18pk's extra losgelaten. Dat vermogen is lekker, maar het gaat er meer om hóé ze worden vrijgegeven. Zelden hebben wij een 'hot hatch' gereden met zo'n soepel blok als in deze Fiesta. Vanaf 1.600 toeren per minuut is de maximale trekkracht al beschikbaar en sleurt hij de auto op indrukwekkende wijze naar hoge snelheden. Het geluid dat hij daarbij produceert is kunstmatig versterkt en werkt daarbij als een rode lap op een stier: verslavend om elke keer weer te accelereren! Daarbij geven wij de ingenieurs van Ford een compliment dat de ST gewoon voorzien is van een prettig schakelende handgeschakelde versnellingsbak met zes verzetten. Hoewel de automaten met een dubbele koppeling zeker niet slecht zijn, wil je in een auto als deze gewoon lekker zelf schakelen.



## Vooroordeel doorbroken

Laat je veel vermogen los op de voorwielen, dan gaat dat prima op rechte stukken, maar begint er vaak een probleem te ontstaan in bochten. Niet alleen glijdt de auto sneller over zijn voorwielen naar de buitenkant van de bocht, ook bij het uitaccelereren vanuit een bocht zwabbert de neus alle kanten op. Zo niet bij de Fiesta ST. Geef vol gas, zelfs als je een krappe bocht uitkomt en hij spurt er vandoor zonder gripverlies en zonder een klapperend stuurwiel. Dat de stuurinrichting elektrisch bekrachtigd is merk je aan niets. Je voelt wat je wilt voelen - dus wat er onder de wielen gebeurt - en nooit is een vaag moment in de besturing te ontdekken. Direct vanuit de middenstand volgen de voorwielen de commando's met precisie op en kun je dankzij het perfect uitgebalanceerde onderstel de auto ontzettend hard de bocht door sturen. Dit onderstel houdt zich qua stevigheid in het midden tussen een Punto Abarth - die wel erg hard geveerd is - en een normale Fiesta. Vooral op klinkerwegen is het verre van comfortabel, maar rij je op een gemiddelde snelweg dan worden kleine oneffenheden prima glad gestreken.



## Grote grijns

Ben je van plan een Fiesta ST te bestellen, dan kun je kiezen tussen twee varianten. Deze verschillen enkel en alleen op het gebied van uitrusting. Als ST-1 zit hij al behoorlijk ruim in z'n spullen met onder andere sportstoelen, airco en elektrische ramen. Besteed je 1.250 euro meer dan krijg je de ST-2 met gedeeltelijk lederen bekleding, een audiosysteem van hogere kwaliteit, verwarmbare voorstoelen en automatische airconditioning. 'Onze' ST is dan nog voorzien van enkele opties zoals het navigatiesysteem, cruise control en het ST Style Pack. Vooral deze laatste optie is een aanrader: titaniumkleurige velgen, rode remklauwen en verlichte ST-instapsierlijsten. Inclusief de opties kost de auto iets meer dan 29 mille, wat relatief weinig geld is voor een auto die net zo praktisch is als een gewone Fiesta, maar een flinke bak extra rijplezier meebrengt, waardoor je elke kilometer met een grote grijns op je gezicht rijdt.



# Ford Fiesta ST 1.6 EcoBoost ST-2

## Plus

- + Soepele en sterke motor
- + Fantastisch weggedrag
- + Onderscheidend uiterlijk

## Min

- Dashboard nog steeds te druk
- Buiten de stoelen geen bijzonder interieur
- Scherm van navigatiesysteem is te klein