



# Ford Fiesta 1.0 80pk Titanium



Pawel Piotrowski  
5 september 2013

## Minder is meer?

Spaarzame en krachtige turbomotoren zijn niet meer weg te denken. Ford introduceerde vorig jaar de 1.0 Ecoboost krachtbron met naar keuze 100 of 125 pk. Inmiddels heeft deze motor ook zijn weg naar de gefacelifte Fiesta gevonden, een stadsauto waarin je niet per se 100 pk of meer nodig hebt. En dus werd de turbo van de driecilinder geschroefd. Zonder drukbeademing heb je de keuze tussen 65 en 80 pk. Wij gingen op pad met de laatste om te beoordelen of dat naar hedendaagse maatstaven volstaat.



## Zoek de verschillen

Eerder dit jaar maakten wij kennis met een uitgedost exemplaar van de opgefriste Ford Fiesta. Zo'n ST is natuurlijk supergaaf, maar niet echt representatief voor de doorsnee modellenrange. De gewone Fiesta's moeten het zonder agressieve bumpers, grote velgen of een diffuser met sportuitlaat doen. Maar dat maakt ze niet meteen saai. Sinds de facelift van begin dit jaar beschikken alle Fiesta's over een grote chromen grille die sterk aan een bepaald Brits merk doet denken. De meningen daarover verschillen, maar persoonlijk vind ik het erg chique staan, vooral in combinatie met de Panther Black metallic lak van &euro; 600.

Met het spotten van de overige wijzigingen heb ik meer moeite, afgezien van de grille is er namelijk niet zoveel veranderd. Verder dan een nieuwe bumper, andere luchtinlaten en achterlichten met een gewijzigde lay-out kom ik niet. Dat is ook niet zo erg, de alweer uit 2008 stammende Fiesta ziet er namelijk nog steeds modern en leuk uit. Ons testexemplaar is een vijfdeurs met het Titanium uitrustingsniveau. Voor een bedrag van &euro; 1.500 krijg je dan onder andere projectiekooplampen, chromelijsten,





# Ford Fiesta 1.0 80pk Titanium

mistpitten en fraaiere velgen mee. Het zijn allemaal geen noodzakelijke opties, maar een standaard Fiesta knapt er wel flink van op.



## Interessante pakketten

Door het geslaagde exterieurdesign kan de Ford Fiesta nog steeds goed meekomen in de slag om de kopersgunst. Maar wie eerst naar een Peugeot 208 of Renault Clio gaat kijken en tot slot de Ford showroom binnenwandelt, zal bij het opentrekken van het blikkerige Fiesta-portier en de aanblik van het sombere dashboard wellicht rechtsomkeert maken. Toegegeven, alles wat je nodig hebt zit erop, maar qua design en kwaliteitsbeleving kan het Fiesta dashboard de jongere concurrentie niet bijbenen. De materialen zijn overwegend van het harde soort en de afwerking is liefdeloos. Dat de jaren beginnen te tellen zie je ook aan het te kleine navigatiescherm en de ingewikkelde bediening daarvan.

Buiten dat heb je weinig redenen tot klagen. Met interessante pakketten, zoals het Advanced Technology Navigation Pack van &euro; 1.100, probeert Ford de Fiesta



# Ford Fiesta 1.0 80pk Titanium

aantrekkelijk te houden. Onze testauto was onder andere uitgerust met een navigatiesysteem, Active City Stop, cruise controle, licht- en regensensor en zelfs een automatisch dimmende binnenspiegel. Maar ook zonder deze spullen is het goed toeven in de Fiesta. Hij heeft prettige stoelen, is goed geïsoleerd en heeft op alle zitplaatsen voldoende bewegingsruimte. Met 295 liter is de bagageruimte niet uitzonderlijk klein, maar door de slechte indeling kun je twee boodschappencratten niet langs elkaar zetten zonder de rugleuning eerst om te klappen.



## Wel of geen turbo?

Bij het oprissen van de Fiesta heeft Ford vooral technische wijzigingen doorgevoerd. Alle benzinemotoren met handbak zijn vervangen door een 1.0 driecilinder die met en zonder turbo besteld kan worden. Wil je een Fiesta met automatische transmissie, dan zit je nog wel vast aan een antieke 1.6. In totaal zijn er nu vier vermogenslevels beschikbaar, variërend van 65 tot 125 pk. Ze stoten allemaal 99 gram per kilometer uit, wat met een groen A-label en 20% bijtelling voor de zakelijke rijder beloond wordt.





# Ford Fiesta 1.0 80pk Titanium

Wij gingen op pad met de ongeblazen 1.0 die in totaal 80 pk en 105 Nm produceert. Het prijsverschil met de 100 pk en 170 Nm sterke 1.0 Ecoboost is slechts € 750 euro, wat automatisch de vraag oproept of dat geen slimme investering is. Op papier doet de 1.0 Ecoboost over de nul naar honderd sprint 3,7 seconden minder, wat toch een aanzienlijk verschil is. Maar terug naar onze testauto. Moet je je met 80pk daadwerkelijk behelpen? Zolang je geen stoplichtsprintjes gaat doen, valt er goed mee te leven. Met 80 pk ga je die natuurlijk nooit winnen, maar je degradeert ook niet tot een rijdende chicane voor andere weggebruikers.



## Snelheidsbeleving

Een wijs man zei ooit dat snelheid vooral een vorm van beleving is. Natuurlijk houdt het niet over, maar het is geen doods aggregaat waar geen leven meer inzit. Uit de uitlaat komt een inspirerende driecilinder-brom en het sadomachistische blokje laat zich graag tot de laatste pk uitknijpen. Bovendien hangt de driecilinder - ook zonder turbo - gretig aan het gaspedaal en is de versnellingsbak zo afgestemd dat je in principe altijd boven de 3.000 rpm uitkomt. Dat is maar goed ook, want onder de 2.000 rpm is er



# Ford Fiesta 1.0 80pk Titanium

niemand thuis. De keerzijde hiervan is dat je op de snelweg met 3.500 rpm onderweg bent. Een zesbak zou dat nog enigszins in toom houden, maar die levert Ford niet.

Echt erg is dat niet, de vijfbak behoort namelijk tot de beter schakelende exemplaren. Ook de stuurinrichting is een van de meest fijne die je in een stadsauto tegen zult komen. De Fiesta stuurt niet alleen direct, maar ook met veel gevoel en weinig bemoeienis van de stuurbekrachtiging. Voeg daar het kart-achtige weggedrag aan toe en je kunt op je klompen aanvoelen dat dit een leuk sturende auto is. Het gebrek aan pk's doet daar geen afbreuk aan. Integendeel, je kunt juist gerust 'planken' en het volledige potentieel op de openbare weg benutten. Als er iets is dat deze Fiesta bewijst, dan is het wel het feit dat je voor rijplezier niet direct een overload aan pk's nodig hebt.



## Back to basics

Met het tijdloze uiterlijk kan de Ford Fiesta nog goed om de kopersgunst meedingen. Het dashboard begint weliswaar gedateerd te raken, maar dankzij interessante uitrustingspakketten krijg je wel 'veel voor weinig'. Qua rijgedrag verslaat de Fiesta



# Ford Fiesta 1.0 80pk Titanium

sommige nieuwkomers genadeloos, het weggedrag vormt nog steeds de maatstaf in dit segment en de nieuwe driecilinder motoren behoren tot de meest moderne die je kunt krijgen. Zonder turbo is de 80 pk sterke 1.0 niet zo high-end als zijn Ecoboost broeders, maar dat maakt 'm niet minder interessant. Het is een prettig blokje dat goed bij de Fiesta past en oude waarden doet herleven; ook met weinig vermogen kun je veel plezier beleven.

## Plus

- + Kart-achtig weggedrag
- + Fijne en zuinige motor
- + Interessante uitrustingspakketten

## Min

- Dashboard begint gedateerd te raken
- Navigatiescherm aan de kleine kant
- Onpraktische kofferbak