



## ONVERMINDERD JEUGDIGE FIESTA VAN FORD VIERT 30<sup>ste</sup> VERJAARDAG

**KEULEN, Duitsland, 25 augustus 2006** – De afgelopen 30 jaar heeft de Ford Fiesta bewezen dat klein toch heel fijn kan zijn.

De Ford Fiesta zag voor het eerst het daglicht halverwege de jaren '70 en is sindsdien een vaste waarde geworden op de Europese automarkt. Het is een model dat iedereen kent. Voor sommigen was de Fiesta de eerste speciale auto. Voor vele anderen is de Fiesta een praktisch en betrouwbaar vervoermiddel dat precies groot genoeg is voor recreatief en persoonlijk gebruik.

Hoewel de hedendaagse Fiesta op veel punten afwijkt van de oorspronkelijke Fiesta die in 1976 op de markt kwam, zijn de fundamentele basiskenmerken waarvoor de Fiesta altijd heeft gestaan, nog steeds onveranderd.

«De verjaardag van de Fiesta is een goede gelegenheid om drie decennia vol veranderingen te vieren», zegt John Fleming, President en CEO van Ford of Europe. «Ten tijde van de introductie stond de Fiesta al voor verandering en hoewel de auto voortdurend met zijn tijd is meegeëvolueerd, is de Fiesta nog altijd een zuinig, praktisch en betrouwbaar vervoermiddel voor mensen van alle leeftijden. Dat is tegenwoordig nog net zo relevant als in 1976.»

### Generaties

De Fiesta maakte zijn debuut in het jaar dat British Airways en Air France hun transatlantische lijndienst openden met de nieuwe supersonische Concorde. Het was ook het jaar dat Apple Computer werd opgericht. Wie had zich toen kunnen voorstellen dat dertig jaar later de Concorde al met pensioen zou zijn gestuurd, Apple in haast elk huishouden zou zijn terug te vinden en een nieuwe Fiesta op de markt zou worden gebracht voor de iPod-generatie?

De nieuwste generatie Ford Fiesta, die eerder dit jaar is geïntroduceerd, heeft een fris nieuw gezicht met een vrolijke uitstraling en een felgekleurd nieuw interieur. De optionele voorzieningen, zoals aansluitmogelijkheden voor een MP3-speler op het audiosysteem of spraakbesturing via Bluetooth, waren dertig jaar eerder nog pure sciencefiction.

In 1976 zag de wereld van de compacte auto er heel anders uit. Tegenwoordig heeft de Fiesta voorzieningen die je ook in zogeheten grote auto's aantreft, waaronder airconditioning, automatisch inklapbare spiegels, satellietnavigatie, ruitenwissers met regensensor en diverse andere klantvriendelijke technische snuffjes. De auto heeft een hedendaagse uitstraling en er is een ruime keuze aan kleuren voor het exterieur. Het uitgebreide aanbod aan modellen wordt aangevoerd door een op de rallysport geïnspireerde sportieveling, de Fiesta ST.



De hedendaagse Fiesta is groter dan het oorspronkelijke model en dat sluit aan bij de hedendaagse behoefte aan meer ruimte en een grotere bagagecapaciteit: typische kenmerken waarmee de Fiesta toonaangevend was op het moment van de oorspronkelijke introductie.

<b>Afmetingen</b>	<b>Fiesta van 1976</b>	<b>Fiesta van 2006</b>	<b>Vershil</b>
Totale lengte	3,565 m	3,924 m	359 mm
Totale breedte	1,334 m	1,685 m	351 mm
Totale hoogte	1,360 m	1,432 m	72 mm
Wielbasis	2,286 m	2,486 m	200 mm

Ook de uitstekende verkoopcijfers laten zien dat de Fiesta bij de tijd is gebleven. De verkoopcijfers van de populaire kleine auto van Ford zijn de afgelopen vijf jaar elk jaar toegenomen. Met een aantal van 358.931 verkochte exemplaren was 2005 het beste verkoopjaar voor de Fiesta sinds 1998.

In de eerste helft van 2006 zijn de verkoopcijfers net zo hard blijven groeien. Tussen januari en juni 2006 zijn 205.200 exemplaren verkocht en dat is 10 procent meer dan in de eerste helft van 2005. In de kleurrijke, dertigjarige historie van de Fiesta zijn in totaal al meer dan 12 miljoen Fiesta's geleverd.

## **Spaanse flair**

Het verhaal van de Fiesta heeft alles te maken met de rol van Ford in de gemeenschappelijke Europese markt. Het is geen toeval dat Fiesta een Spaanse naam is. Spanje is heel belangrijk geweest voor het succes van de kleine Ford en Ford heeft een belangrijke rol gespeeld om van Spanje een grote speler te maken in het Europese bedrijfsleven.

Vanaf het begin van de jaren '70 was de toenmalige CEO van Ford, Henry Ford II, persoonlijk betrokken bij de ontwikkeling van de Fiesta. Hij geloofde heilig in kleine auto's en moedigde zijn bedrijf aan een nieuwe kleine auto te maken voor de wereldmarkt. Hij bemoeide zich persoonlijk met elke stap van het lange proces dat leidde tot de grootse opening van een autofabriek in Valencia, waarbij ook Juan Carlos aanwezig was, de toentertijd pas gekroonde koning van Spanje.

In 1972 werd een speciale taakgroep opgericht met teams in Europa en de Verenigde Staten om een nieuwe kleine auto te ontwikkelen met voldoende voorzieningen voor de moderne klant, een interessante prijs en een gunstige kostenbasis.

Al deze inspanningen kregen de codenaam Bobcat en het was voor iedereen duidelijk dat Henri Ford II zeer veel belang hechtte aan dit project.



Project Bobcat zou verstrekkende gevolgen hebben voor de activiteiten van Ford in Europa. Er ontstond behoefte aan nieuwe fabrieken en nieuwe technologieën, zoals voorwielaandrijving. Insiders bij Ford waren destijds sceptisch over voorwielaandrijving omdat een eerdere poging om een dergelijke technologie te ontwikkelen de nodige problemen had opgeleverd.

Maar de knapste koppen van Ford zetten hun beste beentje voor om van Project Bobcat een succes te maken en obstakels voor innovatie uit de weg te ruimen.

Een van de uitdagingen voor Project Bobcat was de keuze van een productielocatie voor de nieuwe auto. Men liet zijn oog vallen op Spanje. De Spaanse markt was echter zo goed als gesloten voor buitenlandse fabrikanten zoals Ford. Maar Spanje werd in economisch opzicht almaar belangrijker en stond op het punt een vooraanstaande rol te gaan spelen in Europa. Voor Ford waren dit commerciële interessante factoren: Project Bobcat zou belangrijke veranderingen teweeg kunnen brengen.

Ford onderhandelde met de Spaanse overheid over het vestigen van een nieuwe assemblagefabriek in Spanje. Ford stelde als voorwaarde dat bepaalde tarieven zouden worden verlaagd, waardoor de toetreding van Spanje tot de gemeenschappelijke Europese markt zou worden versneld. Als Ford toestemming zou krijgen om in Spanje auto's te produceren, zou het merk hiervan dubbel profiteren vanwege de extra afzetmogelijkheden in de groeiende Spaanse markt. In september 1972 ging de Spaanse overheid akkoord met een verlaging van de tarieven voor geïmporteerde onderdelen en machines, terwijl er regels werden vastgelegd voor het gebruik van lokaal gemaakte producten en materialen.

De deur naar Spanje stond open en Ford was er klaar voor. Toen de plannen van Ford eenmaal bekend waren, begonnen diverse gemeenten met elkaar te concurreren om Ford binnen te halen. Uiteindelijk vestigde Ford zich nabij Valencia, in het kleine stadje Almussafes.

Naarmate Project Bobcat vorderde, begon het uiterlijk van de nieuwe kleine auto van Ford vorm te krijgen. Met elkaar concurrerende ontwerpteam in Amerika en Europa (Dunton in Engeland, Keulen in Duitsland en Turijn in Italië) ontwierpen prototypen op basis van de door het projectteam vastgelegde kosten en engineeringfactoren.

De uiteindelijke vorm van de Fiesta werd bepaald door de consument, dankzij een van de meest ambitieuze productclinics die ooit zijn opgezet. Consumenten uit verschillende Europese landen werden volstrekt in het geheim vervoerd naar het Meer van Genève in Zwitserland waar in een beveiligde hal de verschillende ontwerpen stonden opgesteld.

Onderzoekers van Ford stelden vast welke ontwerpen het meest in de smaak vielen.

In december 1973, met de wereldwijde oliecrisis als extra drijfveer, gaf de raad van commissarissen van Ford groen licht aan Project Bobcat, zodat de ontwikkeling en productie van start konden gaan. De daaropvolgende maand daarna zou de eerste steen worden gelegd van de nieuwe fabriek in Valencia.



Gedurende de twee daaropvolgende jaren volgden de ontwikkelingen elkaar snel op. De engineering van de nieuwe auto vorderde snel en de fabriek in Valencia begon vorm te krijgen.

De Fiesta kreeg zijn naam pas in 1974, toen Ford een lijst met 50 potentiële namen terugbracht tot de volgende vijf namen: Bravo, Fiesta, Amigo, Strada en Pony. Henry Ford II mocht hieruit een keuze maken.

Autojournalist Edouard Seidler beschrijft in zijn boek "Let's Call it Fiesta" het moment dat de heer Ford de knoop doorhakke. Hij sloot zich op in zijn kantoor op de twaalfde verdieping van het wereldwijde hoofdkantoor van Ford in Dearborn en begon te ijsberen terwijl hij de diverse namen hard op zei. De Fiesta was favoriet:

*«Ford en Fiesta gaan goed samen,» zei Henri Ford II. «Het is een kleurrijke en dynamische naam... Bobcat wordt Fiesta.»*

De nieuwe auto werd ontwikkeld in de Europese engineeringcentra in Keulen (Duitsland) en Dunton (Engeland).

De voordelige, compacte auto was de eerste Ford-auto met een dwarsgeplaatste motor en voorwielaandrijving. Consumenten waren erg enthousiast over het hatchbackontwerp, zodat de Fiesta snel marktaandeel veroverde in het segment voor de kleinere auto, waarvan ook de Renault 5 en de Volkswagen Polo deel uitmaakten.

De Fiesta was de juiste auto op het juiste moment. Men had met name vrouwen in gedachten als doelgroep. Op het moment van de introductie ging 20 procent van de verkochte auto's in de belangrijkste Europese afzetgebieden naar vrouwen. Maar de Fiesta was mede zo succesvol door zijn populariteit bij een breder publiek.

De productie ging van start in Valencia, Spanje in mei 1976.



## De eerste Ford Fiesta

Bij de eerste introductie in 1976 werd de Fiesta geleverd in drie versies. Het instapmodel was uitgerust met een 1.0-litermotor van 40 pk en was zeer aantrekkelijk geprijsd. Verder was een versie met 45 pk verkrijgbaar en een versie met een 1.1-litermotor van 53 pk: de Ghia, die uitpakt met uitrustingselementen die destijds uniek waren voor auto's in deze klasse.

Het lage brandstofverbruik was bepalend voor het succes van de Fiesta, maar niet het enige pluspunt. Dankzij de bijzondere technologische vernieuwingen reikten de voordelen van de Fiesta verder dan de beperkte afmetingen.

De auto woog amper 700 kg en was daarmee een van de lichtste auto's in zijn klasse, maar met een laadruimte van 1,2 kubieke meter wél een van de grootste. De Fiesta bood de beste zichtbaarheid en had het meest aërodynamische ontwerp, en dat gaf deze auto een duidelijke voorsprong op de concurrentie.

Veel nieuwe eigenschappen van de Fiesta waren baanbrekend. Het gedrag bij een botsing was geoptimaliseerd door het gebruik van vroege computersimulatieprogramma's. Het radiatorrooster functioneerde als luchtsplitter: bij lage snelheden kon lucht erdoorheen, terwijl de lucht bij hogere snelheden op een efficiënte manier over de motorkap werd geleid. Dit door Ford gepatenteerde systeem zorgde voor een luchtweerstandcoëfficiënt van slechts 0,42 Cd, waardoor het brandstofverbruik ongekend laag was. Bij een constante snelheid van 90 km/u had de 1.0-literversie met 40 pk een verbruik van 5,6 liter per 100 km, bij 120 km/u 8,2 liter en in stadsverkeer 7,9 liter.

De voorwielen van de Fiesta werden aangedreven door een baanbrekende asconstructie, dat in 1949 werd gepatenteerd door Ford-ingeieur Earle S. MacPherson, de latere Vice President van Ford Motor Company. Voor de achteras was een antidiuksysteem ontwikkeld. Voor sportieve bestuurders was er de Fiesta "S", die was voorzien van een stijvere wielophanging en een stabilisatorstang op de voortrein om zijwaartse krachten op te vangen.

De eerste Fiesta was al standaard uitgerust met voorzieningen zoals veiligheidsglas, automatische veiligheidsgordels met instelbare gordelklampen en een verwarmde achterraut. De lange lijst met opties zou niet hebben misstaan voor een auto uit de hoogste klasse in die tijd en bevatte items zoals transparante (en verwijderbare) glazen zonnedaken in diverse uitvoeringen.

In 1976 werden 67.172 Fiesta's verkocht terwijl de productie gestaag toenam en de Duitse krant *Bild am Sonntag* de Fiesta uitriep tot winnaar van het 'Gouden stuurwiel'. In het eerste volledige productiejaar van de Fiesta, 1977, kwam men boven de 350.000 exemplaren uit. De Fiesta deed het uitstekend.



Een deel van de in 1977 geproduceerde Fiesta's was bestemd voor de Noord-Amerikaanse markt. De Fiesta was vier jaar verkrijgbaar in de Verenigde Staten totdat de nieuwe Ford Escort op de markt kwam aan het begin van de jaren tachtig. In die korte periode werden er bijna 300.000 Fiesta's verkocht aan Amerikaanse klanten, die zo uit de eerste hand konden ervaren hoe functioneel, praktisch en plezierig de kleinste auto van Ford was.

In 1978 kreeg de Fiesta de British Design Council Award en werd de auto verkozen tot Auto van het Jaar door de lezers van het Duitse blad *mot*. De aanhoudend sterke verkoopcijfers in 1978, 1979 en 1980 waren indrukwekkend. De Fiesta had de juiste snaar geraakt in Europa.

De productie van de miljoenste Fiesta kon al in januari 1979 worden gevierd, een nieuw productierecord voor Ford.

Een tweede mijlpaal in de toen nog jonge historie van de Fiesta werd 11 dagen later bereikt, toen voor het eerst een Ford Fiesta aan de start verscheen van de Monte Carlo Rally, met achter het stuur de Finse superster in wording, Ari Vatanen.

De wedstrijdauto was onder enorme tijdsdruk en in de moeilijkste omstandigheden ontwikkeld omdat er in Groot-Brittannië op dat moment op grote schaal werd gestaakt. De "Fiestissima" woog 800 kg, had dubbele Weber-carburateurs, elektronische ontsteking en dry-sumpsmering en een 1.6-litermotor van 155pk met een maximaal toerental van 7.250 rpm ondanks de zijdelingse nokkenas. Voor deze auto was speciaal een close-ratio versnellingsbak gemaakt met vier verhoudingen en de mechanisch-hydraulische differentieelvergrendeling zorgde voor de benodigde tractie zodat deze kleine rallyauto een sensationele tiende plaats wist te behalen.

Fans van deze sportieve Fiesta konden meegenieten van het succes tijdens de Monte Carlo met een speciaal ontwikkelde en van de rallyauto afgeleide tuningkit, die verkrijgbaar was bij lokale Ford-dealers. De basis voor het omgebouwde model was het 1.3-litermodel met 66 pk, dat werd opgewaardeerd tot 75 pk en werd uitgerust met dubbele Weber-carburateurs en een aangepast uitlaatspruitstuk en dito dempers. De motor was speciaal 25 mm lager gelegd en bovendien was de trekstang aangepast en waren sportieve remblokken voorzien.

Met de exclusieve "Super S" liet de Fiesta de spieren rollen op de autosalon van Genève in 1980. Door het verlaagde chassis, de grotere spoorbreedte, de lichtmetalen velgen en de 185/60-sportbanden, had deze auto een enorme bochtvastheid. Verder was de aërodynamica verbeterd met behulp van voor- en achterspoilers. De auto viel nog eens extra op door de brede bumpers en de striping aan de zijkanten en achterzijde. Het verfijnde interieur was voorzien van sportstoelen met geïntegreerde hoofdsteunen. Deze trendsettende hatchback kon worden voorzien van een 1.1-litermotor met 55 pk of de "1300" met 66 pk. En dat allemaal voor een zeer vriendelijke prijs.



De "Super S" was de voorloper van de Fiesta XR2, een 1.6-literversie van de auto die in 1981 werd geïntroduceerd. Hij was 84 pk sterk en zijn rijeigenschappen waren aangepast door de afdeling Special Vehicle Engineering in Dunton (Engeland), die ook al andere Ford-sportauto's op zijn naam had staan, zoals de Capri 2.8 met injectie. Op die manier kon de XR2 de vruchten plukken van de inspanningen van Ford voor optimale rijeigenschappen. Het exterieur van de auto benadrukte de sportieve eigenschappen, onder meer met speciale lichtmetalen velgen, spotlampen in de bumper en spoilers aan voor- en achterzijde. De vroege XR2 is nu een populaire klassieker.

De XR2 vormde ook de basis voor de sportieve tweezitter van de ontwerpstudio's van Ghia: de Ghia Barchetta, die zijn debuut maakte op het autosalon van Frankfurt in 1983. De conceptauto Ghia Barchetta zou als inspiratiebron dienen voor de in Australië gebouwde Mercury Capri-productieauto voor de Amerikaanse markt.

De productiecijfers bereikten al in 1980 een piek toen een overrompend aantal van 435.155 exemplaren van de Fiesta werd verkocht in Europa. De Fiesta deed het zelfs beter dan zijn nieuwe grote broer, de Ford Escort, die tot Europese Auto van het Jaar was uitgeroepen.

In 1981 werden twee mijlpalen bereikt. In Valencia rolde de miljoenste Spaanse Fiesta van de band en in maart waren in Europa in totaal twee miljoen Fiesta's geproduceerd. Met meer dan twee miljoen geproduceerde exemplaren in minder dan vijf jaar werd een nieuw productierecord gevestigd.

Voor het vierde jaar op rij riepen lezers van het blad *mot* de Fiesta uit tot 'Auto der Vernunft'. Boven aan de lijst met selectiecriteria stond zuinigheid, gevolgd door lage gebruikskosten, een gunstige basisprijs, een hoge inruilwaarde en een aantrekkelijk ontwerp.

Tegen de tijd dat de eerste generatie van de Fiesta op het punt stond te worden opgevolgd door de volgende generatie, waren de verkoopcijfers wederom uitstekend. Nadat diverse details aan binnen- en buitenkant voor 1982 waren opgefrist, was de Fiesta wederom de best verkopende auto in zijn klasse in zowel Groot-Brittannië als in Duitsland, zoals sinds de introductie nog elk jaar het geval was geweest.





## **Tweede generatie**

Ford introduceerde de Ford Fiesta Mk II in september 1983.

De tweede generatie van de Fiesta was sterk verbeterd. De oorspronkelijke pluspunten waren als uitgangspunt genomen en het ontwerp ontleende zijn inspiratie aan de Ford Sierra. Zo werd de vorm van de motorkap wat minder vlak en werd de auto voorzien van smalle ventilatieroosters, afgeronde hoeken en anders gevormde koplampen. Door deze elementen leek de Fiesta van de tweede generatie niet alleen sterk op de Sierra, maar werd ook de aërodynamica verbeterd.

De luchtweerstandcoëfficiënt werd teruggebracht van 0,42 Cd tot 0,40 Cd, waardoor de hoeveelheid windruis verminderde en het brandstofverbruik werd beperkt. Dezelfde voordelen kwamen mede tot stand dankzij een langere vijfde versnelling.

De auto had aan comfort gewonnen. Het interieur was compleet vernieuwd en uitgerust met diverse aantrekkelijke voorzieningen die in geen enkele andere auto van deze klasse waren terug te vinden.

Op basis van de nieuwste inzichten in de ergonomie was het interieur verdeeld in verschillende zones met elk hun eigen functie. Bovendien was een verbeterd verwarmings- en ventilatiesysteem geïnstalleerd. Zelfs de "L"-versie bevatte standaard grote vakken in de voorportieren en een neerklapbare achterstoel voor extra flexibiliteit bij dagelijks gebruik. Geavanceerdere modellen in de reeks, zoals de Ghia en de sportieve XR2, hadden een extra geraffineerde vormgeving, met extra ventilatieroosters en een bekleding van betere kwaliteit. De nieuwste XR2 viel bovendien op door zijn fraaie carrosserie en achterspoiler.

Er kwamen verschillende nieuwe, zuinigere motoren beschikbaar. De motorspecialisten van Ford wisten de gebruikskosten te verlagen met een nieuwe 1.6-literdieselmotor van 54 pk, waarmee de Fiesta de enige auto in deze klasse werd met een dieselmotor. Met een verbruik van 3,8 liter per 100 km bij een constante snelheid van 90 km/u was de Fiesta een van de zuinigste auto's ter wereld, zoals ook bleek uit diverse vergelijkingstests die kort na de introductie in de media verschenen.

In 1984 kwamen de eerste modellen op de markt met 1.3-litermotoren voor loodvrije benzine. CVT (Continuously Variable Transmission) was een door Ford gepatenteerde technologie die was ontwikkeld voor compacte auto's met voorwielaandrijving en het eerst werd geïntroduceerd in de Fiesta. Deze "traploze" automatische overbrenging deed een beroep op een speciale riem die tussen twee assen gespannen was en waarmee de overbrengingsverhouding continu werd aangepast. Dankzij een automatische sturing werden versnelling en motor dan ook optimaal op elkaar afgestemd.





Het eindresultaat was een systeem waarin de voordelen van een handmatige en een automatische transmissie werden gecombineerd. De prestaties van dit systeem werden destijds qua vermogen en verbruik vergeleken met een geoptimaliseerd systeem met zes versnellingen. Het bleek dat de prestaties van dit systeem die van een automatische versnellingsbak ver te boven gingen. Afgezien van de financiële voordelen zorgde de CTX-transmissie ook voor ongekend prettige rijeigenschappen.

## **Fiesta Mk III**

Na bijna 13 productiejaar werd de oorspronkelijke Fiesta in februari 1989 vervangen door een geheel nieuwe generatie van enigszins grotere driedeurs- en vijfdeursmodellen met een verbeterde aërodynamica.

Voor het eerst kon een auto in deze klasse desgewenst worden voorzien van ABS als de auto was uitgerust met handmatige transmissie.

De nieuwe Fiesta van de derde generatie bood ook een elektrisch verwarmde voorruit, automatische CTX-transmissie op de 1.1- en 1.4-litermodellen, een nieuwe, ultrazuinige 1.8-dieselmotor met indirecte injectie, een nieuw stoelontwerp, extra veilige sloten voor de portieren en het stuur, en in hoogte instelbare montagepunten voor de veiligheidsgordels van de voorste stoelen.

Alle motoren liepen zowel op gelode als ongelode benzine en er waren bovendien twee nieuwe 'lean burn'-motoren van het type HCS (High Compression Swirl) verkrijgbaar in een 1.0- en een 1.1-liter versie. Daarnaast waren er verbeterde 'lean burn'-benzinemotoren verkrijgbaar van 1.4 en 1.6 liter.

De hele reeks bestond uit 18 modellen toen in oktober 1989 de XR2i-sportversie werd toegevoegd. Deze auto had een unieke carrosserie en een uitzonderlijk interieur en zijn sportieve prestaties waren navenant.

In het voorjaar van 1989 werd dit langverwachte nieuwe model geïntroduceerd op de autosalon van Genève. Maar eerst moest de nieuwe auto aan tests voldoen die verder gingen dan ooit. Er werd drie miljoen kilometer op de teller gezet, niet alleen in testlaboratoria en op afgesloten testterreinen, maar ook in alledaagse omstandigheden op de openbare weg. Ongeveer de helft van het aantal kilometers dat in deze ontwikkelingsfase van de auto vereist was, werd dan ook door klanten verreden. Dit leverde extra feedback en informatie op die kon worden geëvalueerd en gebruikt in de laatste ontwikkelingsstadia die voorafgingen aan de marktintroductie.



Dit was een unieke ontwikkeling in de geschiedenis van Ford. Circa 250 preproductiemodellen met alle mogelijke carrosseriestijlen en motoruitvoeringen werden in december 1988 geïntroduceerd, voornamelijk als onderdeel van grote wagenparken van bedrijven. Elke week doorliepen de auto's een programma om de kwaliteit, de duurzaamheid, het verbruik en de betrouwbaarheid te testen.

Alex Trotman, toenmalig Chairman van Ford of Europe, gaf een toelichting op het belang van het testprogramma: «Ford streeft ernaar op alle terreinen topkwaliteit te leveren. We twijfelen er niet aan dat de nieuwe Fiesta een van de beste auto's in zijn klasse wordt. Om het gewenste kwaliteitsniveau te bereiken is dit testprogramma onontbeerlijk.»

## **De artistieke kwaliteiten van de Fiesta**

In 1989 vond een aantal ongebruikelijke gebeurtenissen in de geschiedenis van de Fiesta plaats waaruit duidelijk blijkt hoezeer de Fiesta de fantasie wist te prikkelen.

Kunstenaar H.A. Schult uit Keulen organiseerde een driedaags evenement met de volgende motivatie: «Geen ander industrieel product heeft voor meer inspiratie gezorgd, meer dromen opgeleverd, het dagelijkse leven van mensen veranderd en het aanzicht van steden en het platteland veranderd... De Fiesta is het symbool van een auto die er is voor iedereen.»

De Fiesta-sculpturen van Schult in Keulen stonden in het teken van verschillende thema's, zoals marmer, het stenen tijdperk, wolken, golven en modernere trends zoals discodansen. De beelden werden bezichtigd door 200.000 bezoekers en in beeld gebracht door 14 televisiezoekers van overal ter wereld. Zijn “Goldener Vogel”, een Fiesta als een gouden vogel, werd een blijvend symbool in Keulen.

In Spanje vormde de Fiesta een inspiratiebron voor de Catalaanse kunstenaar Josep Guinovart, die een Fiesta XR2i gebruikte als 'doek'. Met aarde en een verfkwas transformeerde Guinovart de kleine Ford-auto in een uniek kunstwerk.

De Fiesta bleef het goed doen in de diverse autobladen. In een vergelijkingstest in augustus 1989 stelde het Duitse blad *auto, motor und sport* dat het nieuwe model het beter deed dan al zijn belangrijkste concurrenten, de VW Polo, de Fiat Uno en de Peugeot 205. In hetzelfde jaar riep *Autobild* de hele Fiesta-lijn uit als winnaar in zijn klasse, vóór de Fiat Uno, de VW Polo, de Nissan Micra, de Opel Corsa en de Renault 5.

## **Verkoopsucces**

Aan het eind van 1989 kon Ford terugkijken op het beste verkoopjaar in zijn geschiedenis. Slechts een maand na de introductie stond de nieuwe Fiesta in zeven Europese landen bovenaan in de verkoopljsten voor zijn klasse.



Aan het eind van het eerste jaar waren er 500.000 nieuwe Fiesta's verkocht, op dat moment de succesvolste introductie van een Europese auto. Sinds de oorspronkelijke introductie in 1976 waren er 5,25 miljoen Fiesta's gebouwd in Keulen (Duitsland), Valencia (Spanje) en Dagenham (Verenigd Koninkrijk). Intussen bleven de prijzen maar binnenstromen: de lezers van *auto, motor und sport* verkozen de auto tot 'Beste kleine auto ter wereld', *Auto Zeitung* riep de auto uit tot 'Mooiste kleine auto', *What Car?* vond de Fiesta de beste auto van 1989, *Neue Revue* vond het de beste stadsauto en in Spanje werd de Fiesta uitgeroepen tot beste auto van het jaar 1990.

In deze periode bereikte de populariteit van de Fiesta in Europa een absoluut hoogtepunt. Tussen 1990 en 1992 werden meer dan 1,8 miljoen Fiesta's in Europa geregistreerd. In 1992 alleen al werd een recordaantal van 648.781 Fiesta's verkocht.

De sportieve traditie van de Fiesta werd intussen voortgezet. In 1990 werd de RS Turbo geïntroduceerd om in 1992 te worden opgevolgd door de Fiesta RS1800i, met de nieuwe 1.8-litermotor met 16 kleppen en 130pk.

In 1993 werd de Fiesta uitgerust met een geheel nieuwe veiligheidsvoorziening: het stuurwiel werd voorzien van speciale polstering om de kans op hoofdletsel bij een ongeval te verkleinen.

Verder kreeg de auto een vijfversnellingsbak, een stereo radio/cassettespeler met automatische volumeregeling voor verkeersinformatie en een antidiefstalsysteem met een toegangscode en een zonnedak van warmtereflecterend glas.

Op bijna alle Europese markten zijn door de jaren heen diverse speciale edities van de Fiesta uitgebracht. Zo maakte dit jaar de Fiesta Calypso zijn debuut, met een elektrisch verschuifbaar stoffen dak dat geen gevolgen heeft voor het geluidsniveau binnen in de auto. De stoelen waren voorzien van een vrolijk gekleurde bekleding en boden veel zitcomfort. De ophanging was comfortabeler dan bij de meeste andere auto's in dezelfde klasse. Andere voorbeelden van speciale edities zijn onder meer de Fiesta Bravo, Lady, Sandpiper, Festival, Economy, Quartz, Finesse, Champ, Sound, Chianti, Magic, Dash, Bonus, Firefly, Finesse II, Olympus Sport, Flight, Fresco en Cayman.

De veiligheidsvoorzieningen werden in 1994 nog verder uitgebreid toen Ford al zijn auto's standaard voorzag van een airbag. Dit was tot dan toe het grootste veiligheidsinitiatief en in de kleinere auto's werd een uniek systeem gebruikt. Naast de airbag voor de bestuurder kon optioneel een airbag voor de passagier worden geplaatst en verder was de auto voorzien van een versterkt chassis met bescherming tegen zijdelingse botsingen, veiligheidsgordels met gordelspanners, een beveiligd stuurwiel, antidiukstoelen vooraan en een noodschakelaar om de benzinetoevoer bij een ongeval automatisch te blokkeren.



In 1994 toonden botsproeven van diverse bladen aan hoe veilig de Fiesta was. De auto klapte in de test met 54,9 km/u op een zware betonnen wand. Achter het stuur zat een Hybrid III-dummy. Ondanks de natuurlijke beperkingen van de kleine auto (laag gewicht en een kleine kreukelzone), bleek de Fiesta optimaal te presteren. Het passagiersgedeelte bleef grotendeels intact, zodat het risico op letsel bij passagiers in de Fiesta minimaal was.

## **Fiesta Mk IV**

In 1996 werd een geheel nieuwe Fiesta-reeks geïntroduceerd. De nieuwe versie was uitgerust met een nieuwe lichtaluminium meerkleppenmotor, de Zetec SE (oorspronkelijk een 1.25-liter versie van 75 pk, gevolgd door een 1.4-versie van 90 pk). Een versie van de 1.3-liter benzine motor van 60 pk met een verminderde uitstoot kreeg de naam Endura-E en de reeks werd verder aangevuld met de Endura-D, een 1.8-liter dieselmotor van 60 pk.

Verder was het exterieur opgefrist, met een wat rondere vormgeving, zachte hoeken tussen de verschillende lijnen, een lage neus, diepliggende achterlichten en grote lampunits. De voorwielophanging was opnieuw ontworpen en had nu een subframe om de voorzijde van de auto te verstevigen en de aandrijving beter te isoleren. De achterzijde werd voorzien van een starre achteras met torsiemechanisme met stijvere draagarmen en een aangepaste geometrie om het rijgedrag te verbeteren en zachte veerinstellingen om het rijcomfort te vergroten.

Ook het interieur was geheel vernieuwd en de cabine was een toonbeeld van kwaliteit, comfort en uitstekende ergonomische eigenschappen. De veiligheid was geoptimaliseerd en voldeed aan de hoogste normen voor de klasse van kleine auto's, met een geavanceerd elektronisch vierkanaals-ABS (Anti-lock Braking System) met EBD (Electronic Brakeforce Distribution) en ETC (Electronic Traction Control).

De auto viel ook in de prijzen vanwege zijn milieuvriendelijke aspecten. Met het lage brandstofverbruik, de beperkte uitstoot en het milieuvriendelijke productieproces liep deze Ford-auto niet alleen voor op de rest van het Ford-assortiment, maar ook op de concurrentie.

In hetzelfde jaar werd gevierd dat de Fiesta twintig jaar op de markt was. Gedurende die periode was de Fiesta in alle klassen drie keer de best verkopende auto in heel Europa, twaalf keer de best verkopende auto in zijn klasse in Duitsland, negentien keer in het Verenigd Koninkrijk en vier keer in Spanje. Als klap op de vuurpijl werd in datzelfde jaar de achtmiljoenste Fiesta geproduceerd.

Op het autosalon van Turijn werd dat jaar de "brutale maar toch charmante" Saetta Concept gepresenteerd. Deze auto met een veelbetekenende naam (Saetta betekent 'bliksemsnel') was een Fiesta in het jasje van een tweezitter uit de Ghia-designstudio. Van voor naar achter liepen rolbeugels, waardoor de auto niet alleen een opvallende verschijning werd, maar het chassis ook voldoende stevigheid kreeg. Deze conceptauto was een vroege voorloper van de Ford Streetka.



Als laatste aanvulling op alle productacties van dat jaar voorzag Ford alle Fiesta-modellen standaard van een bestuurders- en passagiersairbag.

Tot genoegen van vele autofans werd in 1997 opnieuw een conceptauto onthuld die was gebaseerd op de Fiesta-architectuur, de sportieve coupé Ford Puma. Deze auto had een 1,7 liter grote viercilindermotor met een variabele nokkenastiming voor een uitzonderlijke reactiesnelheid en uitstekende prestaties.

## **Fiesta Mark V**

Op de autobeurs van Frankfurt in 2001 onthulde Ford de nieuwste versie van de best verkopende kleine auto van Europa.

Met de nieuwe voorkant en de hoekige koplampen was het ontwerp van de Fiesta afgestemd op dat van zijn New Edge-stalgenoten Ka, Puma en Focus. Bovendien was de veiligheid verder verbeterd, met niet alleen airbags voor de bestuurder en de passagier maar ook zijdelingse airbags. Daarnaast was de Fiesta voorzien van een elektronisch vierkanaals-ABS. De auto was verder uitgerust met stuurbekrachtiging, lichtmetalen velgen, airconditioning en een centraal deurvergrendelingssysteem met afstandsbediening.

Het belangrijkste model in de nieuwe reeks was de 1.6-liter Fiesta Sport met 103 pk en 15 duim grote aluminium velgen met 195/50-banden. De rijeigenschappen en prestaties waren verbeterd door het gebruik van een stijvere carrosserie en een beperkte grondspeling, gecombineerd met krachtige remmen en een geoptimaliseerde stuurbekrachtiging.

Vanwege deze rijeigenschappen en de algehele kwaliteit kreeg de nieuwe Fiesta veel lof van autojournalisten. Het zag er dus goed uit voor de Fiesta op de Europese markt, waar de concurrentie steeds scherper werd. De verkoopcijfers bleven groeien. Zoals alle andere Fiesta's was dit wederom een voltreffer.

Er kwam in 2002 zelfs een afgeleid model van de nieuwe Fiesta op de markt, de Ford Fusion, een nieuw type auto met veel ruimte voor het hele gezin, met de wielbasis van een kleine auto en een hogere bestuurderspositie. Deze nieuwe verwant van de Fiesta werd onthuld op de autosalon van Genève in 2002.

## **Sportieve impuls**

In 2004 gaf Ford de nieuwe Fiesta zelfs nog meer emotie door twee nieuwe sportmodellen te maken. Het nieuwe vlaggenschip was de 2.0-liter Fiesta ST met 150pk en dit was de eerste wegauto die was gemaakt door het nieuwe TeamRS: een organisatie binnen Ford die zich specialiseerde in sportauto's en autosport.



Al sinds de XR2 in 1981 waren betaalbare prestaties en puur rijplezier de belangrijkste kenmerken van de kleine auto's van Ford. De Fiesta ST moest een nieuwe generatie bestuurders kennis laten maken met die opwindende rijeigenschappen.

De Fiesta ST was gericht op de populaire klasse van pittige hatchbacks voor jonge mensen. Ford wilde de beste allrounder maken in de klasse, met uitstekende rijeigenschappen.

De nieuwe Fiesta ST betekende de terugkeer van de snelle Fiesta. Van zijn nieuwe stalgenoot, de Fiesta Sport, werden twee extra sportversies gemaakt, waaronder de eerste sportief getinte Fiesta met een dieselmotor.

Bij de Fiesta Sport stond het rijplezier centraal, gecombineerd met een sportieve uitstraling, uitstekende handelbaarheid en pittige prestaties. Deze auto was niet alleen voordeliger in aanschaf, maar ook in gebruik. Het Sport-model, dat was gebaseerd op de driedeurscarrosserie, had dezelfde dakspoiler en lage bumperelementen als de Fiesta ST. Verder hadden de stoelen van de Fiesta Sport veel overeenkomsten met de speciale sportstoelen van de ST.

## **De productie van de Fiesta vandaag de dag**

Voordat men in november 2001 begon met de productie van de Ford Fiesta en de Ford Fusion van de nieuwe generatie, investeerden Ford Europa en zijn leveranciers 525 miljoen euro in de modernisering van de fabriek in Keulen en een naburig bedrijventerrein voor leveranciers. Dit industriële complex wordt in de branche alom geprezen vanwege de enorme *efficiency*.

Tegenwoordig wordt in de uiterst flexibele productieomgeving van de Ford-fabriek in Keulen 24 uur per dag gewerkt in drie ploegen om 1.800 exemplaren te produceren van de Ford Fiesta, de Fiesta ST, de Ford Fiesta Van en de Ford Fusion.

In 2005 rolden in Keulen 403.349 auto's van de band, waarvan 98.300 Fusions.

De Fiesta en de Ford Fusion worden vanuit Keulen naar meer dan 50 landen geëxporteerd, waaronder Angola, Australië, Brunei, Japan, Hong Kong, Nieuw-Zeeland, Singapore en Zuid-Afrika. De meest afgelegen exportmarkt voor de Fiesta is het eiland Tahiti in de Stille Zuidzee.



## **Blik op de toekomst**

Ford wilde met de Fiesta een kleine auto maken voor de wereld, net als de Ford T aan het begin van de twintigste eeuw. In veel opzichten is dat doel bereikt. Met de Fiesta zijn de meest afgelegen markten bereikt, terwijl Europa nog steeds een stevige basis vormt waar de Fiesta de toon aangeeft in de klasse van de kleine auto's.

Nu de nieuwste, wederom verbeterde Fiesta zo'n goede indruk maakt (met verkoopcijfers voor 2006 die tot nog toe 10 procent hoger zijn dan in 2005, waarmee dit mogelijk het beste jaar wordt in zeven jaar), lijdt het eigenlijk geen twijfel: deze auto haalt de veertig wel.

###

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:

Jo Declercq  
Tel: +32 3 821 21 03  
Fax: +32 3 821 21 07  
[jdecler2@ford.com](mailto:jdecler2@ford.com)