



## Ford Fiesta 1.0 EcoBoost Start/Stop Titanium

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (74 kW / 100 PS)

Einerseits ist sich der neue Fiesta treu geblieben - auf den ersten Blick ist er gar nicht so leicht vom Vorgänger zu unterscheiden. Andererseits hat ihn Ford aber gefälliger gestaltet, gerade im Innenraum ist er weniger progressiv und wirkt aufgeräumter. Das mag nicht jedem Fan gleichermaßen gefallen, unstrittig ist aber die dadurch bessere Bedienung und Übersichtlichkeit. Das Platzangebot hat sich kaum geändert, es ist vorne gut und hinten eher knapp - eben auf Kleinwagen-Niveau. Seiner Klasse zu erwachsen scheint er aber bei den Assistenten, denn der Fiesta bietet viele Systeme, die man sonst in höheren Klassen antrifft. Von der automatischen Abstandsregelung über den Spurhalte- und den Spurwechsel- bis hin zum Fernlichtassistenten, der Fiesta kommt mit Rundum-Sorglospaket - lässt sich das Meiste trotz hochwertiger Titanium-Ausstattung jedoch extra bezahlen.

Den Dreizylinder-Motor verbauen die Kölner schon einige Jahre in ihre Modelle, er hat zahlreiche Preise wie "engine of the year" gewonnen. Der Motor spricht ordentlich an und ist für den Fiesta kräftig genug. Ford koppelt ihn an ein Sechsgang-Schaltgetriebe, auf Wunsch auch an eine Automatik. Im Fiesta mag der Motor aber nicht umfänglich überzeugen: Bei Drehzahlen unter 2.000 1/min brummt er lautstark. Die Beschwerden darüber selbst von Mitfahrern kann man umgehen, indem man höheren Drehzahlen wählt, sinnvoll für den Verbrauch ist das allerdings nicht. Erfreulich dagegen federt das Fahrwerk und bietet sich auch für lange Strecken an. Insgesamt ist der neue Fiesta ein stimmiges Angebot, bei dem nur die Laufkultur des Motors noch Feinschliff benötigt. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3, KIA Rio, Opel Corsa, Peugeot 208, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo.








- + sicheres und agiles Fahrwerk, viele Assistenten lieferbar, hohes Sicherheitsniveau
- Motor brummt enorm bei niedrigen Drehzahlen, knapper Platz hinten, Halogenlicht mit mäßiger Helligkeit

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,7

AUTOKOSTEN 1,2

### Zielgruppencheck

	Familie	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,5</span>
	Stadtverkehr	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,8</span>
	Senioren	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,8</span>
	Langstrecke	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,9</span>
	Transport	<span style="background-color: #FF8C00; padding: 2px 5px;">3,6</span>
	Fahrspaß	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,9</span>
	Preis/Leistung	<span style="background-color: #008000; color: white; padding: 2px 5px;">2,0</span>

EcoTest ★★★★★☆

## 3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,9 Verarbeitung

Die Karosserie hat Ford gut verarbeitet, die Teile sitzen passgenau und mit schmalen Spalten. Der Motorraum ist nach unten sehr gut verkleidet, die beflockte Wanne hat eine gewisse schallisolierende Wirkung; im weiteren Verlauf nach hinten sind die seitlichen Bereiche mit Kunststoffabdeckungen geschützt, in der Mitte ist aber kaum Unterbodenschutz aufgetragen und auch im Heckbereich zeigt sich der Unterboden kaum verkleidet. Die Verarbeitung des Innenraums hinterlässt einen guten Eindruck, alles sitzt fest und beim Finish sieht man Fords Bemühen um einen guten Qualitätseindruck; ab und zu entweichen den Verkleidungen aber leichte Klappergeräusche. Über eine höherwertige Schäumung des Kunststoffs verfügt nur die Oberseite des Armaturenbretts, alle anderen Bauteile

bleiben hart sowie die Dachsäulen ohne Stoffüberzug und damit weniger ansehnlich - die übliche Anmutung im Kleinwagensegment.

⊕ Ein feines Gimmick ist der automatisch ausklappende Türkantenschutz an allen vier seitlichen Türen - er hat sich schon im Ford Focus bewährt und verhindert Karosseriebeschädigungen effektiv, wenn man mal unvorsichtig die Türe etwas zu weit öffnet (optional für 150 Euro).

⊖ Die Motorhaube wird leider nur von einem Haltestab aufgehalten, sein Handling ist weniger praktisch als eine Gasdruckfeder.

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den EcoTest-Verbrauch von 5,4 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 42 Liter Tank eine theoretische Reichweite von gut 775 km. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei für einen Kleinwagen üppigen 500 kg - das reicht locker für vier Erwachsene samt Gepäck. Eine Reling für das Dach ist nicht erhältlich, mit einem passenden Dachträgersystem kann man bis zu 50 kg auf das Auto packen. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 65 kg betragen, für einen Fahrradträger mit einem E-Bike sollte das reichen, bei

zwei E-Bikes könnte es schon knapp werden. Wenn ein Anhänger gezogen werden soll, darf er bis zu 1.000 kg wiegen, falls er über eine eigene Bremse verfügt - sonst dürfen es nur bis zu 580 kg sein. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlauf Eigenschaften sind für den Fiesta nicht lieferbar. Der Wendekreis liegt bei 10,8 Meter, ein durchschnittlicher Wert für einen Kleinwagen.

### 2,9 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich nach hinten gut, nach vorne nur mäßig abschätzen - das Ende der Front entzieht sich dem Blick des Fahrers. Bodennahe Hindernisse vorne kann man gut sehen, hinten fällt das etwas schwerer; Parksensoren vorne und hinten sowie eine Rückfahrkamera finden sich nur in der Optionsliste. Immerhin bekommt man sogar einen Einparkassistenten. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man sitzt in üblicher Höhe und hat durch die Fensterflächen eine gute Sicht nach draußen. Das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wieder, die dem Fiesta ein zufriedenstellendes Zeugnis ausstellt; nur die Schwachstelle hinten rechts stört wirklich, die breiten C-Säulen schmälern die Aussicht, die kleinen Fensterchen können kaum helfen, zumal sie zu weit oben platziert sind. Die Sicht in den Außenspiegeln - leider ohne asphärische Bereich für eine optimierte seitliche Sicht - ist zufriedenstellend, im Innenspiegel könnte sie besser sein. Für letzteren gibt es

optional eine automatische Abblendfunktion. Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst gut, nur rechts oben bleibt die Frontscheibe weitgehend ungewischt.



Die besonders breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten sehr stark ein.

Ein statisches Abbiegelicht über die Nebelscheinwerfer ist Serie, ebenso die Rücklichter in LED-Technik. Gegen Aufpreis kann ein Fernlichtassistent geordert werden, er blendet sanft auf und ab.

⊖ Die Frontscheinwerfer müssen mit Halogenlampen auskommen. Das Projektionssystem über je eine Linse sorgt zwar für eine homogene Lichtverteilung, die Helligkeit ist aber mäßig. Die optionale Frontscheibenheizung arbeitet mit feinen Heizdrähten in der Scheibe, die nachts Lichtreflexe erzeugen können und für manche Fahrer störend wirken.

## 2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen in den Fiesta gelingt relativ leicht, die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch und stören daher kaum. Die Sitzfläche befindet sich knapp 43 cm über der Straße. In der Summe eine günstige Konstellation. Die ausreichend großen Türausschnitte vorne wie hinten sind im Alltag praktisch. Steigt man hinten ein, wirkt lediglich der enge Fußraum hinter den Vordersitzen einschränkend. Die Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung sind groß und lassen sich haptisch unterscheiden. Oder man nutzt die optionale Keyless-Access Funktion und betätigt die Zentralverriegelung über Sensorflächen an den vorderen Türgriffen und an der Heckklappe - der Schlüssel kann dabei in der Tasche bleiben. Die Follow-me-home-Funktion beleuchtet das Umfeld mittels Tagfahrlicht, Rückleuchten und Spots unter den Außenspiegeln nach dem Ab- und Aufschließen. Die Türrasten sind kräftig genug ausgelegt und halten damit die leichten Türen auch

## 3,8 Kofferraum-Volumen

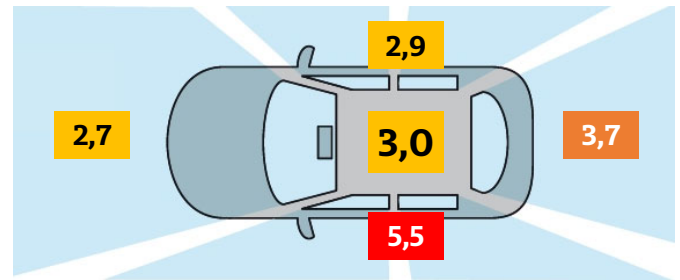
Der Kofferraum fasst in Standardkonfiguration 225 l - unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen 310 l zur Verfügung. Alternativ kann man fünf Getränkeboxen unterbringen. Der Testwagen ist mit dem optionalen doppelten Kofferraumboden ausgestattet, bringt man diesen in die obere Position, finden darunter ca. 60 l Platz. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 545 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 940 l Volumen verfügbar.

## 3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht entriegeln und öffnen, die Entriegelung erfolgt elektrisch unterstützt. Sie schwingt nicht besonders hoch, schon ab etwa 1,82 m

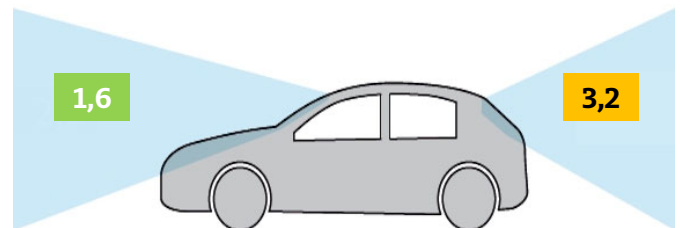
## Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



## Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



an Steigungen gut, es gibt vorne wie hinten jeweils drei Rasten.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless). Das System lässt sich nicht deaktivieren. Ford verbaut im Fiesta keine Haltegriffe am Dachhimmel.



Mit 225l Volumen ist der Kofferraum des Fiesta von klassenüblicher Größe.

Größe muss man auf seinen Kopf achten, um sich nicht zu stoßen. Zum Schließen der Klappe gibt es zwei praktische Griffmulden in der Verkleidung innen.

Die Ladekante befindet sich knapp 70 cm über der Straße; innen ergibt sich eine 18 cm hohe Stufe, wenn der doppelte Ladeboden in der unteren Position liegt. Platziert man den Boden in der oberen Halterung, reduziert sich die Stufe auf 5,5 cm, was das Ausladen erleichtert. Bei umgeklappten Rücksitzen bildet die waagerechte Lehne mit dem Boden in

oberer Position in etwa eine Ebene, die im Bereich der Lehne nur leicht ansteigt.

⊖ Der Kofferraum verfügt nur über eine kleine Lampe, die nachts das Ladeabteil nicht optimal ausleuchten kann.

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, das funktioniert unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Beim Zurückklappen sollte man die äußeren Gurte im Auge behalten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt im Kofferraum kleine Fächer links und rechts, zwei Taschenhaken, den

doppelten Boden und unter dem unteren Boden noch ein kleines Fach zum Verstauen von selten gebrauchten Gegenständen, die man aber dabei haben möchte. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht erhältlich, die ausgezogenen Kopfstützen können aber einen gewissen vergleichbaren Schutz erzielen und große Gegenstände zurückhalten.

## 2,7 INNENRAUM

### 2,2 Bedienung

⊕ Eine gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Schalthebels. Auch die Platzierung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (mit Ausnahme der Lüftungsdüsen) tragen dazu bei. Die Instrumente haben einen guten Kontrast und sind jederzeit einwandfrei ablesbar. Im Fiesta Titanium serienmäßig verbaut ist das Infotainmentsystem Ford SYNC 3. Damit lassen sich beispielsweise Audio und Telefonfunktion via Sprache steuern. Der großen Touchscreen ist praktisch weit vorne, in guter Reichweite für Fahrer und Beifahrer platziert. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz.

⊖ Die umfangreichen Einstellungsmöglichkeiten, die je nach Funktionen über den Bordcomputer oder über das Infotainment-System vorgenommen werden müssen, sowie zahlreiche Menüebenen sind die Gründe für den erhöhten Gewöhnungsaufwand beim Fiesta, um die gebotenen Funktionen zu beherrschen. Manche Punkte

wie die Wahl der DAB+ Sender sind unnötig kompliziert, hier würde eine durchdachtere Darstellung sehr helfen. Die Drehräder für die Lehneneinstellung der Vordersitze ist schlecht erreichbar und sehr schwergängig. Für die Rückbank gibt es keine separaten Leseleuchten.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung können sich, angesichts der Fahrzeugklasse, durchaus sehen lassen. Auch die Funktionalität des Fahrerplatzes gefällt - lediglich das Infotainmentsystem SYNC 3 mit seiner unnötig komplizierten Menüstruktur mag nicht wirklich überzeugen.

### 2,6 Multimedia/Konnektivität

Ford verbaut im Fiesta serienmäßig ein Radio mit Bluetooth-Freisprecheinrichtung, AUX- und mehreren USB-Anschlüssen sowie einer einfachen Sprachsteuerung mit Vorlesefunktion. Ebenso Serie ist die Anbindungsmöglichkeit eines Handys über Apple CarPlay oder Android Auto. Optional gibt es ein CD-Laufwerk, einen DAB-Tuner, ein

B&O Sound-System und ein Navigationssystem mit Festplatte, das über ein gekoppeltes Handy (erfordert Datentarif und verursacht u.U. weitere Kosten) Echtzeit-Verkehrsinformationen abrufen oder im Notfall automatisch einen Notruf absetzen kann; dieses Services sind die ersten drei Jahre inklusive und kosten danach extra.

### 2,3 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis fast 1,95 m genug Platz, die Kopffreiheit würde sogar für 2,05 m Körpergröße ausreichen. Die Innenbreite fällt nicht so

üppig aus, wie zu erwarten bei einem Kleinwagen. Das Raumempfinden im Fiesta ist aufgrund der vergleichsweise üppigen Kopffreiheit insgesamt gut.

### 3,9 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank geht es nicht so großzügig zu, hier muss man sich mit Kleinwagenverhältnissen arrangieren; die Beinfreiheit reicht für 1,75 m große Menschen, wenn die Vordersitze für 1,85 m Personengröße eingestellt sind. Die Kopffreiheit würde immerhin für 1,85 m Größe ausreichend. Das Raumempfinden auf der Rückbank geht in Ordnung, nur die breite C-Säule und die nach hinten sich verjüngenden Fensterflächen schränken die Aussicht ein.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m Platz.

### 3,5 Innenraum-Variabilität

Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich geteilt umklappen. Eine Längseinstellung oder ein Ausbau sind nicht möglich. Vorne gibt es Ablagen in den Türen, in der Mittelkonsole und zwischen den Sitzen unter der Mittelarmlehne; die Türfächer vorne sind zwar nicht besonders groß, es passen aber bis 1,5-l-Flaschen hinein. Die beiden Becherhalter vorne sind praktikabel gestaltet und im Zuge des Ambiente-Pakets beleuchtet. Hinten stehen keine Becherhalter

und nur kleine Türfächer zur Verfügung. Das Handschuhfach ist recht klein, nicht abschließbar und nicht klimatisiert.

## 3,2 KOMFORT

### 3,0 Federung

Insgesamt hat Ford eine tendenziell straffe Fahrwerkabstimmung gewählt. Elektronisch einstellbare Dämpfer sind nicht erhältlich. Im Stadtverkehr spricht die Federung passabel an, Bodenunebenheiten nehmen die Insassen zwar wahr, wellige Fahrbahnen werden aber ordentlich geschluckt. Kopfsteinpflaster rüttelt am Fiesta spürbar, das

Dröhnen im Innenraum hält sich aber in Grenzen. Fahrbahnschwellen wie Tempohügel spürt man, das aber nicht störend. Deutlicher kommen Querfugen durch. Auf der Landstraße ist man etwas komfortabler unterwegs, das Fahrwerk federt angenehm verbindlich. Auf der Autobahn ist ordentlicher Komfort geboten, so dass auch längere Etappen stressfrei zu bewältigen sind.

### 3,2 Sitze

Die Vordersitze sind passend konturiert und bieten dem Rücken festen Halt, aber weniger ausgeprägt seitliche Unterstützung; entsprechend ist der Seitenhalt nur durchschnittlich. Eine horizontal einstellbare Lordosenstütze ist für den Fahrer Serie, für den Beifahrer optional erhältlich. Für die Vordersitze gibt es eine Mittelarmlehne, für die hinten Sitzenden nicht. Insgesamt sitzt es sich hinten

nicht so bequem wie vorne, weil die Lehne und die Sitzfläche kaum konturiert sind und nur wenig Oberschenkelauflage für Erwachsene geboten wird. Auch lässt sich die Lehnenneigung nicht einstellen.

⊖ Nur für kurze Strecken zu empfehlen ist der Mittelsitz hinten, seine Polsterung ist arg straff gewählt und nicht passend für einen Erwachsenen.

## 2,8 Innengeräusch

Der Fiesta bietet bei 130 km/h einen angemessen leisen Innenraum für einen Kleinwagen, bei dieser Geschwindigkeit wurde ein Lärmpegel von 67,8 dB(A) gemessen. Der Motor läuft hörbar und klingt unter Last kernig, wird aber oberhalb von 2.000 1/min nicht aufdringlich. Die Fahrgeräusche insgesamt steigen mit zunehmendem Tempo an,

Windgeräusche an bestimmten Stellen fallen dabei nicht auf.

⊖ Unter 2.000 1/min brummt der Motor insbesondere in den höheren Gängen ab dem 4. vernehmlich im Innenraum, was für alle Insassen störend ist.

## 3,4 Klimatisierung

Eine manuelle Klimaanlage ist im Fiesta außer in der Basisausstattung serienmäßig. Aber auch im Titanium kostet die Klimaautomatik Aufpreis. Sie bietet nur eine Zone für die Temperaturwahl, man kann die Intensität des Automatikmodus aber in drei Stufen einstellen. Ebenso optional gibt es abgedunkelte Scheiben hinten, Sitzheizung vorne, eine Lenkradheizung sowie die Frontscheibenheizung.

⊖ Letztere funktioniert über feine Heizdrähte, die manchen Fahrern nachts störend auffallen, weil sie kleine Lichtreflexe verursachen. Für die hinten Sitzenden gibt es keine Luftdüsen, weder im Bereich zwischen noch unter den Vordersitzen.

# 2,6 MOTOR/ANTRIEB

## 2,8 Fahrleistungen

Mit dem kleinen Dreizylinder kann man bei Bedarf dank Turboaufladung durchaus flott unterwegs sein. Die 170 Nm Drehmoment liegen schon bei 1.400 1/min an und ermöglichen ein entsprechend schaltfaules Fahren. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h im vierten Gang ist in 10,3 Sekunden erledigt, das gleiche klappt im fünften Gang immer noch in unter 14 Sekunden. Erst im lang übersetzten sechsten Gang hat der Motor zu kämpfen, es vergehen

für die gleiche Übung dann 18,3 Sekunden. Muss es schnell gehen, z.B. beim Überholen, sind 60 auf 100 km/h in unter 6,6 Sekunden möglich (2. und 3. Gang). Der kleine Benziner reagiert mit kurzer Verzögerung auf Gasbefehle, bis der Turbo vollen Druck aufbauen kann, dann aber schiebt er mit Nachdruck an. Erst in den oberen Gängen geht dem Motor langsam die Puste aus und die Beschleunigung verläuft nur noch verhalten.

## 3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Motor zeigt typische Dreizylinder-Vibrationen, die aber insgesamt recht ordentlich ausbalanciert sind und so kaum störend auffallen. Oberhalb von 1.900 1/min gibt sich der Motor recht kultiviert und akustisch zurückhaltend und klingt kernig beim Ausdrehen. Die Leistung entfaltet sich unter 2.000 1/min etwas zögerlich, bei mittleren Drehzahlen jedoch relativ spontan.

⊖ Völlig untragbar ist das Motorbrummen unterhalb von 1.900 1/min insbesondere in den oberen Gängen. Selbst Mitfahrer beschwerten sich ob dieser unangenehmen Geräuschkulisse, so dass man meistens einen oder zwei Gänge niedriger wählen muss, als bezüglich der Leistungsbereitschaft des Motors eigentlich erforderlich. Das wirkt sich negativ auf den Verbrauch im Alltag aus und macht häufigeres Schalten nötig, weil der nutzbare Drehzahlbereich im unteren Bereich eingeschränkt wird.

## 2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Gänge der Sechsgang-Schaltung sind präzise geführt und lassen sich leichtgängig wechseln. Die Schaltwege sind dabei nicht zu lang. Der Rückwärtsgang lässt sich stets leicht einlegen, er ist über einen Ring am Schaltknauf extra gesichert; ungewöhnlich ist nur die Position rechts hinten in der Schaltkulissee. Dank der gut

dosierbaren Kupplung gelingt das Anfahren leicht, den Motor würgt man eigentlich nur bei ungeschicktem Kupplungsumgang ab. Die Abstufungen des Getriebes und die Ganganschlüsse passen gut, die tendenziell lange Übersetzung lässt ihn aber weniger Agilität wirken, günstig wirkt sich das jedoch auf den Verbrauch aus.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Der neue Fiesta hat ein ausgewogenes und sicheres Fahrwerk mitbekommen, er fährt sauber geradeaus und lässt sich von Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen nur selten aus der Ruhe bringen. Auch reagiert er gut auf Lenkimpulse und kann einwandfrei beherrscht werden. In schnell durchfahrenen Kurven halten sich die Lastwechselreaktionen in Grenzen, auch sonst bleiben Seitenneigung und Aufbaubewegungen im Rahmen. Das problemlose Fahrverhalten zeigt der kleine Kölner auch im ADAC Ausweichtest, hier durchfährt er die Gassen sicher und gut kontrollierbar. Das ESP greift früh genug und recht rigide ein, so dass schon früh viel Tempo abgebaut wird - aber nur so viel wie nötig. Die Traktionskontrolle verrichtet ihre Arbeit wenn nötig, hat aber auf trockener Fahrbahn selten etwas zu tun, weil der Motor vom Stand weg nicht zu giftig anspricht.

### 2,4 Lenkung

⊕ In der Summe vermittelt die Lenkung ein gutes Gefühl und gibt eine passende Rückmeldung an den Fahrer weiter. Der kann zielgenau den Kurs bestimmen und insgesamt präzise seine Kurven ziehen. Die Mittelstellung ist gut wahrzunehmen und die Zentrierung passend, für höhere Geschwindigkeiten würde man sich etwas mehr Rückstellung wünschen. Mit zweieinhalb Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung des Fiesta schön direkt übersetzt.

### 2,4 Bremse























⊕ Die Bremsanlage des Fiesta ermöglicht mit durchschnittlich 34,8 m für die Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand einen insgesamt guten Wert (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich fein dosieren – hier gibt es nichts zu beanstanden.

## 2,5 SICHERHEIT

### 2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Fiesta sind viele Assistenzsysteme lieferbar, vieles leider nur gegen Aufpreis. Serie sind ein direktes Reifendruckkontrollsystem, der Speedlimiter, der Spurverlassenswarner (Warnung und/oder Lenkeingriff, konfigurierbar) und bei einer Notbremsung schnell blinkende Bremslichter (Flashing Brake Lights) mit

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Option
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Option
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

abschließender Warnblinkerschaltung. Optional gibt es einen Tempomat oder ACC mit Abstands- und Kollisionswarnung sowie Notbremssystem, das mit Radar auch im höheren Geschwindigkeitsbereich arbeitet. Das ACC lässt sich im Bordcomputer auch deaktivieren und arbeitet dann wie ein klassischer Tempomat. Der

aufpreispflichtige Spurwechselassistent umfasst ebenso einen Ausparkassistenten, der vor querenden Verkehrsteilnehmern beim rückwärts Ausparken warnt. In der Optionsliste findet sich überdies eine Verkehrszeichenerkennung in Verbindung mit dem Navigationssystem sowie die Müdigkeitserkennung.

## 2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Fiesta mit 87 Prozent der möglichen Punkte ein gutes Ergebnis erzielen (Test 2017). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 m guten Schutz, hinten reichen sie nur bis 1,70 m – der Abstand zum Dachhimmel ist jedoch gering, so dass dieser mit eine Abstützfunktion übernehmen kann. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen

während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Ist ein Handy gekoppelt, wird bei einem Unfall automatisch ein Notruf abgesetzt.

⊖ Für Warndreieck und Verbandkasten fehlen eigene Halter, so sind sie im Ernstfall u.U. nicht schnell zugänglich. Im Kofferraum fehlen stabile Verzurrösen, um schweres Gepäck fixieren zu können.

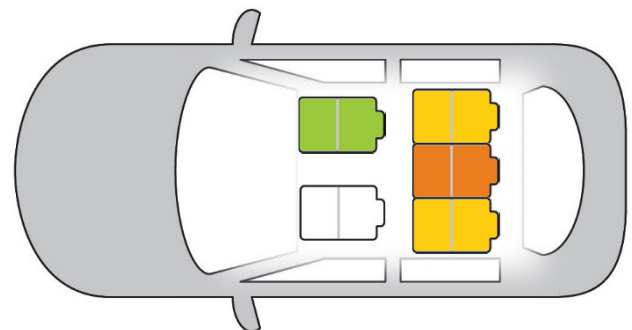
## 2,8 Kindersicherheit

Für die Kindersicherheit gibt es beim Crashtest nach Euro NCAP Norm 84 Prozent (Test 2017). Das Befestigen von Kindersitzen mit den Gurten klappt auf dem Beifahrersitz gut; hinten erleichtern zwar die Türen den Zugang und die festen Gurtschlösser das Anschnallen, die Gurtanlenkpunkte sind aber für viele Kindersitze ungünstig positioniert, so dass sie sich nicht lagestabil befestigen lassen. Der Beifahrersitz eignet sich auch für hohe Kindersitze, Isofix gibt es dort aber nicht; die Airbags lassen sich deaktivieren, somit sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen zum Einbau zulässig. Die äußeren Sitze hinten verfügen über Isofix-Halterungen und Ankerhaken, haben auch eine iSize-Freigabe. Allerdings wird es für hohe Kindersitze eng, sie stehen an den C-Säulen an. Der mittlere Sitz hinten ist für Kindersitze wenig geeignet; die Gurtgeometrie ist ungünstig, zudem es gibt weder Isofix noch Ankerhaken. Baut man eine Babyschale mit Base auf der Rückbank ein, muss der Sitz davor etwas nach vorne geschoben werden,

wodurch der Platz für einen Erwachsenen auf dem Vordersitz eingeschränkt ist. Drei Kindersitze nebeneinander finden auf der Rückbank verständlicherweise keinen Platz.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

## 3,7 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm konnte der Fiesta nur 64 Prozent erzielen. Die Front sowie der mittlere Bereich der Motorhaube zeigte sich dabei recht nachgiebig, nur die Randbereiche der Motorhaube bis hoch zu den A-

Säulen erwiesen sich als zu hart und daher mit erhöhtem bis hohem Verletzungsrisiko verbunden. Einen City-Notbremsassistenten gibt es optional, er enthält auch eine Personenerkennung.



## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 2,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der Kraftstoffverbrauch des Ford Fiesta mit dem 100 PS EcoBoost Motor liegt im ADAC EcoTest bei insgesamt 5,4 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 147 g pro km, die 34 von 60 Punkte einbringt. Die Werksangabe von 4,3 l/100 km wird damit deutlich überschritten, allerdings muss fairerweise betont werden, dass im Test mit 200 kg Zuladung gefahren wird, was für einen Kleinwagen relativ viel ist, und dass die Zyklen anspruchsvoller und realitätsnäher als der Zulassungszyklus sind. Der Verbrauch innerorts liegt bei 5,7 l, außerorts bei 4,8 l und auf der Autobahn bei 6,0 l Super pro 100 km.

### 2,4 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas des Fiesta sind weitgehend gering, allerdings ergeben sich erhöhte Partikelwerte - das kostet Punkte, und so bleiben am Ende nur 36 der 50 Punkte übrig. Zusammen mit den 34 CO<sub>2</sub>-Punkten reicht es aber für 70 Punkte und gerade so für vier

## 1,2 AUTOKOSTEN

### 1,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von knapp 19.000 Euro ist die getestete Variante für einen Kleinwagen recht teuer, allerdings ist beim Titanium die Ausstattung mit Sportsitzen, Infotainmentsystem und Ambientebeleuchtung auch umfangreicher. Nette Annehmlichkeiten wie Klimaautomatik und Sitzheizung kosten aber Aufpreis. Bei der Sicherheit bringt der Fiesta einen Spurverlassenswarner bzw. Spurhalteassistenten mit, weitere Assistenten müssen wieder extra bezahlt werden. Die Versicherungseinstufungen sind relativ günstig. Niedrig fällt die Steuer aus, sie liegt bei 24 Euro pro Jahr. Der Fiesta in dieser Generation ist neu am Markt, es ist noch nicht so bald mit einem Nachfolger zu rechnen; daher kann von einem moderaten Wertverlust die nächsten Jahre ausgegangen werden.

### Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	5,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	4,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

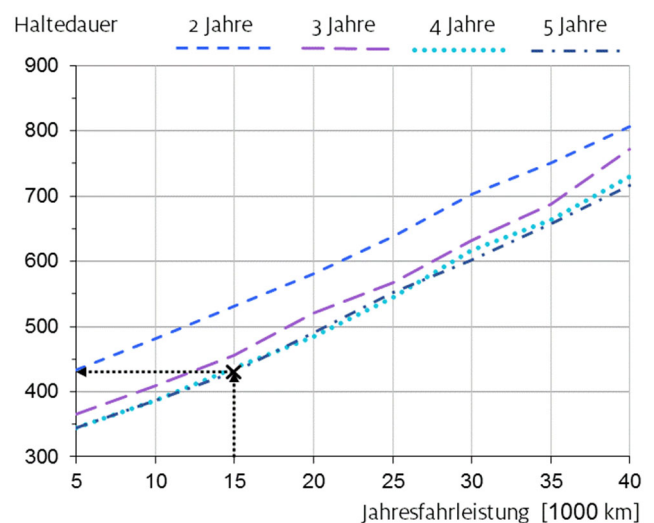
Autobahn	6,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

von fünf Sternen; die dadurch obligatorische RDE-Messung mit PEMS-Gerät auf der Straße hat der Fiesta bestanden.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 430 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.1	1.1	1.0 EcoBoost Start/Stop	1.0 EcoBoost Start/Stop	1.0 EcoBoost Start/Stop ST	1.5TDCi	1.5TDCi Start/Stop
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1084	3/1084	3/998	3/998	3/998	4/1499	4/1499
Leistung [kW (PS)]	51 (70)	63 (85)	74 (100)	92 (125)	103 (140)	63 (85)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	108/3500	108/3500	170/1400	170/1400	180/1500	215/1750	270/1750
0-100 km/h [s]	14,9	14,0	10,5	9,9	9,0	12,5	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	170	183	195	202	175	195
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,7   S	4,7   S	4,3   S	4,3   S	4,5   SP	3,6   D	3,5   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	107	107	97	98	102	93	89
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/19	15/17/19	16/17/19	16/18/22	16/18/22	17/17/20	17/17/20
Steuer pro Jahr [Euro]	46	46	24	26	34	142	142
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	408	417	421	450	482	429	461
Preis [Euro]	13.750	14.800	15.900	20.200	21.700	16.600	21.600

## Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

## Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

## Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel

FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6b, geregelt	
Hubraum	998 ccm
Leistung	74 kW/100 PS bei 6.500 1/min
Maximales Drehmoment	170 Nm bei 1.400 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Verbrauch pro 100 km	4,3 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	97 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.040/1.735/1.476 mm
Leergewicht/Zuladung	1.164/486 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	292/1.093 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	580/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	65/50 kg
Tankinhalt	42 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Köln, Deutschland

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	6,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	10,3/14,0/18,3 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße Testwagen	205/45 ZR17 88W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport
Wendekreis links/rechts	10,8/10,7 m
EcoTest-Verbrauch	5,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,7/4,8/6,0 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	125 g/km (WTW* 147 g/km)
Reichweite	775 km
Innengeräusch 130 km/h	67,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.955 mm
Leergewicht/Zuladung	1.170/500 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	225/545/940 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>94 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>58 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>83 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>195 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	430 Euro		
Steuer pro Jahr	24 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/19		
Basispreis Fiesta 1.0 EcoBoost Start/Stopp Titanium	18.950 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.09.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	24.975 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.955 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	155 Euro°/Serie
Fernlichtassistent	250 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	190 Euro/Serie/550 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	570 Euro° (Paket)/350 Euro
Parklenkassistent	570 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	620 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	250 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	460 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	550 Euro° (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	550 Euro° (Paket)
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	425 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/200 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	450 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/150 Euro°
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/300 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	155 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten	300/-
Lenkradheizung	390 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/75 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	670 Euro
Metalliclackierung	ab 565 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	890 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,7**

### AUTOKOSTEN

**1,2**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,0</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,6</b>
Verarbeitung	2,9	Fahrleistungen	2,8
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,0
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	2,2
Ein-/Ausstieg	2,4	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,4</b>
Kofferraum-Volumen	3,8	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,3	Lenkung	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,5	Bremse	2,4
<b>Innenraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,5</b>
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Multimedia/Konnektivität	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	3,9	Fußgängerschutz	3,7
Innenraum-Variabilität	3,5	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,5</b>
<b>Komfort</b>	<b>3,2</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	2,6
Federung	3,0	Schadstoffe	2,4
Sitze	3,2		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	3,4		

Stand: November 2017  
Test und Text: M. Ruhdorfer