



Ford Fiesta 1.5 TDCi Start/Stop Titanium

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (88 kW / 120 PS)

Ein kräftiger Diesel im Kleinwagen - diese Kombination verspricht sportliche Fahrleistungen bei niedrigem Verbrauch. Vorweg: Das kriegt der Fiesta mit dem 120 PS starken Vierzylinder-Diesel hin. Fast 200 km/h Spitze, neun Sekunden auf 100 km/h, das sind stattliche Werte. Der EcoTest-Verbrauch von 4,5 Litern ist zwar nicht rekordverdächtig niedrig, aber liegt eben einen Liter niedriger als beim 100 PS starken Dreizylinder-Benziner. Dass der Ford auch ohne Harnstoffeinspritzung zumindest bis auf absolute Vollastfahrten auch die Abgasreinigung gut hinbekommt, spricht für eine sorgfältige Entwicklungsarbeit.

Genauso viel Einsatz hätten die Kölner aber auch in die Vibrationsminimierung stecken können, denn der Diesel schickt recht zünftige Schwingungen in den Innenraum. Auch die Lenkung wirkt unharmonisch: Ist der Testwagen auf kurvigen, gut ausgebauten Landstraßen ein präziser Begleiter mit ordentlicher Rückmeldung, bringen Spurrinnen und schiefe Fahrbahnen den Ford aus der gewählten Spur. Aus der Spur gerät er auch bei Lastwechseln in der Kurve, hier nimmt das ESP den Ford zu spät an die Leine.

Das Fahrwerk ist recht straff abgestimmt, nervt aber nicht mit unnötiger Härte. Platz ist vorn reichlich, hinten eher spärlich vorhanden, hier ist der Fiesta ganz Kleinwagen. Das Angebot von 21.600 Euro wirkt zunächst nicht wie ein Schnäppchen, in der Titanium-Ausstattung ist der Fiesta aber immerhin schon ganz gut ausgestattet. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3, KIA Rio, Opel Corsa, Peugeot 208, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo.

⊕ **agiles und präzises Fahrverhalten, viele Assistenten lieferbar, hohes Sicherheitsniveau**

⊖ **knapper Platz hinten, nur Halogenlicht mit mäßiger Helligkeit verfügbar, deutliche Motorvibrationen**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **1,3**

Zielgruppencheck

Familie **3,5**

Stadtverkehr **2,8**

60+ Senioren **2,7**

Langstrecke **2,9**

Transport **3,6**

Fahrspaß **2,8**

Preis/Leistung **2,0**

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

3,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den EcoTest-Verbrauch von 4,5 Litern Diesel pro 100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 42 Liter Tank eine theoretische Reichweite von gut 930 Kilometern. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei für einen Kleinwagen ordentlichen 475 Kilogramm - das sollte für vier Erwachsene samt Gepäck reichen. 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 40 Kilogramm betragen, für einen Fahrradträger mit einem E-Bike sollte das reichen, bei zwei E-Bikes könnte es schon

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. Auch die kleinen Fensterchen können kaum helfen, zumal sie zu weit oben platziert sind. Die Sicht in den Außenspiegeln - leider ohne asphärischen Be-

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 aufgehoben, sein Handling ist weniger praktisch als eine Gasdruckfeder.

knapp werden. Wenn ein Anhänger gezogen werden soll, darf er bis zu einer Tonne wiegen, falls er über eine eigene Bremse verfügt - sonst dürfen es nur bis zu 600 Kilogramm 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 Notlaufeigenschaften sind für den Fiesta nicht lieferbar. Der Wendekreis liegt bei 10,8 Meter, ein durchschnittlicher Wert für einen Kleinwagen.

reich für eine optimierte seitliche Sicht - ist zufriedenstellend, im Innenspiegel könnte sie besser sein.



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

Für letzteren gibt es optional eine automatische Abblendfunktion. Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst gut, nur rechts oben bleibt die Frontscheibe weitgehend ungewischt. Ein statisches Abbiegelicht über die Nebelscheinwerfer ist Serie, ebenso die Rücklichter in LED-Technik. Gegen Aufpreis kann ein statischer 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

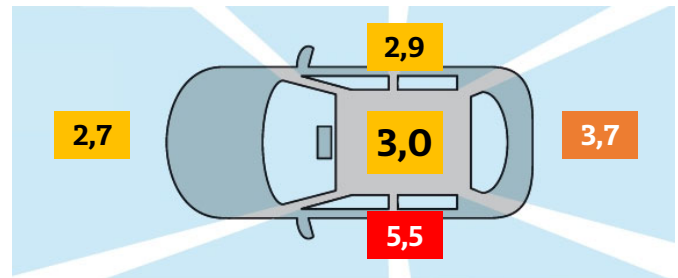
⊕ Das Ein- und Aussteigen in den Fiesta gelingt relativ leicht, die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch und stören daher kaum. Die Sitzfläche befindet sich knapp 43 cm über der Straße. In der Summe eine günstige Konstellation. Die ausreichend großen Türausschnitte vorne wie hinten sind im Alltag 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

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.

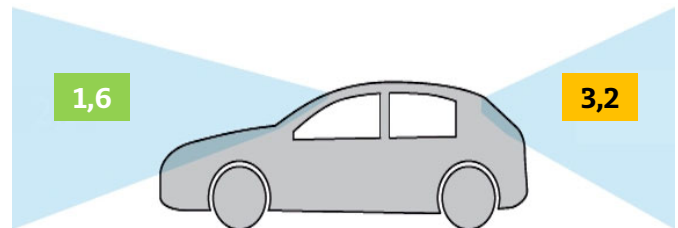
Rundumsicht

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.



dem Ab- und Aufschließen. Die Türrasten sind kräftig genug ausgelegt und halten damit die leichten Türen auch 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. 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.

3,1 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 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. Das Heckklappenschloss steht deutlich ab - schmerzhaftes Begegnungen mit dem Kopf können vorkommen.

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

⊕ Die gute Ergonomie des Fiesta 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 zwei 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 ausreichen. Das Raumempfinden auf der Rückbank geht in Ordnung, nur die breite C-Säule und die nach hinten sich verzweigenden 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

3,1 Federung

Insgesamt hat Ford eine tendenziell straffe Fahrwerkabstimmung gewählt. Elektronisch einstellbare Dämpfer sind nicht erhältlich. Im Stadtverkehr spricht die Federung passabel an, Bodenebenheiten 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. Mitunter neigt der kleine Ford aber zum Stuckern.

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 Oberschenkelauf- lage für Erwachsene geboten wird. Auch lässt sich die Leh- nenneigung nicht einstellen.

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

2,7 Innengeräusch

Der Fiesta bietet bei 130 km/h einen angemessen leisen Innenraum für einen Kleinwagen. Bei dieser Geschwindigkeit wurde ein Lärmpegel von 67,5 dB(A) gemessen. Der Motor läuft hörbar und klingt unter Last kernig, wird aber oberhalb von 2.000 1/min nicht aufdringlich. Die Fahrge- räusche insgesamt steigen mit zunehmendem Tempo an,

Windgeräusche an bestimmten Stellen fallen dabei nicht auf.

⊖ Unter 2.000 1/min brummt der Motor insbesondere ab dem vierten Gang vernehmlich im Innenraum, was für die Insassen störend ist.

3,4 Klimatisierung

Eine manuelle Klimaanlage ist im Fiesta außer in der Ba- sisausstattung serienmäßig. Aber auch im Titanium kostet die Klimaautomatik Aufpreis. Sie bietet nur eine Zone für die Temperaturwahl, man kann die Intensität des Automa- tikmodus 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.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen

⊕ 120 PS in einem Kleinwagen - das bedeutete vor nicht allzu langer Zeit, dass man im sportlichen Topmodell der Reihe sitzt. Im neuen Fiesta gibt es noch drei stärkere Motoren als den Diesel im Testwagen, und da ist der noch nicht erhältliche, 200 PS starke Fiesta ST noch gar nicht mit eingerechnet.

Laut Ford geht der getestete Diesel mit 270 Nm in neun

Sekunden von Null auf Hundert und schafft 195 km/h Spitze. Auch die ADAC Messungen zeigen: Die Fahrleistungen sind mehr als ausreichend. In 5,7 Sekunden beschleunigt der Ford von 60 auf 100 km/h, gemessen im dritten Gang. In den Gängen vier, fünf und sechs zeigt sich der Motor ebenfalls durchzugsstark.

3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Unterhalb von etwa 1.400 Umdrehungen ist die Laufkultur nicht besonders, hier brummt der Fiesta unter Last vor sich hin und kann sich mangels Ladedruck am Turbolader nur mühsam aus dem Drehmomenttal heraus kämpfen. Ab 1.750 Umdrehungen dann liegen aber schon die maximalen 270 Nm an, spätestens hier zieht der Ford sauber durch, bevor aber über circa 3.500 Umdrehungen das Engagement wieder nachlässt.

Im Alltag reicht dieses nutzbare Drehzahlband aus. Das An- sprechverhalten ist mitunter etwas verzögert, es dauert ei- nen Moment, bis der volle Ladedruck aufgebaut ist. Das Vibrationsverhalten kann nicht überzeugen. Lenkrad, Schaltknauf und auch die Verkleidung der Mittelkonsole, an der das rechte Fahrerbein angelehnt wird, zeigen deut- liche Vibrationen.

2,1 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.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Solange die Straßen weitgehend eben sind, folgt der kleine Ford der eingeschlagenen Richtung stabil. Bei Spurrinnen oder hängender Fahrbahn aber zuckt das Lenkrad merklich und der Wagen läuft aus der Spur.

Lastwechsel in Kurven sorgen für ein sehr lebendiges Heck, das dann deutlich ausbricht. Das ESP greift dann recht spät ein, man muss schon zusätzlich zackig am Lenkrad kurbeln, um den Fiesta einzufangen.

⊕ Ein problemloses Fahrverhalten zeigt der kleine Kölner im ADAC Ausweichtest, hier durchfährt er die Gassen sicher und gut kontrollierbar. Das ESP greift nach einem hastigen Ausweichmanöver früh genug und recht rigide ein, so dass schon früh viel Tempo abgebaut wird - aber nur so viel wie nötig.

Die Traktion ist für einen so drehmomentstarken Motor gut, die elektronische Traktionshilfe ist wirksam.

2,8 Lenkung

Wie als Gegenmaßnahme zur bei unebener Fahrbahn mäßigen Spurtreue ist die Rückstellung des Lenkrads kräftig ausgeprägt. Dies sorgt zwar für eine auf gut erhaltenen Landstraßen und Autobahnen für ein entspanntes Fahren, in der Stadt aber nerven die zu hohen Kräfte schon beim Abbiegen.

⊕ Bewegt man den Ford auf kurvigen Landstraßen, bereitet die hohe Zielgenauigkeit Freude. Das Auto lässt sich präzise und leichtfüßig in Kurven dirigieren, man trifft die anvisierte Linie meist auf Anhieb.

2,1 Bremse

⊕ Die Bremsanlage des Fiesta ermöglicht mit 34,1 Metern Bremsweg aus 100 km/h einen guten Wert. 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 Break Lights) mit 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 09/2017). 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. Das Befestigen von Kindersitzen mit den Gurten klappt auf dem Beifahrersitz gut; hinten erleichtern zwar die Türen den Zugang und die festen Gurtgeschlösser das Anschnallen, die Gurtanlenkpunkte sind aber für viele Kindersitze ungünstig positioniert, so dass sie sich nicht lagestabil befestigen lassen.

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
	Querverkehrserkennung 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

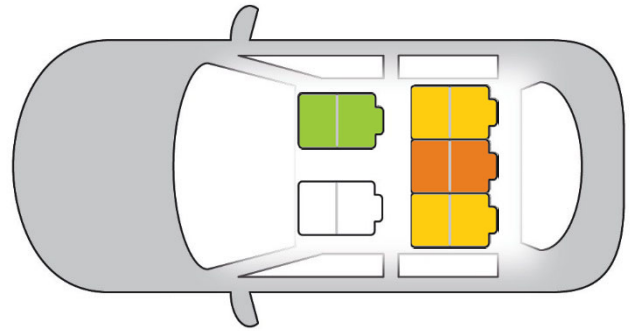
Der Beifahrersitz eignet sich auch für hohe Kindersitze, Isofix gibt es dort aber nicht; die Airbags lassen sich deaktivieren, somit sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen zum Einbau zulässig. Die äußeren Sitze hinten verfügen über Isofix-Halterungen und Ankerhaken. Sie haben auch eine iSize-Freigabe. 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 keinen Platz.

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-

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)

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.

2,6 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO₂

⊕ Der Kraftstoffverbrauch des Ford Fiesta mit dem 120 PS Dieselmotor liegt im ADAC EcoTest bei insgesamt 4,5 Litern pro 100 Kilometer. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 142 g/km, die 36 von 60 Punkten einbringt. Die Werksangabe von 3,5 l/100 km wird damit deutlich überschritten, allerdings muss fairerweise betont werden, dass im ADAC EcoTest mit 200 Kilogramm Zuladung gefahren wird. Zudem sind die Zyklen anspruchsvoller und realitätsnäher als der Zulassungszyklus. Der Verbrauch innerorts liegt bei 4,3 Litern, außerorts bei 3,9 Litern und auf der Autobahn bei 5,6 Litern Diesel auf 100 Kilometern.

2,8 Schadstoffe

⊕ Trotz des Verzichts auf eine AdBlue-Einspritzung ist der Fiesta in Sachen Schadstoffen weitestgehend sauber. Der NO_x-Speicherkat ist wohl großzügig genug dimensioniert. Nur im ADAC Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil steigen die NO_x-Emissionen an. Alle

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,3		
Durchschnitt		6,0 D	7,7 B
Landstraße	3,9		
Durchschnitt		4,8 D	5,6 B
Autobahn	5,6		
Durchschnitt		6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	4,5		
Durchschnitt		5,5 D	6,5 B

anderen Werte bleiben unauffällig.

Lohn sind immerhin 32 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel. Die insgesamt erreichten 68 Punkte entsprechen drei Sternen im EcoTest - der vierte Stern wird um nur wenige Zähler verpasst.

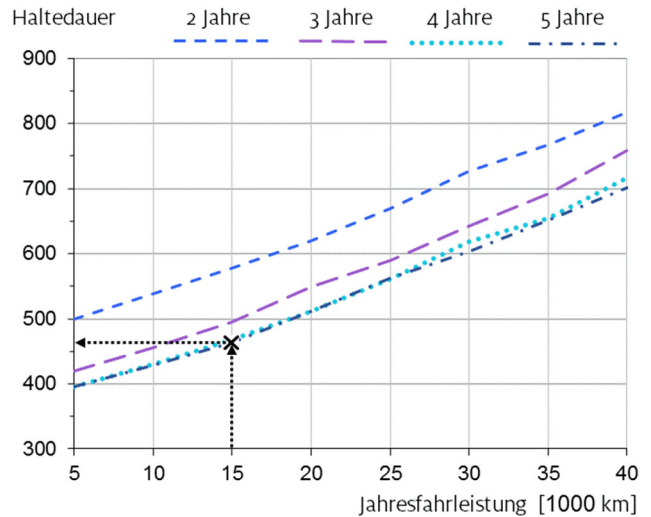
1,3 AUTOKOSTEN

1,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von 21.600 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. Die Steuer liegt aber bei 142 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.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 463 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	1.5 TDCi	1.5 TDCi 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)]	52 (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]	412	420	425	452	484	431	463
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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6b, NOx-Speicherkat mit DPf	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	88 kW/120 PS bei 3.600 1/min
Maximales Drehmoment	270 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Verbrauch pro 100 km	3,5 l
CO ₂ -Ausstoß	89 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.040/1.735/1.476 mm
Leergewicht/Zuladung	1.207/478 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	292/1.093 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	40/50 kg
Tankinhalt	42 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Köln

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,5/11,0/17,0 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße Testwagen	205/45 ZR17 88W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	10,8/10,6 m
EcoTest-Verbrauch	4,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,3/3,9/5,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	118 g/km (WTW* 142 g/km)
Reichweite	930 km
Innengeräusch 130 km/h	67,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.955 mm
Leergewicht/Zuladung	1.215/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	225/545/940 l

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

Betriebskosten	75 Euro	Werkstattkosten	61 Euro
Fixkosten	95 Euro	Wertverlust	232 Euro
Monatliche Gesamtkosten	463 Euro		
Steuer pro Jahr	142 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/17/20		
Basispreis Fiesta 1.5 TDCi Start/Stopp Titanium	21.600 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.06.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	26.945 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.052 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. 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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/100 Euro/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 Euro°/-
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

1,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Motor/Antrieb	2,4
Verarbeitung	2,9	Fahrleistungen	2,4
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,1
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	2,1
Ein-/Ausstieg	2,4	Fahreigenschaften	2,5
Kofferraum-Volumen	3,8	Fahrstabilität	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,1	Lenkung	2,8
Kofferraum-Variabilität	2,5	Bremse	2,1
Innenraum	2,7	Sicherheit	2,5
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	Umwelt/EcoTest	2,6
Komfort	3,2	Verbrauch/CO ₂	2,4
Federung	3,1	Schadstoffe	2,8
Sitze	3,2		
Innengeräusch	2,7		
Klimatisierung	3,4		

Stand: April 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.