

Ford Fusion 1.4 TDCi Elegance

Fünftürige Kombilimousine in der Kleinwagenklasse (50 kW /68 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,6

Der zweckmäßige Ford Fusion wurde erneut optisch aufgewertet und bewegt sich mit technischen Verbesserungen nun in Richtung Stand der Technik, sogar ein ESP gibt es endlich optional. Die hohe Karosserie bietet bequemen Zustieg und viel Raum auf kleiner Grundfläche. Der kleine Diesel-Motor sorgt nach zögerlichem Anfahren für gute Fahrleistungen und läuft ausreichend kultiviert, verbraucht allerdings nicht gerade wenig. Einen Rußpartikelfilter, um die Umwelt zu schonen, gibt es leider nicht. Fazit: Praktischer Kleinwagen mit hohem Nutzwert, besonders geeignet für die Stadt. Kein billiges Vergnügen: 17.550 €. **Karosserievarianten:** Fiesta. **Konkurrenten:** Fiat Idea, Lancia Musa, Opel Meriva, Skoda Roomster.

- + hohes Sitzen, gute Übersicht
- + bequemer Zustieg
- + klappbare Beifahrerlehne
- + viel Platz
- + handlich
- + großes Händlernetz
- Rückbankklappen umständlich
- schwache Heizung
- kein Ruß-Partikelfilter
- hinten tiefe Kopfstützen
- teuer in Anschaffung



Karosserie/Kofferraum

Note 2,3

Verarbeitung

Note: 3,1

- + Verarbeitung und Finish der Karosserie sowie des Interieurs sind gut, die Kunststoffe machen aber keinen besonders hochwertigen Eindruck.
- Der Motorraum ist unten offen. Das erhöht den Luftwiderstand und lässt ungehindert Straßenschmutz eindringen. Im Kofferraum liegt eine schlecht passende, lose Bodenmatte. Der Tankdeckel muss

umständlich mit dem Zündschlüssel aufgeschlossen werden. Bei einer Reifenpanne steht nur ein schmales Notrad zur Verfügung. Auf dem Dach sind nur 25 kg Gepäck erlaubt.

Sicht

Note: 2,4

- + Der Fahrer hat durch seine erhöhte Sitzposition eine gute Übersicht auf den umliegenden Verkehr, auch die Fahrzeugecken sind gut im Blick. Zur Verbesserung der Sicht nach hinten können die Rücksitz-Kopfstützen weit nach unten geschoben werden. Die Außenspiegel sind beheizt. Gegen Aufpreis ist eine akustische Einparkhilfe erhältlich (nicht zusammen mit Anhängerkupplung).
- Mit optionaler elektrischer Frontscheibenheizung kann es durch die Heizdrähte zu störenden Lichtreflexen kommen, die vom Fahrer als unangenehm empfunden werden.

Ein-/Ausstieg

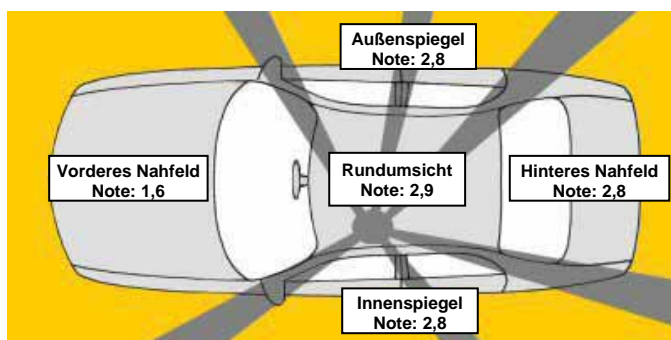
Note: 2,1

- + Die hohe Kasten-Karosserie mit den großen Türen sorgt für bequemes, aufrechtes Ein- und Aussteigen. Die Türen lassen sich per Fernbedienung auf- und absperren (drei kleine, verwechselbare Tasten).

Kofferraum-Volumen*

Note: 1,7

- + Der Kofferraum ist groß (340 l); wenn die Rücksitzbank vorgeklappt ist, können sogar 645 l Gepäck verstaut werden (gemessen bis Fensterunterkante).



Die Rundumsicht-Note informiert, wie stark die Fensterpfosten und Kopfstützen die Sicht des Fahrers einschränken. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Mit 340l Volumen zählt der Kofferraum des Fusion zu den größten seiner Klasse.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,9

- + Der Kofferraum ist sehr gut zugänglich. Das Bodenniveau ist niedrig (54 cm) und es stört keine Bordwand, über die beim Einladen das Gepäck gehievt werden muss. Er hat ein sehr praktisches Format, die Radkästen stehen aber ziemlich weit vor. Auch sperrige Gegenstände lassen sich gut verstauen.
- An der Kofferraumklappe fehlt eine Möglichkeit zur Entriegelung; beim Öffnen und Schließen macht man sich leicht die Finger schmutzig.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,9

- + Die klappbare Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt. Sehr praktisch: Die Beifahrerlehne lässt sich vorklappen, dann können auch lange Gegenstände gut untergebracht werden. Für kleine Utensilien gibt es ein Gepäcknetz.
- Die Rücksitzbank lässt sich nur vorklappen, wenn die Vordersitze vorgeschoben sind. Zurückklappen ist noch schwieriger, weil vorstehende Sitzbügel stören und die losen Gurtschlösser umständlich zwischen Lehne und Sitzfläche durchgefädelt werden müssen.

Innenraum

Note 2,4

Bedienung

Note: 2,4



Leider heute ein weit verbreitetes Manko vieler Fahrzeuge - die viel zu tief angeordneten Bedienelemente für Heizung und Lüftung.

- + Der Fusion lässt sich leicht bedienen. Das Lenkrad ist höheneinstellbar, wichtige Schalter liegen gut zur Hand, das Radio (Aufpreis) befindet sich an übersichtlicher Stelle. Die großen Rundinstrumente lassen sich gut ablesen. Front-Wischer und Abblendlicht schalten sich automatisch ein, bei Rückwärtsfahrt auch der Heckwischer. Außenspiegeleinstellung und vordere Türfensterheber funktionieren elektrisch. Vorn und hinten ist eine Innenbeleuchtung vorhanden, sie schaltet sich bereits mit der Fernentriegelung der Türen ein. Das Handschuhfach ist recht groß.
- Das Bremspedal befindet sich zu weit links, zu nah am Kuppelungspedal. Die Heizungsschalter sind weit unten, die kleinen Piktogramme sehr schlecht zu deuten. Die Schalter für die Sitzheizung sind versteckt und die Fenster lassen sich nur bedienen, wenn die Zündung eingeschaltet ist. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet, der Deckel klappt beim Öffnen gegen die Knie des Beifahrers.



Das Handschuhfach ist zwar relativ groß ausgefallen, besitzt aber leider keine Beleuchtung.

Raumangebot vorne*

Note: 2,0

- + Vorn hat man ein recht großzügiges Platzgefühl (Innenhöhe und -breite sind groß); der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,90 m zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 2,8

- + Auch hinten ist das Raumgefühl großzügig, insbesondere wegen der üppigen Kopffreiheit, drei Mitfahrer sitzen aber beengt. Die Kniefreiheit reicht für ca. 1,80 m große Mitfahrer (Vordersitze in der vorletzten Raste).

Komfort

Note 3,3

Federung

Note: 2,9

- + Die tendenziell straff ausgelegte Federung ist weitgehend ausgewogen, auf normalen Straßen ist das Schluckvermögen recht gut. Die Karosserie neigt sich in Kurven nur wenig.
- Bei größeren Unebenheiten kommen die Stöße härter durch.

Sitze

Note: 2,6

- + Die straff gefederten Vordersitze bieten festen Halt im Lendenwir-

belbereich. Mitfahrer auf der Rückbank sitzen bequem, haben eine hohe Lehne und ordentlich Unterstützung für die Oberschenkel.

- Mit Einstellen der Höhe des Fahrersitzes verändert sich auch die Neigung, dadurch ist bei Tiefstellung die Fläche zu schräg und bei Hochstellung zu flach. Für große Personen sollten vorn die Sitzflächen länger und die Lehnen höher sein. Der Beifahrer hat keinen Haltegriff.

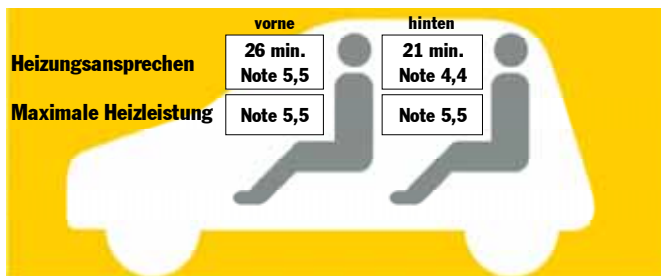
Innengeräusch **Note: 4,0**

- Das Fahrgeräusch ist erhöht, der Motor stets deutlich zu hören.

Heizung, Lüftung **Note: 4,8**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Die Klimaanlage ist serienmäßig, automatische Regelung kostet extra.
- Es dauert lange, bis die Luft im Innenraum angenehm erwärmt wird. Bei sehr niedrigen Außentemperaturen ist die Heizung zu schwach. Vorne sitzt man sehr nah an der schrägen Frontscheibe und ist daher starker Sonneneinstrahlung ausgesetzt. Mit dem optional erhältlichen Glas-Schiebedach erfährt man weitere Bestrahlung, da es nicht mit einer Jalousie abgedeckt werden kann.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb **Note 2,7**

Fahrleistungen* **Note: 3,1**

Der Motor stirbt beim Anfahren leicht ab, braucht eine gewisse Drehzahl, bis er in Fahrt kommt. Dann aber realisiert er gute Fahrleistungen, sind Überholvorgänge ohne viel zu Schalten möglich.

Laufkultur **Note: 2,0**

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung **Note: 3,0**

- + Die Vorwärtsgänge sind präzise geführt und lassen sich leicht einlegen.
- Der Rückwärtsgang kracht, wenn er schnell eingelegt wird.

Getriebeabstufung **Note: 2,0**

- + Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, für jeden Geschwindigkeitsbereich steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung.

Fahreigenschaften **Note 2,1**

Fahrstabilität **Note: 1,3**

Testwagen mit aufpreispflichtigem ESP.

- + Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, hält

selbst bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen gut seine Spur. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum noch durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird.

Kurvenverhalten **Note: 2,0**

- + Der Wagen untersteuert in Kurven - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt.

Lenkung* **Note: 2,8**

Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern schnell genug an und ist weitgehend zielgenau. Sie vermittelt aber wenig Gefühl zur Fahrbahn. Die direkte Auslegung unterstützt die Handlichkeit, der große Wendekreis dagegen weniger.

Bremse **Note: 2,1**

- + Die Bremse reagiert spontan und lässt sich fein genug dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h werden bis zum Stillstand 39 m benötigt - ein guter Wert (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit **Note 2,6**

Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme **Note: 2,8**

- + Gegen Aufpreis ist ESP mit Bremsassistent erhältlich.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

Passive Sicherheit - Insassen **Note: 2,6**

Neben Frontairbags sind auf den vorderen Plätzen Seitenairbags vorhanden. Seitliche Kopfairbags kosten extra. Die Gurte haben Straffer und Kraftbegrenzer.

- + Vorne sind die Kopfstützen für Personen bis ca. 1,85 m Größe hoch genug. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.
- Hinten sind die Kopfstützen niedrig, reichen in der Höhe nur für maximal 1,65 m große Mitfahrer.

Kindersicherheit **Note: 2,6**

Durch den Ford-Händler besteht die Möglichkeit, eine Airbag-Abschaltung und Isofix-Halterungen nachrüsten zu lassen.

- + Auf der Rücksitzbank lassen sich die meisten handelsüblichen Kindersitze und Babyschalen sicher befestigen (standardmäßig keine Isofix-Sitze).
- Auf dem Beifahrersitz sind sonst keine Kinderrückhaltesysteme erlaubt. Die elektrischen Fensterheber haben zwar keine Antippsfunktion, sollten aber dennoch mit Einklemmsicherung ausgerüstet sein.

Fußgängerschutz **Note: 2,0**

- + Die Karosserie ist weitgehend glattfächig und im Bugbereich nachgiebig, harte Konturen unter der Motorhaube liegen tief darunter. Alle diese Maßnahmen helfen, die Unfallschwere bei einem Zusammenstoß mit Fußgängern zu reduzieren.

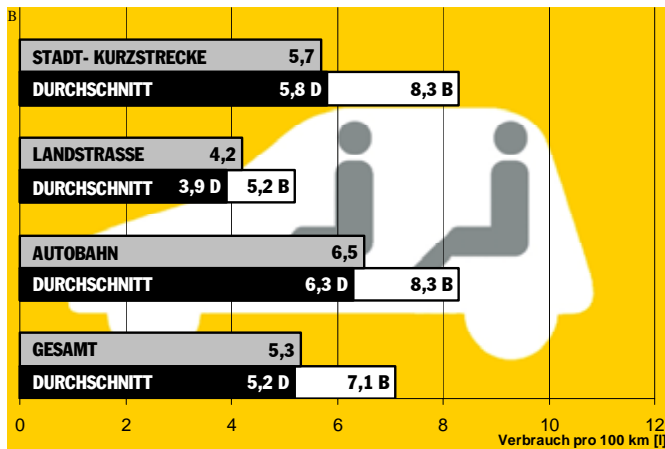
Verbrauch/Umwelt

Note 2,8

Verbrauch*

Note: 2,9

Die erhöhte Karosserie und der zerklüftete Unterboden zehren: So verbraucht der 1,4 I-Motor im Mittel 5,3 l Diesel auf 100 km. Das sind innerorts 5,7 l, außerorts 4,2 l und auf der Autobahn 6,5 Liter.



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

Abgas

Note: 2,7

Die Schadstoffanteile im Abgas liegen im Durchschnittsbereich.

- Der Dieselmotor hat keinen Filter und bläst gesundheitsschädigenden Ruß-Partikel in die Umwelt.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,6

Betriebskosten

Note: 1,1

- + Obwohl sich der Fusion 1.4 TDCi nicht gerade als Spritsparkönig erweist, erhält er aufgrund der weniger teuren Preise für Dieselmotor noch eine gute Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,5

Alle 12 Monate oder alle 20.000 Kilometer ist eine kleine Wartung - alle 40.000 km oder alle zwei Jahre eine Inspektion fällig. Die jährlichen Abstände sind jedoch vor allem für den Normal- oder

Wenigfahrer relativ kurz und bringen mehr Werkstattaufenthalte mit sich.

- + Der kleine Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der allerdings erst nach 200.000 km oder spätestens nach 10 Jahren erneuert werden muß.
- Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen verhindern eine bessere Benotung. Noch immer gewährt Ford keine Werksgarantie.

Wertstabilität

Note: 3,7

Dem Fusion mit der 1.4 Liter Dieselmotor kann ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert werden. Ein Rußpartikelfilter aber würde den Wiederverkauf verbessern.

Kosten für Neuanschaffung

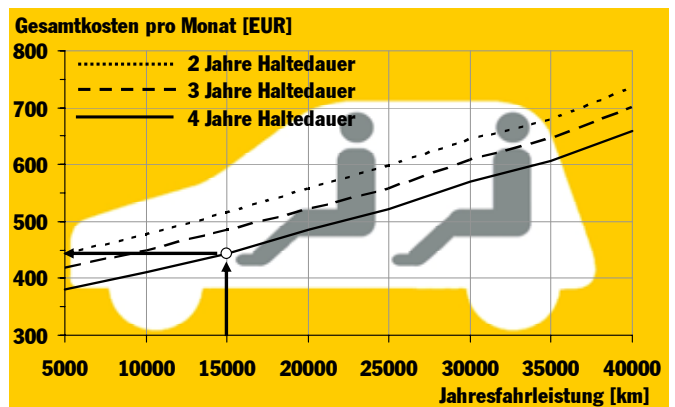
Note: 4,3

- Ein Schnäppchen ist er nicht, denn 17.550 € sind kein Pappenstiel. Immerhin ist der Fusion bereits serienmäßig gut ausgestattet.

Fixkosten

Note: 3,7

Den niedrigeren Betriebskosten stehen dem Diesel andererseits höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Die Typklasseneinstufungen bei der Versicherung liegen auf durchschnittlichem Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 443 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.25	1.4	1.6	1.4 TDCi	1.6 TDCi
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	4/1388	4/1596	4/1399	4/1560
Leistung [kW(PS)]	55(75)	59(80)	74(100)	50(68)	66(90)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	110/4000	124/3500	146/4000	160/2000	204/1750
0-100 km/h[s]	15,5	14,0	11,1	16,1	12,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	159	163	178	158	176
Verbrauch pro 100 km [l]	6,8S	6,9S	7,4S	5,3D	5,1D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/14	14/17/14	14/16/15	15/17/15	15/17/15
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	423	430	446	412	418
Grundpreis[Euro]	12975	13475	14500	14725	15575

Aufbau:

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

KB = Kombi

KT = Kleintransporter

TR = Transporter

GR = Großraumlimousine

BU = Bus

GE = Geländewagen

PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	1399 ccm
Leistung	50 kW (68 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	160 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/60R15H
Reifengröße (Testwagen)	195/60R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,8 m/10,9 m
Höchstgeschwindigkeit	158 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	16,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	10,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	39 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,7/4,2/6,5 l
CO ₂ -Ausstoß	139 g/km
Innengeräusch 130 km/h	73 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4018 mm/1720 mm/1498 mm
Leergewicht/Zuladung	1195 kg/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340 l/645 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/750 kg
Dachlast	25 kg
Tankinhalt	43 l
Reichweite	810 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	*2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	86 Euro
Monatliche Werkstattkosten	42 Euro
Monatliche Fixkosten	98 Euro
Monatlicher Wertverlust	217 Euro
Monatliche Gesamtkosten	443 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/15
Grundpreis	17550 Euro

Ausstattung

Technik

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	(im Paket) 495 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	(im Paket) 495 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	(im Paket) 495 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	250 Euro
Audioanlage	610 Euro
Dreipunktgurt hinten, mitte	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	295 Euro
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	405 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	530 Euro°

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,6

Karosserie/Kofferraum	2,3
Verarbeitung	3,1
Sicht	2,4
Ein-/Ausstieg	2,1
Kofferraum-Volumen*	1,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,9
Kofferraum-Variabilität	2,9
Innenraum	2,4
Bedienung	2,4
Raumangebot vorne*	2,0
Raumangebot hinten*	2,8
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	3,3
Federung	2,9
Sitze	2,6
Innengeräusch	4,0
Heizung, Lüftung	4,8
Motor/Antrieb	2,7
Fahrleistungen*	3,1
Laufkultur	2,0
Schaltung	3,0
Getriebeabstufung	2,0
Fahreigenschaften	2,1
Fahrstabilität	1,3
Kurvenverhalten	2,0
Lenkung*	2,8
Bremse	2,1
Sicherheit	2,6
Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme	2,8
Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Kindersicherheit	2,6
Fußgängerschutz	2,0
Umwelt	2,8
Verbrauch*	2,9
Abgas	2,7
Wirtschaftlichkeit*	3,6
Betriebskosten*	1,1
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,5
Wertstabilität*	3,7
Kosten für Neuanschaffung*	4,3
Fixkosten*	3,7

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Juli 2006