



## Ford Fiesta 1.6 TDCi DPF Trend

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(66 kW / 90 PS)

**F**ord hat den Fiesta neu aufgelegt. Das Auto ist bis zu 5 cm länger, wiegt aber weniger als das Vorgängermodell. Möglich war das durch eine moderne Karosseriestruktur und festere Stähle. Mit Grund, dass das Crashverhalten nach EuroNCAP mit fünf Sternen so gut ausfällt. In der Ausstattung hat sich dagegen nicht viel getan: es gibt keine längsverschiebbare Rückbank, weder Xenon- noch Kurvenlicht, kein Schiebedach und mit diesem Motor kein Automatikgetriebe. Der 1,6 l-Dieselmotor mobilisiert 90 PS und sorgt für gute Fahrleistungen. Im lang übersetzten fünften Gang wirkt er aber etwas schwach. Leider läuft er nicht so kultiviert und ruhig wie im Peugeot 207. Das Getriebe lässt sich leicht schalten, hat jedoch nur fünf Gänge. Fazit: flott gestylter Kleinwagen ohne herausragende Stärken und Schwächen, kostet 15.500 Euro plus Extras..

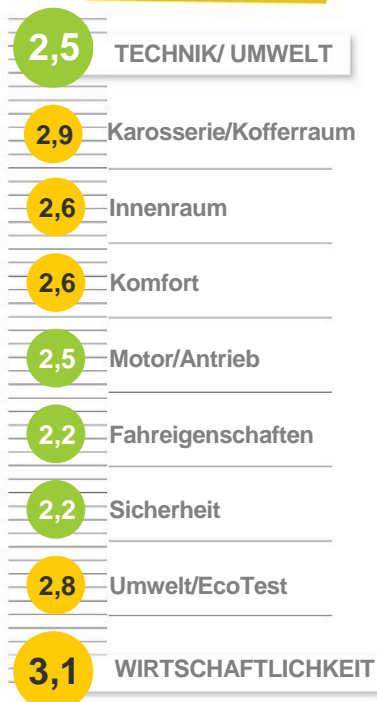
**Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Chevrolet Aveo, Citroen C3, Dacia Sandero, Fiat Grande Punto, Hyundai i20, Mazda 2, Mitsubishi Colt, Nissan Micra, Opel Corsa, Peugeot 207, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Suzuki Swift, Toyota Yaris, VW Polo,

**+** gute Verarbeitung, sichere Straßenlage (ESP), komfortable Federung, 5 Sterne beim Crashtest, großes Händlernetz

**-** brummiger Motor, keine Automatik erhältlich, kein Xenonlicht erhältlich, kein Schiebedach erhältlich



### ADAC-URTEIL



- ⊕ Der Fiesta zeigt sich gut verarbeitet, das Qualitätsniveau ist hoch. Die Türspalten verlaufen schmal und ziemlich gleichmäßig, die Türen schließen zwar nicht ganz leicht, aber satt. Falze sind sauber umgebördelt und gegen Rost versiegelt. Das Interieur wirkt aufgeräumt und solide, Kunststoffelemente sehen wertig aus und sind von angenehmer Haptik. Die sauber genähten Polster wirken strapazierfähig. Zum Tanken braucht kein Deckel abgeschraubt zu werden - einfach Klappe auf und Zapfhahn hineinstecken reicht. Außerdem gibt es eine Absicherung gegen Falschbetankung.
- ⊖ Die Karosseriefanken haben keine Leisten, die beim Parken die Karosserie vor dagegen schlagenden Autotüren schützen könnten. Die Türausschnitte sind kaum gegen Straßenschmutz abgedichtet, die Türschweller lackiert und deshalb kratzempfindlich. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, dessen Handhabung schwierig ist. Gegen Aufpreis kann ein vollwertiges Ersatzrad geordert werden, das aber eine Nummer kleiner ist als die Fahrbereifung und somit nur Geschwindigkeiten bis höchstens 80 km/h erlaubt. Es fehlt ein Wagenheber. Ein Schiebedach ist nicht zu haben.

Akustische Abstandssensoren für leichteres Einparken sind gegen Aufpreis erhältlich.

- ⊕ Nach vorn ist die Sicht gut, tief am Boden befindliche Gegenstände werden schnell erkannt. Dafür sorgt die abfallende Front. Die Außenspiegel sind gegen Beschlagen beheizbar, der Innenspiegel blendet selbsttätig ab. Das Abblendlicht ist recht gut.
- ⊖ Die Übersicht ist dagegen schlecht, der Fahrer kann die Front nicht sehen, die Abmessungen der Karosserie nur erahnen. Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung (Aufpreis) erzeugen bei Dunkelheit störende Lichtreflexe. Das Wischerfeld ist klein, viel Fläche bleibt ungewischt. Es sind weder Xenon- noch Kurvenscheinwerfer noch Abbiegelicht erhältlich.

### Rundumsicht



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. 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.



Die besonders breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten sehr stark ein.

---

## 3,1 Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man passabel ein und aus. Die breiten Türen öffnen weit, wegen der geringen Rahmenhöhe muss man jedoch aufpassen, dass man sich nicht den Kopf anschlägt. Hinten ist der Zustieg weniger bequem. Die Türen sind schmaler, die Höhe noch geringer, die Gefahr des Kopfanstoßens also noch größer. Hinzu kommt der knappe Abstand zwischen Vordersitzen und Rücksitzfläche. Die Fernbedienung für die zentrale Türverriegelung ist serienmäßig, die drei Knöpfe können aber leicht verwechselt werden. Die Türaufhalter sind kräftig genug.

---

## 2,7 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum ist mit 260 l für diese Klasse noch durchschnittlich groß, jedoch um 20 l kleiner als beim Vorgänger. Unter der Bodenplatte befindet sich eine voluminöse Ablage aus Styropor, durch die wertvoller Platz vergeudet wird. Bei vorgeklappter Rücksitzlehne stehen wie beim Vorgängermodell 585 l zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit 260 l Volumen fällt der Kofferraum um 20 l kleiner aus als beim Vorgänger.

---

## 2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Sie öffnet weit, so dass sich selbst große Menschen den Kopf nicht stoßen sollten. Durch die große Ladeöffnung passen auch sperrige Dinge. Das Format des Kofferraums ist (bis zur Fensterunterkante) zweckmäßig.

⊖ Die Bordwand ist recht hoch (besonders innen), so muss das Gepäck beim Ein- und Ausladen weit angehoben werden. Mit Vorklappen der Rücksitzlehne entsteht eine Stufe, die beim nach vorn Schieben des Gepäcks stört. Die Kofferraumbeleuchtung ist sehr schwach. Der Nadelfilzboden lässt sich nur schwierig säubern, kann aber herausgenommen werden.

---

## 3,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, die Kopfstützen können beim Klappen eingesteckt bleiben.

⊖ Auf dem glatten Stahlblechboden der vorgeklappten Rücksitzlehne rutscht das Gepäck haltlos hin und her; beim Zurückklappen können die Gurtbänder eingezwickelt und beschädigt werden. Es fehlen Ablagen für kleines Einkaufsgepäck.

---

## 2,6 INNENRAUM

---

### 2,5 Bedienung

⊕ Die zum Fahren wichtigsten Schalter und Hebel sind sinnvoll angeordnet, man kommt schnell zurecht. Das (dünne) Lenkrad hat einen weiten Einstellbereich in Längsrichtung und Höhe, der Schalthebel liegt gut zur Hand. Die Instrumente sind klar gezeichnet und befinden sich optimal im Sichtfeld des Fahrers. Mit dem optionalen Bordcomputer sind Momentan- und Durchschnittsverbrauch abrufbar. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen (Einstellknopf allerdings unbeleuchtet).

⊖ Die verspielt angeordneten Drucktasten in der Mitte des Armaturenbretts, hauptsächlich für das optionale Radio, sind unübersichtlich und können leicht verwechselt werden. Weit unten befindet sich die Bedieneinheit für die Heizung mit dem unlogisch aufgebauten Drehrad für die Luftverteilung mit den kleinen Piktogrammen: Markierung oben bedeutet Luft wird nach unten geleitet, Markierung unten Luft nach oben. Auch die kleinen Tasten im Lenkrad können leicht verwechselt werden (von Brillenträgern schlecht zu sehen, weil zu nah). Die Fensterschalter sind zu weit hinten angeordnet, so dass man die Hand weit biegen muss; die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung, hinten kosten die elektrischen Helfer Aufpreis. Wie bei allen Fordmodellen lassen sich auch beim neuen Fiesta der Heckwischer und die Wisch-/Waschautomatik unüblich und eher umständlich einschalten. Es gibt keine Halter für Wasserflaschen. Das Handschuhfach hat keine Beleuchtung. Hinten fehlt eine Innenbeleuchtung.



Die Verarbeitungsqualität kann ohne wenn und aber überzeugen, die Funktionalität erreicht nicht ganz dieses Niveau.

---

## 2,0 Raumangebot vorne\*

⊕ Der Platz vorn hat sich gegenüber dem Vorgänger-Modell nicht verändert: Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von gut 1,90 m zurück schieben, Kopffreiheit ist üppig vorhanden. Zusammen mit der enormen Innenbreite sorgt das für ein großzügiges Raumgefühl.

---

## 3,6 Raumangebot hinten\*

Hinten sitzt man ziemlich tief, das kommt der Kopffreiheit zu Gute, die wie beim Vorgänger für gut 1,85 m große Mitfahrer ausgelegt ist. Unverändert ist auch die Innenbreite, die für zwei Personen ausreicht, nicht aber für drei. Die Kniefreiheit ist dagegen knapper geworden, über 1,70m Körpergröße sollte man nicht haben, wenn vor einem eine 1,85 m große Person sitzt (Vorgängermodell 1,85 m).

---

## 2,6 KOMFORT

---

### 2,2 Federung

⊕ Die Abstimmung der Federung und Dämpfung ist ausgewogen, mit leichter Tendenz zu weich. Meist werden die Unebenheiten der Fahrbahn gut geschluckt, liegt der Wagen ruhig auf der Straße. Nur gelegentlich kommen kurze Erhebungen stärker durch oder schwingt der Aufbau nach. Seitenneigung in Kurven und Wankbewegungen bei schnellem Richtungswechsel sind deutlich vorhanden, liegen aber noch im Rahmen.

---

### 2,6 Sitze

⊕ Die Vordersitze sind bequem gepolstert und haben hohe Lehnen. Der Fahrersitz besitzt eine Höheneinstellung mit einem weiten Bereich, so dass kleine wie sehr große Personen eine entspannte Sitzposition finden dürften. Die Rückbank ist ebenfalls ziemlich bequem gepolstert, die Lehne hat eine angenehme Schräge.

– Die Lehnen der Vordersitze bieten zu wenig Unterstützung im Lordosenbereich. Erwachsene sitzen hinten mit spitz nach oben ragenden Knien und sehr wenig Unterstützung für die Oberschenkel, weil die Sitzfläche wenig Abstand zum Fahrzeugboden hat. Manchen Mitfahrern drückt auch die harte Kopfstütze am Hals. Mit den optional erhältlichen Kopf-Airbags gibt es hinten keine Haltegriffe (ohne Airbags ist ein Griff vorhanden).

## 3,2 Innengeräusch

Der Motor ist ziemlich laut und brummig, vor allem, wenn die Drehzahlen höher sind. Windgeräusche sind dadurch kaum wahrnehmbar.

## 2,9 Klimatisierung

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

+ Vorn braucht die Heizung nicht lange, bis angenehme Temperaturen erreicht sind, selbst bei klirrender Kälte ist die Heizwirkung passabel. Die manuelle Klimaanlage kostet Aufpreis, auch mit automatischer Temperaturregelung. Sitzheizung ist eine weitere Option. Fahrer und Beifahrer sitzen weit unter der schrägen Frontscheibe und sind so stark der Sonnenbestrahlung ausgesetzt.

– Hinten dagegen ist die Heizung schwach, benötigt auch viel Zeit, bis halbwegs angenehme Temperaturen erreicht sind.

## 2,5 MOTOR/ANTRIEB

### 2,2 Fahrleistungen\*

+ Der 1,6 Liter Motor ist mit 90 PS für das kleine Auto ziemlich stark, was für entsprechend gute Fahrleistungen sorgt. Dazu braucht man ihn noch nicht einmal auszudrehen, denn der kleine Motor zieht auch aus niedrigen Drehzahlen kräftig durch.

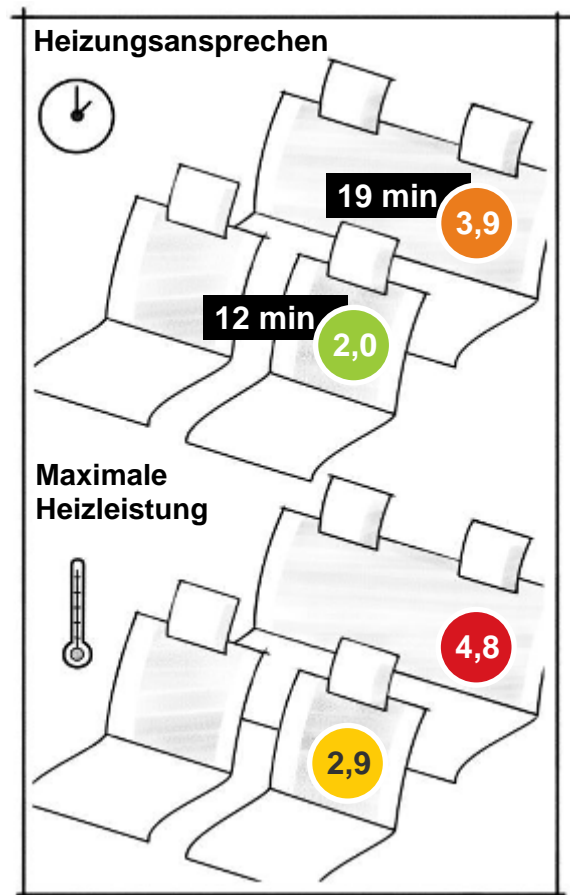
### 3,0 Laufkultur

Der Motor läuft meist genügend kultiviert, vibriert wenig, nur das Brummen stört.

### 2,4 Schaltung

+ Die Gänge sind gut geführt und lassen sich sehr leicht wechseln, die Wege sind angenehm kurz.

– Bei schnellem Einlegen des Rückwärtsganges kracht es gelegentlich im Getriebe.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

---

## 3,0 Getriebeabstufung

Die Anschlüsse beim Schalten der ersten vier Gänge passen recht gut. Wegen des großen Drehzahlsprunges zum fünften Gang muss man den vierten ziemlich ausdrehen, wenn stärker beschleunigt werden soll.

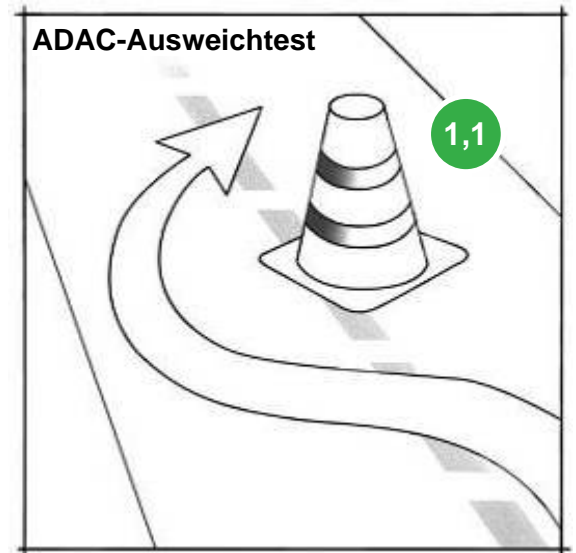
---

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 1,7 Fahrstabilität

⊕ Die Richtungsstabilität ist gut, der Fiesta hält tadellos seinen Kurs. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen beindrucken wenig. Nur reagiert der Wagen ziemlich hektisch, wenn mit der wenig gefühlvollen, bei hohem Tempo zu leichtgängigen Lenkung korrigiert wird. Ist die Fahrbahn weniger griffig, hilft die serienmäßige Schlupfkontrolle, dass die Räder beim Beschleunigen nicht so stark durchdrehen. ADAC-Ausweichtest: Hier zeigt sich der kleine Ford mustergültig, durchfährt die Pylonengasse neutral mit wenig Lenkaufwand. Sehr agil und sicher, lediglich nach dem letzten Gegenlenken ist ein leichter Gegenpendler festzustellen.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

---

### 2,6 Kurvenverhalten

⊕ Leicht untersteuernd und sicher umrundet der neue Fiesta Kurven, die möglichen Kurventempi sind passabel. Dabei neigt sich die Karosserie in Maßen. Wegen der Gefühllosigkeit der Lenkung wird jedoch dem Fahrer kaum mitgeteilt, wo die Grenzen liegen. Immerhin, wenn die Kurve zu schnell angefahren wird, regelt zuverlässig das ESP und hilft ihm dabei, nicht von der Fahrbahn abzukommen.

---

### 2,8 Lenkung\*

Die Lenkung spricht recht gut an, selbst wenn das Tempo höher ist; sie ist weitgehend zielgenau. Störend ist jedoch die Gefühllosigkeit und bei hohem Tempo die übertriebene Leichtgängigkeit, die den Fahrer darüber im Unklaren lässt, wie weit er einlenken soll und wo die Haftgrenzen sind. Die leichte Auslegung hilft beim Rangieren auf wenig Raum, der etwas große Wendekreis dagegen weniger.

---

### 2,0 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren, die Spurstabilität bei plötzlicher und starker Abbremsung ist passabel (hier merkt man die weiche Federung). Bei einer Vollbremsung aus 100 km sind nur 36,5 m Bremsweg erforderlich, bis das Fahrzeug steht (Mittel aus 10 Bremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

## Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Mit dem Schleuderschutz (ESP) und dem elektronischen Bremsassistent (EBA) besitzt der Fiesta die wichtigsten Assistenzsysteme für die aktive Sicherheit. Die Bremslichter sind mit LED-Technik ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.
- ⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Geöffnete Türen haben keine Rückstrahler.

## Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Ford hat den Fiesta deutlich verbessert. Er besitzt nun Front- und Seitenairbags, einen Knieairbag für den Fahrer sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer vorne. Einen Vorhangairbag gibt es gegen Aufpreis. Die Vordersitze haben Kopfstützen mit HWS-Schutz. Das serienmäßige ESP inkl. Bremsassistent erhöht die Fahrsicherheit. Mit gerundeten 34 Punkten (Frontcrash: 15; Seitencrash/Pfahlaufprall: 18; Gurtwarner für Fahrer und Beifahrer: 2) wird beim Insassenschutz der 5. Stern erreicht. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von 1,85 m. Der horizontale Abstand zu den Köpfen ist knapp, das sorgt für hohes Schutzpotenzial beim Heckaufprall. Die Kopfstützen der Rückbank sind zwar wesentlich niedriger, reichen aber in der Höhe. Auch sie haben geringe Abstände zu den Köpfen. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen; so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.
- ⊖ Obwohl die Rückbank dreisitzig ist und auch drei Gurtsysteme aufweist, gibt es serienmäßig nur zwei Kopfstützen. Die dritte Kopfstütze muss extra bezahlt werden. Für den Beifahrersitz und die Rücksitzplätze fehlen akustische Angurterinnerungen. Die vorstehenden Gurtumlenkbeschläge befinden sich gefährlich nah an den Köpfen von Fahrer und Beifahrer.

## Kindersicherheit

- ⊕ Auf den äußeren Plätzen der Rückbank finden Kinderrückhaltesysteme mit den Anschnallgurten stabilen Halt, auch die Befestigung mit dem Isofix-System ist möglich. Der Platz in der Mitte ist für einen Kindersitz zu schmal. Die Euro-NCAP-Tests wurden mit vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für 1 1/2- und 3-jährige Kinder durchgeführt: Britax Römer Baby Safe Plus Isofix und Britax Römer Duo Plus Isofix mit drittem Verankerungspunkt (top tether). Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut. Die Airbag-Warnhinweise für rückwärtsgerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz sind nicht ausführlich genug und können leicht entfernt werden. Die Isofix-Verankerungen auf den Rücksitzen sind nicht ausreichend gekennzeichnet. Es werden 38 von max. 49 Punkten erreicht.
- ⊖ Auf dem Beifahrersitz sind keine rückwärts gerichteten Kindersitze erlaubt, weil sich der Frontairbag nicht abschalten lässt. Diese Abschaltung muss beim Händler nachgerüstet werden. Für diesen Platz ist kein Isofix-System erhältlich. Unverständlich: Nur der Fahrer hat an seinem Türfenster einen Einklemmschutz.

## Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz ist insgesamt gut, denn der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind entschärft. Der hintere und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind aber noch zu hart gestaltet. 20 von 36 Punkten werden erreicht.

## 2,8 UMWELT/ECOTEST

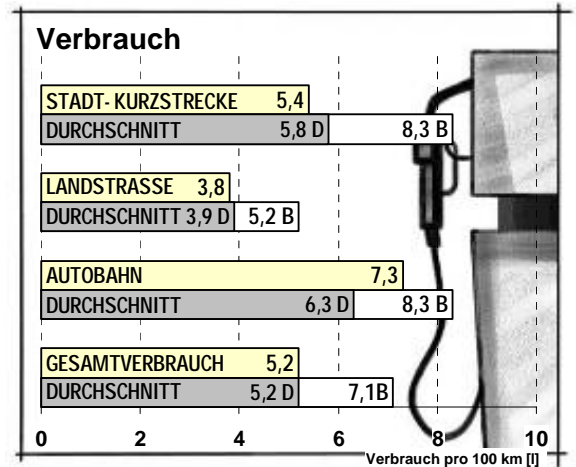
### 3,2 Verbrauch/CO2\*

Der Verbrauch beträgt im Mittel 5,3 l Diesel auf 100 km - ein durchschnittliches Ergebnis. Im Einzelnen: innerorts 5,2 l, außerorts 3,6 l und auf der Autobahn 7,3 Liter.

### 2,3 Schadstoffe

Beim ADAC-Ecotest gibt's drei Sterne von fünf erreichbaren. 37 Punkte für die Pollution und 28 Punkte für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 122 g/km.

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. Der Filter sorgt dafür, dass kaum noch gesundheitsschädigende Dieselpartikel in die Umwelt gelangen.



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

## 3,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,3 Betriebskosten\*

Der weniger teure Preis für Dieseldieselkraftstoff ist es, der die Betriebskosten beim alles andere als sparsamen Fiesta D noch im Durchschnitt halten kann.

3,5

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 12 Monate oder alle 20.000 Kilometer ist eine kleinere Wartung - alle 40.000 km oder alle zwei Jahre eine Inspektion fällig.

⊕ Der 1,6 Liter-Diesel besitzt einen Zahnriemen, der jedoch erst nach 200.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss. Ford gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße noch auf einem relativ niedrigen Niveau.

⊖ Die jährlichen Serviceabstände sind jedoch vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer relativ kurz und bringen häufige Werkstattaufenthalte mit sich. Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen verhindern eine bessere Benotung.

### 3,5 Wertstabilität\*

Dem Fiesta Diesel kann ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert werden. Dazu trägt auch der serienmäßige Rußpartikelfilter bei.



### 3,4 Kosten für Anschaffung\*

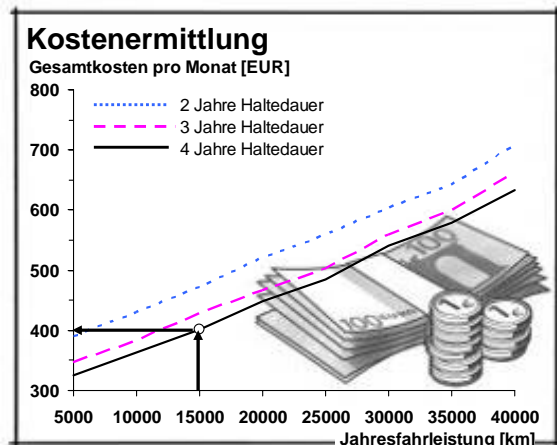
Zwar kein Schnäppchen, aber noch auf akzeptablem Niveau: die Kosten für die Neuanschaffung des Fiesta D.

### 4,0 Fixkosten\*

Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Bei den Typklasseneinstufungen in der Versicherung leistet sich der Fiesta keinen Ausrutscher und bleibt deshalb noch auf akzeptablem Niveau.

### 2,8 Monatliche Gesamtkosten\*

In fast allen Kostensparten bewegt sich die kleine Limousine von Ford in etwa im Mittelfeld. Deshalb kommt es am Ende auch zu dieser recht guten Gesamtbetrachtung auf dem Kostensektor.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 403 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.25	1.25	1.4	1.6 Ti-VCT	1.6 TDCi DPF	1.6 TDCi DPF
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	4/1242	4/1388	4/1596	4/1560	4/1560
Leistung [kW(PS)]	44(60)	60(82)	71(96)	88(120)	55(75)	66(90)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	109/3600	114/4200	128/4200	152/4050	185/1750	212/2000
0-100 km/h[s]	16,9	13,3	12,2	9,9	13,9	11,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	152	168	175	193	167	175
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,9 S	6,2 S	6,3 S	6,4 S	5,0 D	5,2 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/15/15	16/16/16	18/17/16	18/19/19	18/17/18	18/17/18
Steuer pro Jahr [Euro]	42	52	54	70	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	373	387	412	462	388	404
Preis [Euro]	12250	13000	14250	17250	14500	15500

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = 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  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	1560 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	212 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/50R15
Reifengröße (Testwagen)	<b>195/50R15H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,75 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>8,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,4/ 3,8/ 7,3 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	110g/km/ <b>122g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3950/1722/1481 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1140 kg/415 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>260 l/585 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b.
Dachlast	n.b.
Tankinhalt	45 l
Reichweite	<b>865 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch(hinten)	355 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	145 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	255 Euro
Audioanlage	ab 700 Euro°
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/150 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	1.140 Euro°
Klimaautomatik	1.445 Euro
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	420 Euro°
Nebelscheinwerfer	160 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	90 Euro
Monatliche Werkstattkosten	47 Euro
Monatliche Fixkosten	76 Euro
Monatlicher Wertverlust	190 Euro
Monatliche Gesamtkosten	403 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/17/18
Grundpreis	15.500 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Ford Fiesta 1.6 TDCi DPF Trend

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,9</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,2</b>
Verarbeitung	2,4	Fahrstabilität	1,7
Sicht	3,4	Kurvenverhalten	2,6
Ein-/Ausstieg	3,1	Lenkung*	2,8
Kofferraum-Volumen*	2,7	Bremse	2,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5	<b>Sicherheit</b>	<b>2,2</b>
Kofferraum-Variabilität	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
<b>Innenraum</b>	<b>2,6</b>	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Bedienung	2,5	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot vorne*	2,0	Fußgängerschutz	2,8
Raumangebot hinten*	3,6	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,8</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,2
<b>Komfort</b>	<b>2,6</b>	Schadstoffe	2,3
Federung	2,2		
Sitze	2,6	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>3,1</b>
Innengeräusch	3,2	Betriebskosten*	2,3
Klimatisierung	2,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,5
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,5</b>	Wertstabilität*	3,5
Fahrleistungen*	2,2	Kosten für Anschaffung*	3,4
Laufkultur	3,0	Fixkosten*	4,0
Schaltung	2,4	Monatliche Gesamtkosten*	2,8
Getriebeabstufung	3,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC autotest**