



## Ford Fiesta 1.6 TDCi DPF ECONetic

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(66 kW / 90 PS)

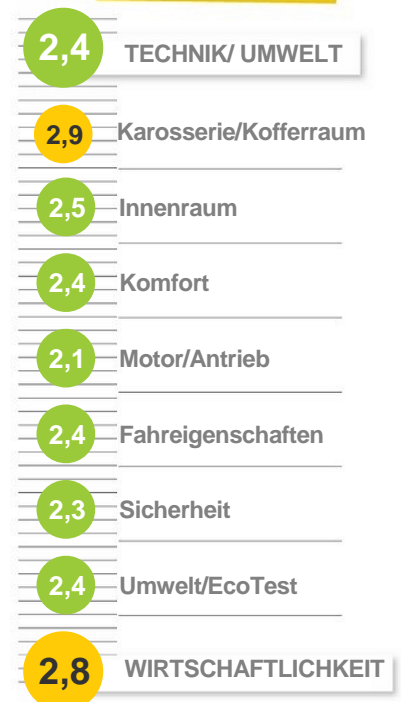
**B**esonders sparsame Varianten eines Modells anzubieten, liegt schwer in Mode. Aerodynamik-Feinschliff, leichte Tieferlegung, rollwiderstandsoptimierte Reifen und angepasstes Motormanagement sind die gängigen Rezepte. Oft leidet die Fahrbarkeit etwas darunter. Nicht so beim Fiesta ECONetic. Besagte Maßnahmen, zusätzlich mit Schaltpunktanzeige, reduzieren den EU-Verbrauch um einen halben Liter gegenüber der Standardvariante; auch beim ADAC EcoTest sinkt der Verbrauch und so werden zusammen mit den saubereren Abgasen gute 4 Sterne erreicht. Der Innenraum bietet vorne ordentlich Platz, die Bedienung ist teilweise etwas gewöhnungsbedürftig, aber in sich schlüssig, und die Verarbeitung ohne Tadel. Letztlich sind die etwa 250 Euro Aufpreis gegenüber des Standard-90-PS-Diesels gut angelegt, da man auch bei der Steuer spart. Ab 15.000 Euro beginnt das Spar-Vergnügen, denn der Vierzylinder läuft erheblich kultivierter als die Dreizylinder in den Kleinwagen-Sparern des VW-Konzerns. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer **Konkurrenten:** Opel Corsa CDTI EcoFlex, Seat Ibiza Ecomotive, VW Polo BlueMotion

**+** gute Verarbeitung, sicheres Fahrwerk (ESP), 5 Sterne beim Crashtest, günstiger Verbrauch

**-** schlechte Sicht nach hinten, etwas brummiger Motor, keine Automatik, Xenonlicht oder Schiebedach lieferbar



### ADAC-URTEIL



2,9

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4

### Verarbeitung

⊕ 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. Der Motorraum ist nach unten weitgehend geschlossen, das reduziert Lärmemissionen und Luftverwirbelungen, die den Verbrauch erhöhen würden. 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 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. Dann sind auch ein Wagenheber und ein Schraubenschlüssel an Bord, die sonst fehlen. Ein Schiebedach ist nicht zu haben.

2,9

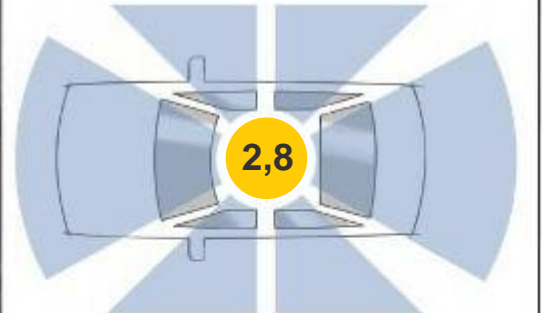
### Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Fiesta als Dreitürer zufriedenstellend ab. Lediglich nach rechts hinten wird die Sicht durch die breiten C-Säulen eingeschränkt. Sehr ungewöhnlich: nur der rechte Außenspiegel verfügt über einen asphärischen Bereich, um die Sicht in den Toten Winkel zu verbessern.

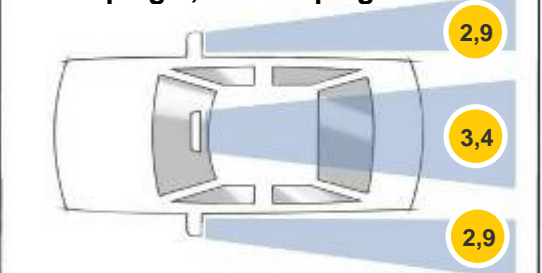
⊕ Nach vorn ist die Sicht gut, tief am Boden befindliche Gegenstände werden auch nah am Auto erkannt. Die Außenspiegel sind gegen Beschlagen beheizbar. Das Abblendlicht leuchtet die Straße zufriedenstellend aus.

⊖ Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung (Aufpreis) erzeugen bei Dunkelheit störende Lichtreflexe. Das Wischerfeld ist klein, viel Fläche am oberen Bereich der Scheibe bleibt ungewischt. Es sind weder Xenon- noch Kurvenscheinwerfer noch Abbiegelicht erhältlich.

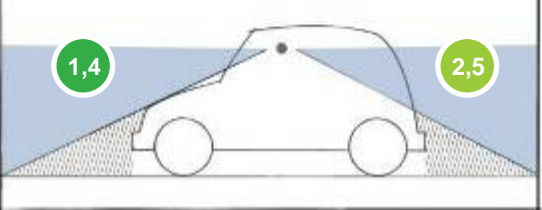
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



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 Sicht nach schräg hinten ist zwar nicht besonders gut, aber besser als im fünftürigen Modell.

---

### 3,3 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 Vordersitze rutschen zwar nach vorne (easy-entry-Funktion), dennoch muss man sich bauartbedingt nach hinten hineinwinden - auch das Aussteigen ist mühselig. Die Fernbedienung für die zentrale Türverriegelung ist serienmäßig, die drei Knöpfe können aber leicht verwechselt werden. Die Türbremsen könnten für die langen und schweren Türen kräftiger ausgelegt sein.

➖ Wählt man die aufpreispflichtigen Kopfairbags, gibt es keine Haltegriffe am Dachhimmel.

---

### 2,7 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum ist mit 260 l für diese Klasse 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.

---

### 2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

➕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Sie öffnet weit, erst große Menschen über 1,85 m müssen auf ihren Kopf achten. Durch die große Ladeöffnung passen auch sperrige Dinge. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.

➖ Mit 68 cm ist die Ladekante nicht gerade niedrig, sehr störend ist aber die innere Bordwand mit 23 cm, über die beim Ausladen das Gepäck gehoben werden muss. 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, wenn man nicht die Gurtzungen in die Schlitze der Seitenverkleidung steckt. Es fehlen Ablagen für kleines Einkaufsgepäck.

2,5

## INNENRAUM

2,4

### Bedienung

⊕ Die zum Fahren wichtigsten Schalter und Hebel sind sinnvoll angeordnet, man kommt schnell zurecht. Das 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; allerdings ist der Displayrahmen ungünstig gestaltet, man erkennt den unteren Rand der Anzeige oft nicht. Mit dem optionalen Bordcomputer sind u.a. Durchschnittsverbrauch und Reichweite abrufbar. Kontrollleuchten sind für alle wichtigen Funktionen vorhanden, auch für das Abblendlicht. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen (Einstellknopf allerdings unbeleuchtet). Die Fenster sind ebenfalls elektrisch angetrieben, leider nur auf der Fahrerseite mit Ab- und Aufwärtsautomatik.

⊖ 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. Die Fensterschalter sind zu weit hinten angeordnet, so dass man die Hand weit biegen muss; die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Wie bei allen Fordmodellen funktionieren auch beim neuen Fiesta der Heckwischer und die Wisch-/Waschautomatik unüblich, das ist aber nur Gewohnheitssache. 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 kaum verändert: Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von über 1,90 m zurück schieben, die Kopffreiheit ist üppig vorhanden. Zusammen mit der ordentlichen Innenbreite sorgt das für ein großzügiges Raumgefühl.

3,6

### Raumangebot hinten\*

Der Fiesta bietet zwei vollwertige Sitze und einen schmalen Notzsitz auf der Rückbank. Die Innenbreite ist ohne Tadel für zwei Personen, für drei wird es eng. Somit geht das subjektive Raumempfinden in Ordnung.

⊖ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, wird es hinten eng für die Knie, dann reicht der Platz nur noch für 1,70 m große Menschen, die Kopffreiheit würde dagegen für weitaus größere Personen reichen.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,70 m ausreichend Platz.

## 2,4 KOMFORT

### 2,2 Federung

Auf einzelne Hindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel und auf kurze Bodenwellen (z.B. wellige Fahrbahn vor Ampel) spricht die Federung zufriedenstellend an - hier zeigt sich die geringfügig straffere Auslegung aufgrund der Tieferlegung (ECONetic-Paket). Bei schnellen Richtungsänderungen wankt die Karosserie durchschnittlich stark. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen treten weniger deutlich auf.

+ Insgesamt ist die Federung aber ausgewogen abgestimmt. Lange Bodenwellen werden souverän genommen und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Stuckern durch regelmäßig aufeinander folgende Fahrbahnwellen tritt nicht auf. Auch bei Beladung ändert sich am ordentlichen Federungskomfort wenig, das Fahrwerk spricht etwas weicher auf Einzelhindernisse an und die Karosserie schwingt etwas mehr nach, aber alles im üblichen Rahmen.

### 2,5 Sitze

+ Die Vordersitze sind bequem gepolstert und haben zufriedenstellend hohe Lehnen. Der Fahrersitz besitzt eine Höheneinstellung mit einem weiten Bereich, so dass kleine wie sehr große Personen eine entspannte Sitzposition finden dürften. Eine Lordosenstütze ist gegen Aufpreis zu haben - leider nur für den Fahrersitz. Der Seitenhalt der Vordersitze geht auch in schnell durchfahrenen Kurven in Ordnung. Die Rückbank ist ebenfalls ziemlich bequem gepolstert, die Lehne hat eine angenehme Schräge.

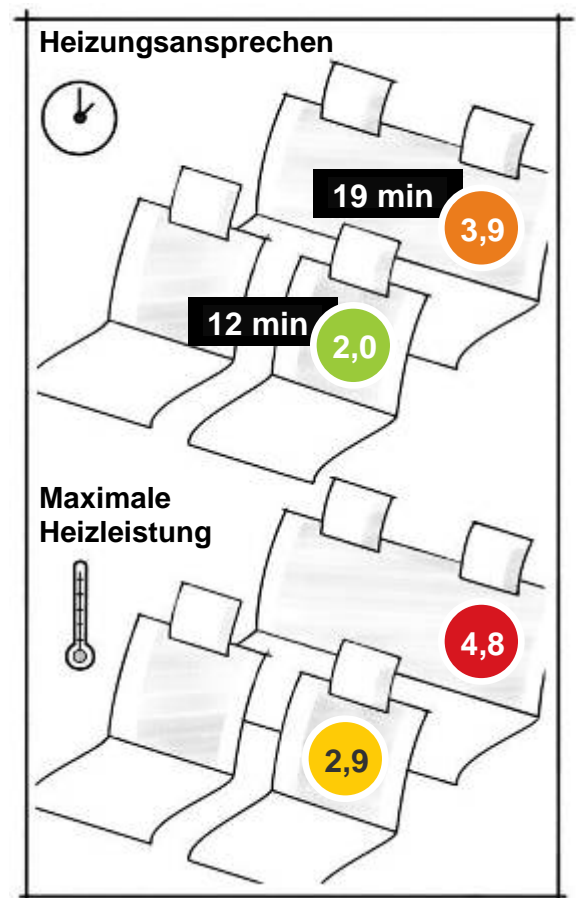
- Es fehlt eine Höheneinstellung für den Beifahrersitz. Erwachsene sitzen hinten mit nach oben ragenden Knien und kaum Unterstützung für die Oberschenkel, weil die Sitzfläche zu wenig Abstand zum Fahrzeugboden hat. Manchen Mitfahrern drückt auch die harte Kopfstütze am Hals. Mit den optional erhältlichen Kopf-Airbags gibt es hinten keine Haltegriffe (ohne Airbags ist ein Griff vorhanden).

### 3,2 Innengeräusch

Gemessen ist der Geräuschpegel bei Autobahn-Richtgeschwindigkeit nicht gerade niedrig. Er wird aber nicht als aufdringlich empfunden. Der Motor ist unter Last deutlich zu hören, geht bei höheren Geschwindigkeiten in den Fahr- und Windgeräuschen weitgehend unter. Beim Kaltstart nagelt der Motor etwas deutlicher, später wird das Laufgeräusch dezenter.

### 2,5 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)  
Die Heizung spricht vorne gut an, sie braucht aber eine ganze Weile, bis sie eine ordentliche Wirkung entfalten kann.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

- ⊕ Mit der optionalen Klimaautomatik kann die Temperatur vorgewählt werden, die Elektronik regelt ordentlich und hält die gewünschte Temperatur recht gut. Man kann die Luftströme per Tastendruck auch manuell beeinflussen. Eine einfache Klimaanlage kostet ebenfalls Aufpreis. In jedem Fall serienmäßig an Bord ist ein Pollenfilter.
- ⊖ Für die hinteren Plätze sind Ansprechen und Wirkung der Heizung deutlich schlechter.

---

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,1 Fahrleistungen\*

- ⊕ Mit seinen 90 PS ist der Fiesta ordentlich motorisiert - bei den Fahrleistungen wird nicht gespart. Überholmanöver können zügig durchgeführt werden, und auch schaltfaules Fahren gelingt gut. Denn das hohe Drehmoment von 212 Nm liegt schon bei 1.750 U/min. an und sorgt für gute Beschleunigung selbst in den oberen Gängen.

### 3,0 Laufkultur

Die Laufkultur ist nicht die Paradedisziplin des Fiesta ECONetic. Das Vibrationsverhalten ist zufriedenstellend, nur unter Last und bei niedrigen Drehzahlen stört die Unruhe im vibrierenden Lenkrad. Insgesamt kann man damit aber gut leben.

### 1,8 Schaltung

- ⊕ Die Gänge sind gut geführt und lassen sich sehr leicht wechseln, die Wege sind angenehm kurz. Auch schnelles Schalten ist ohne Haken möglich. Ein Pfeil ermahnt zum hochschalten (dynamische Schaltpunktanzeige), um möglichst sparsam zu fahren.
- ⊖ Dem Rückwärtsgang fehlt leider eine deutliche Abgrenzung von den Vorwärtsgängen (z.B. Einlegen nur durch Drücken, durch Ziehen eines Sicherungsringes am Knauf usw.). Bei schnellem Einlegen des Rückwärtsganges kracht es gelegentlich im Getriebe.

### 2,0 Getriebeabstufung

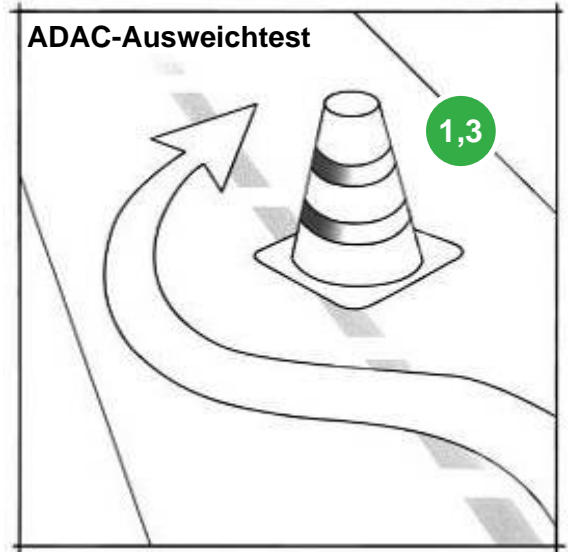
- ⊕ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, es ergeben sich keine zu großen Sprünge zwischen den Gängen. Für jeden Geschwindigkeitsbereich steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Ein sechster Gang könnte gerade auf der Autobahn das Drehzahlniveau noch etwas senken, leider fehlt dieser.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,6 Fahrstabilität

⊕ Die Richtungsstabilität ist gut, der Fiesta hält tadellos seinen Kurs. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen beindrucken ihn 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 Traktionskontrolle, dass die Räder beim Beschleunigen nicht so stark durchdrehen. Beim ADAC-Ausweichtest reagiert der Fiesta zunächst sehr gut auf Lenkbefehle, neigt in Phase 2 zum Untersteuern, bleibt aber stets gut beherrschbar. Das serienmäßige Stabilitätsprogramm ESP verhindert Schleudern. Insgesamt bleibt der Fiesta auch als EONetic sicher und gut beherrschbar.

### ADAC-Ausweichtest



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.

### 2,0 Kurvenverhalten

⊕ Leicht untersteuernd und sicher umrundet der neue Fiesta Kurven, die möglichen Kurventempi sind hoch. 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 dabei, nicht von der Fahrbahn abzukommen.

### 2,6 Lenkung\*

Die Lenkung spricht recht gut an, selbst wenn das Tempo höher ist; sie ist weitgehend zielgenau. Störend sind jedoch die Gefühllosigkeit gerade um die Mittellage und bei hohem Tempo die übertriebene Leichtgängigkeit, die den Fahrer darüber im Unklaren lässt, wie weit er einlenken soll und wo die Haftgrenzen liegen. Die leichte Auslegung hilft beim Rangieren auf wenig Raum, der etwas große Wendekreis (10,8 m) dagegen weniger.

### 3,2 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Fiesta EONetic durchschnittlich 40 m - das ist nur ein zufriedenstellender Wert (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dies ist auf die Energiesparreifen zurückzuführen, denn andere geteste Fiesta mit Standard-Reifen zeigten deutlich kürzere Bremswege. Beim Öko-Modell ist die Bremsanlage aber dennoch sehr standfest und zeigt auch bei höchster Belastung kein Nachlassen. Die Bremse lässt sich fein dosieren und spricht gut an.

2,3

## SICHERHEIT

2,8

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Mit dem Schleuderschutz (ESP) und dem elektronischen Bremsassistent (EBA) besitzt der Fiesta die wichtigsten Assistenzsysteme für die aktive Sicherheit. 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.

1,9

### 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. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist vorne wie hinten sehr gering. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm werden volle fünf Sterne für sehr guten Insassenschutz erreicht. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von 1,85 m. Die Kopfstützen der Rückbank sind zwar wesentlich niedriger, bieten aber immer noch guten Schutz für Personen bis 1,70 m Größe. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen; so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter 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 Angurteerinnerungen.

2,2

### 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 EuroNCAP-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.

2,8

### 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 nach EuroNCAP-Crashnorm erreicht.



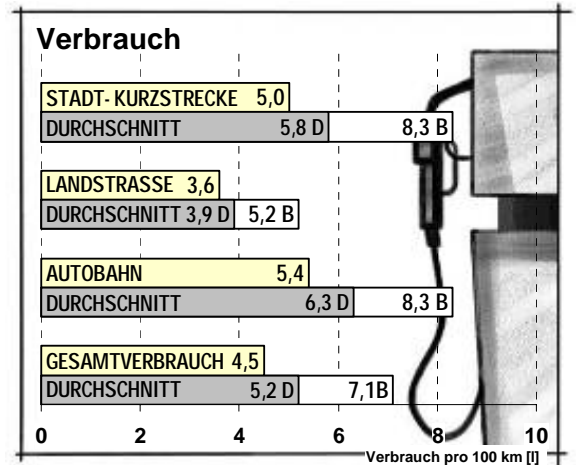
## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 2,8 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch liegt bei 4,5 l Diesel pro 100 km im ADAC-Zyklus. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 115 g pro km. Im ADAC-EcoTest reicht das für 32 Punkte. Im Einzelnen liegt der Verbrauch bei günstigen 5,0 l innerorts, bei 3,6 l außerorts und 5,4 l alle 100 km auf der Autobahn.

### 2,0 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, keine Schadstoffgruppe zeigt sich besonders auffällig; der Stickoxid-Anteil bleibt auch unter hoher Last (Autobahn) im Rahmen. Damit werden 40 von 50 möglichen Punkten im Schadstoffkapitel des EcoTest erreicht. Zusammen mit den Punkten für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß ergeben sich 72 Punkte und damit 4 von 5 möglichen Sternen im ADAC EcoTest.



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

## 2,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 1,4 Betriebskosten\*

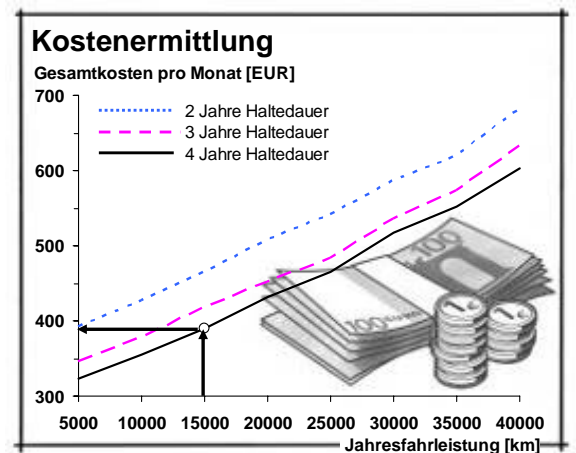
+ Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Da der Fiesta in der EConetic-Variante recht sparsam mit dem Diesel-Kraftstoff umgeht, kann hier eine sehr gute Bewertung erzielt werden.

### 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 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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 390 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,7

## Wertstabilität\*

Trotz neuen Modells und sparsamen Motors ist nur von einem durchschnittlichen Restwertverlauf auszugehen. Das ist auch auf das noch nicht so optimale Image von Ford und Fiesta zurückzuführen, das noch nicht so ganz dem an sich guten Auto entspricht.

3,3

## Kosten für Anschaffung\*

Ford bietet den kleinen Sparer ab 15.000 Euro an - nicht gerade ein Schnäppchen, aber ein solides Auto, das im Bereich der Sicherheit alles nötige bietet - fünf Airbags und ESP sind ab Basis an Bord, das ist das wichtigste. Für mehr Komfort kann man die Aufpreisliste bemühen, die meisten Optionen werden aber zu fairen Preisen angeboten.

4,0

## Fixkosten\*

⊖ Typisch Diesel-Auto: die hohe Steuer und die teure Haftpflichtversicherung. Allerdings kann der Fiesta deutlich profitieren von der neuen KFZ-Steuer, die auch den niedrigen CO<sub>2</sub>-Ausstoß honoriert. Die Vollkasko-Versicherung fällt nicht so teuer aus.

2,4

## Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Dank der niedrigen Kraftstoffkosten bleiben die absoluten Ausgaben im Monat im Rahmen, auch die Steuer schlägt nicht so schlimm ins Gewicht. So kann auch die teure Versicherung teilweise kompensiert werden. Vor allem für Vielfahrer ist der Fiesta EConetic damit interessant.

### 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/3     | SR/3     | SR/3     | SR/3       | SR/3         | SR/3         |
| 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] | 364      | 378      | 404      | 458        | 383          | 399          |
| Preis [Euro]                   | 11500    | 12250    | 13500    | 16500      | 13750        | 14750        |

#### 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-Haftpf.  
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                                       | 1750 U/min                 |
| Kraftübertragung                          | Frontantrieb               |
| Getriebe                                  | 5-Gang-Schaltgetriebe      |
| Reifengröße (Serie)                       | 175/65R14                  |
| Reifengröße (Testwagen)                   | 175/65R14T                 |
| Bremsen vorne/hinten                      | Scheibe/Trommel            |
| Wendekreis links/rechts                   | 10,75 m                    |
| Höchstgeschwindigkeit                     | 178 km/h                   |
| Beschleunigung 0-100 km/h                 | 12,3 s                     |
| Überholvorgang 60-100 km/h (2. +2.Gang)   | 8,3 s                      |
| Bremsweg aus 100 km/h                     | 40,0 m                     |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel) | 4,5 l                      |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB   | 5,0/ 3,6/ 5,4 l            |
| CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test         | 98g/km/ 115g/km            |
| Innengeräusch 130km/h                     | 71dB(A)                    |
| Länge/Breite/Höhe                         | 3950/1722/1481 mm          |
| Leergewicht/Zuladung                      | 1120 kg/420 kg             |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt         | 260 l/585 l                |
| Anhängelast ungebremst/gebremst           | n.b.                       |
| Dachlast                                  | n.b.                       |
| Tankinhalt                                | 45 l                       |
| Reichweite                                | 1000 km                    |
| Garantie                                  | 2 Jahre                    |
| Rostgarantie                              | 12 Jahre                   |

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

|                                      |             |
|--------------------------------------|-------------|
| Monatliche Betriebskosten            | 80 Euro     |
| Monatliche Werkstattkosten           | 46 Euro     |
| Monatliche Fixkosten                 | 76 Euro     |
| Monatlicher Wertverlust              | 188 Euro    |
| Monatliche Gesamtkosten              | 390 Euro    |
| (vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr) |             |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK    | 18/17/18    |
| Grundpreis                           | 15.000 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 EConetic

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

|  |                  |
|--|------------------|
| Automatikgetriebe                      | nicht erhältlich |
| Bremsassistent                         | Serie            |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie            |
| Regen- und Lichtsensor                 | 145 Euro         |
| Reifendruckkontrolle                   | nicht erhältlich |
| Reserverad, vollwertig (bis 80 km/h)   | 50 Euro          |
| Servolenkung                           | Serie            |
| Tempomat                               | 345 Euro         |
| Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)       | 145 Euro°        |

### INNEN

|  |                        |
|--|------------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten                   | Serie/nicht erhältlich |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten             | 255 Euro               |
| Audioanlage                                  | ab 700°                |
| Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar       | Serie/nicht erhältlich |
| Fensterheber, elektrisch vorne               | Serie                  |
| Frontscheibe beheizbar                       | 210 Euro°              |
| Isfix-Kindersicherungssystem                 | Serie                  |
| Klimaanlage/-automatik                       | 1140 Euro/1445 Euro°   |
| Lenkrad, höhen-/längseinstellbar             | Serie                  |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt) | Serie                  |
| Sitze, vorn, beheizbar                       | 175 Euro°              |
| Skisack/Durchladeluke                        | nicht erhältlich       |
| Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)      | Serie                  |

### AUSSEN

|  |                  |
|--|------------------|
| Außenspiegel, elektrisch anklappbar          | 60 Euro°         |
| Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar | Serie            |
| Lackierung Metallic                          | 420 Euro°        |
| Nebelscheinwerfer                            | 160 Euro         |
| Schiebe-Hubdach                              | nicht erhältlich |

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,4

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

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

**ADAC** autotest