



Ford Fiesta 1.25 Titanium

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(60 kW / 82 PS)

Mit dem Fiesta hat Ford ein erfolgreiches Modell im Angebot. Der Kleinwagen bietet für die Auto-Mobilität alles Nötige, braucht aber nicht viel Verkehrsraum und strapaziert das Budget nicht zu sehr. Beliebt ist der 1.25-l-Benziner mit 82 PS, der hier im Test antrat. Der kleine Vierzylinder schlägt sich wacker, will für ordentliche Fahrleistungen aber hoch gedreht werden. Dann ist auch die Sparsamkeit passé, im EcoTest genehmigte er sich 6,0 l Super alle 100 km. Der Innenraum ist vorne großzügig genug, hinten aber recht knapp. Bei der Sicherheitsausstattung gibt's alles Wichtige (ESP Serie), sogar ein Knieairbag für den Fahrer ist dabei. Die Bedienung ist teilweise etwas gewöhnungsbedürftig, aber in sich schlüssig, und die Verarbeitung ohne Tadel. Bei 15.300 Euro startet der Preis der getesteten Variante. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer
Konkurrenten: u.a. Citroen C3, Opel Corsa, Peugeot 207, Seat Ibiza, Toyota Yaris, VW Polo

- +** gute Verarbeitung, sicheres Fahrwerk (ESP), 5 Sterne beim Crashtest, niedrige Fixkosten
- schlechte Sicht nach hinten, Motor mit wenig Durchzugskraft, kein Sparer beim Verbrauch, keine Automatik, Xenonlicht oder Schiebedach lieferbar



ADAC-URTEIL



3,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,5

Verarbeitung

+ Der Fiesta zeigt sich gut verarbeitet, das Qualitätsniveau ist ordentlich. 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 werden - einfach Klappe auf und Zapfhahn hineinstecken. Außerdem gibt es eine Absicherung gegen Falschbetankung. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden. Die effektive Zuladung von 410 kg (inklusive Fahrer) gehen in Ordnung.

- 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. Der Motorraum ist nach unten leider völlig offen, damit verschmutzt er schneller und auch die Luftverwirbelungen, die den Verbrauch erhöhen, nehmen zu. 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. Das Wechseln der Schweinwerferlampen gestaltet sich schwierig.

3,2

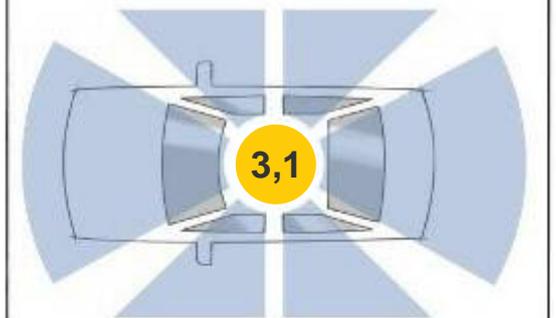
Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Fiesta als Fünftürer zufriedenstellend ab. Lediglich nach rechts hinten wird die Sicht durch die breiten C-Säulen eingeschränkt.

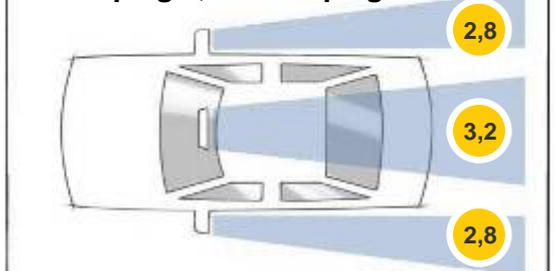
+ Nach vorn ist die Sicht gut, tief am Boden befindliche Gegenstände werden auch nah am Auto erkannt. Der linke und der rechte Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Bereich, um die Sicht in den Toten Winkel zu verbessern. Die Außenspiegel sind gegen Beschlagen zusätzlich beheizbar. Das Abblendlicht 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.

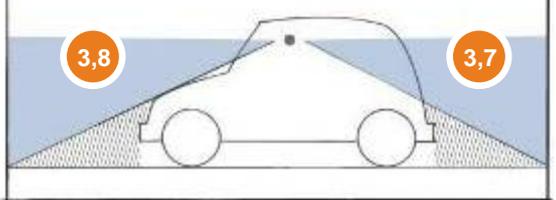
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

3,1 Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man passabel ein und aus. Die Türen öffnen weit, wegen der geringen Rahmenhöhe muss man jedoch aufpassen, dass man sich nicht den Kopf anschlägt. Hinten ist der Zustieg ähnlich bequem, für einen Kleinwagen sind die hinteren Türausschnitte gut, man muss seine Füße aber etwas hinter den Vordersitzen einfädeln und dabei über den Schweller hinüber. Die Fernbedienung für die zentrale Türverriegelung ist serienmäßig, die drei Knöpfe können aber leicht verwechselt werden. Die Türbremsen sind kräftig, nur zwei Rastungen sind aber zu wenig.

– 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 in dieser Fahrzeugklasse durchschnittlich groß aus.

2,9 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 70 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

2,3

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 serienmäßigen 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. Der Antipp-Blinker macht das Spurwechseln bequemer.

- 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. 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 Notsitz 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.

2,5

KOMFORT

2,1

Federung

+ Insgesamt ist die Federung ausgewogen abgestimmt. Lange Bodenwellen werden souverän genommen und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Stuckern durch regelmäßig aufeinander folgende Fahrbahnwellen tritt nicht auf. Auf einzelne Hindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel und auf kurze Bodenwellen (z.B. wellige Fahrbahn vor Ampel) spricht die Federung zufriedenstellend an. Nickbewegungen und Seitenneigung bei schnellen Richtungsänderungen halten sich in Grenzen. 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 serienmäßig 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).

3,4

Innengeräusch

Gemessen ist der Geräuschpegel bei Autobahn-Richtgeschwindigkeit nicht gerade niedrig. Er wird aber als nicht zu aufdringlich empfunden. Der Motor ist unter Last deutlich zu hören, bei höheren Drehzahlen umso lauter. Allerdings nervt er nicht durch zu lästiges Dröhnen. Die Fahr- und Windgeräusche zeigen sich nicht besonders auffällig.

2,7

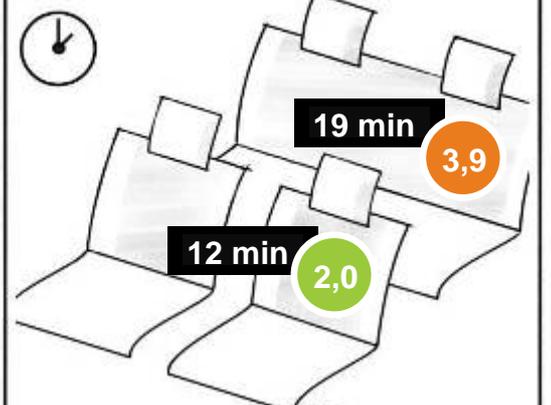
Klimatisierung

(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. Für die hinteren Plätze sind Ansprechen und Wirkung der Heizung deutlich schlechter.

+ 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 (oben, mitten, unten frei wählbar). Eine einfache Klimaanlage ist serienmäßig, ebenso der Pollenfilter.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,4 MOTOR/ANTRIEB

3,3 Fahrleistungen*

Mit seinen 82 PS ist der Fiesta flotter unterwegs, als es die 1,25 l Hubraum vermuten lassen. Wichtig ist, die Gänge auszudrehen, denn Drehmoment ist knapp. Entsprechend mau fallen die Elastizitätswerte im vierten und fünften Gang aus.

2,0 Laufkultur

⊕ Der kleine Vierzylinder legt eine gute Laufkultur an den Tag, er ist weder brummig noch wird er bei hohen Drehzahlen dröhnig laut. Vibrationen dringen kaum in den Innenraum.

2,0 Schaltung

⊕ Die Gänge sind gut geführt und lassen sich sehr leicht wechseln, die Wege sind angenehm kurz. Auch schnelles Schalten ist ohne Haken möglich.

⊖ 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.

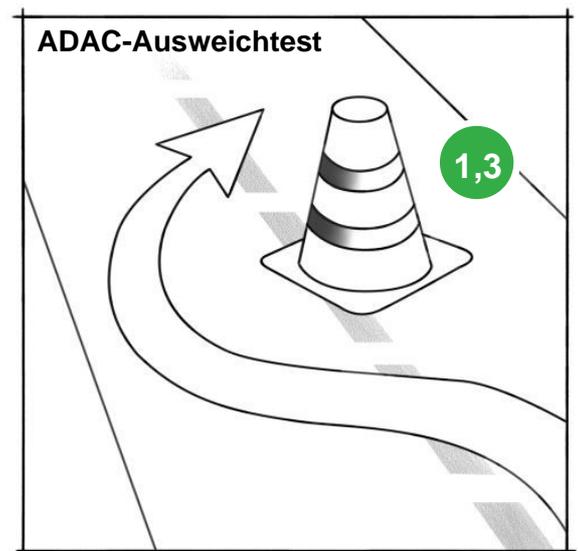
2,0 Getriebeabstufung

⊕ 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. Eine deutlich längere Übersetzung wäre aber auch nicht sinnvoll, da dem Motor das nötige Drehmoment fehlt.

1,8 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 durchdrehen. Beim ADAC-Ausweichtest reagiert der Fiesta zunächst sehr gut auf Lenkbefehle, neigt im mittleren Abschnitt zum Untersteuern, bleibt aber stets gut beherrschbar.



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.

Das serienmäßige Stabilitätsprogramm ESP verhindert Schleudern. Insgesamt bleibt der Fiesta sicher und gut beherrschbar.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ Leicht untersteuernd und sicher umrundet der 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.

1,4 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Fiesta 1.25 durchschnittlich nur 34,5 m - das ist ein ausgezeichneter Wert (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremsanlage ist dabei sehr standfest und zeigt auch bei höchster Belastung kein Nachlassen. Die Bremse lässt sich fein dosieren und spricht gut an. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer, in Notsituationen das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

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.

1,8 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. Seitliche Vorhangairbags 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.

2,6 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.

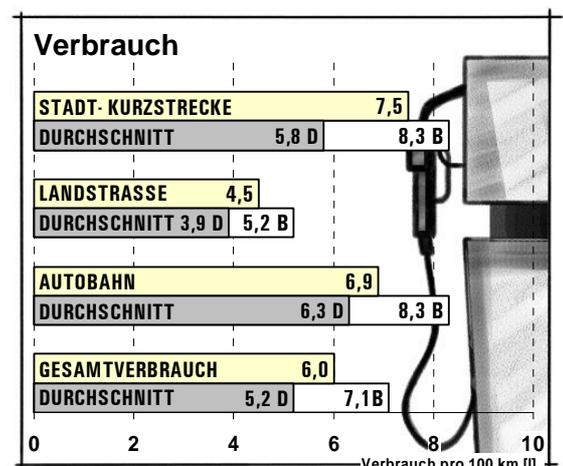
2,5 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Ford Fiesta mit 1.25-l-Benziner liegt bei 6,0 l Super pro 100 km im ADAC-Zyklus. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 140 g pro km. Im ADAC-EcoTest reicht das für 23 Punkte. Im Einzelnen liegt der Verbrauch bei 7,5 l innerorts, bei 4,5 l außerorts und 6,9 l alle 100 km auf der Autobahn.

1,3 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, keine Schadstoffgruppe zeigt sich besonders auffällig; der Kohlenmonoxid-Anteil bleibt auch unter hoher Last (Autobahn) im noch Rahmen. Damit werden 47 von 50 möglichen Punkten im Schadstoffkapitel des EcoTest erreicht. Zusammen mit den Punkten für den CO₂-Ausstoß ergeben sich 70 Punkte und damit knapp 4 von 5 möglichen Sternen im ADAC EcoTest.



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

3,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,8 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der getestete Fiesta nicht besonders sparsam mit dem teuren Super-Benzin umgeht, kann er in diesem Kapitel nur eine ausreichende Bewertung erzielen.

2,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 12 Monate oder alle 20.000 Kilometer ist eine kleinere Wartung oder Inspektion fällig. Der 1,2 Liter-Benziner besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 160.000 km oder nach 8 Jahren gewechselt werden muss.

- + Ford gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- 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.

2,1 Wertstabilität*

- + Der Fiesta ist relativ neu auf dem Markt, ein komplett neues Modell innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist zu erwarten. Daher wird dem Auto ein guter Restwertverlauf prognostiziert.

3,4 Kosten für Anschaffung*

Mit einem Grundpreis von 15.300 Euro für die getestete Titanium-Variante liegt der Fiesta bei der Anschaffung im zufriedenstellenden Bereich. Die Ausstattung ist gut, aber nicht üppig, man kann durchaus noch einige Extras wie Klimaautomatik hinzuwählen.

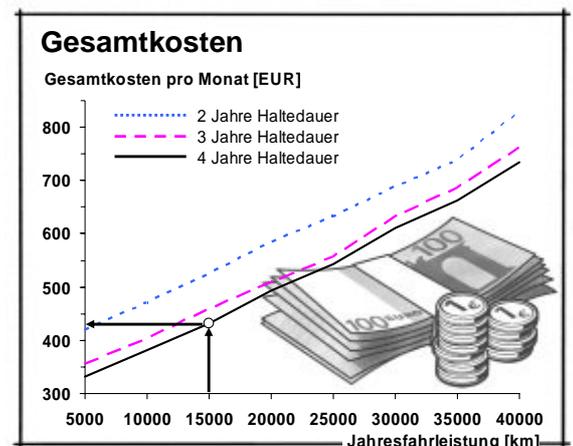
2,3 Fixkosten*

Bei der Haftpflicht-Versicherung kommt der Fiesta 1.25 relativ teuer, deutlich günstiger fällt die Vollkasko aus. Die Teilkasko-Einstufung liegt im Durchschnitt dieser Fahrzeugklasse.

- + Richtig punkten kann der Fiesta bei der KFZ-Steuer, mit 44 Euro im Jahr fällt sie niedrig aus.

3,1 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Gesamtkosten, dann reiht sich der Fiesta 1.25 im Mittelfeld seiner Klasse ein.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 431 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	1.4 LPG
Aufbau/Türen	SR/5	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	4/1388
Leistung [kW(PS)]	44(60)	60(82)	71(96)	88(120)	55(75)	70(95)	68(92)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	109/3600	114/4200	125/4200	152/4050	185/1750	205/2000	128/4200
0-100 km/h[s]	16,9	13,3	12,2	9,9	13,9	11,8	12,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	152	168	175	193	167	175	175
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,9 S	6,0 S	6,2 S	6,3 S	4,6 D	4,6 D	7,5 FG
CO2 [g/km]	127	129	133	134	107	107	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/15/15	17/16/16	18/17/16	18/19/19	18/17/18	18/17/18	18/17/16
Steuer pro Jahr [Euro]	40	44	54	60	152	152	28
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	402	415	433	479	411	417	403
Preis [Euro]	13.050	13.800	14.550	17.300	15.300	15.800	16.140

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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1242 ccm
Leistung	60 kW(82 PS)
bei	5800 U/min
Maximales Drehmoment	114 Nm
bei	4200 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/50R15
Reifengröße (Testwagen)	195/50R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,75 m
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	8,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,5/ 4,5/ 6,9 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	129g/km/ 140g/km
Innengeräusch 130km/h	72dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3950/1722/1481 mm
Leergewicht/Zuladung	1085 kg/410 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	260 l/585 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	525 kg/600 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	750 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	50 Euro
Servolenkung	Serie
Tempomat	190 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	700 Euro ^o
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/150 Euro ^o
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/305 Euro ^o
Knieairbag	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	375 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	126 Euro
Monatliche Werkstattkosten	41 Euro
Monatliche Fixkosten	65 Euro
Monatlicher Wertverlust	198 Euro
Monatliche Gesamtkosten	430 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/16/16
Grundpreis	15.300 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 1.25 Titanium

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest