



## Ford Fiesta 1.0 EcoBoost Start/Stop Titanium

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (74 kW / 100 PS)

**M**it einem umfangreichen Facelift frischt Ford seinen Kleinwagen auf und bietet nun neben neuen Dreizylinder-Motoren eine Reihe an innovativen Sicherheitssystemen an. Die neu gestaltete Frontpartie mit markantem Kühlergrill gehört optisch zu den auffälligsten Änderungen. Der Dreizylinder EcoBoost Motor mit 100 PS verhilft dem Fiesta zu spritzigen Fahrleistungen bei angemessenem Verbrauch. Dank komfortablem Fahrwerk und leisem Innenraum eignet sich der Kleinwagen durchaus auch für längere Strecken. Sicherheitstechnisch reiht sich der Fiesta nun ganz vorne in seiner Klasse ein. Neben dem City-Notbremsassistenten und einem automatischen Notrufsystem (Ford SYNC) gibt es jetzt auch das bisher einzigartige "MyKey"-Schlüsselsystem. Der Zweitschlüssel kann individuell programmiert werden. So kann beispielsweise für Fahranfänger unter anderem die Höchstgeschwindigkeit beschränkt, die Radiolautstärke limitiert oder das Ausschalten von Sicherheitssystemen (z. B. ESP) unterbunden werden. Auch Kopfairbags sind nun Serie - sehr gute ADAC Crashtestergebnisse sind das Resultat. Insgesamt ist der Fiesta so zu einem ausgereiften, sicheren und komfortablen Kleinwagen gereift, der kaum Schwächen zeigt. Der Grundpreis der getesteten Variante fällt mit 17.320 Euro akzeptabel aus. **Karosserievarianten:** Dreitürer.

**Konkurrenten:** u.a. Opel Corsa, Renault Clio, VW Polo.

**+** innovative Assistenzsysteme, hohes Sicherheitsniveau, kräftiger Motor, komfortables und sicheres Fahrwerk

**-** hinten geringes Platzangebot, unübersichtliches Cockpit



### ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,4 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,9 Familie

2,4 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,3 Langstrecke

3,3 Transport

2,0 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Stand: Februar 2013  
Text: D. Silvestro

2,9

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,0

### Verarbeitung

Mit dem aktuellen Facelift erhält der Fiesta dank neuer Frontstoßstange mit markantem Kühlergrill und neuen Heckleuchten ein modernes und frisches Design. Die Verarbeitung wurde im Rahmen des Facelifts aber nicht nennenswert verbessert. Die Karosserie-Qualität ist insgesamt zufriedenstellend, kleine Schwächen wie sichtbare Schweißnähte auf den Türinnenseiten oder leicht variierende Spaltmaße lassen sich jedoch immer noch feststellen. Das Interieur wird optisch durch Blenden in Klavierlackoptik aufgewertet, der obere Teil des Armaturenbrettes ist geschäumt, allerdings sind die verwendeten Kunststoffe auch teilweise kratzempfindlich. Die Türschweller zeigen sich zufriedenstellend gegen Schmutz von außen abgedichtet, einen Kratzschutz für die lackierten Schweller gibt es aber nicht.

⊕ Zum Tanken braucht kein Verschluss abgeschraubt werden - dank speziellem Mechanismus kann nach dem Öffnen der Tankklappe der Zapfhahn hineingesteckt und getankt werden. Zudem gibt es eine Absicherung gegen Falschbetankung.

⊖ Der Motorraum ist beim EcoBoost unten komplett unverkleidet, dadurch wird nicht nur der Motor stark verschmutzt, sondern aufgrund der Luftverwirbelungen auch der Verbrauch erhöht. Die Fahrzeugflanken haben keine Leisten, die beim Parken die Karosserie vor dagegen schlagenden Autotüren schützen könnten. Das Wechseln der Scheinwerferlampen gestaltet sich schwierig. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten.

2,9

### Alltagstauglichkeit

Der Fiesta 1,0 EcoBoost besitzt eine zufriedenstellende Alltagstauglichkeit. Er bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte.

⊕ Die Reichweite fällt dank des 42 l Tanks mit rund 840 km für einen Benziner großzügig aus.

⊖ Die maximal zulässige Zuladung des Fiesta liegt bei mageren 415 kg. Auf dem Dach dürfen nur Lasten bis 50 kg transportiert werden. Serienmäßig ist der Fiesta mit einem Reifenpannenset ausgestattet, welches sich schon bei kleinen Reifenbeschädigungen als wirkungslos erweisen kann. Ein Reserverad ist gegen Aufpreis erhältlich. Nur dann findet man Bordwerkzeug und einen Wagenheber an Bord.

2,7

### Sicht

Das Heck des Fiesta lässt sich aufgrund der steil stehenden Heckscheibe gut abschätzen, die Front ist aber nur schlecht einsehbar. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Fiesta als Fünftürer zufriedenstellend ab. Lediglich nach rechts hinten wird die Sicht durch die breiten C-Säulen eingeschränkt. Das Rangieren wird durch Parksensoren und durch eine Rückfahrkamera erleichtert (beides gegen Aufpreis).



Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

⊕ Objekte direkt vor oder hinter dem Fahrzeug können gut erkannt werden. Um das Rangieren zu erleichtern, sind für den Fiesta sowohl Parksensoren (vorne und hinten) als auch eine Rückfahrkamera erhältlich. Nicht selbstverständlich für einen Kleinwagen. Die Außenspiegel sind zufriedenstellend groß, besitzen beide einen asphärischen Bereich, um die Sicht in den toten Winkel zu verbessern und sind beheizbar. Bei störendem Scheinwerferlicht blendet der Innenspiegel automatisch ab (Serie beim Titanium). Das Halogen-Abblendlicht sorgt für eine zufriedenstellende Fahrbahnausleuchtung. Mit dem Facelift erhielt der Fiesta nun auch helle LED-Tagfahrleuchten.

⊖ Aufgrund der recht niedrigen Sitzposition kann der Fahrer das umliegende Verkehrsgeschehen nicht besonders gut überblicken. Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung (Aufpreis) erzeugen bei Dunkelheit etwas störende Lichtreflexe. Die Sicht im Innenspiegel fällt spärlich aus. Das Wischerfeld ist klein, viel Fläche am oberen Bereich der Scheibe bleibt ungewischt. Es sind weder Xenon- noch Kurven- oder Abbiegelicht erhältlich.

## 2,9 Ein-/Ausstieg

Der Fiesta kann mit einer Funkfernbedienung (Tasten sind durch erföhlen kaum zu unterscheiden) entriegelt werden. Vorn wie hinten gelangt man zufriedenstellend in das Fahrzeug.

⊕ Die Türen öffnen weit und die Schweller liegen in einer günstigen Höhe. Die Türaufhalter sind kräftig und halten auch an Steigungen zuverlässig. Nach dem Aussteigen kann durch Betätigung des Fernlichthebels die Nachleuchtfunktion der Scheinwerfer aktiviert werden. LED-Leuchten in den Außenspiegeln beleuchten die Fahrzeugumgebung bei Dunkelheit. Gegen Aufpreis gibt es auch das schlüssellose Ford Key Free-System, wodurch der Schlüssel in der Tasche bleiben kann (nicht im Testwagen verbaut).

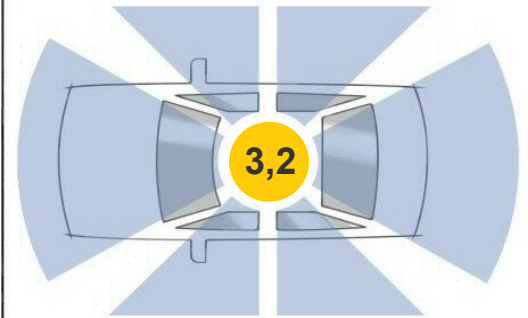
⊖ Die niedrige Sitzposition und die breiten Schweller erschweren das Einsteigen. Zudem müssen große Personen auf ihren Kopf achten, da dieser leicht am Windschutzscheibenrahmen gestoßen werden kann. Im Fond ragt der Radlauf in den Zustiegsbereich. Es gibt keine Haltegriffe am Dachhimmel. Man kann sich über den Kofferraum oder die Fondtüren versehentlich aussperren.

## 3,0 Kofferraum-Volumen\*

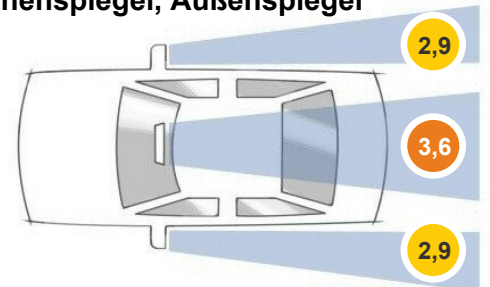
Insgesamt liegt die Größe des Kofferraums für einen Kleinwagen im zufriedenstellenden Bereich.

⊕ Bei vorgeklappter Rücksitzlehne stehen 550 l zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante). Dann lässt sich der Kofferraum auch teilweise bis unters Dach beladen.

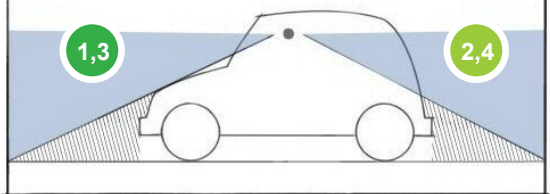
### Rundumsicht



### 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.



Nur 245 l Volumen fasst der Kofferraum. In dieser Fahrzeugklasse erreicht er somit gerade noch durchschnittliches Niveau.

- Üblicherweise fasst das Ladeabteil nicht besonders großzügige 245 l.

## 3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Auch die Kofferraum-Zugänglichkeit ist durchschnittlich.

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Sie öffnet weit und bietet Personen bis knapp 1,85 m genügend Platz darunter. Durch die verhältnismäßig geringe Tiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Kofferraumhöhe und Höhe der Ladeöffnung sind zweckmäßig.
- Die äußere Ladekante liegt mit knapp 70 cm weit über dem Boden. Doch auch zum Ausladen muss das Ladegut über eine rund 23 cm hohe Stufe gehoben werden. Um das Ausladen komfortabler zu gestalten, bietet Ford gegen Aufpreis einen variablen Ladeboden (höhenstellbar) an, der im Testwagen aber nicht verbaut war. Kofferraum- und Öffnungsbreite könnten größer ausfallen, dann ließen sich sperrige Gegenstände leichter einladen. Mit Vorklappen der Rücksitzlehne entsteht eine störende Stufe am Boden. Die Kofferraumbeleuchtung fällt mit nur einer Lampe spärlich aus. Große Personen können sich den Kopf am abstehenden Heckklappenschloss stoßen.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Der Fiesta weist eine klassenübliche Kofferraum-Variabilität auf.

- + Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, die Kopfstützen können beim Klappen eingesteckt bleiben. Die Lehne lässt sich einfach, jedoch nur von vorn umlegen.
- Es fehlen Ablagen für kleine Utensilien. Lediglich ein Gummi- und zwei kleine Klettbänder an der linken Seitenwand gibt es zum Fixieren von Gegenständen, Ablagefächer gibt es gar nicht. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Lehnen können die Gurte beschädigt werden.

## 2,8 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

Im Rahmen des Facelifts wurde das Cockpit leicht überarbeitet. Der Schalter für die elektrischen Fensterheber sind jetzt besser greifbar, dafür ist der Türgriff bei ganz geöffneten Türen schlechter erreichbar. Im Ganzen zeigt sich das Cockpit nicht besonders übersichtlich gestaltet. Die mit kleinen Schaltern überfrachtete Mittelkonsole und nicht immer perfekt angeordnete Schalter (z.B. Sitzheizung) erfordern einen deutlichen Gewöhnungsaufwand.

- + Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, die Anordnung der Pedale geht in Ordnung und der Schalthebel liegt gut zur Hand. Das Zündschloss ist im Lenkstock und unbeleuchtet, allerdings zum Fahrer hin gewandt. Wählt man das schlüssellose Zugangssystem, findet man einen beleuchteten Startknopf vor (nicht im Testwagen verbaut). Scheibenwischer und Licht werden sensorgesteuert (Serie beim Titanium), alternativ kann das Licht auch über einen Drehschalter im Armaturenbrett aktiviert werden. Die Instrumente sind klar gezeichnet und befinden sich optimal im Sichtfeld des Fahrers. Mit dem serienmäßigen Bordcomputer sind u.a. Durchschnittsverbrauch und Reichweite abrufbar. Für wichtige Funktionen wie Licht oder den Status der Türen gibt es Kontrollleuchten.



**Die Verarbeitungsqualität ist zufriedenstellend und die Funktionalität bietet noch Raum für Verbesserungen.**

Die digitale Motortemperaturanzeige im Mitteldisplay des Kombiinstruments informiert den Fahrer über die Betriebstemperatur des Motors. Das Bedienteil der optionalen Klimaautomatik ist übersichtlich gestaltet und dadurch recht einfach zu bedienen. Die Heckscheibenheizung wird automatisch deaktiviert. Vorn wie hinten lassen sich die Fensterheber elektrisch steuern, eine Ab-/Aufwärtsfunktion inklusive Einklemmschutz findet man nun für alle vier Fensterheber. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und sind elektrisch anklappbar. Das Handschuhfachformat ist zufriedenstellend, zudem ist es nun beleuchtet. Um den Innenraum zu beleuchten, gibt es vorne Leseleuchten und hinten eine zentrale Lampe. Zudem findet man in der Titanium-Ausstattung eine Ambientebeleuchtung, welche für eine angenehme indirekte Innenraumbeleuchtung sorgt.

– Das Bedienteil der Klimaanlage ist weit unten, so dass der Blick beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen abschweift. Vorn wie hinten gibt es kaum Ablagen. Die Schalter der Sitzheizung sind sehr ungünstig in den Sitzen positioniert, eine Kontrollanzeige gibt es nicht. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen.

---

## 2,4 Raumangebot vorne\*

Vorn ist das Raumangebot recht großzügig.

+ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von über 1,90 m zurück schieben, Kopffreiheit ist üppig vorhanden. Zusammen mit der ordentlichen Innenbreite sorgt das für ein angenehmes Raumgefühl.

---

## 3,7 Raumangebot hinten\*

Im Fond sind die Platzverhältnisse deutlich beengter.

+ Die Innenbreite ist ohne Tadel für zwei Personen, für drei wird es eng. Somit geht das subjektive Raumempfinden in Ordnung, jedoch wird dieses durch die niedrige Dachlinie und die breiten C-Säulen etwas geschmälert.

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



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

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Fiesta werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

---

## 2,7 KOMFORT

---

### 2,3 Federung

Das ausgewogen abgestimmte Fahrwerk liefert für einen Kleinwagen einen erstaunlich guten Federungskomfort.

+ Die ausgewogen abgestimmte Federung des Ford Fiesta kann mit gutem Fahrkomfort Punkten und bietet kaum Anlass zur Kritik. Schlechte Straßen mit kurzweiligen Fahrbahnunebenheiten schluckt die Federung weitgehend problemlos. Eine störende Stuckerneigung bei feinen Unebenheiten ist kaum vorhanden. Auch bei Einzelhindernissen wie abgesenkte Kanaldeckel spricht das Fahrwerk zufriedenstellend an und verschont die Insassen von zu harten Schlägen. Querfugen oder Kopfsteinpflaster dringen dagegen vor allem akustisch etwas deutlicher durch. Nickbewegungen sind kaum vorhanden - bei schnellen Lenkmanövern neigt sich die Karosserie durchschnittlich. Lange Bodenwellen werden souverän genommen und bringen die Karosserie kaum aus der Ruhe, auch wenn das Fahrzeug voll beladen ist.

## 2,8 Sitze

Die Sitze sind bequem gepolstert und bieten einen angenehmen Sitzkomfort. Für kalte Temperaturen gibt es eine Sitzheizung (optional).

+ Der Fahrersitz besitzt eine Höheneinstellung mit einem weiten Bereich, so dass Personen unterschiedlicher Statur eine passende Sitzposition finden dürften. Eine Lordosenstütze ist serienmäßig an Bord, jedoch nur für den Fahrer. Dieser kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Sitzflächen und -lehnen sind gut bis zufriedenstellend konturiert und bieten auch in schnell durchfahrenen Kurven akzeptablen Seitenhalt. Die Lehnen sind vorn wie hinten hoch.

- Das es für den Beifahrersitz nicht einmal gegen Aufpreis eine Höheneinstellung gibt, ist nicht mehr zeitgemäß. Die Rückbank ist kaum konturiert und bietet dadurch keinen Seitenhalt. Zudem haben Erwachsene im Fond kaum Oberschenkelunterstützung, da die Sitzfläche zu wenig Abstand zum Fahrzeugboden hat.

## 2,6 Innengeräusch

Insgesamt landet Fiesta im guten Mittelfeld bei den Innengeräuschen.

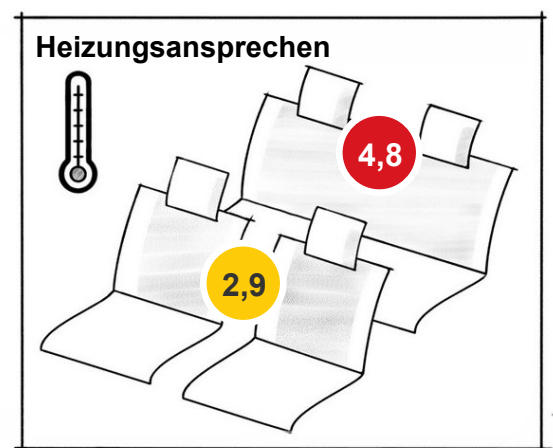
+ Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h liegt bei 69,4 dB(A) - das ist ein guter bis zufriedenstellender Wert. Der Dreizylinder-Turbomotor hält sich bei Konstantfahrt akustisch erstaunlich zurück, klingt bei Druck aufs Gaspedal etwas knurrig, aber nicht aufdringlich und versprüht so einen sportlichen, aber nie unkomfortabel wirkenden Eindruck. Wind- und Fahrgeräusche sind im üblichen Rahmen vorhanden.

## 3,2 Klimatisierung

Der Fiesta ist in der Ausstattung "Titanium" serienmäßig mit einer Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute Klimaautomatik. Fahrer- und Beifahrer können gemeinsam die Temperatur vorwählen, die Luftmengen der einzelnen Bereiche können gut justiert werden.

+ Die Heizung spricht vorne schnell genug an und schafft es, den Innenraum in akzeptabler Zeit zu erwärmen.

- Hinten müssen die Insassen dagegen deutlich länger frieren. Vor allem der Fußraum wird hinten so gut wie nicht warm, das sorgt für wenig Wohlbefinden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

---

## 2,3

# MOTOR/ANTRIEB

---

## 2,1

### Fahrleistungen\*

**+** Der Dreizylinder-Turbomotor mit seinen 170 Nm Drehmoment und einer maximalen Leistung von 100 PS hat mit den 1,1 Tonnen Leergewicht wenig Mühe und sorgt für flotte Fahrleistungen. Der spritzige Antritt vermittelt dabei durchaus Fahrspaß. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Fiesta EcoBoost rund 6,5 s - Überholmanöver lassen sich somit in kurzer Zeit absolvieren. Auch die Elastizität des Motors ist gut. Im vierten Gang vergehen 10,9 s, im kurz ausgelegten fünften Gang 15,5 s. Der Motor zeigt dabei auch bei niedrigen Drehzahlen ein gutes Gasansprechen.

---

## 2,5

### Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Dreizylinders fällt überraschend unauffällig aus.

**+** Vibrationen sind gut gedämpft und fallen kaum auf. Unter Last läuft der Motor etwas rau, vermittelt mit seinem kernigen Klang aber durchaus Fahrspaß.

**-** Nicht perfekt läuft das Aggregat bei niedrigen Drehzahlen. Möchte man unterhalb von 2.000 1/min beschleunigen, werden relativ starke Dröhngeräusche an die Karosserie abgegeben.

---

## 2,2

### Schaltung

Die Gänge lassen sich präzise und mit geringem Kraftaufwand wechseln. Schaltet man allerdings die Gänge etwas sportlicher durch, kann es auch mal etwas haken. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus. Der Rückwärtsgang lässt sich weitgehend problemlos einlegen, besitzt aber keine klare Abgrenzung zu den Vorwärtsgängen.

**+** Anfahren klappt dank der gut dosierbaren Kupplung weitgehend problemlos. Beim Anfahren am Berg unterstützt eine Berganfahrhilfe den Fahrer. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, entsprechend des Betriebszustandes den richtigen Gang zu wählen. Sie arbeitet aber noch nicht perfekt und zeigt oft nicht ganz nachvollziehbare Schaltpunkte an. Das im Testwagen verbaute Start-Stopp-System funktioniert weitgehend problemlos. Der Motor wird bei Kupplungsbetätigung schnell wieder gestartet, wodurch eine zügige Weiterfahrt gewährleistet wird.

---

## 2,5

### Getriebeabstufung

Erstaunlich, dass Ford den Fiesta 1,0 EcoBoost mit einem recht kurz ausgelegten Fünfgang-Getriebe ausstattet. Der drehmomentstarke Motor würde problemlos mit einem längeren Sechsgang-Getriebe auskommen.

**+** Die Abstufungen zwischen den einzelnen Gängen passen gut zur Charakteristik des Motors. Für die typischen Fahrgeschwindigkeiten steht immer ein passender Gang parat, ohne dass man bei jeder kleinen Geschwindigkeitsänderung gleich in einen anderen Gang schalten muss.

**-** Im fünften Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit ca. 3.100 1/min. Das sind zwar für einen Benziner nicht zu hohe Drehzahlen, doch wäre der drehmomentstarke Motor problemlos mit einer längeren Gesamtübersetzung zurechtgekommen.

1,9

## FAHREIGENSCHAFTEN

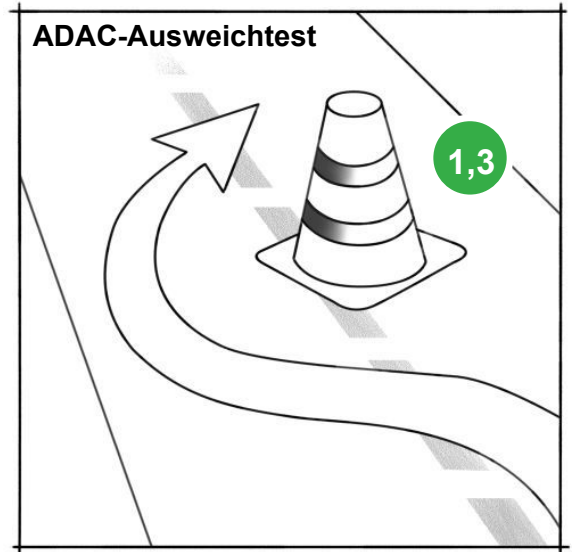
2,0

### Fahrstabilität

Der Fiesta verbindet agile Fahreigenschaften mit einem sicheren Fahrgefühl und bleibt stets sicher beherrschbar.

⊕ Der Fiesta zeigt bei einem plötzlichen Lenkimpuls ein spontanes und sehr sicheres Verhalten. Bei leichten Bodenwellen in einer Kurve wird das Fahrzeug zwar etwas versetzt, so dass man mit leichten Lenkkorrekturen eingreifen muss, doch überfordert das Verhalten auch ungeübter Fahrer nicht. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen beeindrucken den Kleinwagen wenig, der Geradeauslauf ist tadellos. Beim ADAC-Ausweichtest reagiert das Fahrzeug zunächst sehr gut auf Lenkbefehle, neigt beim Gegenlenken zu leichtem Untersteuern, wird dann aber durch das effektiv eingreifende ESP stabilisiert und ist somit absolut unproblematisch zu fahren. Hebt man in einer Kurve das Gaspedal, so dass ein Lastwechsel entsteht, wird dies durch leichtes Übersteuern quittiert. Das serienmäßige Stabilitätsprogramm ESP verhindert aber Schleudern. Ist die Fahrbahn weniger griffig, hilft die serienmäßige Traktionskontrolle, dass die Räder beim Beschleunigen nicht durchdrehen.

#### 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.

2,5

### Lenkung\*

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage spontan und präzise an und zeigt sich auch bei höheren Lenkwinkeln zielgenau. Das Lenkgefühl geht dabei in Ordnung, könnte bei hohen Geschwindigkeiten einen Tick mehr Rückmeldung an den Fahrer geben. Die Übersetzung hat Ford recht direkt gewählt. Zusammen mit den geringen Lenkkräften, die im Stand notwendig sind, wird das Rangieren erleichtert.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 10,75 m für einen Kleinwagen relativ groß aus.

1,5

### Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Fiesta 1,0 EcoBoost nur 34,9 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, optionale Bereifung: Conti Premium Contact 2 84V der Größe 195/50 R16). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Der Fiesta zeigt eine gute Spurtreue bei Bremsen in Kurven.

2,1

## SICHERHEIT

2,3

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Mit dem aktuellen Facelift halten einige neue Sicherheitssysteme im Fiesta Einzug.



- ⊕ Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) und der Bremsassistent (EBA) sind serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis gibt es nun das Notbremsystem "Active City Stop", welches bei niedrigen Geschwindigkeiten bis 30 km/h bei einem drohenden Auffahrunfall automatisch eine Bremsung einleitet und so den Unfall komplett vermeidet bzw. die Aufprallgeschwindigkeit reduziert. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem ist gegen Aufpreis erhältlich. Als Neuheit gibt es ab der Ausstattungsvariante "Trend" das Schlüsselsystem "MyKey". Der Zweitschlüssel kann damit individuell programmiert werden. So lässt sich z.B. die maximale Fahrgeschwindigkeit oder Lautstärke des Radios begrenzen. Es kann auch eingestellt werden, dass Sicherheitssysteme nicht deaktiviert werden können. Das MyKey Sicherheitssystem ist eine sehr innovative und sinnvolle Ergänzung, wenn das Fahrzeug z.B. von Fahranfängern genutzt wird. Bei einer Notbremsung blinken die Bremsleuchten und warnen so den nachfolgenden Verkehr. Zusätzlich schaltet sich die Warnblinkanlage ein. Das Starten des Motors mit eingelegetem Gang ist nicht möglich, da das Kupplungspedal gedrückt werden muss. Rückstrahler in den vorderen Türen warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneter Tür.
- ⊖ Bei eingeschalteter Warnblinkanlage kann kein Abbiegemanöver angezeigt werden, da die Blinker dann nicht mehr funktionieren (Warnblinkanlage bleibt auch bei Blinkerbetätigung eingeschaltet). Das ist gefährlich, wenn man z.B. abgeschleppt wird.

---

## 1,8 Passive Sicherheit - Insassen

Der Ford Fiesta überzeugt durch seine hervorragenden Crash-Ergebnisse und wirkungsvollen Kopfstützen.

- ⊕ Das Facelift-Modell des Ford Fiesta erreicht bei den ADAC Crashtests sehr gute 91% der möglichen Punkte bei der Insassensicherheit. Neben Front- und Seitenairbags gibt es auch einen Knieairbag für den Fahrer. Seit dem Facelift sind auch durchgehende Kopfairbags serienmäßig an Bord. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von 1,8 m. Die Kopfstützen der Rückbank sind zwar wesentlich niedriger, bieten aber immer noch guten Schutz für Personen bis knapp 1,70 m Größe. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist vorne wie hinten sehr gering. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen. Für beide vordere Insassen gibt es Anschnallerinnerer. Als Neuheit gibt es beim Fiesta nun das Ford SYNC System. Dieses setzt nach einem Unfall mit Airbagauslösung über ein per Bluetooth eingebundenes Mobiltelefon automatisch einen Notruf ab und informiert die Rettungsleitstelle über die Fahrzeugposition. Dadurch kann die Zeit bis zum Eintreffen der Rettungskräfte deutlich reduziert werden.
- ⊖ Obwohl die Rückbank für drei Personen ausgelegt ist, gibt es serienmäßig nur zwei Kopfstützen. Die dritte Kopfstütze muss extra bezahlt werden. Das ist nicht zeitgemäß. Für die Rücksitzplätze fehlen akustische Anschnallerinnerer. Das Warndreieck und der Verbandkasten haben keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug und sind somit im Notfall nicht schnell genug auffindbar.

---

## 2,1 Kindersicherheit

Auch bei der Kindersicherheit schneidet der Fiesta gut ab: Beim ADAC Crashtest erhält er 86% der möglichen Punkte für die Kindersicherheit.

- ⊕ Auf den äußeren Plätzen der Rückbank gibt es Isofix-Halterungen inklusive Ankerhaken. Dank langer Gurte und guter Zugänglichkeit zu den Rücksitzen lassen sich Kindersitze aller Altersklassen einfach befestigen. Störend sind der nicht ideale Abstand zwischen Gurtanlenkpunkt und Gurtschloss sowie die weiche Sitzfläche. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, dann dürfen auch auf dem Beifahrersitz Kindersitze befestigt werden. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf allen Plätzen (bei abgeschaltetem Beifahrerairbag) Kindersitze verwendet werden. Nach dem Facelift gibt es nun für alle Fenster einen früh eingreifenden Fenstereinklemmschutz.

– Die Gurtschlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher. Die Isofix-Halterungen lassen sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen. Der Mittelsitz hinten eignet sich aufgrund der ungünstigen Sitzform nicht zum Transport von Kindersitzen. Drei Kindersitze hätten auf der Rückbank ohnehin nicht genügend Platz.

## 2,5 Fußgängerschutz

+ Der Ford Fiesta überzeugt durch einen guten Fußgängerschutz. Bei den ADAC Crashtests erreicht das Fahrzeug gute 65% der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Verbesserungspotential gibt es lediglich an den seitlichen und hinteren Bereichen der Motorhaube, die noch zu aggressiv gestaltet sind.

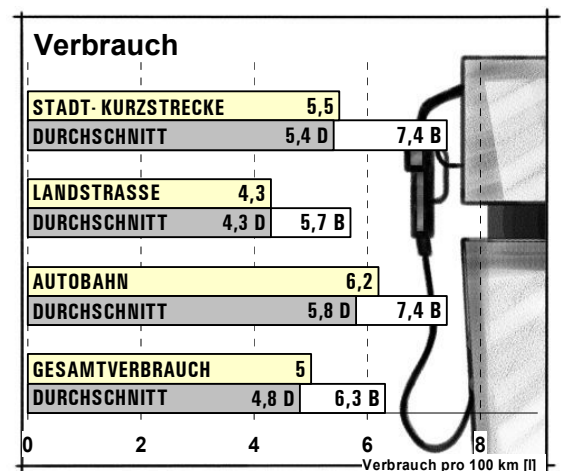
## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 2,9 Verbrauch/CO2\*

Der Verbrauch des Ford Fiesta 1.0 EcoBoost fällt mit dem optionalen Start-Stopp-System zufriedenstellend aus. Mit einem ermittelten CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 139 g/km erreicht das Fahrzeug 31 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei gemessenen 5,0 l pro 100 km. In der Stadt liegt der Verbrauch bei 5,3 l, außerorts bei niedrigen 3,7 l und auf der Autobahn bei akzeptablen 6,2 l pro 100 km.

### 1,4 Schadstoffe

+ Der Fiesta EcoBoost überzeugt durch sauberes Abgas, keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Der Lohn sind 46 Punkte im Schadstoffkapitel. In der Summe reicht es für den Fiesta EcoBoost Start/Stopp mit 77 Punkten klar für vier Sterne im ADAC EcoTest.



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

## 3,4 AUTOKOSTEN

### 3,5 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch an Super-Kraftstoff im durchschnittlichen Bereich liegt, fallen auch die Betriebskosten nicht zu hoch aus.

### 3,6 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ Ford gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

---

**3,8**

## Wertstabilität\*

Der Fiesta erhielt zwar aktuell nochmals ein umfangreiches Facelift mit frischem Design und innovativen Sicherheitssystemen, doch die Wertstabilität des kleinen Ford fällt trotzdem nicht besonders stabil aus. Vor allem der innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraumes zu erwartende Modellwechsel wirkt sich etwas ungünstig auf die Wertbeständigkeit aus.

---

**3,4**

## Kosten für Anschaffung\*

Mit einem Grundpreis von 17.320 Euro gehört die getestete Variante des Ford Fiesta nicht zu den Schnäppchen seiner Klasse. Die Grundausstattung der Ausstattungslinie "Titanium" geht in Ordnung, allerdings müssen Details wie eine dritte Kopfstütze hinten oder eine Klimaautomatik trotzdem extra bezahlt werden. Das Ford für ein Start-Stopp-System noch 200 Euro Aufpreis verlangt, ist nicht nachvollziehbar. Unbedingt bestellen sollte man das Notbremssystem für die Stadt. Das Active City Stop hilft Auffahrunfälle im Stadtverkehr zu vermeiden - die 350 Euro sind dafür gut investiert.

---

**2,7**

## Fixkosten\*

Bei den Fixkosten landet das Fahrzeug im guten Mittelfeld. Vor allem die Versicherungseinstufungen (KH: 15; TK: 19; VK: 20) fallen für einen Kleinwagen ungünstig aus.

⊕ Die jährliche KFZ-Steuer beträgt dagegen fast vernachlässigbare 20 Euro.

---

**3,3**

## Monatliche Gesamtkosten\*

Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten reiht sich der Fiesta EcoBoost im Klassenmittelfeld ein. Der Ford zeigt sich zwar in keinem Kapitel als besonders teurer, kann aber auch nirgends durch besonders niedrige Kosten punkten.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.25	1.0	1.0	1.25	1.0 EcoBoost	1.6 Ti-VCT Powershift	1.0 EcoBoost Start/Stopp
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	3/998	3/998	4/1242	3/998	4/1596	3/998
Leistung [kW (PS)]	44 (60)	48 (65)	59 (80)	60 (82)	74 (100)	77 (105)	92 (125)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	109/3600	105/n.b.	105/n.b.	114/4200	170/n.b.	150/n.b.	200/n.b.
0-100 km/h[s]	16,9	16,8	14,9	13,3	11,2	10,5	9,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	152	155	165	168	180	184	196
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,2 S	4,6 S	4,6 S	5,2 S	4,5 S	5,9 S	4,3 S
CO2 [g/km]	120	105	105	120	105	138	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/15	16/17/15	14/18/20	14/18/20	15/19/20	15/19/20	15/20/19
Steuer pro Jahr [Euro]	46	20	20	46	20	88	20
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	434	439	459	472	478	547	501
Preis [Euro]	11.700	12.970	14.220	14.020	15.220	17.925	18.320

### 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

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	998 ccm
Leistung	74 kW (100 PS)
bei	n.b. U/min
Maximales Drehmoment	170 Nm
bei	n.b. U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R15
Reifengröße (Testwagen)	<b>195/50R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,75 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>6,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,9 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,5/4,3/6,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	99 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>139 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>69,4 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3969/1722/1495 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1980 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1140 kg/415 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>245 l/550 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/900 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	42 l
Reichweite	<b>840 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>110 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>52 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>89 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>233 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>484 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/20
Grundpreis	17.320 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion (Active City Stop)	350 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	50 Euro <sup>o</sup>
Rückfahrkamera (zzgl. Navi)	270 Euro <sup>o</sup>
Start-Stop-System	200 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	190 Euro <sup>o</sup>
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

### INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie <sup>o</sup>
Audioanlage	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	150 Euro <sup>o</sup>
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	480 Euro <sup>o</sup>
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	305 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe vorne (und hinten)	450 Euro
Lackierung Metallic	565 Euro <sup>o</sup>
Nebelscheinwerfer	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,4

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

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