



Ford Fiesta Active 1.0 EcoBoost Start/Stop Plus

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (103 kW / 140 PS)

Um ohne viel Aufwand ein Stückchen vom SUV-Kuchen abzubekommen, kann man ein beliebiges Auto auch etwas höher legen, robust wirkende Beplankungen anbringen und etwas Nomenklatur-Marketing betreiben. Dann die Preisschraube noch etwas andrehen und schon stimmt die Marge. So geschehen beim Ford Fiesta Active, der als 140 PS starker Dreizylinder-Benziner beim ADAC Autotest vorfährt. An sich ist der Active immer noch ein Fiesta, die minimal größere Bodenfreiheit spielt im Alltag keine Rolle - teurer ist er etwa um 1.000 Euro. Der 140 PS starke Einliter-Benziner des Testwagens markiert die Speerspitze des Motorenangebots im Active, er hat leichtes Spiel mit dem Kleinwagen. Unter 2.000 Touren könnte die Laufruhe aber besser sein, andere Dreizylinder machen es vor. Der 1,5 Liter große Dreizylinder aus dem Focus ist so ein gutes Beispiel, als 150 PS starke Variante würde er wohl auch im Fiesta eine gute Figur abgeben. Dass der Motor in die Karosserie passt, sieht man am Fiesta ST. Wie auch immer, der kleine Dreizylinder schlägt sich auch wacker, und hält man den Drehzahlmesser über 2.000 Umdrehungen, sind Akustik und Vibrationen auch unter Last im Rahmen. Der Testverbrauch von 6,5 Litern Super auf 100 Kilometer ist aber für einen Kleinwagen zu hoch. Die Partikel zumindest hat der nun mit einem Filter gewappnete Motor gut im Griff. Das agile Fahrverhalten und die insgesamt gute Bedienbarkeit bleiben auch beim Active erhalten, der Fiesta ist ein gut gemachter Kleinwagen. Ob einem der Crossover-Look den Aufpreis wert ist, muss man selbst entscheiden - zudem es für den Active anders als für den normalen Fiesta weder vordere Parksensoren noch einen Parklenkassistenten gibt. **Konkurrenten:** u.a. Fiat 500X.

- ⊕ agiles und präzises Fahrverhalten, viele Assistenten lieferbar, hohes Sicherheitsniveau
- ⊖ Parksensoren vorn nicht erhältlich, knapper Platz hinten, deutliche Motorvibrationen

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **1,8**

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	2,9
	Senioren	2,6
	Langstrecke	2,9
	Transport	3,6
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,2

EcoTest ★★★★★☆

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,9 Verarbeitung

Die Karosserie hat Ford gut verarbeitet, die Teile sitzen passgenau und mit schmalen Spalten. Der Motorraum ist nach unten sehr gut verkleidet, die beflockte Wanne hat eine gewisse schallisolierende Wirkung; im weiteren Verlauf nach hinten sind die seitlichen Bereiche mit Kunststoffabdeckungen geschützt, in der Mitte ist aber kaum Unterbodenschutz aufgetragen und auch im Heckbereich zeigt sich der Unterboden kaum verkleidet. Die Verarbeitung des Innenraums hinterlässt einen guten Eindruck, alles sitzt fest und beim Finish sieht man Fords Bemühen um einen guten Qualitätseindruck; ab und zu entweichen den Verkleidungen aber leichte Klappergeräusche. Über eine höherwertige Schäumung des Kunststoffs verfügt nur die Oberseite des Armaturenbretts, alle anderen Bauteile

3,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den EcoTest-Verbrauch von 6,5 Litern Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 42 Liter Tank eine theoretische Reichweite von gut 645 Kilometern. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei für einen Kleinwagen sehr ordentlichen 515 Kilogramm - das sollte für vier Erwachsene samt Gepäck reichen. Eine Reling für das Dach ist optional, mit einem passenden Dachträgersystem kann man bis zu 50 kg auf das Auto packen. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann laut Betriebsanleitung bis 65 Kilogramm

2,8 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich nach hinten gut, nach vorne nur mäßig abschätzen - das Ende der Front entzieht sich dem Blick des Fahrers. Bodennahe Hindernisse vorne kann man gut sehen, hinten fällt das etwas schwerer. Parksensoren hinten sowie eine Rückfahrkamera finden sich nur in der Optionsliste. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man sitzt in üblicher Höhe und hat durch die Fensterflächen eine gute Sicht nach draußen. Das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wieder, die dem Fiesta ein zufriedenstellendes Zeugnis ausstellt. Nur die Schwachstelle hinten rechts stört wirklich, die breiten C-Säulen schmälern die Aussicht. Auch die kleinen Fensterchen können kaum helfen, zumal sie zu weit oben platziert sind. Der Innenspiegel blendet beim Active Plus automatisch ab. Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst gut, nur rechts oben bleibt die Frontscheibe weitgehend ungewischt. Ein statisches Abbiegelicht über die Nebelscheinwerfer ist Serie, ebenso wie ein Fernlichtassistent. Der Testwagen hat die optionalen LED-Scheinwerfer an Bord, die die Fahrbahn mit einem angenehm hellen, aber nicht

bleiben hart sowie die Dachsäulen ohne Stoffüberzug und damit weniger ansehnlich - die übliche Anmutung im Kleinwagensegment.

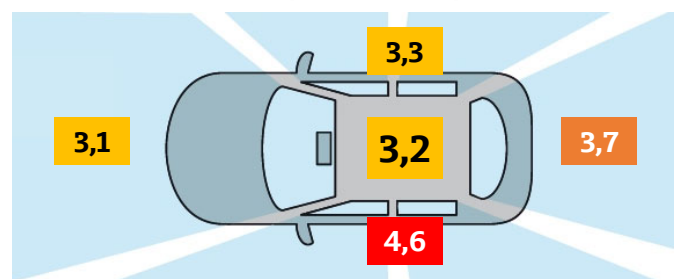
⊕ Ein feines Gimmick ist der automatisch ausklappende Türkantenschutz an allen vier seitlichen Türen - er hat sich schon im Ford Focus bewährt und verhindert Karosseriebeschädigungen effektiv, wenn man mal unvorsichtig die Türe etwas zu weit öffnet (optional für 150 Euro).

⊖ Die Motorhaube wird leider nur von einem Haltestab aufgehoben, sein Handling ist weniger praktisch als das einer Gasdruckfeder.

betragen. Wenn ein Anhänger gezogen werden soll, darf er bis zu einer Tonne wiegen, falls er über eine eigene Bremse verfügt - sonst dürfen es nur bis zu 615 Kilogramm sein. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Fiesta nicht lieferbar. Der Wendekreis liegt bei 10,9 Meter, ein durchschnittlicher Wert für einen Kleinwagen.

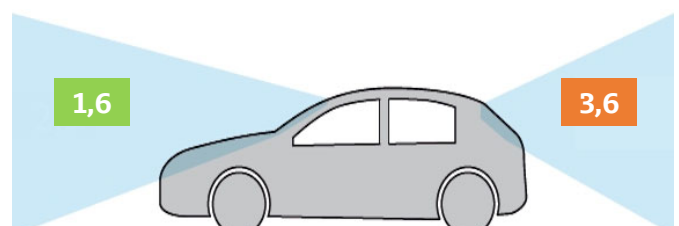
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



perfekt homogenen Schein ausleuchten. Leider fehlt eine Scheinwerferwaschanlage.

⊖ Die optionale Frontscheibenheizung arbeitet mit feinen Heizdrähten in der Scheibe, die nachts Lichtreflexe erzeugen können und für manche Fahrer störend wirken. Anders als für die Standard-Fiestas gibt es für den Active keine vorderen Parkensoren und auch keinen Parklenkassistenten.

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen in den Fiesta gelingt relativ leicht, die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch und stören daher kaum. Die Sitzfläche des Fahrersitzes befindet sich in der untersten Stellung knapp 45 cm über der Straße. In der Summe eine günstige Konstellation. Die ausreichend großen Türausschnitte vorne wie hinten sind im Alltag praktisch. Steigt man hinten ein, wirkt lediglich der enge Fußraum hinter den Vordersitzen einschränkend. Die Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung sind groß und lassen sich haptisch unterscheiden. Oder man nutzt die optionale Keyless-Access Funktion und betätigt die Zentralverriegelung über Sensorflächen an den vorderen Türgriffen und an der Heckklappe - der Schlüssel kann dabei in der Tasche bleiben. Die Follow-me-home-Funktion beleuchtet das Umfeld mittels Tagfahrlicht, Rückleuchten und Spots unter den Außenspiegeln nach dem Ab- und Aufschließen. Die

3,8 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fasst in Standardkonfiguration 225 l - unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen 310 l zur Verfügung. Alternativ kann man fünf Getränkeboxen unterbringen. Der Testwagen ist mit dem optionalen doppelten Kofferraumboden ausgestattet, bringt man diesen in die obere Position, finden darunter ca. 60 l Platz. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 545 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 940 l Volumen verfügbar.

3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht entriegeln und öffnen, die Entriegelung erfolgt elektrisch unterstützt. Sie schwingt nicht besonders hoch, schon ab etwa 1,85 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, um sich nicht zu stoßen. Zum Schließen der Klappe gibt es zwei praktische Griffmulden in der Verkleidung innen. Die Ladekante befindet sich knapp 72 cm über der Straße; innen ergibt sich eine 18 cm hohe Stufe, wenn der doppelte Ladeboden in der unteren Position liegt. Platziert man den Boden in der oberen Halterung, reduziert sich die Stufe auf



Die besonders breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten sehr stark ein.

Türrasten sind kräftig genug ausgelegt und halten damit die leichten Türen auch an Steigungen gut, es gibt vorne wie hinten jeweils drei Rasten.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das System lässt sich nicht deaktivieren. Ford verbaut im Fiesta keine Haltegriffe am Dachhimmel.



Mit 225 l Volumen ist der Kofferraum des Fiesta von klassenüblicher Größe.

5,5 cm, was das Ausladen erleichtert. Bei umgeklappten Rücksitzen bildet die waagerechte Lehne mit dem Boden in oberer Position in etwa eine Ebene, die im Bereich der Lehne nur leicht ansteigt.

⊖ Der Kofferraum verfügt nur über eine kleine Lampe, die nachts das Ladeabteil nicht optimal ausleuchten kann. Das Heckklappenschloss steht deutlich ab - schmerzhaft Begegnungen mit dem Kopf können vorkommen.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, das funktioniert unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Beim Zurückklappen sollte man die äußeren Gurte im Auge behalten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt im Kofferraum kleine Fächer links und

rechts, zwei Taschenhaken, den doppelten Boden und unter dem unteren Boden noch ein kleines Fach zum Verstauen von selten gebrauchten Gegenständen, die man aber dabei haben möchte. Ein Kofferraumtrenngitter ist nicht erhältlich, die ausgezogenen Kopfstützen können aber einen ähnlichen Schutz erzielen und große Gegenstände zurückhalten.

2,5 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Die gute Ergonomie des Fiesta ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Schalthebels. Auch die Platzierung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (mit Ausnahme der Lüftungsdüsen) tragen dazu bei. Die Instrumente haben einen guten Kontrast und sind jederzeit einwandfrei ablesbar. Im Fiesta Active Plus serienmäßig verbaut ist das Infotainmentsystem Ford SYNC 3. Damit lassen sich beispielsweise Audio und Telefonfunktion via Sprache steuern. Der großen Touchscreen ist praktisch weit vorne, in guter Reichweite für Fahrer und Beifahrer platziert. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz.

⊖ Die umfangreichen Einstellungsmöglichkeiten, die je nach Funktionen über den Bordcomputer oder über das Infotainment-System vorgenommen werden müssen, sowie zahlreiche Menüebenen sind die Gründe für den erhöhten Gewöhnungsaufwand beim Fiesta, um die gebotenen Funktionen zu beherrschen. Manche Punkte wie die Wahl der



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung können sich, angesichts der Fahrzeugklasse, durchaus sehen lassen. Auch die Funktionalität des Fahrerplatzes gefällt - lediglich das Infotainmentsystem SYNC 3 mit seiner unnötig komplizierten Menüstruktur mag nicht wirklich überzeugen.

DAB+ Sender sind unnötig kompliziert, hier würde eine durchdachtere Darstellung sehr helfen. Die Drehräder für die Lehneneinstellung der Vordersitze ist schlecht erreichbar und sehr schwergängig. Für die Rückbank gibt es keine separaten Leseleuchten.

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Ford verbaut im Fiesta Active Plus serienmäßig Navigationssystem mit Festplatte, das über ein gekoppeltes Handy (erfordert Datentarif und verursacht u.U. weitere Kosten) Echtzeit-Verkehrsinformationen abrufen oder im Notfall automatisch einen Notruf absetzen kann. Auch einige Remote-Funktionen wie Standortüberwachung oder Reifendruckabfrage und mehr sind möglich. Diese Services sind nur noch die ersten zwei Jahre inklusive und kosten danach extra. Ein Radio mit Bluetooth-Freisprecheinrichtung, AUX- und zwei USB-Anschlüssen ist dabei, gegen Aufpreis kann man auch digitale Sender empfangen. Ebenso Serie ist die Anbindungsmöglichkeit eines Handys über Apple CarPlay oder

Android Auto. Ein Soundsystem von B&O ist beim Active Plus auch an Bord - außer, man ordert ein Reserverad. Dann passt der Subwoofer nicht mehr in die Reserveradmulde, das Auto wird aber tatsächlich 160 Euro billiger. Löblich, dass Ford den Preisvorteil durch den Verzicht auf die B&O-Anlage an den Kunden weitergibt.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis fast 1,95 m genug Platz, die Kopffreiheit würde sogar für 2,05 m Körpergröße ausreichen. Die Innenbreite fällt nicht so üppig aus, wie zu erwarten bei einem Kleinwagen. Das

Raumempfinden im Fiesta ist aufgrund der vergleichsweise üppigen Kopffreiheit insgesamt gut. Ein Panorama-Schiebedach sorgt optional für ein noch luftigeres Raumgefühl.

3,8 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank geht es nicht so großzügig zu, hier muss man sich mit Kleinwagenverhältnissen arrangieren. Die Beinfreiheit reicht für 1,75 m große Menschen, wenn die Vordersitze für 1,85 m Personengröße eingestellt sind. Die Kopffreiheit würde immerhin für 1,85 m Größe ausreichen. Das Raumempfinden auf der Rückbank geht in Ordnung, nur die breite C-Säule und die nach hinten sich verjüngenden Fensterflächen schränken die Aussicht ein.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m Platz.

3,4 Innenraum-Variabilität

Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich geteilt umklappen. Eine Längseinstellung oder ein Ausbau sind nicht möglich. Vorne gibt es Ablagen in den Türen, in der Mittelkonsole und zwischen den Sitzen unter der Mittelarmlehne. Die Türfächer vorne sind zwar nicht besonders groß, es passen aber bis 1,5-l-Flaschen hinein.

Die beiden Becherhalter vorne sind praktikabel gestaltet und beim Active Plus beleuchtet. Hinten stehen keine Becherhalter und nur kleine Türfächer zur Verfügung. Das Handschuhfach ist recht klein, nicht abschließbar und nicht klimatisiert.

3,2 KOMFORT

3,1 Federung

Der Active hat gegenüber dem Standard-Fiesta ein leicht verändertes Fahrwerk, das für etwas mehr Bodenfreiheit sorgt. Wie auch im normalen Fiesta hat der Active ein angesichts der Fahrzeugklasse ansprechend abgestimmte Feder-/Dämpfereinheiten. Elektronisch einstellbare Dämpfer sind nicht erhältlich. Im Stadtverkehr spricht die Federung passabel an, Bodenunebenheiten nehmen die Insassen zwar wahr, wellige Fahrbahnen werden aber ordentlich geschluckt.

Kopfsteinpflaster rüttelt am Fiesta spürbar, das Dröhnen im Innenraum hält sich aber in Grenzen. Fahrbahnschwellen wie Tempohügel spürt man, das aber nicht störend. Deutlicher kommen Querfugen durch. Auf der Landstraße ist man etwas komfortabler unterwegs, das Fahrwerk federt angenehm verbindlich. Auf der Autobahn ist ordentlicher Komfort geboten, so dass auch längere Etappen stressfrei zu bewältigen sind. Mitunter neigt der kleine Ford aber zum Stuckern.

3,3 Sitze

Die Vordersitze sind passend konturiert und bieten dem Rücken festen Halt, aber weniger ausgeprägt seitliche Unterstützung; entsprechend ist der Seitenhalt nur durchschnittlich. Eine horizontal einstellbare Lordosenstütze ist für den Fahrer Serie, für den Beifahrer optional erhältlich. Für die Vordersitze gibt es eine Mittelarmlehne, für die hinten Sitzenden nicht. Insgesamt sitzt es sich hinten nicht so bequem wie vorne, weil die Lehne und die Sitzfläche kaum konturiert sind und nur

wenig Oberschenkelauflage für Erwachsene geboten wird. Auch lässt sich - klassentypisch - die Lehnenneigung nicht einstellen.

⊖ Nur für kurze Strecken zu empfehlen ist der Mittelsitz hinten, seine Polsterung ist arg straff gewählt und nicht passend für einen Erwachsenen.

3,0 Innengeräusch

Der Fiesta bietet bei 130 km/h einen angemessen leisen Innenraum für einen Kleinwagen. Bei dieser Geschwindigkeit wurde ein Lärmpegel von 68,3 dB(A) gemessen. Der Motor läuft hörbar und klingt unter Last kernig, vor allem im Bereich von 1.000-1.800 Umdrehungen brummt er deutlich. Die Fahrgeräusche

insgesamt steigen mit zunehmendem Tempo an, Windgeräusche an bestimmten Stellen fallen dabei nicht auf.

⊖ Unter 2.000 1/min brummt der Motor insbesondere ab dem vierten Gang vernehmlich im Innenraum, was für die Insassen störend ist.

3,1 Klimatisierung

Eine manuelle Klimaanlage ist im Fiesta außer in der Basisausstattung serienmäßig. Im Active Plus und im Fiesta Vignale-Topmodell ist sogar eine Klimaautomatik Serie. Sie bietet nur eine Zone für die Temperaturwahl, man kann die Intensität des Automatikmodus aber in drei Stufen einstellen. Ebenso optional gibt es abgedunkelte Scheiben hinten, Sitzheizung vorne, eine Lenkradheizung sowie die Frontscheibenheizung.

⊖ Letztere funktioniert über feine Heizdrähte, die manchen Fahrern nachts störend auffallen, weil sie kleine Lichtreflexe verursachen. Für die hinten Sitzenden gibt es keine Luftdüsen, weder im Bereich zwischen noch unter den Vordersitzen.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Mit seinen 140 PS, die Ford aus dem nur einen Liter großen Motor holt, ist der Fiesta Active flott unterwegs. Laut Ford geht der Testwagen mit 180 Nm in 9,4 Sekunden von Null auf Hundert und schafft 200 km/h Spitze. Auch die ADAC Messungen zeigen: Die Fahrleistungen sind mehr als

ausreichend. In 5,5 Sekunden beschleunigt der Ford von 60 auf 100 km/h, gemessen im zweiten und dritten Gang. In den Gängen vier, fünf und sechs zeigt sich der Motor ebenfalls durchzugsstark.

3,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Unterhalb von etwa 1.700 Umdrehungen ist die Laufkultur nicht besonders, hier brummt der Dreizylinder unter Last vor sich hin. Ab 1.500 Umdrehungen dann liegen aber schon die maximalen 180 Nm an und der Fiesta kommt zügig aus dem Bereich der schlechten Laufruhe heraus. Zudem steht das Drehmoment bis 5.000 Touren voll zur Verfügung und fällt erst

danach wieder ab. Am angenehmsten fährt sich der Motor ab 2.000 Umdrehungen, dann sind die Vibrationen auf einem vernünftigen Niveau und der Dreizylinder trommelt munter durch das Drehzahlband. Das Ansprechverhalten ist mitunter etwas verzögert, es dauert einen Moment, bis der volle Ladedruck aufgebaut ist.

2,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Gänge der Sechsgang-Schaltung sind präzise geführt und lassen sich leichtgängig wechseln. Die Schaltwege sind dabei nicht zu lang. Der Rückwärtsgang lässt sich stets leicht einlegen, er ist über einen Ring am Schaltknäuf extra gesichert; ungewöhnlich ist nur die Position rechts hinten in der

Schaltkulissee. Dank der gut dosierbaren Kupplung gelingt das Anfahren leicht, den Motor würgt man eigentlich nur bei ungeschicktem Kupplungsumgang ab.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Spurrinnen und hängende Fahrbahnen beeinflussen die Spurtreue des Fiesta Active nur leicht. Lastwechsel in Kurven sorgen für ein sehr lebendiges Heck, das dann deutlich ausbricht. Das ESP greift recht spät ein, man muss schon zusätzlich zackig am Lenkrad kurbeln, um den Fiesta einzufangen.

⊕ Ein problemloses Fahrverhalten zeigt der kleine Kölner im ADAC Ausweichtest, hier durchfährt er die Gassen sicher und gut kontrollierbar. Das ESP greift nach einem hastigen Ausweichmanöver früh genug und recht rigide ein, so dass schon früh viel Tempo abgebaut wird - aber nur so viel wie nötig. Die Traktion ist gut, die elektronische Schlupfregelung auch auf Nässe wirksam.

2,3 Lenkung

⊕ Bewegt man den Ford auf kurvigen Landstraßen, bereitet die hohe Zielgenauigkeit Freude. Auch als Active lässt sich der Fiesta präzise und leichtfüßig in Kurven dirigieren, man trifft die anvisierte Linie meist auf Anhieb. Zwar fehlt etwas Gefühl für die Mittellage, insgesamt ist die Lenkung des Testwagens aber gelungen.

2,2 Bremse
























⊕ Die Bremsanlage des Fiesta ermöglicht mit 34,3 Metern Bremsweg aus 100 km/h einen guten Wert. Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich fein dosieren – hier gibt es nichts zu beanstanden.

2,5 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Fiesta sind viele Assistenzsysteme lieferbar, beim Active Plus kommt vieles schon serienmäßig mit. Serie sind ein direktes Reifendruckkontrollsystem, der Speedlimiter, der Spurverlassenswarner (Warnung und/oder Lenkeingriff, konfigurierbar) und bei einer Notbremsung schnell blinkende Bremslichter (Flashing Break Lights) mit abschließender Warnblinkerschaltung. Auch sind eine Verkehrszeichenerkennung sowie eine Müdigkeitserkennung Standard. Optional gibt es einen Tempomat oder ACC mit Abstands- und Kollisionswarnung sowie Notbremsssystem, das mit Radar auch im höheren Geschwindigkeitsbereich arbeitet. Das ACC lässt sich im Bordcomputer auch deaktivieren und arbeitet dann wie ein klassischer Tempomat. Der aufpreispflichtige Spurwechselassistent umfasst ebenso einen Ausparkassistenten, der vor querenden Verkehrsteilnehmern beim rückwärts Ausparken warnt.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremsssystem	Option
	vorausschauendes Notbrems-system	Option
	Vorausschauender Kreuz-zungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgän-ger-Notbremsssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Fiesta mit 87 Prozent der möglichen Punkte ein gutes Ergebnis erzielen (Test 09/2017). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 m guten Schutz, hinten reichen sie nur bis 1,70 m – der Abstand zum Dachhimmel ist jedoch gering, so dass dieser mit eine Abstützfunktion übernehmen kann. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind;

beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Ist ein Handy gekoppelt, wird bei einem Unfall automatisch ein Notruf abgesetzt.

⊖ Für Warndreieck und Verbandkasten fehlen eigene Halter, so sind sie im Ernstfall u.U. nicht schnell zugänglich. Im Kofferraum fehlen stabile Verzurösen, um schweres Gepäck fixieren zu können.

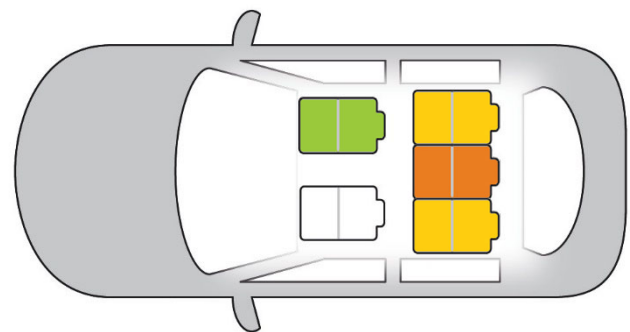
2,6 Kindersicherheit

Für die Kindersicherheit gibt es beim Crashtest nach Euro NCAP Norm 84 Prozent. Das Befestigen von Kindersitzen mit den Gurten klappt auf dem Beifahrersitz gut; hinten erleichtern zwar die Türen den Zugang und die festen Gurtschlösser das Anschnallen, die Gurtanlenkpunkte sind aber für viele Kindersitze ungünstig positioniert, so dass sie sich nicht lagestabil befestigen lassen. Der Beifahrersitz eignet sich auch für hohe Kindersitze, Isofix gibt es dort aber nicht; die Airbags lassen sich deaktivieren, somit sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen zum Einbau zulässig. Die äußeren Sitze hinten verfügen über Isofix-Halterungen und Ankerhaken. Sie haben auch eine iSize-Freigabe. Allerdings wird es für hohe Kindersitze eng, sie stehen an den C-Säulen an. Der mittlere Sitz hinten ist für Kindersitze wenig geeignet; die Gurtgeometrie ist ungünstig, zudem gibt es weder Isofix noch Ankerhaken. Baut man eine Babyschale mit Base auf der Rückbank ein, muss der Sitz davor etwas nach vorne geschoben werden, wodurch der Platz für einen Erwachsenen auf dem Vordersitz eingeschränkt ist. Drei

Kindersitze nebeneinander finden auf der Rückbank keinen Platz.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,7 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm konnte der Fiesta nur 64 Prozent erzielen. Die Front sowie der mittlere Bereich der Motorhaube zeigte sich dabei recht nachgiebig, nur die Randbereiche der Motorhaube bis hoch zu den A-Säulen erwiesen sich als zu hart und daher mit erhöhtem bis hohem Verletzungsrisiko verbunden. Einen City-Notbremsassistenten gibt

es optional, er enthält auch eine Fußgänger- und Radfahrererkennung.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO₂

Der Kraftstoffverbrauch des Ford Fiesta Active mit dem 140 PS starken Benziner liegt im ADAC EcoTest bei insgesamt 6,5 Litern pro 100 Kilometer, kein allzu niedriger Wert. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 179 g/km, die 24 von 60 Punkten einbringt. Der Verbrauch innerorts liegt bei 6,4 Litern, außerorts bei 5,8 Litern und auf der Autobahn bei 7,8 Litern Super auf 100 Kilometern.

1,1 Schadstoffe

⊕ Seit der 1,0 Liter EcoBoost einen Partikelfilter hat, sind die Messwerte deutlich besser und die Partikel weitgehend in Zaum.

Lohn sind 49 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel. Die insgesamt erreichten 73 Punkte entsprechen vier Sternen im EcoTest.

1,8 AUTOKOSTEN

1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von 23.650 Euro ist die getestete Variante für einen Kleinwagen recht teuer, allerdings ist beim Active Plus die Ausstattung mit Sportsitzen, Infotainmentsystem und Ambientebeleuchtung sowie Spurhalte- und Fernlichtassistent auch umfangreicher. Nette

Annehmlichkeiten wie die Sitzheizung oder aber Wichtiges wie der Notbremsassistent kosten jedoch immer noch Aufpreis. Die Versicherungseinstufungen sind günstig, die Steuer liegt bei 104 Euro pro Jahr.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 EcoBoost Start/Stopp	1.0 EcoBoost Start/Stopp	1.0 EcoBoost Start/Stopp	1.0 EcoBoost Start/Stopp	1.5 TDCi Start/Stopp
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	3/998	3/998	3/998	4/1499
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	74 (100)	92 (125)	103 (140)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	170/1500	170/1500	170/1400	180/1500	270/1750
0-100 km/h [s]	12,7	11,0	10,4	9,4	9,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	181	191	200	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/19	15/18/19	15/18/22	15/18/22	17/17/20
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Preis [Euro]	18.600	19.350	21.600	21.350	22.000

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), OPF	
Hubraum	998 ccm
Leistung	103 kW/140 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	180 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	5,2/6,0 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	118/137 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.068/1.756/1.495 mm
Leergewicht/Zuladung	1.190/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	292/1093 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	615/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	45/50 kg
Tankinhalt	42 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Köln

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,3/9,6/12,4 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Reifengröße Testwagen	Michelin Pilot Sport
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport
Wendekreis links/rechts	10,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/5,8/7,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	152 g/km (WTW* 179 g/km)
Reichweite	645 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.955 mm
Leergewicht/Zuladung	1.170/515 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	225/545/940 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	136 Euro	Werkstattkosten	67 Euro
Fixkosten	94 Euro	Wertverlust	257 Euro
Monatliche Gesamtkosten	554 Euro		
Steuer pro Jahr	104 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/18/22		
Basispreis Fiesta Active 1.0 EcoBoost Start/Stopp Plus	23.650 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.06.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	25.035 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.932 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/750 Euro/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/350 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	-/350 Euro°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	620 Euro°(Paket)/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	460 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	350 Euro° (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	350 Euro° (Paket)
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	450 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/150 Euro/Serie/200 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/150 Euro°
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	300 Euro°/-
Lenkradheizung	390 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar, mit E-Satz)	760 Euro
Metalllackierung	ab 750 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	890 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,

AUTOKOSTEN

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Motor/Antrieb	2,4
Verarbeitung	2,9	Fahrleistungen	2,1
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,3
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	2,3
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	3,8	Fahrstabilität	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,2	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,5	Bremse	2,2
Innenraum	2,5	Sicherheit	2,5
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Multimedia/Konnektivität	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot hinten	3,8	Fußgängerschutz	3,7
Innenraum-Variabilität	3,4	Umwelt/EcoTest	2,4
Komfort	3,2	Verbrauch/CO2	3,6
Federung	3,1	Schadstoffe	1,1
Sitze	3,3		
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	3,1		

Stand: April 2019

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.