



Ford Fiesta 1.0 EcoBoost Hybrid ST-Line X

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (92 kW / 125 PS)

Elektrifizierung ist gerade das Schlagwort schlechthin in der Automobilbranche. Aber nicht nur in Sachen reiner Elektroantrieb, sondern auch per Hybridisierung. So greift jetzt auch dem altbekannten Einliter-Dreizylinder mit Turboaufladung im Kölner Dauerbrenner der Kleinwagenklasse ein Riemenstartergenerator unter die Arme. Gespeist wird er aus einer 48-V-Batterie, die er vor allem beim Verzögern auch wieder befüllt - Laden per Stecker ist nicht vorgesehen bei einem Mildhybriden. Zur Verfügung stehen wie zuvor 125 PS, das maximale Drehmoment wächst dank Extrapunch um gut 30 auf 210 Nm. Der Verbrauch des Testwagens bleibt denn auch tatsächlich im Rahmen, mit 5,7 Litern Super alle 100 Kilometer liegt er auf dem Niveau eines Hyundai i20 Hybrid, der 120 PS hat und 5,9 Liter braucht. Andererseits gibt es auch noch einen VW Golf eTSI, der ebenfalls mit einem Dreizylinder und einem Liter Hubraum plus Elektrounterstützung antritt: Er braucht im ADAC Ecotest exakt so viel Sprit wie der Fiesta - ist aber eine ganze Klasse größer und schwerer. Insgesamt geht der Verbrauch des Ford aber in Ordnung, vor allem gefallen uns auch die Ergebnisse der Schadstoffmessungen: Keine Auffälligkeiten, volle Punktzahl. Trotz aller Fokussierung auf Sparsamkeit hat der Testwagen stämmige 125 PS bei vollgetankt unter 1,2 Tonnen Leergewicht, außerdem kommt der Fiesta ST-Line X noch mit einem Sportfahrwerk. DaZs Ergebnis ist wie erwartet: Kraftvoller Antritt und vor allem viel Fahrspaß in Kurven. Allerdings ist das Fahrwerk schon wirklich straff und kommt mit innerstädtischen Straßen nicht besonders gut klar. Man könnte auch den Fiesta Titanium X nehmen und hätte mehr Komfort, die fast identisch gute Ausstattung und sicher kaum knapperes Fahrvergnügen für 1.000 Euro weniger. Da sind wir schon beim Preis gelandet, und auch der Fiesta ist kein Schnäppchen - die gibt es ohnehin zur Zeit nicht. 26.650 Euro möchte Ford für die getestete Variante mindestens sehen. Verzichtet man auf Einiges und nimmt die Basisvariante des Fiesta - immerhin auch samt Klimaanlage, Tempomat und LED-Scheinwerfern - mit 75 PS, zahlt man 19.350 Euro. **Konkurrenten:** u. a. Citroen C3, KIA Rio, Peugeot 208, Renault Clio, Opel Corsa, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo.

- +** agiles und präzises Fahrverhalten, gute Serienausstattung, einfache Bedienung, gute Fahrleistungen
- Notbremsassistent nur optional, eingeschränkter Federungskomfort durch Sportfahrwerk

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **2,1**

Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★★☆**

2,9 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. 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 sind hart sowie die Dachsäulen ohne Stoffüberzug und damit weniger ansehnlich - die übliche Materialanmutung im Kleinwagensegment. Über ein aufpreispflichtiges Styling-Paket lässt sich

3,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,71 pro 100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 42-l-Tank eine theoretische Reichweite von 735 km. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei für einen Kleinwagen ordentlichen 510 kg, das sollte meist für vier Erwachsene samt Gepäck reichen. Eine Reling für das Dach gibt es nicht, mit einem passenden Dachträgersystem kann man bis zu 50 Kilogramm auf das Auto packen. 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 des Fiesta liegt bei 11,1 Metern, für einen Kleinwagen ist das nicht gerade wenig. Da der Fiesta sogar inklusive Außenspiegeln keine zwei Meter breit ist und die Vier-Meter-Marke nur um sieben Zentimeter reißt, ist er dennoch ein guter Wagen für die Stadt.

2,6 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 sind serienmäßig, Parksensoren an der Front sowie ein Parklenkassistent kosten Aufpreis. 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 wider. Der Innenspiegel blendet beim ST-Line X automatisch ab. Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst gut, nur rechts oben bleibt die Frontscheibe weitgehend ungewischt. LED-Scheinwerfer sind immer verbaut, der Testwagen hat die optionalen Matrix-

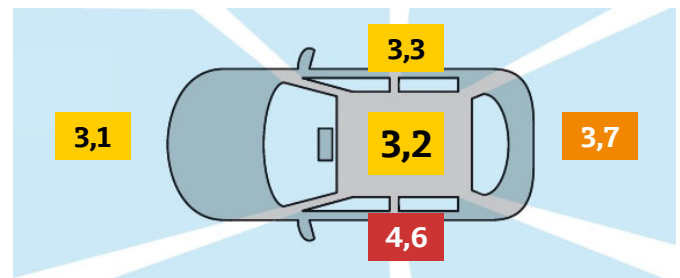
der Fiesta ST-Line noch mit sportlichen Insignien aufwerten. So bekommt man einen größeren Dachspoiler sowie Aluminium-Auflagen für die Pedale und noch ein paar Verzierungen mehr im Innenraum.

⊕ Ein feines Gimmick ist der automatisch ausklappende Türkantenschutz an allen vier Türen - er verhindert Karosseriebeschädigungen effektiv, wenn man mal unvorsichtig die Türe etwas zu weit öffnet. Leider kostet er Aufpreis.

⊖ Die Motorhaube wird leider - wie in dieser Klasse üblich - nur von einem Haltestab aufgehalten. Praktischer wäre eine Gasdruckfeder.

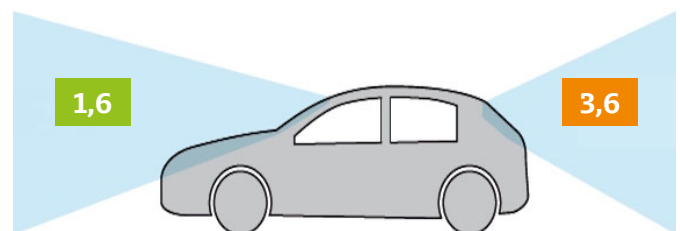
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



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

Scheinwerfer an Bord, die neben einer tadellosen Fahrbahnausleuchtung einen adaptiven Fernlichtassistenten bieten. Ein Abbiegelicht ist auch integriert, ein echtes Kurvenlicht fehlt aber genauso wie eine Scheinwerferwaschanlage.

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

3,4 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum des Testwagens ohne doppelten Kofferraumboden fasst in Standardkonfiguration 260 l - unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen 345 l zur Verfügung. Alternativ kann man fünf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 580 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 975 l Volumen verfügbar.

3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

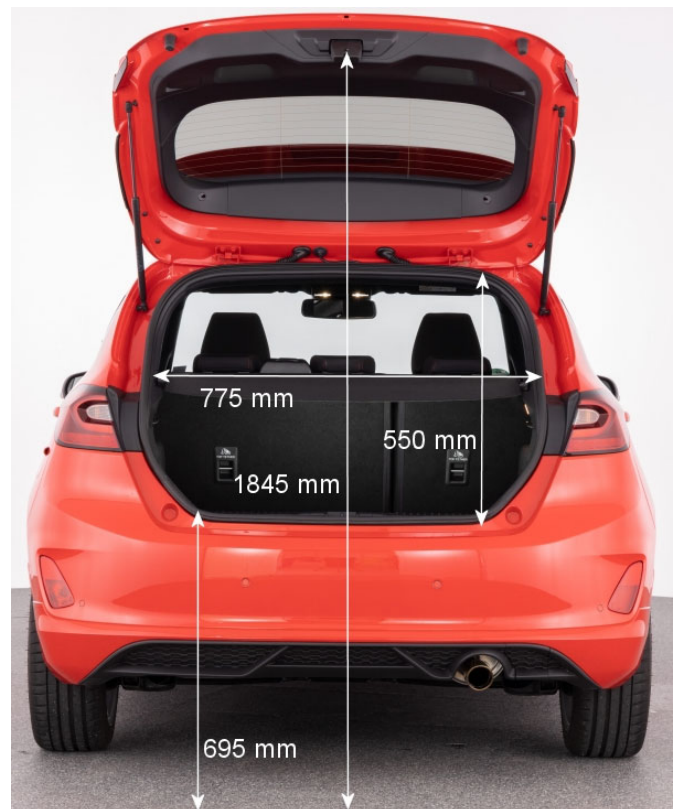
Die Kofferraumklappe lässt sich leicht entriegeln und öffnen, die Entriegelung erfolgt elektrisch unterstützt. Eine elektrisch öffnende Heckklappe gibt es wie in dieser Klasse üblich jedoch nicht. Die Klappe schwingt nicht besonders hoch, schon ab etwa 1,85 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, um sich nicht zu stoßen. Zum Schließen der Klappe gibt es zwei praktische Griffmulden in der Verkleidung innen. Die Ladekante befindet sich knapp 70 cm über der Straße; innen ergibt sich eine 21 cm hohe Stufe. Bei umgeklappten Rücksitzen hat man beim Testwagen ohne den höhenverstellbaren Kofferraumboden immer eine hohe Stufe vom Kofferraumboden bis zu den Rücksitzlehnen.

⊖ Die optionale Frontscheibenheizung arbeitet mit feinen Heizdrähten in der Scheibe, die nachts Lichtreflexe erzeugen können und für manche Fahrer störend wirken.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen vergleichsweise 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 225l Volumen ist der Kofferraum des Fiesta von klassenüblicher Größe.



Die Ladekante mit einer Höhe von fast 70 cm macht das Be- und Entladen des Kofferraums doch recht mühsam.

⊖ Der Kofferraum verfügt nur über eine kleine Lampe, die nachts das Ladeabteil nicht optimal ausleuchten kann. Das

Heckklappenschloss steht deutlich ab - schmerzhafte Begegnungen mit dem Kopf können vorkommen.

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand asymmetrisch geteilt umklappen. 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 keine Fächer links und rechts, aber immerhin zwei Taschenhaken und unter dem Kofferraumboden noch ein kleines Fach zum Verstauen von selten gebrauchten Gegenständen.

2,8 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Für die X-Modelle des Ford Fiesta kann man gegen Aufpreis des tadellos ablesbaren, analogen Kombiinstrumente ein Display ordern. Dieses stellt auch zwei Rundinstrumente dar, ist aber zum einen unnötig verspielt in der Darstellung und verzichtet zweitens beim Tacho auf Zahlen an der Skalierung. So ist die Zeigerdarstellung schlicht wertlos und man muss die ebenfalls vorhandene Ziffer-Darstellung der Geschwindigkeit nutzen. Den nicht unerheblichen Aufpreis von 500 Euro für das Display kann man sich getrost sparen.

⊕ 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. Im ST-Line X ist das Infotainmentsystem Ford SYNC 3 mit acht Zoll großem Touchscreen serienmäßig verbaut. Damit lassen sich beispielsweise Audio und Telefonfunktionen via Sprache steuern. Der große Touchscreen ist in guter Reichweite für Fahrer und Beifahrer platziert. Die elektrischen Fensterheber verfügen über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Ford verbaut im Fiesta ST-Line X serienmäßig ein Navigationssystem mit Festplatte, das 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 zehn Jahre inklusive und

⊖ 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. Manche Punkte wie die Wahl der DAB+-Sender sind unnötig kompliziert, hier würde eine durchdachtere Darstellung sehr helfen. Für die Rückbank gibt es keine separaten Leseleuchten.



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

kosten danach extra, die Echtzeit-Verkehrsinformationen allerdings nur 12 Monate. Ein analoges und digitales Radio mit Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie Apple CarPlay und Android Auto (beides kabelgebunden) ist dabei. Ein Soundsystem von B&O gibt es optional.

2,4 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. Das Panorama-Schiebedach findet man in der aktuellen Preisliste nicht mehr. Beim ST-Line X ist immer ein dunkler Dachhimmel gespannt, welcher das Raumempfinden schmälert.

4,1 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, die hohe Fensterlinie, die breite C-Säule und die sich nach hinten verjüngenden Fensterflächen schränken die Aussicht aber 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 ist 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 auch 1,5-l-Flaschen

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

3,2 KOMFORT

3,3 Federung

Als ST-Line bzw. ST-Line X bekommt der Fiesta ein Sportfahrwerk verbaut, ganz wie man es vom Kürzel ST auch erwartet. Dieses ist zwar nicht so kompromisslos trocken abgestimmt wie das Fahrwerk des "echten" Fiesta ST mit 200 PS, aber man merkt schon, dass im Vergleich zum Standardfahrwerk beim

Komfort Einschnitte gemacht wurden. Gerade Kopfsteinpflaster und Kanaldeckel sind nicht das bevorzugte Terrain des Testwagens, auf Landstraßen und Autobahnen dann wird es besser - mit Bodenwellen kommt der Fiesta mit seinen sportlichen Gelenken besser klar als mit kurzen Schlägen.

3,1 Sitze

In allen der zahlreichen Modellvarianten außer der Grundausstattung verbaut Ford sogenannte Sportsitze. Diese sind passend konturiert, bieten aber nur durchschnittlichen Seitenhalt. Eine horizontal einstellbare Lordosenstütze ist für den Fahrer und 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 Oberschenkelauflege für Erwachsene geboten wird.

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

3,7 Innengeräusch

Der Testwagen lässt bei konstanten 130 km/h im höchsten Gang das Messgerät mit 71,6 dB(A) ausschlagen. Der Motor läuft hörbar und klingt unter Last kernig, bei niedrigen Drehzahlen

brummt er deutlich. Die Fahrgeräusche insgesamt steigen mit zunehmendem Tempo an, Windgeräusche an bestimmten Stellen fallen dabei nicht auf.

3,1 Klimatisierung

Im Fiesta ST-Line X ist eine Klimaautomatik Serie. Sie bietet nur eine Zone für die Temperaturwahl, man kann die Intensität des Automatikmodus aber in drei Stufen einstellen. Ebenso serienmäßig gibt es abgedunkelte Scheiben hinten. Eine beheizbare

Frontscheibe und Lenkrad- sowie Sitzheizung vorn kann man sich hinzubestellen.

⊖ Für die hinten Sitzenden gibt es keine Luftdüsen, weder zwischen noch unter den Vordersitzen.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

⊕ Mit seinen 125 PS, die Ford aus dem nur einen Liter großen Motor holt, ist der Fiesta flott unterwegs. Seit der Mildhybridisierung steckt unter dem Beifahrersitz eine 48-V-Batterie, die mit einem Riemenstartergenerator verbunden ist. Dieser kann den Benziner mit einem Extraschub unterstützen sowie beim Verzögern Strom generieren. Laut Ford geht der Testwagen mit 210 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 6,3 Sekunden beschleunigt der Ford von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in glatten acht Sekunden. In den Gängen vier, fünf und sechs zeigt sich der Motor ebenfalls ausreichend spurtstark und braucht von 60 auf 100 km/h 9,5 bzw. 12,8 und 18,0 s.

3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Unterhalb von etwa 1.700 Umdrehungen ist die Laufkultur nicht besonders, hier brummt der Dreizylinder unter Last vor sich hin. Ab 1.750 Umdrehungen dann liegen aber die maximalen 210 Nm an und der Fiesta kommt zügig aus dem Bereich der schlechten Laufruhe heraus. 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. Der Riemenstartergenerator verkürzt die Wartephase aber und stopft das Turboloch etwas.

2,1 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 Schaltknauf 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. An Steigungen hilft zudem die serienmäßige Berganfahrhilfe. Bei 130 km/h dreht der Motor des Testwagens im letzten Gang mit 2.900 Touren.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Spurrinnen und hängende Fahrbahnen beeinflussen die Spurtreue des Fiesta nur leicht, daran ändert auch das Sportfahrwerk nichts. Lastwechsel in Kurven sorgen aber wie erwartet weiterhin 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.

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 hilft zur Not feinfühlig.

⊕ Ein problemloses Fahrverhalten zeigt der kleine Kölner im ADAC Ausweichtest, hier durchfährt er die Gassen sicher und

2,2 Lenkung

⊕ Bewegt man den Ford auf kurvigen Landstraßen, bereitet die hohe Zielgenauigkeit der Servolenkung Freude. Der Fiesta lässt sich 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 kleinen Kölners aber gelungen.

2,4 Bremse

⊕ Die Bremsanlage des Fiesta ermöglicht mit 34,8 m Bremsweg aus 100 km/h einen guten Wert - die an der Hinterachse verbauten Trommelbremsen stehen guten Bremswegen also nicht im Weg. Die Bremse spricht auch bei stärkerer Betätigung gut an und lässt sich fein dosieren – hier gibt es nichts zu beanstanden. Verzögert man nur leicht, rekuperierte man zunächst über den Riemenstatergenerator - eine entsprechende Statusanzeige kann man im Kombiinstrument begutachten.

2,9 SICHERHEIT

3,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Für den Fiesta sind viele Assistenzsysteme lieferbar, beim ST-Line X kommt einiges schon serienmäßig mit. Serie sind ein direktes Reifendruckkontrollsystem, der intelligente Speedlimiter samt Tempomat, der Spurverlassenswarner (Warnung und/oder Lenkeingriff, konfigurierbar) und bei einer Notbremsung schnell blinkende Bremslichter (Flashing Break Lights) mit abschließender Warnblinkerschaltung. Auch eine Verkehrszeichenerkennung sowie eine Müdigkeitserkennung sind Standard. Optional gibt es ACC mit Abstands- und Kollisionswarnung sowie Notbremssystem, das mit Radar auch im höheren Geschwindigkeitsbereich arbeitet. Das ACC lässt sich im Bordcomputer auch deaktivieren und arbeitet dann wie ein klassischer Tempomat.

⊖ Der Spurwechselassistent ist in der aktuellen Preisliste nicht mehr zu finden. Er umfasst ebenso einen Ausparkassistenten, der vor querenden Verkehrsteilnehmern beim rückwärts Ausparken warnt. Dass ein Notbremssystem lediglich gegen Aufpreis an Bord ist, entspricht nicht dem Stand der Technik – hier sind die meisten Konkurrenten dem Fiesta voraus.

2,7 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Option
	Vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	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, direkt messend

dass dieser mit einer 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.

2,5 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

3,8 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

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO₂

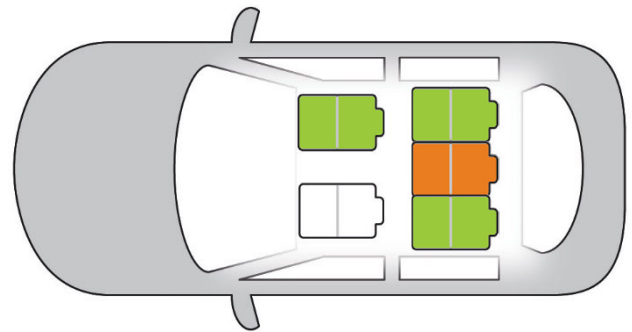
Die Mildhybridisierung hat Ford nicht umsonst verbaut, man erhofft sich natürlich eine Verbrauchsminderung. Nun sind Papierwerte das eine und die strenge und standardisierte Messung im ADAC Ecotest das andere. Mit 5,7 l Benzin alle 100 km braucht der Fiesta 1.0 Hybrid im ADAC Ecotest immer noch 0,3 l mehr als ein 2017 von uns gemessener Fiesta ohne Riemenstartergenerator und mit dem gleichen Verbrenner, aber nur 100 PS. Ein 140 PS starker Fiesta Active mit dem gleichen Dreizylinder und ebenfalls noch ohne Hybridisierung brauchte 6,5 l auf 100 km. Verbunden mit dem Verbrauch ist beim Fiesta ST-Line X mit 125 PS eine CO₂-Bilanz von 156 g/km, die 31 von 60 Punkten einbringt. Der Verbrauch innerorts liegt bei 5,5 l, außerorts bei 5,1 l und auf der Autobahn bei 6,7 l Super auf 100 Kilometern.

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

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)

Verletzungsrisiko verbunden. Einen Notbremsassistenten samt Fußgänger- und Radfahrererkennung gibt es nur optional, hier hat der Fiesta trotz des Facelifts den Anschluss an die Konkurrenz verpasst.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ So muss es sein: Keine der gemessenen Emissionen übertreffen die strengen ADAC-Bewertungsgrenzen. Lohn sind volle 50 Punkten im Schadstoffkapitel. Die insgesamt erreichten 81 Punkte reichen locker für vier Sterne

im Ecotest. Die guten Messwerte haben wir durch eine Messung im Straßenverkehr mit einem portablen Emissionsmessgerät überprüft.

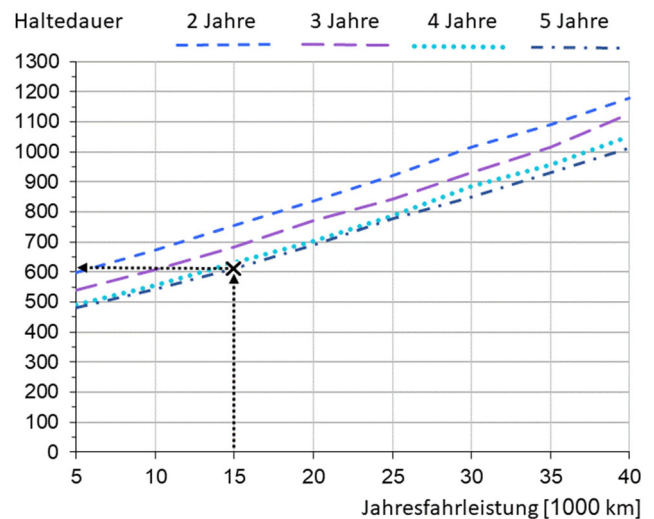
2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von 24.800 Euro ist die getestete Variante für einen Kleinwagen kein Schnäppchen, allerdings ist der Fiesta ST-Line X einer der guten Vertreter des Segments. Die Serienausstattung des ST-Line X ist recht umfangreich: Navigationssystem ist ebenso dabei wie LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistent, die Rückfahrkamera und die Verkehrszeichenerkennung. Eine absolut empfehlenswerte Option ist das Fahrassistentenpaket mit Notbremsassistent und adaptiver Geschwindigkeitsregelanlage. Die Versicherungseinstufungen des Sportmodells sind okay (Haftpflicht: 16, Teilkasko: 22, Vollkasko: 18). Die Steuer liegt bei 58 Euro pro Jahr.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 611 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.1	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost Hybrid	ST 1.5 EcoBoost
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1084	3/999	3/999	3/1496
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	74 (100)	92 (125)	147 (200)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	110/3500	170/1500	210/1750	320/1600
0-100 km/h [s]	14,7	10,8	9,4	6,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	180	200	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,3 S	5,5 S	5,0 S	6,7 SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	121	125	114	151
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/16/20	16/17/20	16/18/22	16/22/24
Steuer pro Jahr [Euro]	75	82	58	154
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	536	563	589	797
Preis [Euro]	19.350	20.700	24.250	30.000

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-Turbobenziner (Mild-Hybrid), Euro 6d (WLTP) 36AP, OPF	
Hubraum	999 ccm
Leistung	92 kW/125 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	210 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,0 l
CO ₂ -Ausstoß	113 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.069/1.735/1.484 mm
Leergewicht/Zuladung	1.211/474 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	292/1.093 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	605/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	65/50 kg
Tankinhalt	42 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	6,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,5/12,8/18,0 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße Testwagen	205/45 ZR17 88Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,1/10,9 m
Ecotest-Verbrauch	5,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,5/5,1/6,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	135 g/km (WTW* 156 g/km)
Reichweite	735 km
Innengeräusch 130 km/h	71,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.950 mm
Leergewicht/Zuladung	1.180/510 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	260/580/975 l

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

Betriebskosten	139 Euro	Werkstattkosten	67 Euro
Fixkosten	92 Euro	Wertverlust	313 Euro
Monatliche Gesamtkosten	611 Euro		
Steuer pro Jahr	58 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/22		
Basispreis Fiesta 1.0 EcoBoost Hybrid ST-Line X	26.650 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.06.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	28.550 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5081 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/300 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	300 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	300 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	300 Euro° (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	300 Euro° (Paket)
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	550 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	550 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar, mit E-Satz)	760 Euro
Metalllackierung	600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

2,1

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

Stand: Oktober 2022
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.