



Ford Fiesta ST 1.5 EcoBoost Leder-Exklusiv-Paket

Dreitürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (147 kW / 200 PS)

Den Ford Fiesta gibt es schon seit 1976 - und seit 1981 legt Ford auch jeweils eine sportliche Variante auf. Zunächst hieß diese XR und seit 1991 RS. Seit 2004 und damit der sechsten Generation kennzeichnen die Kölner ihre stärksten Fiesta-Modelle mit dem Kürzel ST. Seit 2018 gibt es den ST der achten Fiesta-Generation. Dieser hat den kleinsten Hubraum aller XR-/RS-/ST-Modelle, aber gleichzeitig die höchste Leistung: Aus nur 1,5 Litern Hubraum, verteilt auf drei Zylinder, holt Ford dank Turbolader satte 200 PS. Diese reichen für 232 km/h und 6,5 Sekunden für den Standardsprint von 0 auf 100.

Da auch das Fahrwerk und die Lenkung hohen sportlichen Ansprüchen genügen, ist der Fiesta ST ein äußerst potenter Kurvenräuber - wenn nur nicht die Bremse schwächeln würde. Nicht nur der Bremsweg aus 100 km/h ist in unserem Test mit 36 Metern kein Ruhmesblatt mehr, auch ist die Bremsanlage nicht sehr standfest und macht unter Belastung schon relativ früh mit teigigem Bremsgefühl und nachlassender Wirkung negativ auf sich aufmerksam. Hier muss Ford definitiv nachbessern, denn ein Auto mit solch sportlichem Zuschnitt wird in der Regel auch entsprechend bewegt.

Dass man es im Fiesta ST mit einem recht kleinen Motor zu tun hat, kommt natürlich nicht von ungefähr: Ford will den Normverbrauch senken, dabei soll auch die Zylinderabschaltung im Teillastbetrieb helfen. Mit einem Ecotest-Verbrauch von glatt sieben Litern auf 100 Kilometer ist der Fiesta auch tatsächlich etwas sparsamer als etwa ein gleich starker Polo GTI, ohne sich aber entscheidend abzusetzen.

Schade ist, dass es für den ST den für die anderen Fiesta-Modelle erhältlichen Abstandregeltempomaten nicht gibt. Für aktuell (mit 16 Prozent Mehrwertsteuer) 26.563 Euro bekommt man aber einen ST inklusive des Leder-Exklusiv-Pakets, bei dem nicht nur Ledersitze, sondern auch Navigationssystem, Bang&Olufsen-Sound, ein beheizbares Lenkrad, Verkehrszeichenerkennung und noch einiges mehr an Bord sind. **Konkurrenten:** u.a. Mini Cooper S, Suzuki Swift Sport, VW Polo GTI.

+ agiles und präzises Fahrverhalten, gute Serienausstattung, einfache Bedienung, gute Fahrleistungen

- schwache und wenig standfeste Bremsanlage, Abstandregeltempomat nicht erhältlich, Dreitürer mit beengtem Zustieg nach hinten

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **2,4**

Zielgruppencheck

Familie **3,7**

Stadtverkehr **3,3**

60+ **Senioren** **3,2**

Langstrecke **3,5**

Transport **3,7**

Fahrspaß **1,4**

Preis/Leistung **2,6**

Ecotest ★★☆☆☆

3,1 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 Anmutung im Kleinwagensegment.

3,5 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von sieben Litern Super pro 100 Kilometer an, ergibt sich mit dem kleinen 42-l-Tank eine theoretische Reichweite von 600 Kilometern. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei für einen dreitürigen Kleinwagen ordentlichen 420 Kilogramm, 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 - außer, man hat das optionale Panorama-Schiebedach

2,7 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



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

Auf übermäßige ST-Ornamente verzichtet Ford im Innenraum, ein ST-Emblem am Lenkrad und die rote Schaltknaufbeschriftung müssen reichen. Manch ein ST-Fan hätte sich hier wohl mehr gewünscht.

⊕ Ein feines Gimmick ist der automatisch ausklappende Türkantenschutz an den beiden seitlichen Türen - er hat sich schon im Ford Focus bewährt und verhindert Karosseriebeschädigungen effektiv, wenn man mal unvorsichtig die Türe etwas zu weit öffnet. Leider kostet er Aufpreis.

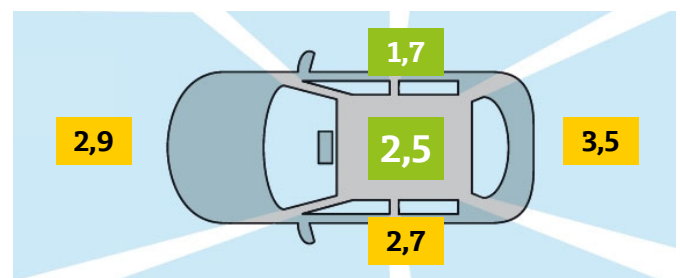
⊖ Die Motorhaube wird leider nur von einem Haltestab aufgehalten. Praktischer wäre eine Gasdruckfeder.

geordert. Dann sind Dachlasten nicht zugelassen. 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 ST liegt bei 11,5 Metern, ein hoher Wert für einen Kleinwagen.

⊖ Für den ST ist keine Anhängerkupplung vorgesehen.

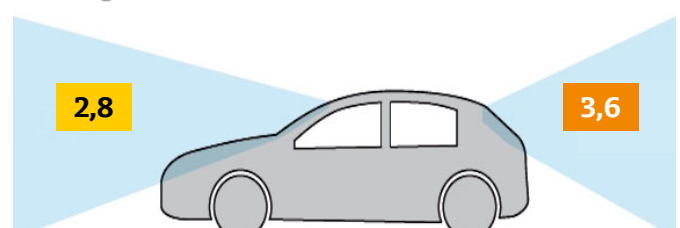
Rundumsicht

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.



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 wider. Schon der fünftürige Fiesta schneidet hier zumindest zufriedenstellend ab, der Dreitürer sogar merklich besser: Hier behindern die Dachsäulen den Blick nach draußen weniger.

Der Innenspiegel blendet beim ST automatisch ab. Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst gut, nur rechts oben bleibt die Frontscheibe weitgehend ungewischt. Ein statisches Abbiegelicht über die Nebelscheinwerfer ist Serie, ein Fernlichtassistent kommt mit dem Leder-Exklusiv-Paket in den Fiesta ST.

3,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen beim 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 43 cm über der Straße. In der Summe eine günstige Konstellation - die deutlich ausgeformten Seitenwangen der ST-Sportsitze behindern den Ein- und Ausstieg aber merklich. Die sehr großen Türausschnitte vorne sind praktisch - die damit einhergehenden, langen Türen in engen Parklücken eher nicht.

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

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. Eine elektrisch öffnende Heckklappe gibt es wie in dieser Klasse üblich jedoch nicht. Die Klappe schwingt nicht besonders hoch, schon ab

Der Testwagen hat die optionalen LED-Scheinwerfer an Bord, die die Fahrbahn mit einem angenehm hellen, aber nicht perfekt homogenen Licht ausleuchten. Leider fehlt eine Scheinwerferwaschanlage.

⊖ Die beim ST mit Leder-Exklusiv-Paket serienmäßige 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 ST keine vorderen Parksensoren und auch keinen Parklenkassistenten.

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 großen Türen auch an Steigungen gut.

⊖ 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. Wer hinten mitfahren möchte, muss darüber hinaus sportliches Talent mitbringen - der Spalt zwischen B-Säule und nach vorn gerücktem Vordersitz ist nicht allzu groß.



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

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 71 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 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.

2,5 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 kleine Fächer links und rechts, zwei

⊖ 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.

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 Kofferraumtrennnetz ist nicht erhältlich.

2,6 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 ST mit Leder-Exklusiv-Paket ist das Infotainmentsystem Ford SYNC 3 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.

⊖ 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, angesichts der Fahrzeugklasse, durchaus sehen lassen. Auch die Funktionalität des Fahrerplatzes gefällt - lediglich das in der ST-Ausstattung serienmäßig verbaute Infotainmentsystem SYNC 3 mit seiner unnötig komplizierten Menüstruktur mag nicht wirklich überzeugen und erfordert eine recht lange Eingewöhnungszeit.

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Ford verbaut im Fiesta ST mit Leder-Exklusiv-Paket serienmäßig ein 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 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 ST auch an Bord, wenn man das Leder-Exklusiv-Modell ordert.

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

4,0 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.

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

3,4 KOMFORT

4,1 Federung

⊖ Wenn auf einem Ford-Modell das ST- oder RS-Logo prangt, weiß man schon vor dem Einsteigen, dass der Fahrkomfort bei der Entwicklung nicht im Vordergrund stand. Wie erwartet ist der Komfort auch beim neuen Fiesta ST nicht besonders ausgeprägt, um es wohlwollend zu formulieren. Hinzu kommt, dass für den Sport-Fiesta keine adaptiven Dämpfer erhältlich sind. Das Fahrwerk lässt keine Trugschlüsse über eventuelle Fahrbahnunebenheiten zu und neigt bei Autobahnwellen zum Stuckern - ohne aber den Fahrbahnkontakt zu verlieren. Daran merkt man, dass der ST zwar hart, aber mit Verstand abgestimmt wurde. So sind an der Verbundlenker-Hinterachse besondere Fahrwerksfedern verbaut, die asymmetrisch aufgebaut sind und so größere

3,1 Sitze

Der Fiesta ST mit Leder-Exklusiv-Paket kommt mit Recaro-Sportsitzen vorn, deren sehr ausgeprägte Sitzwangen mit Leder bezogen sind. Grundsätzlich gefallen die Sitze durch ihre passende Ausformung und die wirklich zupackenden Seiten-

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



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

beleuchtet. Hinten stehen keine Becherhalter und nur kleine Türfächer zur Verfügung. Das Handschuhfach ist recht klein, nicht abschließbar und nicht klimatisiert.

Querkräfte aufnehmen können. Dadurch konnten die Hinterachsfedern wieder etwas weicher gewählt werden. Zudem arbeiten die Dämpfer frequenzabhängig - mit ein Grund dafür, dass der ST zwar trocken abrollt, aber stets satten Fahrbahnkontakt hält.

Der innerstädtische Bereich mit Kopfsteinpflaster, Kanaldeckeln und anderen Unbilden des Straßenbaus zeigt dann auch dem letzten Zweifler: Zum Cruisen ist der heiße Fiesta nicht gemacht, man hoppelt und poltert durch die Gegend, immer auf der Suche nach dem Ortsausgang. Ab dem gelben Schild kann man dann die hohe Fahrdynamik wieder genießen, die man mit der unkomfortablen Fahrwerksauslegung bezahlt hat.

wangen. Bei der Sitzfläche hat es Ford aber übertrieben: Nur wirklich kleine oder schmale Staturen passen bequem zwischen die Wangen - bei allen anderen zwickt es links und rechts. Eine horizontal einstellbare Lordosenstütze ist für beide

Vordersitze Serie. Für die Fahrerin und Beifahrer gibt es eine Mittelarmlehne, für die hinten Sitzenden nicht.

Insgesamt sitzt es sich hinten nicht so gut wie vorne, weil die Lehne und die Sitzfläche kaum konturiert sind und nur wenig Oberschenkelauflege für Erwachsene geboten wird. Auch lässt sich - klassentypisch - die Lehnenneigung nicht einstellen.

3,4 Innengeräusch

Der Fiesta ST ist gewiss kein leises Auto, mit einem Innengeräuschpegel von 69,7 dB(A) ist er bei konstanten 130 km/h im Innenraum aber noch gut erträglich. Der Motor läuft hörbar und klingt unter Last kernig, vor allem wenn man in einem der

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

2,7 Klimatisierung

Im Fiesta ST 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.

sportlicheren Fahrprogramme unterwegs ist. Die Fahrgeräusche insgesamt steigen mit zunehmendem Tempo an, Windgeräusche an bestimmten Stellen fallen dabei nicht auf.

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

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ 200 PS und 290 Nm im Kleinwagen mit 1.215 kg vollgetankt, da ist richtig Leben in der Bude. Ford gibt eine 0-100-Zeit von 6,5 Sekunden an, erst bei 232 km/h soll der Vortrieb enden. Auch die Messungen im ADAC Autotest bestätigen die Potenz des Dreizylinders, hier messen wir die

Zeiten von 60 auf 100 km/h. Nutzt man den zweiten und dritten Gang, ist die Übung in 3,7 Sekunden erledigt. Auch in den Gängen vier, fünf und sechs zieht der kleine Ford kräftig durch und beschleunigt in 4,9/6,5/8,2 Sekunden von 60 auf 100 km/h.

2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Unterhalb von etwa 1.700 Umdrehungen ist die Laufkultur nicht besonders, hier brummt der Dreizylinder unter Last vor sich hin. Ab 1.600 Umdrehungen liegen aber schon die maximalen 290 Nm an und der Fiesta kommt zügig aus dem Bereich der schlechten Laufruhe heraus. Zudem steht das Drehmoment bis 4.000 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 energisch durch das Drehzahlband - außer, wenn bei konstanter Fahrt die Zylinderabschaltung den Ford als Zweizylinder laufen lässt. Dann ist der Motorlauf wirklich rau. Das Ansprechverhalten ist mitunter etwas verzögert, es dauert einen Moment, bis der volle Ladedruck aufgebaut ist.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Gänge der Sechsgang-Schaltung sind präzise geführt und lassen sich leichtgängig wechseln. Die Schaltwege sind dabei angenehm kurz und passen zum sportlichem Kleinwagen. Der Rückwärtsgang lässt sich stets leicht einlegen, er ist über einen Ring am Schaltknäuf extra gesichert. Dank der

gut dosierbaren Kupplung gelingt das Anfahren leicht, auch während der Fahrt kann man einfach verschliffen schalten. An Steigungen hilft darüber hinaus die serienmäßige Berganfahrhilfe.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Das Fahrwerk des ST ist gerade im Vergleich mit anderen Sportmodellen der Kleinwagenklasse recht kompromisslos auf Sport getrimmt, was man auch am Geradeauslauf merkt: Spurrinnen ziehen den heißen Fiesta merklich an, hier muss man das Lenkrad - gerade unter Last - schon mit beiden Händen führen. Auch den Einsatz der aufpreispflichtigen und wirksamen mechanischen Sperre an der Vorderachse spürt man merklich, wenn man stärker beschleunigt.

⊕ Die Einbußen beim Komfort und im Geradeauslauf sind nicht ohne Kehrseite: Der ST ist ein fantastischer Kurvenräuber. Den ADAC Ausweichtest absolviert er gleichermaßen sicher und schnell, dabei gefällt insbesondere die präzise und ohne große Verzögerung ansprechende Vorderachse wie auch das im richtigen Maß „lebendige“ Heck, mit dem man den kleinen Kölner bei Bedarf im Kurvenverlauf neu positionieren kann.

1,6 Lenkung

⊕ Auch die Lenkung überzeugt. Abgesehen von einer nur sehr leichten Unentschlossenheit um die Mittellage bekommt man über das Lenkrad jederzeit eine gute Rückmeldung über die Straßenbeschaffenheit und den Haftungszustand der Reifen. Gerade mittelschnelle Richtungswechsel auf kurvigen Landstraßen machen Spaß, man zirkelt den Fiesta ST äußerst präzise durch die Lande.

3,0 Bremse
























Die Bremse ist das größte fahrdynamische Manko des ST - nicht nur ist der Mittelwert aus zehn Bremsungen in unserem Test mit 36 Metern aus 100 km/h gerade für ein ST-Modell kein Ruhmesblatt, auch baut die Bremsanlage nach sportlicher Beanspruchung stark ab und zeigt Fading.

2,5 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Fiesta sind viele Assistenzsysteme lieferbar, manches gibt es für den ST aber nicht - vor allem fehlen der Distanzwarner und die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage in der Aufpreisliste. Serie sind aber dennoch einige Systeme, gerade in Verbindung mit dem Leder-Exklusiv-Paket. Direktes Reifendruckkontrollsystem, Tempomat und Speedlimiter samt Übernahme der von der Verkehrszeichenerkennung festgestellten, erlaubten Geschwindigkeit sind ebenso an Bord

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Option
	Vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	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

wie der Spurhalteassistent (Warnung und/oder Lenkeingriff, konfigurierbar) und bei einer Notbremsung schnell blinkende Bremslichter (Flashing Brake Lights) mit abschließender Warnblinkerschaltung. Auch die Müdigkeitserkennung ist Standard.

Der aufpreispflichtige Spurwechselassistent umfasst einen Ausparkassistenten, der vor querenden Verkehrsteilnehmern

beim rückwärts Ausparken warnt. Im gleichen Paket enthalten ist der Pre-Collision-Assist, der andere Autos, Fahrräder und Fußgänger erkennt, vor Kollisionsgefahr warnt und bei Bedarf auch selbsttätig eine Vollbremsung einleiten kann. Aktiv ist das System bis 130 km/h, Fußgänger werden bis etwa 80 km/h erkannt.

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 Kopfstützen der vorderen Recaro-Schalensitze bieten Personen bis knapp 1,85 m guten Schutz, hinten reichen sie nur bis 1,70 m – der Abstand zum Dachhimmel ist jedoch gering, so 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.

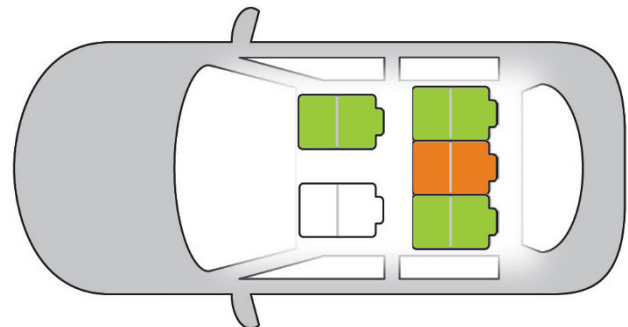
⊖ Für Warndreieck und Verbandkasten fehlen eigene Halter, so sind sie im Ernstfall u. U. nicht schnell zugänglich. Im Kofferraum fehlen stabile Verzurrosen, um schweres Gepäck fixieren zu können.

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 sind die Gurte zwar ebenfalls gut geeignet, um Kindersitze zu montieren - man muss sie beim getesteten Dreitürer aber erst einmal durch den Einstieg in Richtung Rückbank einfädeln. 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 samt i-Size-Freigabe und Ankerhaken. 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 Basis auf der Rückbank ein, muss der Sitz davor etwas nach vorne geschoben werden, wodurch der Platz für einen Erwachsenen auf dem Vordersitz eingeschränkt ist.

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.

2,8 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO2

⊖ Hier wird es natürlich spannend, da Ford ja nicht ohne Grund auch im sportlichen Topmodell der Fiesta-Baureihe einen Dreizylinder mit nur 1,5 Litern Hubraum verbaut: Sie erhoffen sich einen vergleichsweise niedrigen Verbrauch. Das Ergebnis: Mit glatt sieben Litern Benzin alle 100 Kilometer braucht er im ADAC Ecotest 0,3 Liter weniger als der gleich starke Kontrahent Polo GTI, in dem ein Vierzylinder mit zwei Litern Hubraum werkelt. Ein weiterer interessanter Vergleichswert: Der Ford Fiesta Active mit 140 PS aus einem Dreizylinder mit nur einem Liter Hubraum kam im ADAC Ecotest auf einen Verbrauch von 6,5 Litern pro 100 Kilometer. Verbunden mit dem Verbrauch ist beim Fiesta ST eine CO₂-Bilanz von 196 g/km, die 18 von 60 Punkten einbringt. Der Verbrauch innerorts liegt bei 7,2 Litern, außerorts bei 6,2 Litern und auf der Autobahn bei 8,2 Litern Super auf 100 Kilometern.

1,4 Schadstoffe

⊕ Im Abgasstrang des Fiesta ST sitzt ein Partikelfilter - die Partikel hält er weitgehend in Zaum. Lohn sind 46 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel. Die

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

insgesamt erreichten 64 Punkte entsprechen drei Sternen im Ecotest.

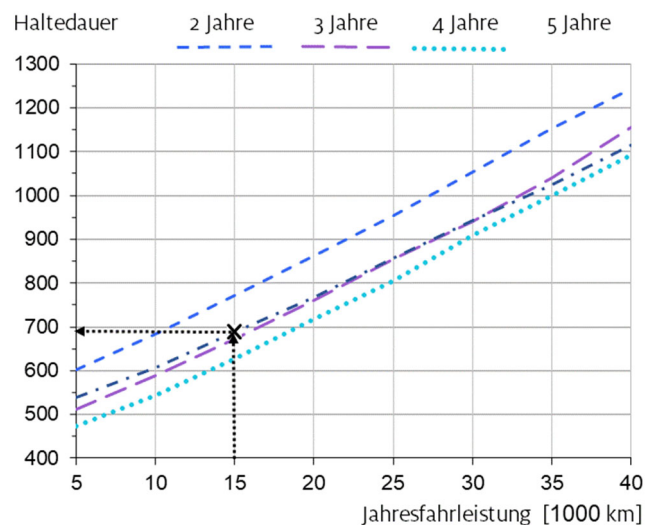
2,4 AUTOKOSTEN

2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von 26.563 Euro (mit aktuellem Mehrwertsteuersatz von 16 Prozent) ist die getestete Variante für einen Kleinwagen recht teuer, allerdings ist der Fiesta ST ein wirklich gelungener kleiner Sportler. Die Serienausstattung des ST mit Leder-Exklusiv-Paket ist recht umfangreich: Navigationssystem, beheizte Frontscheibe und -sitze sowie ein Soundsystem von Bang&Olufsen sind ebenso dabei wie der Fernlichtassistent und die Verkehrszeichenerkennung. Eine empfehlenswerte Option ist das Fahrassistentenpaket mit Notbremsassistenten, Totwinkelassistenten, cleverem Türkantenschutz und Rückfahrkamera. Die Versicherungseinstufungen des Sportmodells sind vor allem in der Teilkasko nicht günstig (Haftpflicht: 17, Teilkasko: 26, Vollkasko: 20). Die Steuer liegt bei 156 Euro pro Jahr.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 687 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.1 Start/Stopp Trend	1.0 EcoBoost Start/Stopp Trend	1.0 EcoBoost Start/Stopp Cool & Connect Automatik	1.0 EcoBoost Hybrid Start/Stopp ST-Line
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1084	3/998	3/998	3/998
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	70 (95)	92 (125)	114 (155)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	105/3500	170/1750	170/1400	240/2500
0-100 km/h [s]	14,5	10,9	9,9	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	180	199	219
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,3 S	5,0 S	5,6 S	5,1 SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller	102	94	104	92
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/20	17/19/20	16/19/23	16/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	72	60	84	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	430	452	516	541
Preis [Euro]	13.111	14.719	20.666	23.151

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-EVAP-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	1.497 cm ³
Leistung	147 kW/200 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	290 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	232 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,0 l
CO ₂ -Ausstoß	136 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/40 R18
Länge/Breite/Höhe	4.068/1.735/1.469 mm
Leergewicht/Zuladung	1.262/373 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	311/1.093 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/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)	3,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	4,9/6,4/8,2 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Reifengröße Testwagen	205/40 ZR 18 86Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,5 m
EcoTest-Verbrauch	7,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,2/6,2/8,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	167 g/km (WTW* 196 g/km)
Reichweite	600 km
Innengeräusch 130 km/h	69,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.955 mm
Leergewicht/Zuladung	1.215/420 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	225/545/940 l

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

Betriebskosten	142 Euro	Werkstattkosten	142 Euro
Fixkosten	109 Euro	Wertverlust	294 Euro
Monatliche Gesamtkosten	687 Euro		
Steuer pro Jahr	156 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/26		
Basispreis Fiesta ST 1.5 EcoBoost Leder-Exklusiv-Paket	26.563 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.06.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.439 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.694 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	-/731 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)

2,7

AUTOKOSTEN

2,4

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

Stand: Oktober 2020

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.