



# Es lebe die Evolution!

Die achte Generation des Ford Fiesta ist am Start: Obwohl der kleine Kölner auf den ersten Blick vertraut wirkt, kann er vieles besser als der Vorgänger

Gemeinsam mit dem VW Polo gehört der Ford Fiesta zu den Fixsternen im deutschen Kleinwagenuniversum. Beide sind seit mehr als 40 Jahren im Programm und wurden meistens optisch nur evolutionär erneuert. Während die nächste Generation des Wolfsburgers erst im Herbst antritt, steht die achte Generation des Ford Fiesta seit dem 8. Juli bei

den deutschen Händlern. Und nicht nur altgediente Ford-Kunden erkennen sofort, dass es sich bei dem schmucken Ausstattungsstück um die nächste Generation des Kleinwagens handelt. Besonders bei der Front haben die Designer auf Abenteuer verzichtet, während das Heck mit nun waagerechten Rückleuchten stärker verändert wurde. Dadurch,

aber auch dank der schlankeren Scheinwerfer und der glatteren Flanken wirkt der neue Fiesta jetzt breiter. Das ist nicht nur ein optischer Trick: In der Breite hat der Ford um fast zwei Zentimeter, in der Länge sogar um gut sieben Zentimeter zugelegt. Auch die Spurbreite wuchs vorn um drei, hinten um einen Zentimeter.

## Ein Platzangebot wie in der Kompaktklasse

In der ersten Reihe fühlt man sich nun so gut untergebracht, wie es früher erst ab der Kompaktklasse üblich war. Im Fond spürt man die leicht erweiterte Kniefreiheit, am Scheitel wird es für großgewachsene Passagiere aber eng – besonders mit dem optionalen Panorama-Schiebedach (890 Euro). Das Volumen des Laderaums hat sich um zehn auf 292 Liter (mit Reifenreparaturset) vergrößert. Eine wichtige Investition: Erst mit dem zweifach einstellbaren Laderaumboden für 75 Euro verschwindet

bei umgeklappter Rücksitzlehne die störende Stufe. Schwere Fracht, etwa ein Wasserkasten, muss nach dem Anheben über die 70 Zentimeter hohe Ladekante dann nicht auch noch in die Tiefen des Frachtabteils hinabgelassen werden. Wie bisher wird der Ford als Drei- oder Fünftürer angeboten – die hinteren Türen kosten 800 Euro Aufpreis. Neu ist teilweise die Einordnung und Unterscheidung der Ausstattungslinien: Den Anfang macht wie bisher Trend (ab 12.950 Euro mit 70-PS-Benziner), gefolgt von Cool & Connect mit Klimaanlage und dem bedienfreundlichen SYNC3-Konnektivitätssystem (ab 14.900 Euro). Dann kommt die frühere Top-Ausstattung Titanium (mit 85 PS ab 17.050 Euro). Erstmals gibt es den Kölner nun in der luxuriösen Vignale-Version mit Leder, Klimaautomatik und vielem mehr (mit 100 PS ab 20.600 Euro). Anfang 2018 starten dann noch der Active in SUV-Optik und der sportliche ST mit 200-PS-Benziner.

## Das ist neu

**Motoren** Nur Dreizylinder-Benziner mit 70 bis 140 PS, Diesel mit 85 und 120 PS

**Ausstattung** Jetzt auch als edler Vignale mit vielen Extras

**Größe** Sieben Zentimeter länger als der Vorgänger

**Spurhalteassistent** serienmäßig

## Technische Daten

3-Zyl., 4-Vent., Turbo;  
998 cm<sup>3</sup>; 103 kW/140 PS  
bei 6000 /min; 180 Nm  
bei 1500 – 5000 /min;  
6-Gang, manuell; Vorderrad-  
antrieb; L/B/H 4040/1735  
(1941)\*/1466 mm; Radstand  
2493 mm; Leergewicht/Zula-  
dung 1144/486 kg; Koffer-  
raum: 292 – 1093 l; 0-100  
km/h in 9,0 s; 202 km/h;  
EU-Verbrauch 4,5 l S/100 km;  
CO<sub>2</sub>-Ausstoß 102 g/km;  
Grundpreis 20.900 €

Alle Daten Werksangaben;  
\*Breite mit Außenspiegeln



Beim ST-Line sind ein 6,5-Zoll-Display und das SYNC3-System serienmäßig an Bord



B&O Play Sound-System mit 675 Watt und zehn Lautsprechern ab 400 Euro



Bequeme Sitze im Fond, aber nur mäßige Bein- und Kopffreiheit

Der Fiesta ST-Line ist dagegen bereits jetzt erhältlich – ihm räumen die Ford-Verantwortlichen große Chancen ein, die erfolgreichste Fiesta-Variante zu werden. Mit wabenförmigem Kühlergrill, Seitenschwellern, besonderen 17-Zoll-Alu-Rädern, speziellem hinteren Stoßfänger und Sportfahrwerk knüpft er an den ST an, ist aber auch schon mit 85-PS-Benziner zu haben. Der von uns bei der ersten Ausfahrt in Spanien bewegte Fiesta war ein dreitüriger ST-Line mit 140-PS-Dreizylinder-Turbo – quasi die Topmotorisie-

rung ab 20.900 Euro. Im Preis enthalten sind zudem Klimaanlage, Sportsitze mit gutem Seitenhalt, ein schwarzer Dachhimmel und weitere ST-Features vom Lederlenkrad bis zu den Teppichfußmatten. Alles wirkt gut verarbeitet, Hartplastik ist nur noch an wenigen Stellen wie den Türgriffen präsent. Mit dem Dreizylinder-Turbo ist man sehr gut unterwegs: Er gibt sich drehfreudig und bemerkenswert durchzugsstark. Schon bei 1500 /min liegt das volle Drehmoment von 180 Nm an. Das neu ent-

wickelte Sechsgang-Getriebe läßt mit klar definierten Wegen aber auch zur Schaltarbeit ein. Motoren- und Windgeräusche bleiben meist draußen. Erst ab etwa 4500 Touren wird der Dreizylinder akustisch präsent. Manche finden das Geräusch kernig, andere dröhnig – Geschmackssache. Das Sportfahrwerk des ST-Line ist durch fast nichts aus der Ruhe zu bringen, es wirkt sicher und spurstabil. Der Fiesta ist zwar um einen Zentimeter abgesenkt, wird aber auch auf unebenem Asphalt nicht unkomfortabel. Die Len-

kung arbeitet zudem präzise und gibt exakte Rückmeldungen. Angesichts der guten Ausstattung geht der Preis in Ordnung. Allerdings kostet der wichtige autonome Notbremsassistent im Paket 600 Euro Aufpreis. **Klaus Uckrow**

**FAZIT:** Der neue Fiesta wurde an den richtigen Stellen verbessert. Ausstattung, Bedienung und Verarbeitung sind top, ebenso das Platzangebot vorn. Das Fahrwerk der sportlichen ST-Line stellt einen gelungenen Kompromiss dar.



Die waagerechten Rückleuchten lassen den Ford breiter erscheinen

## Die Rivalen



**Hyundai i20**  
Der Koreaner bietet einen großen Innenraum. Mit 120-PS-Dreizylinder ab 17.600 Euro.



**Opel Corsa**  
Viel Platz in der ersten Reihe, kleiner Kofferraum. Mit 150-PS-Turbo ab 17.705 Euro.



**Seat Ibiza**  
Erstes Modell auf der neuen MQB-A0-Baukasten des VW-Konzerns mit großem Innenraum. 115 PS ab 18.090 Euro.