

Vorstellung Ford Fiesta: Eine halbe Klasse höher

Von Axel F. Busse

Eherne Gesetze gewinnen immer dann an Aufmerksamkeit, wenn sie nicht mehr zu gelten scheinen: Wie in Stein gemeißelt galt die Tatsache, dass der VW Golf der meistverkaufte Pkw Europas ist. Bis zum Frühjahr dieses Jahres. Da löste ihn der Ford Fiesta ab. Und jetzt hat das Unternehmen auch noch die neue, achte Generation des Kleinwagens vorgestellt und auf den Markt gebracht.

Gute Stimmung herrscht deshalb in Köln-Niehl, wo der Fiesta von rund 4000 Ford-Werkern zusammengeschraubt wird. Nicht nur für die deutschen Kunden, sondern auch für den Export in mehr als 60 Märkte, teilweise gar nach Übersee. Seit 1979 ist die Rhein-Metropole Zentrum der Produktion, nach Worten von Vertriebschef Wolfgang Kopplin ist der Fiesta „für uns ein ganz besonders wichtiges Auto“.

Das wird er bleiben, auch wenn der Golf demnächst wieder die Führung in der Verkaufstatistik übernimmt. Das ist zu erwarten, denn einerseits konkurriert der Wolfsburger in einem anderen Segment als der Fiesta und die Kompaktklasse ist die volumenstärkste auf dem Kontinent. Andererseits dürfte, so jedenfalls die Ansicht des Londoner Analysehauses Jato Dynamics, die Schwäche des Golfs auf zwei temporäre Faktoren zurückzuführen sein. Dort stand gerade ein Modellwechsel an, weshalb noch nicht alle Märkte mit den neuen Fahrzeugen versorgt waren, und der Dieselskandal sorgte zusätzlich für Kaufzurückhaltung bei den Selbstzündern, die in der Kompaktklasse einen höheren Anteil haben als bei den Kleinwagen, wozu der Fiesta zählt.

Nichtsdestoweniger ist der Fiesta näher an die Kompaktklasse herangerückt. Das liegt an seinen Dimensionen, die erstmals zu einer Länge von mehr als vier Metern führen. Im direkten Vergleich ist das an der Front- und an der Heckschürze zu sehen, zwischen den Rädern tat sich nicht allzu viel. Wer auf verlängerten Radstand und deshalb mehr Beinfreiheit hinten hoffte, wird enttäuscht. Überrascht dürften die Insassen allerdings von der spürbaren Aufwertung des Innenraumes sein, der zwar wegen des harten Preiswettbewerbs unter den Kleinwagen nicht völlig auf Hartplastik verzichten kann, jedoch durch eine aufgeräumte Architektur, weniger Tasten und Knöpfe, geschmackvolles Ambiente und hochwertige Materialien überzeugt.

Die Positionierung des Wagens „eine halbe oder fast eine Klasse höher“ (Kopplin) hat zur Folge, dass die bisherige Basisvariante Trend aus dem Angebot gestrichen wird. Für Kunden, die einen Wagen mit preislicher Nähe zu 10 000 Euro suchen, soll das Modell Ka+ künftig das geeignete Ford-Angebot sein. Ein neuer Fiesta ist jetzt nicht mehr unter 12 950 Euro zu haben. Das ist nicht ohne Risiko, denn der Fiesta konkurriert auf dem deutschen Markt nicht nur mit VW Polo oder Opel Corsa, sondern zum Beispiel auch mit Importen wie dem Kia Rio. Der ist ebenfalls gerade neu auf den Markt gekommen und rangiert mit seinem Einstiegspreis 1260 Euro unter dem Kölner. Ein umgekehrtes Bild ergibt sich allerdings bei den Ein-Liter-Turbobenzinern mit 100 PS: da ist der Ford mit 15 100 Euro und 1790 Euro günstiger als ein Rio.

Mit dem Generationswechsel erweitern die Domstädter den Varianten-Reichtum nach oben und seitwärts. Nicht mehr Titanium ist die höchste Ausstattungslinie, sondern es wird ein Fiesta Vignale draufgesattelt. Zusätzlich gibt es nächstes Jahr einen Active, der mit leicht angehobenem Fahrwerk und dunkler Seiten-Beplankung die Crossover-Kundschaft vereinnahmen soll. Für Interessenten mit dem Wunsch nach individuellem Auftritt hält Ford eine Reihe von Optionen bereit. Neuerdings können zum Beispiel die Dächer in Kontrastfarbe bestellt werden, die unterschiedlichen Ausstattungsversionen

kennen fünf verschiedene „Gesichter“. Das heißt, bei Titanium- oder ST-Line gibt es Abweichungen in der Frontgestaltung.

Was die Benzinmotoren angeht, schlägt die Ford-Entwicklung eine schlankere Richtung ein. Vierzylinder sind aus dem Programm verschwunden, alle Otto-Triebwerke haben nur noch drei Zylinder, darunter der mehrfach als „Engine of the Year“ ausgezeichnete Ein-Liter-Ecoboost-Motor, der wahlweise mit 74 kW / 100, 92 kW / 125 oder 110 kW / 150 PS zu haben ist. Wenn das sportliche Top-Modell, der Fiesta ST, auf der Bildfläche erscheint, wird auch er aus drei Zylindern schöpfen: Von 1,5 Litern Hubraum ist die Rede, von mehr als 200 PS Leistung und rund 300 Newtonmetern Drehmoment dürfte die turbobefeuerte Rennsemmel nicht weit entfernt sein. Das Dieselangebot, das in Deutschland zuletzt rund 30 Prozent des Absatzes ausmachte, umfasst zwei Versionen mit 63 kW / 85 PS und 88 kW / 120 PS.

Woran es hapert, sind alternative Antriebe. Opels Ampera-e, jüngst auf Premierenfahrt und nur wenig größer ist als der Fiesta, nimmt gerade Anlauf, das französisch-japanische Duo Renault Zoe und Nissan Leaf das Fürchten zu lehren. Ford hat Vergleichbares noch nicht im Angebot. Warum? Für Roelant de Waard, Ford-Vertriebschef in Europa, ist die Zeit dafür noch nicht reif. Batterien müssten leistungsfähiger, die Lade-Infrastruktur engmaschiger werden. Gern spricht er nicht über andere Marken, doch dass er Opels Vorstoß für verfrüht hält, ist deutlich herauszuhören. Wann also stattdessen? „Etwa 2020“, sagt der Manager, „könnte ein geeigneter Zeitpunkt sein.“ (ampnet/afb)

Daten Ford Fiesta 1.0 Ecoboost 92 kW (5-Türer)

Länge x Breite x Höhe (m): 4,04 x 1,74 x 1,47
Radstand (m): 2,49
Motor: R3-Turbobenziner, 1000 ccm
Leistung: 92 kW / 125 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 170 Nm bei 1400-4500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 195 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,9 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,3 Liter
CO2-Emissionen: 98 g/km
Tankinhalt: 42 Liter
Leergewicht / Zuladung: 1164 kg / 506 kg
Kofferraumvolumen: 269 Liter
Reifen: 205/45 R17
Preis: 19 400 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Fiesta.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Ford Fiesta.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Ford Fiesta.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Ford Fiesta.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Ford Fiesta ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Fiesta ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Fiesta ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Fiesta ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford
