

Sind wir nicht alle etwas sportlich?

Aktionskünstler HA Schult setzte dem Fiesta ein Denkmal, indem er ihn – gütlich lackiert und mit großen Schwingen versehen – über Köln schweben ließ. Auch ohne diese Installation dürfte der kleine Ford zu den bekanntesten Kleinwagen Deutschlands zählen – schließlich wurde das von Schult genutzte, sehr rund gestaltete Modell von 1989 bis 2002 gebaut. Zuvor gab es auch schon einen Fiesta, der deutlich kantiger geraten war, und diese Formensprache griff auch die aktuelle, 2002 vorgestellte Generation auf. Sie pflegt, wie auch der Focus, die Idee des New-Edge-Designs, demzufolge das Runde ans Eckige muss – sprich: Harte Linien und weiche Bögen fügen sich an- und ineinander.

Wie schon beim Focus, dessen Fahrwerk schnell zum Maßstab der Kompaktklasse wurde, setzten die Ford-Entwickler auch beim Fiesta auf Agilität. Der gegenüber dem Vorgänger um neun Zentimeter gewachsene Fronttriebler fährt sich in der Tat ausgesprochen angenehm. Die exakte Lenkung und ein präzises, rasch reagierendes Fahrwerk machen Fahrer naturgemäß große Freude, ohne all jene zu verschrecken, die einfach nur ordentlich unterwegs sein wollen: Der Federungskomfort ist bei straffer Grundnote gut. Das Wohlbefinden könnten nur bessere Sitze erhöhen, denn speziell Fahrer mit langen Beinen wünschen sich mehr Halt für die Oberschenkel.



Augen auf: Der Fiesta schaut mit großen Scheinwerfern in die Welt. Innen geht es ein wenig trist zu mit überwiegend billig wirkenden Materialien. Platzangebot und Komfort sind jedoch gut, und niedrige Unterhaltskosten gibt es gratis dazu.

Motorisch ist der Fiesta ein braver Kerl. Die Benziner sind nicht sonderlich kultiviert, aber kräftig; die Diesel sparsam und lauffähig. Bestens zum bestechenden Fahrwerk passen die 150 PS des sportlichen Modells ST, das allerdings erst 2005 auf den Markt kam und gebraucht kaum zu bekommen ist.

Beim Preis hielt der Fiesta immer Respektabstand zum VW Polo, was nicht ohne sichtbare Folgen bleibt: Das Armaturenbrett mit großen, griffgünstigen Schaltern und Tasten ist zwar bedien-

freundlich, doch die Oberflächenqualität der verbauten Materialien zeigt, wo Cent um Cent abgeknapst wurde.

Das Platzangebot ist für diese Klasse in Ordnung; mit 270 Litern Kofferraumvolumen lässt sich schon allerhand anstellen, zumal klappbare Rücksitze ja Variabilität bieten. Wer mehr Raumkomfort sucht, findet ihn in der Hochdach-Version Fusion. Häufiger auf dem Gebrauchtwagenmarkt anzutreffen ist jedoch der Fiesta. Viertürer kosten rund 500 Euro mehr als die Zweitürer. *pool*

Daten und Preise

Modell: Ford Fiesta

Bauzeit: Seit 2002

Motoren: Vierzylinder-Benziner mit 1,25, 1,3, 1,4, 1,6 und 2,0 Liter Hubraum, Leistung 60, 70, 80, 100 und 150 PS. Vierzylinder-Diesel mit 1,4 und 1,6 Liter Hubraum, Leistung 68 und 90 PS.

Preise (Zweitürer, Kauf beim Händler, laut Schwacke): Erstzulassung 2003 (Benziner 41 150 km Laufleistung, Diesel 50 750 km Laufleistung):

1.3 (60 PS) 6350 Euro, **1.3 Ambiente** (60 PS) 6750 Euro, **1.25 Viva** (70 PS) 7000 Euro, **1.4 Ambiente** (80 PS) 7150 Euro, **1.6 Trend** (100 PS) 8000 Euro, **1.4 TDCI** (68 PS) 7650 Euro, **1.4 TDCI Ghia** (68 PS) 9000 Euro.