

---

## Könige der Landstraße #2: Ford Fiesta ST – Kölner Kung Fu

Von Dennis Gauert, cen

Lange war es bei den Kleinwagen still um die Ford-Performance-Abteilung. Der letzte Fiesta ST wurde vor runden acht Jahren vorgestellt. Seit Mitte 2018 legt Ford mit einer Dampfkratte nach, die ihresgleichen sucht. Drei Zylinder, ein Turbolader, eine Quaife-Differentialsperre, drei Fahrprogramme und eine Abgasanlage mit Rallye-Sound – die Beinheben gibt es noch gratis dazu. Der aktuelle Fiesta ST ist beim Downsizing so verrückt geworden, dass die Konkurrenz fromm wie ein Presbyterium daneben steht. Ab 22 600 Euro beginnt die Kleinwagensünde.

Kleinwagen sollen nicht viel Sprit verbrauchen, genug Platz wenigstens für eine kleine Familie bieten und dabei ansehnlich und modern sein. Nun stellt Ford den Einkaufswagen auf sportliche Räder. Und ab diesem Punkt hören die meisten auf, die Geschichte zu lesen, weil sie die Pointe kennen: Ein Kleinwagen, der schnell vorwärts fährt und den Rücken anschließend wie nach einer Thai-Massage mit Ottfried Fischer knistern lässt. Kraft durch Schmerz nennt sich dieses Prinzip Auto, das Kurven – genau wie Ottfried Fischer – meistens geradeaus verlässt. Der Fiesta ST hingegen: Kung Fu.

Um einem Frontantrieb sein Gewicht vorne etwas ab zu trainieren braucht es umfangreiche Maßnahmen. Ford hat seinen Fiesta ins Trainingslager von Ford Performance geschickt und bietet seinen Kleinwagen erstmals mit einer mechanischen Differentialsperre und Verbundlenker-Hinterachse mit der höchsten Rollsteifigkeit aller Ford-Performance-Modelle. Einrohr-Dämpfer und richtungsgebundene Schraubenfedern kommen an der Hinterachse zum Einsatz, vorne sind es Zweirohr-Dämpfer. In Verbindung mit einer 12:1 übersetzten Lenkung ist Fahrspaß garantiert.

Im normalen Modus kommt davon noch nicht viel rüber, da hier die Zylinderabschaltung aktiviert ist, die Auspuffklappe nur nach Bedarf geöffnet wird und die Lenkung sich weich anfühlt. In diesem Modus sind Verbräuche unter sieben Liter Super 95 kein Problem und der ST fährt dabei immer noch besser als sein Vorgänger. Auch komfortabel kann der kleine Renner. Selbst grobe Unebenheiten werden wirkungsvoll geschluckt. Die elektromechanische EPAS-Servolenkung gibt dabei klare, wenn auch synthetische Rückmeldung.

In den beiden zusätzlichen Fahrprogrammen ST (straffe Lenkung, ESP ein, Traktionskontrolle ein, Auspuffklappe offen) und Track (Straffe Lenkung, ESP ein, Traktionskontrolle aus, Auspuffklappe offen) ging Ford so weit, dass mit dem optionalen Performance-Paket (1100 Euro) Beinheben möglich sind. Und das ziemlich leicht: Man fahre etwas schneller durch eine enge Kurve und lenke weiter ein als nötig: Schon hebt der Kleine das Bein wie ein Cup-Auto. Dabei fährt der Fiesta wie auf Schienen weiter – egal was man auch tut. 1160 Kilogramm Leergewicht sind der Schlüssel dazu. Damit wird der aufgepumpte Einkaufswagen zu einem Schreckensgespenst für die Sportwagenfraktion.

Untermalt wird das Spektakel von einem Dreizylinder-Turbo wie aus Dexters Labor. Drei Zylinder mit jeweils 500 Kubikzentimeter Hubraum werden von einem Abgasturbolader so zwangsbeatmet, dass 200 PS dabei rauskommen. Obwohl es sich wie ein moderner Alptraum anhört, ist es dennoch paradiesisch: Denn durch ein kurzes Sechs-Gang-Getriebe und hervorragend abgestimmte Sportprogramme hängt der Motor so am Gas, dass Unwissende auf mindestens vier Brennkammern mit tippen. In 6,5 Sekunden geht es

---

dank integrierter Launch-Control auf Tempo 100 km/h, bis zu 232 km/h lassen sich vom Tacho ablesen. Untermalt wird all das von einer Soundkulisse wie im Rallye-Simulator.

Dafür bietet Ford eine aufpreispflichtige dreistufige Klappenauspuffanlage an, die in den Sportprogrammen jeden Schaltvorgang mit einem Solo auf der Walter-Röhl-Gedächtnisfanfare begleitet. Dann knallt und brodelt es aber nicht lange und schon werden die über ein Drehzahlband von 1600 bis 4000 U/min anliegenden 290 Newtonmeter im Vorderachsdifferential in pure Traktion umgesetzt. Selbst auf den zum Testzeitpunkt montierten Winterreifen waren durchdrehende Räder damit nur selten ein Thema.

Bei hohen Geschwindigkeiten weist der ST dank seines ausgeklügelten Aerodynamik-Paketes eine hohe Stabilität auf. Auch bei flotter Fahrt auf der Autobahn ist wenig Korrektur nötig, die Bremsen überzeugen durch gute Dosierbarkeit, einen klaren Druckpunkt und bissige Verzögerung. Landstraßen hingegen folgt die direkte Lenkung aber gerne, sodass Korrekturen nötig sind, Antriebseinflüsse bleiben dabei weitgehend fern. Gerade das macht das Fahren in Fords kleinem Spaßmobil aber auch aus: Man wird nicht überfordert aber fühlt die Straße. Das ist vielen Sportabteilungen über die Jahre abhanden gekommen.

Was Ford Jahre abhanden kam, war ein Innenraum, der gefällt. Das ist im neuen Fiesta glücklicherweise umfassend revidiert worden. Im ST werden die Bedienelemente von Carbon-Look-Leisten umschlossen, Schaltsäcke aus Leder mit Kontrastziernähten aufgefahren und der Fahrer thront in sportlichen Recaro-Stühlen mit gutem Seitenhalt und Restkomfort. Die Materialanmutung ist deutlich verbessert worden, die Formen ansprechend. Seinen Kleinwagencharakter merkt man dem Fiesta eher bei den Türverkleidungen an, die aus kratzempfindlichem Kunststoff bestehen.

Der Tacho ist sehr gut ablesbar und beherbergt ein Multifunktionsdisplay über das sich die wichtigsten Funktionen aufrufen lassen. Per MyKey lassen sich die Fähigkeiten des ST für bestimmte Fahrer drosseln. Das Bedienungssystem ist intuitiv zu steuern, leider ist der Fahrer aber bei jeder Fahrt damit beschäftigt, bestimmte Meldungen mit „OK“ auf dem Lenkrad zu bestätigen. Bei aller Liebe zu digitalen Funktionen: Der Fahrer muss nicht das Gefühl haben, dass Windows 95 im Tacho läuft. Ansonsten funktioniert das Konzept gut, bringt aber eine verspielte Optik mit sich, die einer jungen Zielgruppe gefällt, ältere Semester vielleicht abschreckt. Anders zeigt sich das Ford Sync 3. Das Infotainmentsystem ist in seiner Bedienung vorbildlich intuitiv und kann mit Optionen wie Ford-Pass-Connect, DAB-Tuner, Navigation und Bang-&Olufsen-Soundsystem ab 750 Euro konfiguriert werden. Das ausgewogen kernige Soundsystem ist eine klare Empfehlung.

Fazit:

Der aktuelle Fiesta ST ist ein dynamisch überlegenes Komplettpaket von Fans für Fans. Fahrerisch das bisher beste ST-Modell überhaupt. Dazu gehört nicht nur der sparsame und kräftige Dreizylinder-Turbomotor, das Performance-Paket mit Quaife-Differentialsperre und die wild tosende Klappenauspuffanlage sondern auch die Praktikabilität und Gestaltung insgesamt. Ab 22 600 Euro ist der ST zu haben, für 23 100 mit Styling-Paket, ab 26 100 Euro mit Leder. Die Bestellung des optionalen Performance-Pakets für 1100 Euro ist in allen Fällen ein Muss mit erheblichem Mehrwert.

Daten Fiesta ST (Dreitürer)

Länge x Breite x Höhe (m): 4,04 x 1,74 x 1,47  
Radstand (m): 2,49  
Motor: R3-Turbobenziner, 1497 ccm  
Leistung: 147 kW / 200 PS bei 6000 U/min  
Max. Drehmoment: 290 Nm bei 1600-4000 U/min

---

Höchstgeschwindigkeit: 232 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,5 Sek.  
ECE-Durchschnittsverbrauch: 6,0 Liter  
Testverbrauch: 9 Liter  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 136 g/km  
Tankinhalt: 42 Liter  
Leergewicht / Zuladung: 1262 kg / 373 kg  
Kofferraumvolumen: 269 Liter  
Wartungsintervall: 24 Monate oder 30.000 Kilometer  
Basispreis: 22 600 Euro  
Testwagenpreis: 27 400 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

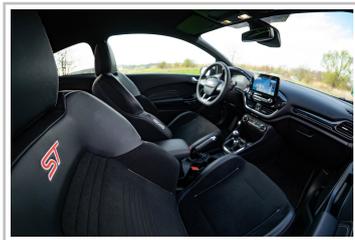
---



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

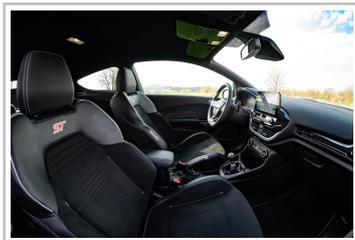
---



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

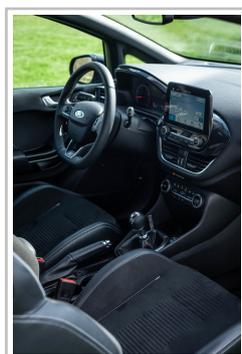
---



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



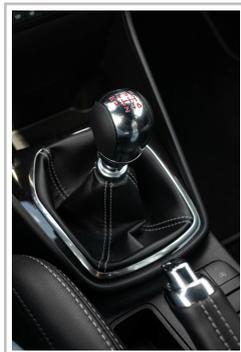
Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

---