Gebrauchtwageninfo



Ford EcoSport (2014-2022)

Weder Eco noch Sport

Der Ford Ecosport ist ein nicht ganz gewöhnlicher Kleinwagen-SUV. Neben seinem recht hoch bauenden Erscheinungsbild hat er im Gegensatz zu seinen Mitbewerbern eine seitlich links angeschlagene Hecktüre – die kann beim Längsparken unpraktisch sein. Der dahinter befindliche Kofferraum ist aber durch die breite Öffnung gut zugänglich und bietet ein großes Stauvolumen. Passagiere haben zumindest in der ersten Reihe ebenfalls ordentlich Platz. Trotz seines Namens fühlt sich der EcoSport beim Fahren nicht wirklich sportlich an. Das bisweilen störrische Fahrwerk kann eher als unkomfortabel betrachtet werden. Die Verarbeitungsqualität des EcoSport ist nur mäßig, ebenso teilweise die Materialanmutung. Bis 2017 wurde das Modell in Indien, anschließend in Rumänien produziert. Vor allem in der Stadt stört zudem die bescheidene Rundumsicht. Erfreulich sind dagegen die logische Bedienung und die gute passive Sicherheit. Beim TÜV schneidet der kleine Ford durchschnittlich ab, Bremsen mit eingeschränkter Funktionsfähigkeit, defekte Beleuchtungseinheiten, verrostete Abgasanlagen und Ölverlust bereiten bisweilen Probleme. In der ADAC Pannenstatistik landet der kleine SUV im Mittelfeld.

Empfehlung: Für den Ecosport gibt es eine eher kleine Auswahl an Motoren. Es gibt den 1.5 Ti-VCT, einen Saugmotor mit 112 PS. Der Motor sorgt nur für ein geringes Drehmoment, ist dadurch durchzugsschwach und geht wenig sparsam mit Kraftstoff um. Viel besser passt der 1.0 Ecoboost Dreizylinder. Bereits die schwächste Variante mit 100 PS sorgt für ausreichende Fahrleistungen bei akzeptablem Verbrauch. Die stärkeren Varianten mit 125 und 140 PS fahren sich im Alltag nur wenig spritziger. Etwa ein Viertel der gebrauchten Ecosport ist mit Automatik ausgestattet. Die seltener als Gebrauchtwagen verfügbaren Diesel mit 90 bis 100 PS fühlen sich realtiv zäh an. Besser passt der 125 PS starke Diesel, den es – sehr selten – auch mit Allradantrieb gibt.

⊕ logische Bedienung, bequemer Ein- und Ausstieg, gute Crashergebnisse, gute Übersicht dank erhöhter Sitzposition, großer Kofferraum

⊖ unkomfortables Fahrwerk, mäßige Verarbeitungs- und Materialqualität, schlechte Rundumsicht, unpraktische Hecktüre

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2026)

Erstzulassungsjahr	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ADAC-Bewertung	-	-	21,9	20,4	15,0	13,1	20,3	6,6	4,1

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	13,5	11,8	9,6	8,9	8,0	6,0	4,3	3,1	1,8
	19,7	18,5	17,9	17,0	15,0	15,0	14,7	13,9	10,0
	25,9	25,1	26,3	25,0	22,1	24,0	25,0	24,6	18,3
	32,1	31,8	34,6	33,1	29,1	33,0	35,4	35,4	26,5
	>32,1	>31,8	>34,6	>33,1	>29,1	>33,0	>35,4	>35,4	>26,5

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Der TÜV bemängelt bei den Hauptuntersuchungen die Lenkgelenke, Scheinwerfer, Heckleuchten, Bremsleistungen, Handbremse, verrostete Abgasanlagen und Ölverlust. In der ADAC Pannenstatistik landet der SUV etwa im Mittelfeld. Häufogste Pannenursache ist die Starterbatterie.
Häufige Bauteilfehler	Anlasser (2016-2017), Starterbatterie (2015-2020)
Rückrufe	**11/2018:** Produziert in Indien: Bei betroffenen Fahrzeugen wurden an der Vorderachs-Aufhängung Querlenker verbaut (rechts und links), bei denen die Schweißnähte möglicherweise nicht den Spezifikationen entsprechen. Ein Bruch der Schweißnaht am Querlenker könnte bewirken, dass das Vorderrad das Radhaus und/oder den Kotflügel berührt. Dies könnte zu einer Blockade des Vorderrads führen, die Kontrolle über die Lenkung beeinträchtigen und zu einem Antriebsverlust führen (wenn sich die Kardanwelle vom Getriebe löst). Die Händler montieren bei den betroffenen Fahrzeugen neue Querlenker. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 1.490 **6/2020:** Es besteht die Möglichkeit, dass die Getriebeölpumpe ausfallen kann. In der Folge kann es einen Antriebsausfall geben. Abhilfe: In der Werkstatt wird das Bauteil kontrolliert und ggf. ausgetauscht. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 2.546 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

02/2014	Einführung des fünftürigen SUV in der Kleinwagenklasse mit drei Motorvarianten: 1.5 Ti-VCT (82 kW/112 PS), 1.0 EcoBoost (92 kW/125 PS) und 1.6 TDCi (66 kW/90 PS); alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 5
12/2014	1.0 EcoBoost-Motor erfüllt Schadstoffklasse Euro 6b
05/2015	neuer Dieselmotor 1.5 TDCi (70 kW/95 PS); alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6b
01/2016	neue zusätzliche Motorvariante 1.0 EcoBoost (103 kW/140 PS)
12/2017	Modellpflege und Facelift, modifizierte Dieselmotoren: 1.5 TDCi (74 kW/ 100 PS) und 1.5 EcoBlue mit NOx-Kat (92 kW/125 PS); Xenon-Scheinwerfer optional erhältlich
05/2018	neue zusätzliche Motorvariante 1.0 EcoBoost (74 kW/100 PS) und neuer Basisdiesel 1.5 EcoBlue (74 kW/100 PS); alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6d-TEMP (WLTP)
04/2019	Aufgrund mangelnder Nachfrage wird die seltene Kombination aus Allradantrieb (AWD) und dem 1.5 EcoBlue Dieselmotor aus dem Programm genommen. Der EcoSport wird fortan ausschließlich als Frontantriebler angeboten.

09/2019	alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP); Verkehrsschilderkennung serienmäßig; Müdigkeitserkennung, Spurwechselassistent mit Querverkehrswarnung hinten und Fernlichtassistent optional verfügbar
06/2020	Die klassische Wandlerautomatik fällt weg. Die verbleibenden Benziner (125 PS und 140 PS) sind nur noch mit dem manuellen 6-Gang-Schaltgetriebe kombinierbar.
09/2020	Einführung der optisch robusteren Ausstattungslinie EcoSport Active. Diese bringt eine zusätzliche schwarze Kunststoff-Beplankung an Radläufen und Seitenschwellern, eine leichte Höherlegung, spezifische 17-Zoll-Leichtmetallräder und ein farblich abgesetztes schwarzes Dach. Der verbliebene 1,5-Liter-EcoBlue-Dieselmotor wird komplett eingestellt. Ab diesem Zeitpunkt ist der EcoSport nur noch als reiner Benziner mit dem bewährten 1.0-EcoBoost-Dreizylinder erhältlich.
12/2022	Baureihe eingestellt

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	SUV
Länge/Breite/Höhe [mm]	4.017 / 1.765 / 1.613
Breite mit Spiegeln [mm]	2.057
Kofferraumvolumen [l]	355
Dachlast [kg]	40

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.0 EcoBoost	1.5 Ti-VCT	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost	1.5 TDCi	1.5 EcoBlue	1.5 EcoBlue
Aufbau/Türen	SUV / 5	SUV / 5	SUV / 5	SUV / 5	SUV / 5	SUV / 5	SUV / 5	SUV / 5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	3 / 998	4 / 1.498	3 / 998	3 / 998	3 / 998	4 / 1.499	4 / 1.499	4 / 1.499
Leistung [kW/PS]	74 / 100	82 / 112	92 / 125	92 / 125	103 / 140	66 / 90	92 / 125	92 / 125
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	170 / 1.400	140 / 4.400	170 / 1.400	180 / 1.400	180 / 1.400	205 / 1.750	300 / 1.750	300 / 1.750
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	11,9	13,3	12,7	11,6	11,8	14,0	10,7	10,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	172	180	180	185	160	183	181
Verbrauch Hersteller pro 100 km	6,4 l S (WLTP)	6,3 l S (NEFZ)	5,3 l S (NEFZ)	5,8 l S (NEFZ)	5,4 l S (NEFZ)	4,6 l D (NEFZ)	4,4 l D (NEFZ)	4,5 l D (NEFZ)
CO_2 [g/km]	145 g/km	149 g/km	128 g/km	134 g/km	125 g/km	120 g/km	113 g/km	119 g/km
CO_2-Effizienzklasse	-	D	C	C	B	B	A	A
Anhängelast gebremst / ungebremst [kg]	900 / 675	750 / 675	750 / 675	900 / 695	750 / 675	700 / 690	900 / 710	1.100 / 745
Tankinhalt [l]	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17 / 16 / 18	17 / 16 / 18	17 / 16 / 18	17 / 16 / 18	15 / 16 / 18	20 / 17 / 18	20 / 17 / 18	20 / 17 / 18
Steuer pro Jahr*	120 €	138 €	86 €	98 €	80 €	192 €	178 €	190 €
Schadstoffklasse	Euro 6d-TEMP (WLTP)	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6b (NEFZ)	Euro 5	Euro 6d-TEMP (WLTP)	Euro 6b (NEFZ)

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.
* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO_2-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

[1] Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (inkl. Einbaukosten)

TYP	1.0 EcoBoost	1.5 Ti-VCT	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost	1.5 TDCi	1.5 EcoBlue	1.5 EcoBlue
Wartung 1	280 €	270 €	280 €	280 €	280 €	310 €	310 €	310 €
bei km / Monate	20.000 / 12	20.000 / 12	20.000 / 12	20.000 / 12	20.000 / 12	20.000 / 12	20.000 / 12	20.000 / 12
Wartung 2	410 €	400 €	410 €	410 €	410 €	440 €	440 €	440 €
bei km / Monate	40.000 / 24	40.000 / 24	40.000 / 24	40.000 / 24	40.000 / 24	40.000 / 24	40.000 / 24	40.000 / 24
Wartung 3	450 €	460 €	450 €	450 €	450 €	460 €	460 €	460 €
bei km / Monate	60.000 / 36	60.000 / 36	60.000 / 36	60.000 / 36	60.000 / 36	60.000 / 36	60.000 / 36	60.000 / 36
Wartung 4	440 €	430 €	440 €	440 €	440 €	450 €	450 €	450 €
bei km / Monate	80.000 / 48	80.000 / 48	80.000 / 48	80.000 / 48	80.000 / 48	80.000 / 48	80.000 / 48	80.000 / 48
Zahnriemen	1.050 €	450 €	1.050 €	1.050 €	1.050 €	430 €	430 €	430 €
bei km / Monate	240.000 / 120	160.000 / 96	240.000 / 120	240.000 / 120	240.000 / 120	180.000 / 120	180.000 / 120	180.000 / 120
Bremsscheiben und -beläge vorne	590 €	590 €	590 €	590 €	590 €	590 €	590 €	590 €
Bremsscheiben und -beläge hinten	580 €	580 €	580 €	580 €	580 €	580 €	580 €	580 €
Auspuffanlage (nach Kat)	610 €	710 €	610 €	610 €	610 €	530 €	530 €	530 €
Kupplung	1.130 €	1.180 €	1.130 €	-	1.130 €	1.200 €	1.200 €	1.200 €
Generator	740 €	690 €	740 €	740 €	740 €	820 €	820 €	820 €
Anlasser	470 €	470 €	470 €	470 €	470 €	510 €	510 €	510 €

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust)

TYP	1.0 EcoBoost	1.5 Ti-VCT	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost	1.5 TDCi	1.5 EcoBlue	1.5 EcoBlue
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	127 €	129 €	124 €	125 €	118 €	147 €	146 €	147 €
Betriebskosten (Kraftstoff)	200 €	197 €	169 €	183 €	172 €	154 €	149 €	152 €
Werkstatt-/ Reifenkosten	109 €	105 €	109 €	109 €	109 €	107 €	110 €	110 €
Gesamtkosten pro Monat	435 €	431 €	402 €	418 €	399 €	409 €	405 €	409 €
Gesamtkosten pro km	34,8 ct	34,5 ct	32,2 ct	33,4 ct	31,9 ct	32,7 ct	32,4 ct	32,7 ct

Garantien

Der EcoSport hat eine zweijährige allgemeine Garantie. Zudem bietet Ford eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Eine europaweite Mobilitätsgarantie gilt zwei Jahre lang

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Crashtest (Euro NCAP) Testergebnis 2013 ★★★★

Der Ford EcoSport bietet zwar eine gute Insassensicherheit, durch Schwächen beim Fußgängerschutz und bei der aktiven Sicherheit erreicht er aber nur vier von fünf Sternen. Er besitzt serienmäßig Front-, Seiten-, Vorhangairbags und einen Fahrerknieairbag sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer auf den Vordersitzen. Gurtwarner gibt es leider nur auf den Vordersitzen. ESP ist Serie, aber es gibt nur wenige weitere Fahrerassistenzsysteme.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.