



Ford EcoSport (seit 2014)

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 bis 2017 in Indien produzierten Ecosport ist nur mäßig, ebenso teilweise die Materialanmutung. 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 und Ölverlust bereiten bisweilen Probleme. In der ADAC Pannenstatistik taucht der kleine SUV nicht auf. Technisch verwandte Modelle von Ford landen etwa 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 reaktiv zäh an. Besser passt der 125 PS starke Diesel, den es – sehr selten – auch mit Allradantrieb gibt.

- ⊕ logische Bedienung, bequemer Ein- und Ausstieg, gute Crasheergebnisse, gute Übersicht dank erhöhter Sitzposition, großer Kofferraum
- ⊖ unkomfortables Fahrwerk, mäßige Verarbeitungs- und Materialqualität, schlechte Rundumsicht, unpraktische Hecktüre

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Der TÜV bemängelt schon in der ersten Hauptuntersuchung die Lenkgelenke, Scheinwerfer, Heckleuchten, Bremsleistungen, Handbremse und Ölverlust. In der ADAC Pannenstatistik taucht der Ford Ecosport wegen zu geringer Zulassungszahlen nicht auf. Vergleichbare Modelle von Ford landen etwa im Mittelfeld.
Rückrufe	11/2018: Betroffene Varianten: 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). Es besteht Unfallgefahr. Die Werkstätten 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. Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstattssystem.

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)
09/2019	alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP); Verkehrsschilderkennung serienmäßig; Müdigkeitserkennung, Spurwechselassistent mit Querverkehrswarnung hinten und Fernlichtassistent optional verfügbar

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	SUV
Länge/Breite/Höhe [mm]	4017/1765/1613
Breite mit Spiegeln [mm] (Quelle: ADAC Autotest)	2075
Kofferraumvolumen [l]	355
Dachlast [kg]	40
Tankinhalt [l]	52

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.0 EcoBoost	1.5 Ti-VCT	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost Aut.	1.0 EcoBoost	1.5 TDCi	1.5 EcoBlue	1.5 EcoBlue Allrad
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Bauzeitraum	ab 2018	2014-2017	ab 2014	ab 2017	ab 2016	2014-2015	ab 2018	2017-2019
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	3/998	4/1498	3/998	3/998	3/998	4/1499	4/1499	4/1499
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	170/1400	140/4400	170/1400	180/1400	180/1400	205/1750	300/1750	300/1750
Beschleunigung 0-100km/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 100km [l]	5,3 S	6,3 S	5,3 S	5,8 S	5,4 S	4,6 D	4,4 D	4,5 D
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	900/670	750/675	750/675	1100/680	750/675	700/690	900/710	1100/745
CO ₂ [g/km] CO ₂ -Effizienzklasse	120 B	149 D	128 C	134 C	125 B	120 B	113 A	119 A
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/20	17/18/20	17/18/20	17/18/20	17/18/20	18/19/20	18/19/20	18/19/20
Steuer pro Jahr* [Euro]	120	138	86	98	80	192	178	190
Schadstoffklasse	Euro 6d-TEMP	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6b (NEFZ)	Euro 5	Euro 6d-TEMP	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+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, incl. Einbaukosten)

TYP	1.0 EcoBoost	1.5 Ti-VCT	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost Aut.	1.0 EcoBoost	1.5 TDCi	1.5 EcoBlue	1.5 EcoBlue Allrad
Wartung 1	220	210	220	220	220	240	240	240
bei km/Monate	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12
Wartung 2	310	300	310	310	310	330	330	330
bei km/Monate	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24
Wartung 3	340	370	340	340	340	360	360	360
bei km/Monate	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36
Wartung 4	330	320	330	330	330	340	340	340
bei km/Monate	80000/48	80000/48	80000/48	80000/48	80000/48	80000/48	80000/48	80000/48
Zahnriemen	790	350	790	790	790	340	340	340
bei km/Mon	240000/120	160000/96	240000/120	240000/120	240000/120	180000/120	180000/120	180000/120
Bremsscheiben und -beläge vorn	470	470	470	470	470	470	470	470
Auspuffanlage (nach Kat)	490	580	490	490	490	430	430	430
Kupplung	900	930	900	-	900	950	950	950
Generator	600	570	600	600	600	660	660	660
Anlasser	390	390	390	390	390	410	410	410

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.0 EcoBoost	1.5 Ti-VCT	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost Aut.	1.0 EcoBoost	1.5 TDCi	1.5 EcoBlue	1.5 EcoBlue Allrad
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	108	113	109	110	109	126	124	125
Betriebskosten (Kraftstoff)	117	135	117	126	119	97	94	96
Werkstatt-/Reifenkosten	92	89	92	92	92	90	93	93
Gesamtkosten pro Monat	317	337	318	328	320	313	311	314
Gesamtkosten pro km [Cent]	25,4	27,0	25,4	26,2	25,6	25,0	24,9	25,1

Garantien

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

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 4 von 5 Sternen. Er besitzt serienmäßig Front-, Seiten-, Vorhangairbags und einen Fahrerkniefairbag 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.