



Ford EcoSport 1.0 EcoBoost Titanium

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (92 kW / 125 PS)



Ford bietet den EcoSport mit einem Diesel- und zwei Ottomotoren an. Den Testwagen trieb ein 1,0-l-EcoBoost-Benziner mit einer Maximalleistung von 125 PS an. Damit können in Verbindung mit dem Fünfganggetriebe zufriedenstellende Fahrleistungen realisiert werden. Allerdings fällt der Durchschnittsverbrauch im EcoTest mit 6,6 Liter Super auf 100 Kilometer hoch aus. Das Kompakt-SUV basiert auf dem Fiesta, ist aber rund 25 cm länger und etwa 15 cm höher. Daraus resultieren mehr Beinfreiheit im Fond und ein größeres Ladeabteil. Nicht optimal ist allerdings die sich nach links öffnende Hecktüre. Ist sie vollständig geöffnet, ist das Ladeabteil in Längsparklücken nur noch von der Beifahrerseite aus gut zugänglich. Zudem kann man sich den Kopf an den scharfen Ecken der oberen Kante anstoßen. Die Kofferraumöffnung selbst ist aber groß, was das Beladen erleichtert. Erhältlich ist der EcoSport 1.0 EcoBoost Titanium ab 20.200 Euro - das ist ein akzeptabler Preis, wenn auch die Serienausstattung nicht sehr umfangreich ausfällt. Selbst Licht- und Regensensor sowie ein Tempomat kosten Aufpreis. Das für den Fiesta erhältliche City-Notbremssystem ist für den EcoSport gar nicht lieferbar. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C4 Cactus, Dacia Duster, KIA Soul, Mini Cooper Countryman, Nissan Juke, Peugeot 2008, Renault Captur, Skoda Yeti.

+ gute Crasheergebnisse, recht bequemes Ein-/Aussteigen möglich, gute Übersicht dank erhöhter Sitzposition

- geringe Zuladung und Stützlast, kein Xenon-/LED-Licht erhältlich, kein Start-Stopp-System, hohe Fixkosten

ADAC-URTEIL

2,8 AUTOTEST

2,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,7 Familie

3,4 Stadtverkehr

2,4 Senioren

2,7 Langstrecke

3,0 Transport

3,1 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: September 2014
Text: Martin Brand

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,2

Verarbeitung

Die Verarbeitung des EcoSport stellt insgesamt zufrieden, wenn auch etwas Verbesserungspotenzial vorhanden ist. Die Anbauteile sind weitgehend ordentlich eingepasst und die Spaltmaße sind recht schmal, wenn auch nicht immer gleichmäßig. Die Schweißnähte und Bördelkanten könnten allerdings schöner abgedichtet sein. Sowohl an den Stoßfängern als auch an den Fahrzeugflanken finden sich im unteren Bereich unlackierte Einsätze, die bei kleineren Beschädigungen (z.B. Parkrempler) ausgetauscht werden können. Die Türausschnitte zeigen sich gut nach außen abgedichtet und die vorderen Schweller besitzen Kratzschutzleisten. Der Innenraum wird von billig wirkenden, harten und kratzempfindlichen Kunststoffen dominiert. Zudem könnten die Kunststoffkanten besser entgratet sein und die Übergänge der einzelnen Armaturen passen nicht immer zusammen. Immerhin werten lackierte Einsätze und die optionale Lederausstattung das Interieur optisch auf. Das Ladeabteil ist mit kratzunempfindlichem Stoff verkleidet. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Ein versehentliches Betanken mit falschem Kraftstoff ist nicht möglich.

– Die Motorhaube wird nur mittels Haltestab offen gehalten, Gasdruckfedern wären hier die bessere Alternative. Der Motorraum ist von unten unverkleidet und kann dadurch schnell verschmutzen.

3,0

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Ford EcoSport 1.0 EcoBoost Titanium ist insgesamt zufriedenstellend. Der Ford bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet.

+ Mit einer Tankfüllung (52 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 785 Kilometer möglich. Für den Fall einer Reifenpanne ist der EcoSport mit einem vollwertigen Reserverad ausgestattet.

– Die zulässigen Anhängelasten fallen gering aus. Gebremste Anhänger dürfen nur bis 750 kg und ungebremste bis 675 kg gezogen werden. Die zulässige Stützlast liegt bei nur 30 kg, das kann sogar für den Transport zweier Fahrräder mittels Heckträger zu wenig sein. Schwerere Räder wie E-Bikes lassen sich mit einem Heckträger nicht befördern. Auf dem Dach dürfen nur Lasten bis 40 kg transportiert werden - obwohl es eine Reling serienmäßig gibt. Das an der Hecktür angebrachte Ersatzrad ist mit einem Kunststoffdeckel abgedeckt. Dieser Deckel lässt sich nur mühevoll wieder anbringen, besonders ohne Hilfe.

3,5

Sicht

Im Sichtkapitel erhält der EcoSport insgesamt keine gute Bewertung. Der Fahrer sitzt zwar in guter Höhe und kann das Verkehrsgeschehen dadurch gut überblicken, die Karosserieenden lassen sich aber nur zufriedenstellend einsehen. Während das hintere Ende noch gut abgeschätzt werden kann, entzieht sich die Front vollständig dem Blick des Fahrers. Beim Rangieren helfen nur die optionalen Parksensoren am Heck - eine Einparkhilfe vorn ist nicht erhältlich. Dank des Tagfahrlichts wird man untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn nachts zufriedenstellend aus, ein besseres Xenon- oder LED-Licht ist nicht lieferbar. Das Wischfeld der Scheibenwischer fällt recht klein aus, oben rechts bleibt ein größerer Bereich ungewischt.



Trotz teilversenkbarer Kopfstützen wird die Sicht nach schräg hinten durch die breiten Dachsäulen beeinträchtigt.

+ Bei störendem Licht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (optionales Komfort-Paket). Die Außenspiegel liefern ein großes Sichtfeld nach hinten. Zudem besitzen beide einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

– Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der EcoSport nicht gut ab. Die Dachsäulen fallen insgesamt recht breit aus und schränken das Sichtfeld nach außen ein. Besonders breit ausgeführt sind die C- und D-Säulen, die eine sehr große Sichtbehinderung darstellen. Das Sichtfeld des Innenspiegels fällt ebenfalls sehr klein aus. Niedrige Hindernisse lassen sich weder vor, noch hinter dem Fahrzeug wahrnehmen. Eine Rückfahrkamera, die etwas Abhilfe leisten könnte, ist nicht erhältlich. Bei ungünstigen Lichtverhältnissen spiegelt sich das Armaturenbrett in der flachen Windschutzscheibe. Ein Kurven- oder Abbiegelicht ist nicht erhältlich.

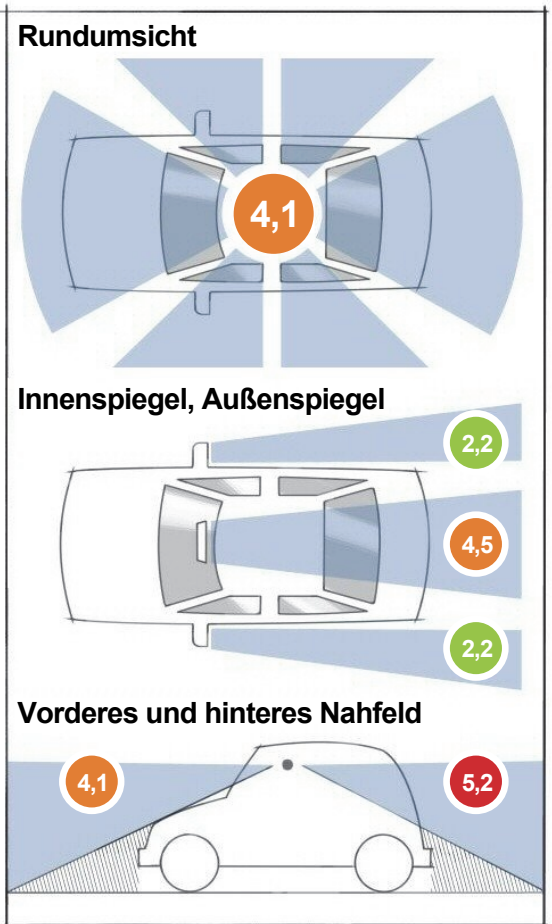
2,4 Ein-/Ausstieg

+ Der EcoSport ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet, dann kann der Schlüssel zum Öffnen/Abschließen der Türen in der Tasche bleiben. Das Ein- und Aussteigen gelingt beim EcoSport gut. Der Fahrersitz ist in nahezu optimaler Höhe über der Fahrbahn positioniert, allerdings liegen die Schweller weit oben, wodurch man die Füße weit anheben muss. Der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante ist durchschnittlich, der Türausschnitt fällt hoch aus. In den Fond gelangt man ebenfalls recht bequem, wenn auch der Radlauf den Einstiegsbereich etwas beeinträchtigt. Die Türen werden auch an Steigungen zuverlässig offen gehalten. Beim Aufschließen und nach dem Aussteigen wird der Bereich vor dem Fahrzeug eine gewisse Zeit lang beleuchtet.

– Haltegriffe am Dachhimmel, die beim Ein- und Aussteigen helfen könnten, gibt es beim EcoSport nicht. Man kann sich trotz des schlüssellosen Zugangssystems versehentlich aussperren, da eine Fahrzeugverriegelung (mit der Funkfernbedienung) nur bei offener Fahrer- und Beifahrertür unterbunden wird.

2,9 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Bis zur Kofferraumabdeckung passen 310 Liter hinein. Ohne Abdeckung lassen sich bis unters Dach 470 Liter verstauen. Dann können bis zu sieben handelsübliche Getränkekisten befördert werden. Klappt man die Rückbank um, fasst der Kofferraum bis zur Fensterunterkante 710 Liter, dachhoch sind es sogar 1.230 Liter.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem



Mit 310 l Volumen ist der Kofferraum des EcoSport von klassenüblicher Größe.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit des EcoSport ist insgesamt noch gut. Die links angelenkte Hecktür lässt sich leicht öffnen und schließen, man benötigt aber hinter dem Fahrzeug viel Platz und die Tür steht links im Weg - das Ladeabteil ist dann nur von der Beifahrerseite gut erreichbar.

+ Die Ladeöffnung ist sehr hoch und besitzt eine durchschnittliche Breite. Dank der niedrigen Ladekante (nur 62 Zentimeter über der Fahrbahn) muss das Gepäck zum Einladen nicht weit angehoben werden. Beim Ausladen stört nur eine kleine Stufe von sieben Zentimetern. An der Rücksitzlehne liegende Gegenstände lassen sich aufgrund der geringen Kofferraumtiefe gut erreichen.

- Man sollte bei offener Hecktüre auf den Kopf achten, da die Türe am oberen Rand links und rechts je eine scharfkantige Ecke besitzt, an der man sich leicht stoßen kann. Ungünstig ist, dass die Hecktür samt dem an ihr montierten Reserverad im offenen Zustand links über die Fahrzeugkante hinausragt. Klappt man nur die Rücksitzlehne um, entsteht eine hohe Stufe am Kofferraumboden und die Lehne steigt zusätzlich an. Klappt man die komplette Rückbank nach vorn, ragen die Halterungsbügel aus dem Boden, der auch nicht ganz eben ist. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität ist durchschnittlich. Es lassen sich entweder nur die Rücksitzlehnen asymmetrisch geteilt umlegen, oder auch die gesamte Rückbank vorklappen. Die gesamte Rückbank lässt sich von vorn umlegen, es ist aber ein recht hoher Kraftaufwand erforderlich. Zum Sichern der Bank muss man Bänder an den Kopfstützen der Vordersitze einhängen.

- Ablagen für kleines Gepäck gibt es nicht, die Ladung kann nur mittels Zurrösen gesichert werden.

INNENRAUM

Bedienung

Das Cockpit des EcoSport ist insgesamt recht übersichtlich gestaltet, nur das Audiobedienfeld ist mit den Schalterblöcken überladen und wirkt verspielt. Das Bedienteil ist zwar optimal in der Höhe angeordnet aber recht weit vorn positioniert. Alternativ gibt es auch Audiobedienelemente am Lenkrad. Insgesamt sind die wichtigsten Schalter gut erreichbar, so dass sich der Ford nach einer kurzen Eingewöhnung einfach bedienen lässt. Etwas umfangreicher könnte jedoch die Schalterbeleuchtung ausfallen. Weder die Schalter am Dachhimmel noch die Einsteller der Luftdüsen sind beleuchtet. Nur der elektrische Fahrerfensterheber besitzt eine Ab- und Aufwärtsautomatik, die elektrischen Fensterheber funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung. Die Sitzeinsteller sind nicht optimal erreichbar und die Lehne kann nur grob eingestellt werden - ein Drehrad mit feiner Justierung wäre besser. Insgesamt ist die Anzahl an Ablagen zufriedenstellend. Vorn gibt es schmale Türfächer und ein kleines Ablagefach in der Mittelkonsole. Das Handschuhfach könnte ebenfalls größer sein. Im Fond gibt es nur Lehnentaschen und Flaschenhalter in den Türen.



Die Funktionalität und Verarbeitungsqualität des Ford EcoSport sind recht ordentlich.

⊕ Das Lenkrad kann in der Höhe und Weite eingestellt werden und der Schalthebel liegt gut zur Hand. Die Pedale sind gut positioniert, wenn auch der Abstand zwischen dem Gas- und Bremspedal gering ist. Der Start-Stopp-Knopf ist gut erreichbar im Armaturenbrett positioniert aber unbeleuchtet und damit im Dunkeln nicht optimal sichtbar. Die Rundinstrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und ein Bordcomputer informiert über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Für wichtige Betriebszustände gibt es Kontrollleuchten oder -anzeigen. Sind Türen oder Klappen geöffnet, wird der Fahrer gewarnt. Das Licht wird mittels gut zugänglichem Drehschalter aktiviert. Die Schalter für die Nebelleuchten sind in der Nähe des Lichtschalters untergebracht. Alternativ sind sowohl das Abblendlicht als auch die Scheibenwischer vorn sensorgesteuert (optional). Die Steuerung des Heckwischers ist etwas gewöhnungsbedürftig, funktioniert aber einwandfrei. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt. Die Position des Klimaanlagebedienteils geht in Ordnung, die Drehräder sind aber nicht ideal greifbar. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch deaktiviert, um Kraftstoff zu sparen. Der Status der Frisch-/Umluftfunktion ist zwar klar ersichtlich, eine automatische Abschaltung gibt es aber nicht.

⊖ Nur der Fahrerfensterheber besitzt einen Einklemmschutz. Das Drehrad der Lordosenstütze ist ungünstig positioniert und dadurch schlecht erreichbar. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe dann weit entfernt sind. Das Handschuhfach hat keine Beleuchtung.

2,6 Raumangebot vorne*

Vorn ist das Platzangebot zufriedenstellend. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde deutlich Größere zulassen. Die Innenraumbreite erweist sich im Klassenvergleich als durchschnittlich. Das Raumgefühl ist vorn zufriedenstellend, die wuchtige Mittelkonsole schränkt es etwas ein.

3,5 Raumangebot hinten*

Sind die Vordersitze auf 1,85 m Größe eingestellt, finden im Fond nur Passagiere bis 1,80 m genügend Beinfreiheit vor. Die Innenraumbreite ist im Klassenvergleich nicht sehr üppig dimensioniert, das Raumempfinden aber dennoch recht angenehm, zumindest wenn sich nur zwei Personen die Rückbank teilen müssen.

3,8 Innenraum-Variabilität

Die Vordersitze können in Liegeposition gebracht werden und die Rücksitzlehnen sind in der Neigung einstellbar. Weitere Sitzvarianten werden nicht angeboten.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m ausreichend Platz vor.

2,9 KOMFORT

2,7 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung ist insgesamt zufriedenstellend. Der EcoSport bleibt auf langweiliger Fahrbahn recht ruhig, reicht kurze Wellen allerdings deutlich durch. Treten diese regelmäßig auf, hat der Ford ein deutliches Stuckern. Kleinere Einzelhindernisse wie z. B. abgesenkte Kanaldeckel werden von den Insassen weitgehend fern gehalten, gröbere schlagen aber deutlich durch. Quertiefen dringen ebenfalls stark bis zu den Insassen durch. Voll beladen spricht die Federung etwas feiner auf kleinere Unebenheiten an, hat dann aber auf langen Wellen längere Federwege. Kopfsteinpflasterbeläge werden nicht als unangenehm im Innenraum wahrgenommen, bringen das Lenkrad aber zum Schütteln. Karosserieneigungen sind beim Bremsen und Beschleunigen nur wenig vorhanden. Bei dynamischen Lenkimpulsen neigt sich die Karosserie durchschnittlich. Bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten geht der Fahrkomfort in Ordnung, doch auch dann lassen feine Unebenheiten den EcoSport etwas nervös wirken.

2,8 Sitze

+ Der EcoSport ist serienmäßig mit einem in der Höhe einstellbaren Fahrersitz ausgestattet. Darüber hinaus besitzt der Fahrersitz eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Sowohl die hohen Lehnen als auch die Sitzflächen zeigen sich zufriedenstellend konturiert und bieten einen akzeptablen Seitenhalt, wenn man sich auch im Schulterbereich etwas mehr Unterstützung wünscht. Der Sitzkomfort ist auf den tendenziell straff gepolsterten Sitzen gut. Der Fahrer kann seinen linken Fuß zufriedenstellend abstützen, die wuchtige Seitenverkleidung stört hier etwas. Im Fond geht die Sitzposition dank hoher und in der Neigung einstellbarer Lehnen sowie einer recht guten Oberschenkelauflage in Ordnung.

- Für den Beifahrersitz ist nicht einmal gegen Aufpreis eine Höheneinstellung lieferbar - diese sollte in dieser Klasse jedoch erhältlich sein. Im Fond sind sowohl die Lehne als auch die Fläche nur mäßig konturiert und bieten daher auch wenig Seitenhalt. Auf den luftundurchlässigen optionalen Ledersitzen kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

2,6 Innengeräusch

Das Innenraumgeräusch liegt insgesamt auf akzeptablem Niveau. Der gemessene Pegel beträgt bei 130 km/h 69,3 dB(A). Fahrgeräusche werden nicht zu stark wahrgenommen, wenn auch gelegentlich ein Achspoltern zu vernehmen ist und beispielsweise Kopfsteinpflaster ein gewisses Dröhnen im Innenraum verursacht. Das Motorgeräusch ist besonders unter Last deutlich im Innenraum präsent. Windgeräusche halten sich bei moderaten Geschwindigkeiten im Hintergrund, steigen mit diesen aber an und sind dann deutlicher zu vernehmen.

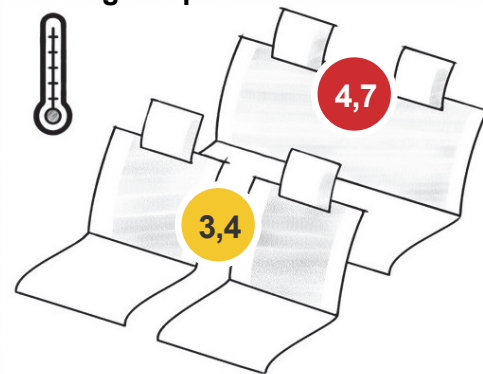
3,4

Klimatisierung

Der EcoSport ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer gemeinsam einstellen und auch die Luftverteilung erfolgt für beide zusammen. Die Austrittsbereiche lassen sich einzeln anwählen. Im ADAC Heizungstest kann der EcoSport 1.0 EcoBoost insgesamt ein nur ausreichendes Ergebnis einfahren. Vorn wird der Innenraum in akzeptabler Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt. Dabei werden die Fußbereiche schneller warm als der restliche Innenraum - das entspricht dem Behaglichkeitsempfinden.

⊖ Im Fond dauert es lange bis angenehme Temperaturen vorherrschen. Auffällig ist hier, dass die Fußbereiche deutlich länger kalt bleiben als die restliche Fahrgastzelle (Fond).

Heizungsansprechen



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,9

MOTOR/ANTRIEB

2,7

Fahrleistungen*

Der EcoSport 1.0 EcoBoost schneidet bei den Fahrleistungen zufriedenstellend ab. Der aufgeladene Dreizylinder-Ottomotor leistet 125 PS (bei 6.000 1/min) und besitzt ein maximales Drehmoment von 170 Nm, das bereits bei 1.400 1/min anliegt. Die Elastizitätswerte gehen in Ordnung. Der EcoSport benötigt für den Sprint von 60 auf 100 km/h im vierten Gang 9,8 Sekunden und im Fünften 12,9 Sekunden. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert der Ford in 6,6 Sekunden (2./3. Gang).

2,8

Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Dreizylinders ist insgesamt zufriedenstellend. Es sind dauerhaft leichte Vibrationen im Innenraum spürbar, die unter Last zunehmen. Bei moderater Fahrweise arbeitet das Aggregat akustisch unauffällig, fordert man den Motor jedoch, wird er laut. Unter Last dröhnt es im niedrigen Drehzahlbereich im Innenraum.

3,0

Schaltung

Der Schalthebel ist recht präzise geführt, wodurch sich die fünf Vorwärtsgänge insgesamt ordentlich schalten lassen. Möchte man die Gänge jedoch schnell durchschalten, hakt die Schaltung etwas. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus. Die Schaltempfehlung hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Der Rückwärtsgang ist hinten rechts angeordnet und nicht gegen ein versehentliches Einlegen mit einem Sperrring gesichert. Dadurch kann man versehentlich vom vierten in den Rückwärtsgang schalten, wenn man ein Sechsganggetriebe gewohnt ist und einen Gang überspringen möchte. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren, etwas Feingefühl ist aber beim Anfahren gefragt.

- Eine Berganfahrhilfe, die das Anfahren an Steigungen erleichtern würde, ist für den EcoSport 1.0 EcoBoost Titanium nicht lieferbar - diese gibt es nur in Verbindung mit dem Ford PowerShift-Automatikgetriebe. Das gibt es wiederum nicht mit dem getesteten Motor. Ein Start-Stopp-System, das den Kraftstoffverbrauch besonders im Stadtbetrieb senken könnte, gibt es nicht.

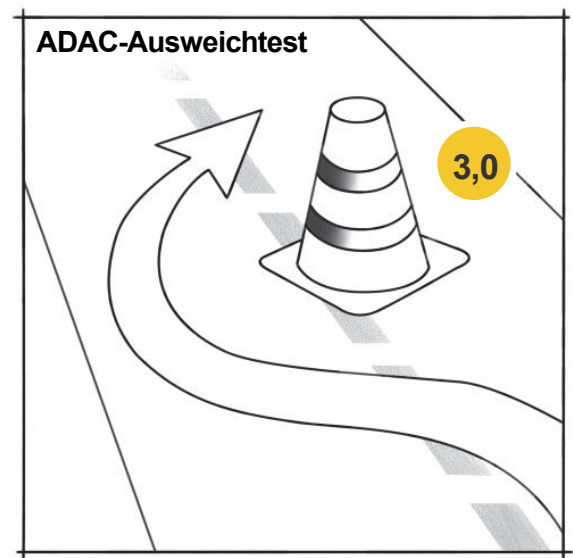
3,3 Getriebeabstufung

Das Fünfganggetriebe ist zufriedenstellend abgestuft, ein sechster Gang würde aber eine feinere Abstufung ermöglichen. Die Gesamtübersetzung hat Ford recht kurz gewählt, das Aggregat dreht bei 130 km/h bereits mit 3.500 1/min. Hier würde ein länger übersetzter sechster Gang das Drehzahlniveau und somit den Kraftstoffverbrauch senken.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität des EcoSport ist insgesamt zufriedenstellend. Der Ford quittiert einen plötzlichen Lenkimpuls mit einem recht deutlich nachpendelnden Heck, im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) aber zuverlässig. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Im ADAC Ausweichtest kann der EcoSport ein akzeptables Ergebnis einfahren. Das Fahrzeug drängt beim ersten, plötzlichen Anlenken deutlich mit dem Heck nach, was zu einem harten ESP-Eingriff und somit zu einem ausgeprägten Untersteuern beim Gegenlenken führt. Dadurch baut der Ford Geschwindigkeit ab, lässt sich aber nicht mehr exakt lenken - das Verhalten ist unkritisch, für den Fahrer aber recht anspruchsvoll. Werden Kurven zu schnell angefahren, zeigt der Ford ein untersteuerndes Verhalten, der Grenzbereich kündigt sich früh an. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, drückt der EcoSport mit dem Heck nach, lässt sich aber gut beherrschen. Die Traktionskontrolle bremst zum Durchdrehen neigende Antriebsräder beim Anfahren auf rutschigem Untergrund ab und verbessert damit die Traktion.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,8 Lenkung*

Die Lenkung spricht zufriedenstellend auf Lenkbefehle an, man wünscht sich aber speziell um die Mittellage mehr Rückmeldung. Bei größeren Lenkwinkeln ist das Lenkgefühl etwas besser. Aufgrund des schwach definierten Mittelpunktes und der geringen Rückmeldung sind besonders bei langgezogenen schnellen Kurven Korrekturen notwendig. Beim Rangieren ist aufgrund der leichtgängigen Lenkung kein hoher Kraftaufwand notwendig. Von Anschlag bis Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Wendekreis fällt mit 11,2 m für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich aus.

- Kurze Fahrbahnunebenheiten schlagen teilweise bis aufs Lenkrad durch.

3,0

Bremse

Die Bremse spricht ordentlich an und kann gut dosiert werden, allerdings dürfte der Bremsweg kürzer ausfallen. Der EcoSport steht nach einer Vollverzögerung aus 100 km/h erst nach 39,5 m (Mittelwert aus 100 km/h, halbe Zuladung, Reifen: Goodyear Assurance Fuel MAX, 205/60 R15 92V). Bei Vollbremsungen in Kurven schiebt der Ford unkritisch über die Vorderräder.

2,5

SICHERHEIT

2,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die aktive Sicherheitsausstattung des EcoSport beinhaltet nur das Nötigste, weitere sinnvolle Assistenzsysteme sind nicht erhältlich. Serienmäßig gibt es das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) und einen Bremsassistenten. Letzterer hilft dem Fahrer bei Notbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bereits während der Bremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert, um den herannahenden Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen. Ab Werk ist ein Reifendruckkontrollsystem an Bord, das den Fahrer warnt, wenn ein Reifen Luft verliert. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur bei betätigter Kupplung gestartet werden kann.

– Bei aktivierter Warnblinkanlage funktioniert der Blinker nicht, dadurch kann eine Richtungsänderung beispielsweise beim Abschleppen nicht ohne Weiteres angezeigt werden. In den Türverkleidungen fehlen Rückleuchten/-strahler, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln warnen würden.

2,3

Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erhält der EcoSport 93 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Der Ford ist serienmäßig mit Fahrer- und Beifahrerairbag, Seitenairbags vorn, durchgängigen Kopfairbags und einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Zudem haben die vorderen Gurte sowohl einen Gurtstraffer als auch Gurtkraftbegrenzer. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,85 m guten Schutz und liegen sehr nah am Kopf. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen, für die Hintere fehlt diese Funktion jedoch. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein. Gegen Aufpreis ist das Audiosystem mit Ford SYNC inklusive dem Notruf-Assistenten erhältlich. Dann wird bei einem Unfall mit Airbagauslösung (oder Abschaltung der Kraftstoffpumpe) über ein per Bluetooth verbundenes Mobiltelefon automatisch ein Notruf abgegeben, und die genaue Fahrzeugposition an die Rettungskräfte übermittelt.

– Im Fond bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von 1,50 m guten Schutz und weisen zudem einen großen Abstand zum Kopf auf. Für das Warndreieck und den Verbandskasten fehlt ein definierter Halter, wodurch diese unter Umständen im Notfall nicht sofort gefunden werden können.

2,6 Kindersicherheit

Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erhält der EcoSport gute 77 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Auf der Rückbank finden zwei Kindersitze nebeneinander Platz, für drei ist es zu eng. Im Fond sind die Gurtschlösser zwar gut erreichbar, aber lose, was die Montage etwas erschwert. Zudem sind die Gurtanlenkpunkte auf den äußeren Fondplätzen etwas zu weit vorn verbaut und die Abstände zwischen den Schlössern und den Gurten gering. Dadurch lassen sich Kindersitze mit den langen Gurten nur bedingt lagestabil befestigen.

⊕ Auf den äußeren Fondplätzen gibt es Isofixhalterungen mit Ankerhaken, die eine lagestabile Befestigung von Kindersitzen ermöglichen. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Auch vorn rechts, wenn der Beifahrerairbag deaktiviert ist - die Airbagabschaltung ist mittels serienmäßigem Schlüsselschalter am Armaturenbrett möglich. Hohe Kindersitze finden auf allen Plätzen problemlos Platz.

⊖ Die Gurtschlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher. Die elektrischen Fensterheber haben keinen Einklemmschutz, so dass man sich verletzen kann. Das Isofix-System ist trotz Einsteckhilfen nicht problemlos nutzbar.

2,7 Fußgängerschutz

Der EcoSport erhält beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm 58 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Die Front zeigt sich zu weiten Teilen entschärft, wenn auch am Scheibenrahmen ein erhöhtes Verletzungsrisiko besteht.

2,7 UMWELT/ECOTEST

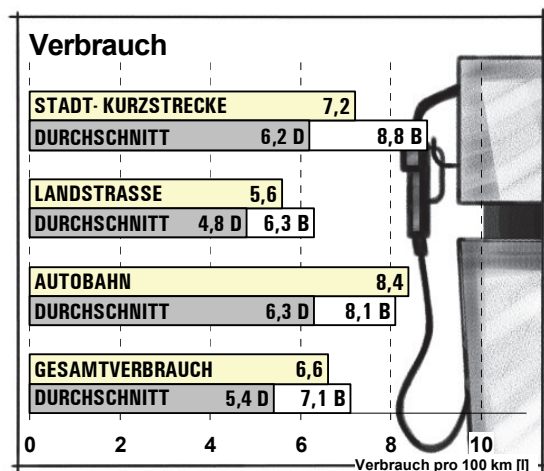
3,9 Verbrauch/CO₂*

Mit einer CO₂-Bilanz von 182 g/km erhält der EcoSport 1.0 EcoBoost in diesem Kapitel nur 21 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,6 Liter Super auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil verbraucht der EcoSport 7,2 l/100 km, hier könnte ein Start-Stopp-System den Verbrauch senken. Im Außerortsteil liegt der Verbrauch bei 5,6 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt sich der Ford hohe 8,4 l/100 km.

1,5 Schadstoffe

Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der EcoSport 1.0 EcoBoost auf 66 Punkte, was drei von fünf Sternen entspricht.

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt niedrig aus, so dass der Ford in diesem Kapitel sehr gute 45 Punkte erhält.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,8 AUTOKOSTEN

3,9 Betriebskosten*

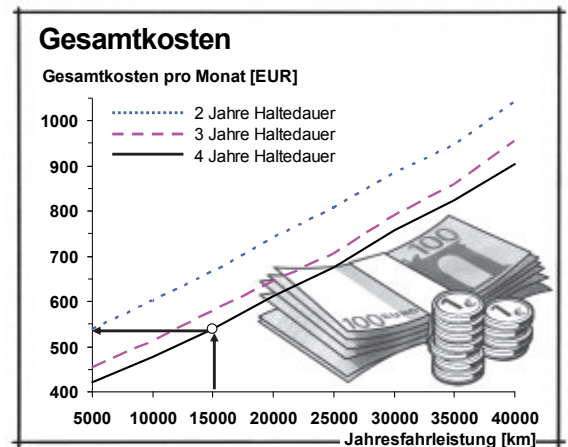
Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Ford nicht besonders sparsam mit dem Super-Kraftstoff umgeht, liegen auch die Betriebskosten auf höherem Niveau.

2,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 40.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig. Der 1,0-Liter Ottomotor besitzt einen Zahnriemen, der jedoch erst nach 240.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Ford gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die jährlichen Serviceabstände sind vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer relativ kurz und bringen mehr Werkstattaufenthalte mit sich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 538 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,1 Wertstabilität*

Dem EcoSport 1.0 EcoBoost Titanium wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass während des Berechnungszeitraums nicht mit einem neuen Modell zu rechnen ist.

2,9 Kosten für Anschaffung*

Für den EcoSport 1.0 EcoBoost Titanium müssen mindestens 20.200 Euro aufgewendet werden, das ist ein akzeptabler Preis. Allerdings könnte die Serienausstattung etwas umfangreicher ausfallen. Ein Audiosystem und die Klimaautomatik gibt es ab Werk, aber selbst für Regen- und Lichtsensor, einen automatisch abblendenden Innenspiegel sowie die Geschwindigkeitsregelanlage (Komfort-Paket) verlangt Ford Aufpreis. Ein Navigationssystem und ein besseres Xenon- oder LED-Licht ist erst gar nicht erhältlich.

4,0 Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten liegen beim EcoSport 1.0 EcoBoost Titanium hoch, wenn auch die KFZ-Steuer pro Jahr nur mit 80 Euro zu Buche schlägt. Während die Einstufungen der Haftpflichtversicherung und der Teilkaskoversicherung noch akzeptabel sind, zeigt sich die Vollkaskoversicherung sehr teuer (KH: 16; TK: 18; VK: 23).

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten fallen im Klassenvergleich trotz hoher Betriebs- und Fixkosten überschaubar aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.5 Ti-VCT	1.0 EcoBoost	1.5 TDCi
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	3/998	4/1499
Leistung [kW (PS)]	82 (112)	92 (125)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	140/4400	170/1400	205/1750
0-100 km/h[s]	13,3	12,7	14,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	180	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,3 S	5,3 S	4,6 D
CO2 [g/km]	149	125	120
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/23/18	16/23/18	16/22/18
Steuer pro Jahr [Euro]	138	80	192
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	551	538	522
Preis [Euro]	19.200	20.200	21.200

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	998 ccm
Leistung	92 kW (125 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	170 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/60R15V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,15/11 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,2/5,6/8,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	125 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	182 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,3 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4235/1765/1648 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2075 mm
Leergewicht/Zuladung	1310 kg/405 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	310 l/710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	675 kg/750 kg
Dachlast	40 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	785 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	124 Euro
Monatliche Werkstattkosten	52 Euro
Monatliche Fixkosten	112 Euro
Monatlicher Wertverlust	250 Euro
Monatliche Gesamtkosten	538 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/23/18
Grundpreis	20.200 Euro

NOTENSKALA

Sehr gut	0,6 – 1,5	Ausreichend	3,6 – 4,5
Gut	1,6 – 2,5	Mangelhaft	4,6 – 5,5
Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe (nur mit Automatikget)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	355 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Komfort-Paket)	350 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (Komfort-Paket)	350 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (CD/MP3)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Komfort-Paket)	350 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	565 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Fahreigenschaften	2,8
Verarbeitung	3,2	Fahrstabilität	2,7
Alltagstauglichkeit	3,0	Lenkung*	2,8
Sicht	3,5	Bremse	3,0
Ein-/Ausstieg	2,4	Sicherheit	2,5
Kofferraum-Volumen*	2,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Kofferraum-Variabilität	3,4	Kindersicherheit	2,6
Innenraum	2,8	Fußgängerschutz	2,7
Bedienung	2,6	Umwelt/EcoTest	2,7
Raumangebot vorne*	2,6	Verbrauch/CO ₂ *	3,9
Raumangebot hinten*	3,5	Schadstoffe	1,5
Innenraum-Variabilität	3,8		

Komfort

Federung 2,7

Sitze 2,8

Innengeräusch 2,6

Klimatisierung 3,4

Motor/Antrieb **2,9**

Fahrleistungen* 2,7

Laufkultur 2,8

Schaltung 3,0

Getriebeabstufung 3,3

AUTOKOSTEN

2,8

Betriebskosten* 3,9

Werkstatt- / Reifenkosten* 2,7

Wertstabilität* 3,1

Kosten für Anschaffung* 2,9

Fixkosten* 4,0

Monatliche Gesamtkosten* 2,2

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen