



Ford EcoSport 1.0 EcoBoost Titanium

Fünftüriges SUV in der Kleinwagenklasse (92 kW / 125 PS)

Ford hat sein Kleinwagen-SUV, den EcoSport, modifiziert. Neben den zwei bereits bekannten Ausstattungsvarianten Trend und der getesteten Linie Titanium, gibt es den Ford nun auch als EcoSport S (u. a. mit Sportfahrwerk). Optisch ist das überarbeitete Modell vor allem an der Heckklappe erkennbar, da das bisher dort angebrachte Reserverad nun fehlt. Stattdessen gibt es serienmäßig ein Reifenreparaturset - gegen Aufpreis ist das Not-Reserverad aber weiterhin erhältlich. Nicht optimal ist die nach links öffnende Hecktür. 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. Das Ein- und Aussteigen gelingt dank der erhöhten Karosserie bequem. Weniger komfortabel ist das trotz Überarbeitung recht straffe Fahrwerk. Der Innenraum wurde sowohl optisch als auch technisch leicht modifiziert. So sind nun beispielsweise die Türverkleidungen dunkel gehalten, die Instrumentenbeleuchtung ist dimmbar und es sind sowohl ein DAB-Radio als auch ein Navigationssystem erhältlich. Den im Testfahrzeug verbauten 1,0-l-EcoBoost-Benziner gibt es nun mit zwei Leistungsstufen, mit 125 oder mit 140 PS. Im Alltag reicht die schwächere Variante vollkommen aus, wie das Resultat bei den Fahrleistungsmessungen belegt. Verbesserungspotenzial gibt es allerdings beim Kraftstoffverbrauch. Im EcoTest liegt der Durchschnittsverbrauch bei hohen 6,6 Liter Super auf 100 Kilometer. Hoch fällt auch der Anschaffungspreis aus - der EcoSport 1.0 EcoBoost Titanium ist ab 20.990 Euro erhältlich. Immerhin ist die Serienausstattung im Klassenvergleich umfangreich. Sicherheits-systeme wie ein City-Notbremsassistent oder auch besseres Licht sind für den EcoSport allerdings nicht erhältlich. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Fiat 500X, Honda HR-VMazda CX-3, Renault Captur, SsangYong Tivoli.

- +** 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 Autokosten



ADAC-URTEIL

2,7 AUTOTEST

4,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

3,4 Stadtverkehr

2,4 Senioren

2,8 Langstrecke

3,0 Transport

2,6 Fahrspaß

3,4 Preis/Leistung

2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,4

Verarbeitung

Die Verarbeitung des EcoSport ist auch nach der Modellpflege nur akzeptabel, Verbesserungspotenzial ist weiterhin vorhanden. Die Anbauteile zeigen sich weitgehend ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen recht schmal, allerdings sind diese insgesamt ungleichmäßig. Die Schweißnähte und Bördelkanten könnten, besonders im Bereich der Heckklappe, effektiver und schöner abgedichtet sein. An den Stoßfängern finden sich im unteren Bereich unlackierte Einsätze, die bei kleineren Beschädigungen (z.B. Parkrempler) ausgetauscht werden können. An den Türen befinden sich ebenfalls im unteren Bereich Schutzelemente. Um optimal wirken zu können, sollten diese jedoch etwas höher positioniert sein. Die Türausschnitte zeigen sich gut gegen Schmutz von außen abgedichtet, beim Titanium schützen vorn Einstiegsleisten den Schweller vor Kratzern. Der Innenraum wird von billig wirkenden, harten und kratzempfindlichen Kunststoffen dominiert. Zudem könnten die Kunststoffkanten besser entgratet sein, und die Übergänge der einzelnen Armaturen sind nicht immer passgenau. Immerhin werten lackierte Einsätze und die optionale Lederausstattung (im Testwagen) das Interieur optisch etwas auf. Das Ladeabteil ist mit robustem Stoff verkleidet, die Bodenmatte könnte allerdings besser fixiert sein. 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. Der restliche Unterboden ist nur dürrtig mit Unterbodenschutz behandelt.

3,1

Alltagstauglichkeit

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

⊕ Mit einer Tankfüllung (52 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 785 Kilometer möglich.

⊖ Die zulässigen Anhängelasten fallen gering aus. Gebremste Anhänger dürfen nur bis zu einer Gesamtmasse von lediglich 750 kg und ungebremste bis 675 kg gezogen werden. Die zulässige Stützlast liegt bei nur 30 kg - das ist sogar für den Transport zweier Fahrräder mittels Heckträger zu wenig. Auf dem Dach dürfen nur Lasten bis 40 kg transportiert werden - obwohl es eine Reling serienmäßig gibt. Serienmäßig ist der EcoSport nach der Modellpflege mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich allerdings bereits bei kleinen Beschädigungen als unbrauchbar erweisen kann. Ein an der Hecktür angebrachtes Ersatznotrad ist gegen Aufpreis erhältlich. Es ist dann mit einem Kunststoffdeckel abgedeckt, der sich nach dem Abnehmen nur mühevoll wieder anbringen lässt.

3,5

Sicht

Im Sichtkapitel erreicht der EcoSport insgesamt nur ein akzeptables Resultat. 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,



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

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. Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn nachts nur mäßig aus, ein besseres Xenon- oder LED-Licht ist nicht lieferbar. Das Wischfeld der Scheibenwischer fällt recht klein aus, oben rechts bleibt ein größerer Bereich unberührt.

+ Bei störendem Licht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (optionales Komfort-Paket, im Testwagen). 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 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. Die optionale Rückfahrkamera könnte hier Abhilfe leisten (nicht im Testwagen, nur in Verbindung mit Navigationssystem). Bei ungünstigen Lichtverhältnissen spiegelt sich das Armaturenbrett in der flachen Windschutzscheibe. Darüber hinaus erzeugen die feinen Heizdrähte der optionalen Windschutzscheibenheizung nachts störende Lichtreflexe, die durch die Scheinwerfer entgegenkommender Fahrzeuge verursacht werden. Ein Kurven- oder Abbiegelicht ist nicht erhältlich. Die Außenspiegel sind nur in Verbindung mit dem optionalen Winter-Paket beheizt.

2,4 Ein-/Ausstieg

+ Der EcoSport Titanium ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Dann kann der Schlüssel zum Öffnen/Abschließen der Türen in der Tasche bleiben. Ein versehentliches Aussperren ist nicht möglich. Das Ein- und Aussteigen gelingt gut. Der Fahrersitz ist in nahezu optimaler Höhe über der Fahrbahn positioniert. 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 an Steigungen zuverlässig offen gehalten - es gibt vorn wie hinten drei Haltepositionen. Beim Aufschließen und nach dem Aussteigen wird der Bereich vor dem Fahrzeug eine gewisse Zeit lang beleuchtet.

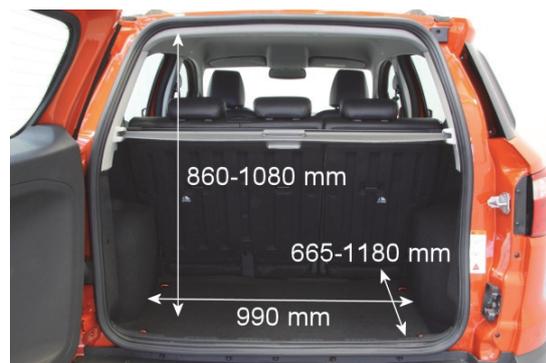
- Haltegriffe am Dachhimmel gibt es beim EcoSport nicht. Darüber hinaus müssen die Füße beim Einsteigen weit angehoben werden, da die Schweller hoch über der Straße liegen.



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 Fahrzeug erkennt.

1,9 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Volumen des Kofferraums fällt im Klassenvergleich groß 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.



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

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

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

⊖ Man sollte bei offener Hecktür auf seinen Kopf achten, da die Tür am oberen Rand links und rechts je eine scharfkantige Ecke besitzt, an der man sich leicht stoßen kann. 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 Arretierungen aus dem Boden, sodass dieser dann dennoch nicht ganz eben ist. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

3,4 Kofferraum-Variabilität

Die Variabilität des Kofferraums ist durchschnittlich. Während sich die Rücksitzlehnen asymmetrisch geteilt umklappen lassen, kann die Rückbank nur in einem Stück vorgeklappt werden. 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.

2,6

2,7

INNENRAUM

Bedienung

Das Cockpit des EcoSport ist insgesamt recht übersichtlich gestaltet, nur das Audiobedienfeld ist mit den vielen Tasten überladen und wirkt verspielt. Das Bedienteil ist zwar optimal in der Höhe angeordnet, aber recht weit vorn positioniert. Alternativ gibt es auch



Die Funktionalität und Verarbeitungsqualität des Ford EcoSport sind recht ordentlich.

Audiobedienelemente am Lenkrad. Insgesamt sind die wichtigsten Schalter gut erreichbar, sodass sich der Ford nach einer kurzen Eingewöhnung einfach bedienen lässt. Etwas umfangreicher könnte jedoch die Schalterbeleuchtung ausfallen, die u.a. am Dachhimmel fehlt.

Der fahrerseitige elektrische Fensterheber besitzt lediglich eine Abwärtsautomatik. Die anderen elektrischen Fensterheber müssen dauerhaft betätigt werden und funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung. Die Sitzeinsteller sind nicht optimal erreichbar und die Lehne kann nur grob eingestellt werden - ein Drehrad mit Feinjustierung 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 kleine Flaschenhalter in den Türen.

⊕ Das Lenkrad kann in der Höhe und Weite eingestellt werden, der Schalthebel liegt gut zur Hand, könnte aber etwas näher am Lenkrad sein. Die Pedale sind gut positioniert, wenn auch der Abstand zwischen dem Gas- und Bremspedal gering ist - immerhin gibt es am Bremspedal einen Schutz, sodass man nicht mit der Schuhsohle hängen bleibt. Der Start-Stopp-Knopf ist gut erreichbar im Armaturenbrett positioniert und nach dem Aufsperrern des Fahrzeugs für eine gewisse Zeit beleuchtet. Die gut ablesbaren Rundinstrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers, ein kleiner Bordcomputer informiert über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Für wichtige Betriebszustände gibt es Kontrollleuchten oder -anzeigen. Sind Türen, die Heckklappe oder die Motorhaube 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 (Lichtsensor im Menü deaktivierbar) 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 flachen Drehregler sind aber nicht ideal greifbar. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch deaktiviert, um nicht unnötig Kraftstoff zu verbrauchen. Der Status der Frisch-/Umluftfunktion ist zwar klar ersichtlich, eine automatische Abschaltung gibt es aber nicht.

⊖ Nur der Fensterheber der Fahrertür 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.

2,2 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn ist das Platzangebot im Klassenvergleich großzügig bemessen. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit reicht sogar für deutlich größere Insassen. Die Innenraumbreite ist üppig. Das Raumgefühl ist zufriedenstellend, wird aber vom wuchtigen Mitteltunnel etwas eingeschränkt.

3,0 Raumangebot hinten*

Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden im Fond nur Passagiere bis 1,80 m genügend Beinfreiheit vor. Die Innenraumbreite ist im Klassenvergleich üppig dimensioniert, das Raumempfinden 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 wurde im Rahmen der Modellpflege zwar überarbeitet, eine nennenswerte Verbesserung ist jedoch nicht erkennbar. Trotz der tendenziell straffen Grundabstimmung zeigt der EcoSport in schnell durchfahrenen Kurven recht deutliche Karosserieneigungen. Auf langweilliger Fahrbahn bleibt das SUV dank der straffen Federung ruhig und schwingt nicht nach. Kurze Wellen dringen allerdings deutlich zu den Insassen durch. Bei regelmäßiger Anregung besitzt der Ford ein deutliches Stuckern. Kleinere Einzelhindernisse wie z.B. abgesenkte Kanaldeckel werden ordentlich absorbiert, größere schlagen aber deutlich durch. Querfugen dringen ebenfalls stark bis in den Innenraum. 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, sind aber im Lenkrad zu spüren. Karosserieneigungen sind beim Bremsen und Beschleunigen nur wenig vorhanden. Bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten geht das Ansprechverhalten in Ordnung, doch auch dann wirkt das Fahrwerk etwas steifbeinig.

2,9

Sitze

Der EcoSport ist serienmäßig mit einem in der Höhe einstellbaren Fahrersitz ausgestattet. Dieser besitzt darüber hinaus eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Sowohl die hohen Lehnen als auch die Sitzflächen zeigen sich zufriedenstellend konturiert. Der Seitenhalt ist nur akzeptabel. Im Schulterbereich wünscht man sich aber mehr Unterstützung. Der Sitzkomfort auf den tendenziell straff gepolsterten Sitzen geht in Ordnung. Der Fahrer kann seinen linken Fuß zufriedenstellend abstützen, die wuchtige Seitenverkleidung stört aber 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. Im Fond sind sowohl die Lehne als auch die Fläche nur mäßig konturiert und bieten daher auch wenig Seitenhalt. Auf den optionalen Ledersitzen kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

2,5

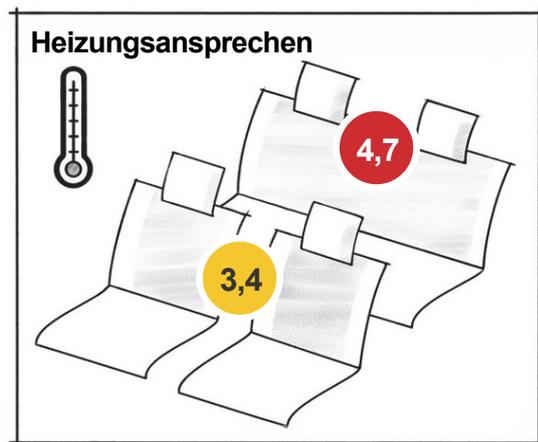
Innengeräusch

⊕ Im Zuge der Modellpflege wurde die Dämmung der Türen und des Instrumententrägers optimiert. Der gemessene Geräuschpegel fällt bei Tempo 130 mit 68,8 dB(A) im Vergleich zum Vorgänger etwas geringer aus. Fahrgeräusche werden nicht zu stark wahrgenommen, wenn auch gelegentlich ein Achspoltern hörbar ist. Auf Kopfsteinpflaster wird die Karosserie zum Dröhnen angeregt. Das Motorgeräusch ist besonders unter Last deutlich im Innenraum präsent. Windgeräusche halten sich bei moderatem Tempo im Hintergrund, steigen aber bei höheren Geschwindigkeiten an und dominieren dann die Geräuschkulisse.

3,4 Klimatisierung

Der EcoSport Titanium ist serienmäßig mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet. 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, was dem Behaglichkeitsempfinden entgegenkommt.

⊖ Im Fond dauert es lange, bis angenehme Temperaturen vorherrschen. Auffällig ist hier, dass die Fußbereiche deutlich länger kalt bleiben als die restliche Fahrgastzelle im Fond. Die Luftmenge und -richtung sind an den Ausströmern nicht separat voneinander zu regulieren.



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

2,7 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen*

⊕ Der EcoSport 1.0 EcoBoost schneidet bei den Fahrleistungsmessungen im Klassenvergleich gut ab. Der aufgeladene Dreizylinder-Benziner leistet 125 PS (bei 6.000 1/min) und besitzt ein maximales Drehmoment von 170 Nm, das bereits bei 1.400 1/min anliegt. Er besitzt eine homogene Leistungsentfaltung. Die Elastizitätswerte sind gut. Der EcoSport benötigt für den Sprint von 60 auf 100 km/h im vierten Gang 9,8 Sekunden und im Fünften 12,0 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 Drehzahlbereich unterhalb von 1.800 1/min im Innenraum leicht.

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 dem Betriebszustand einen geeigneten Gang zu wählen. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren, etwas Feingefühl ist aber beim Anfahren gefragt, sonst ruckelt es.

⊖ 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. Darüber hinaus ist der Rückwärtsgang unsynchronisiert - es kracht im Getriebe, wenn man den Gang bei noch nicht ganz stehendem Fahrzeug einlegt.

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 wiederum nicht mit dem getesteten Motor kombinierbar ist. Ein Start-Stopp-System, das den Kraftstoffverbrauch besonders im Stadtbetrieb senken könnte, ist nicht erhältlich.

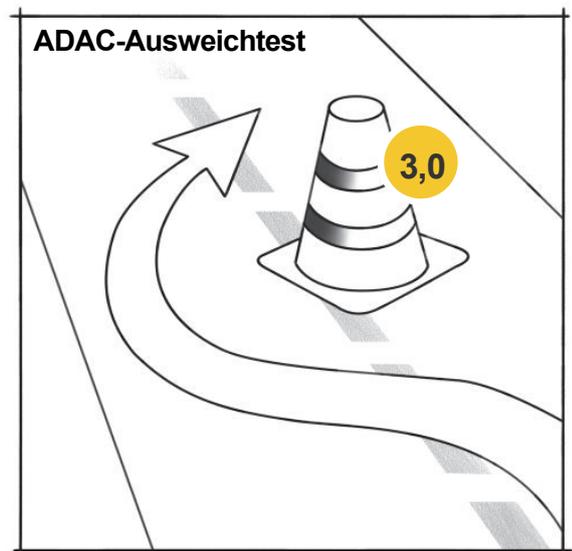
3,3 Getriebeabstufung

Das Fünfganggetriebe ist zufriedenstellend abgestuft, ein sechster Gang würde aber eine größere Spreizung ermöglichen. Die Gesamtübersetzung ist kurz gewählt, das Aggregat dreht bei 130 km/h bereits mit 3.500 1/min. Ein zusätzlicher sechster Gang würde das Drehzahlniveau und somit auch den Kraftstoffverbrauch senken.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität des EcoSport ist zufriedenstellend. Plötzliche Lenkimpulse beantwortet das SUV mit starker Seitenneigung und pendelt auch mehrmals um die Fahrzeuginnenachse, im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) aber zuverlässig. Der Geradeauslauf könnte besser sein, der EcoSport läuft Spurrinnen leicht nach. Im ADAC Ausweichtest fährt der Ford ein akzeptables Ergebnis ein. Das Fahrzeug drängt beim ersten, plötzlichen Anlenken deutlich mit dem Heck nach, was zu einem harten ESP-Eingriff an den Vorderrädern und somit zu einem ausgeprägten Untersteuern beim Gegenlenken führt. Dadurch baut der Ford Geschwindigkeit ab, lässt sich aber nicht mehr exakt in die Ausfahrgasse lenken. 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 erleichtert das Anfahren auf rutschigem Untergrund.



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.

3,0 Lenkung*

Die Vorderachse spricht gut auf Lenkbefehle mit kleinem Lenkwinkel an. Bei größeren Lenkwinkeln neigt sich aber zunächst die Karosserie und es werden verzögert Seitenführungskräfte an der Hinterachse aufgebaut. Das Lenkgefühl ist nicht stark ausgeprägt, man wünscht sich speziell um die Mittellage mehr Rückmeldung. Letztere wird mit steigenden Geschwindigkeiten etwas besser. Aufgrund der geringen Rückmeldung und des verzögerten Ansprechens an der Hinterachse sind gelegentliche Lenkkorrekturen nötig. Die Rückstellkräfte liegen recht hoch. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering. Von Anschlag bis Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 11,2 m für diese Fahrzeugklasse groß aus. Kurze Fahrbahnunebenheiten schlagen teilweise bis aufs Lenkrad durch.

1,6

Bremse

⊕ Der Bremsweg fällt mit durchschnittlich 35,0 m (Mittelwert aus 100 km/h, halbe Zuladung, Reifen: Goodyear Efficient Grip, Größe: 205/50 R17 89V) nach einer Vollbremsung aus Tempo 100 kurz aus. Die Bremse spricht ordentlich an, kann problemlos dosiert werden und lässt auch bei starker Beanspruchung nicht in ihrer Wirkung nach. Bei Vollbremsungen in Kurven verhält sich der Ford unkritisch.

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. Es erkennt über den Raddrehzahlvergleich, wenn ein Reifen Luft verliert und warnt den Fahrer entsprechend. 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, dass die Türen geöffnet sind.

2,3

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest erhält der EcoSport 93 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Stand: 11/2013) - insgesamt erhält das kleine SUV vier von fünf Sternen. Der Ford ist serienmäßig mit Fahrer- und Beifahrerairbags, Seitenairbags vorn, durchgängigen Kopfairbags und einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Zudem haben die vorderen Gurte sowohl einen Gurtstraffer als auch -kraftbegrenzer. 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 hinteren 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.

2,4

Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest erhält der EcoSport gute 77 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit (Stand: 11/2013). 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 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, sodass sich Kinder leicht verletzen können.

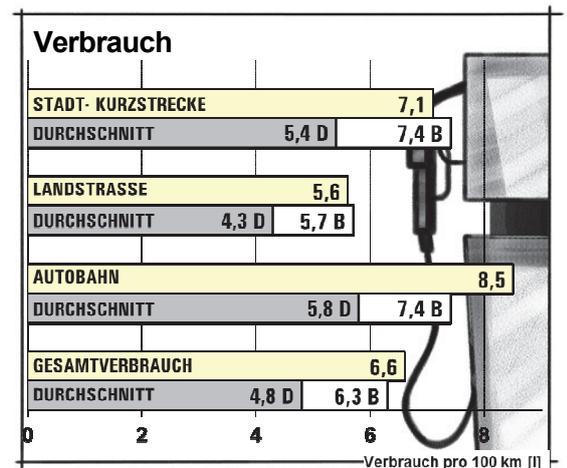
2,7 Fußgängerschutz

Der EcoSport erhält im ADAC Crashtest 58 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz (Stand: 11/2013). Die Front zeigt sich zu weiten Teilen entschärft, am Scheibenrahmen und im vorderen Bereich der Motorhaube besteht jedoch ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

3,0 UMWELT/ECOTEST

4,4 Verbrauch/CO2*

Mit einer CO2-Bilanz von 184 g/km erhält der EcoSport 1.0 EcoBoost in diesem Kapitel nur 16 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,6 Liter Super auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil verbraucht der EcoSport 7,1 l/100 km, hier könnte ein Start-Stopp-System den Verbrauch senken. Außerorts liegt der Verbrauch bei 5,6 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt sich der Ford hohe 8,5 l/100 km - was auch an der kurzen Gesamtübersetzung liegt.



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

1,5 Schadstoffe

Zusammen mit den CO2-Punkten bringt es der EcoSport 1.0 EcoBoost auf 61 Punkte, was drei von fünf Sternen entspricht.

+ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt niedrig aus, sodass der Ford in diesem Kapitel gute 45 Punkte erhält.

4,2 AUTOKOSTEN

4,8 Betriebskosten*

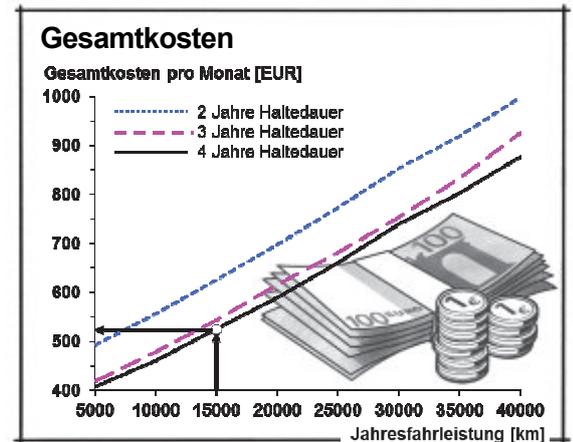
– Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Ford nicht besonders sparsam mit dem Super-Kraftstoff umgeht, liegen auch die Betriebskosten auf vergleichsweise hohem Niveau.

4,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 40.000 km oder zwei Jahre ein großen 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. Die Kosten für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der Seriengröße auf einem hohen Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 525 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,8 Wertstabilität*

Dem EcoSport 1.0 EcoBoost Titanium wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum nur ein mäßiger Restwertverlauf prognostiziert. Der Ford befindet sich bereits in der zweiten Hälfte seines Produktionszeitraums und sicherheitsrelevante und dem aktuellen Stand der Technik entsprechende Assistenzsysteme sind nicht erhältlich.

4,4 Kosten für Anschaffung*

Für den EcoSport 1.0 EcoBoost Titanium müssen mindestens 20.990 Euro aufgewendet werden, was im Klassenvergleich ein hoher Preis ist. Immerhin ist das kleine SUV in der getesteten Variante ab Werk umfangreich ausgestattet. Ein Audiosystem und die Klimaautomatik gibt es serienmäßig. Für Regen- und Lichtsensor, einen automatisch abblendenden Innenspiegel sowie die Geschwindigkeitsregelanlage (Komfort-Paket) verlangt Ford ebenso Aufpreis wie für ein Navigationssystem. Dass beheizbare Außenspiegel nur optional erhältlich sind, ist aber nicht zeitgemäß. Ein besseres Xenon- oder LED-Licht ist erst gar nicht erhältlich.

4,3 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. Durchweg teuer ist hingegen die Versicherung (KH: 16; TK: 18; VK: 21).

➔ Aufgrund des hohen Anschaffungspreises, der nur mäßigen Wertstabilität und der hohen Werkstatt-/Reifen- sowie Fixkosten fallen auch die monatlichen Gesamtkosten im Klassenvergleich hoch aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.5 Ti-VCT	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost	1.5 TDCi
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	3/998	3/998	4/1499
Leistung [kW (PS)]	82 (112)	92 (125)	103 (140)	70 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	140/4400	170/1400	180/1400	215/1750
0-100 km/h[s]	13,3	12,7	11,8	14,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	180	185	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,3 S	5,4 S	5,4 S	4,4 D
CO2 [g/km]	149	125	125	115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/21/18	16/21/18	16/21/18	16/22/18
Steuer pro Jahr [Euro]	138	80	80	182
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	505	504	535	482
Preis [Euro]	17.990	19.190	21.740	20.440

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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 Euro6
Hubraum	998 ccm
Leistung	92 kW (125 PS)
bei	6000 1/min
Maximales Drehmoment	170 Nm
bei	1400 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17V
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	35,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,1/5,6/8,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	125 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	184 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4235/1765/1648 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2075 mm
Leergewicht/Zuladung	1290 kg/440 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	110 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	103 Euro
Monatlicher Wertverlust	257 Euro
Monatliche Gesamtkosten	525 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/18
Grundpreis	20.990 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (Doppelkupplungsgetriebe)	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe (nur mit Direktschaltgetriebe)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	355 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor (Komfort-Paket)	350 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	270 Euro
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (Komfort-Paket)	350 Euro ^o
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 ^o
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 1.180 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	565 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Fahreigenschaften	2,4
Verarbeitung	3,4	Fahrstabilität	2,7
Alltagstauglichkeit	3,1	Lenkung*	3,0
Sicht	3,5	Bremse	1,6
Ein-/Ausstieg	2,4	Sicherheit	2,5
Kofferraum-Volumen*	1,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Kofferraum-Variabilität	3,4	Kindersicherheit	2,4
Innenraum	2,6	Fußgängerschutz	2,7
Bedienung	2,7	Umwelt/EcoTest	3,0
Raumangebot vorne*	2,2	Verbrauch/CO ₂ *	4,4
Raumangebot hinten*	3,0	Schadstoffe	1,5
Innenraum-Variabilität	3,8		
Komfort	2,9		
Federung	2,7	AUTOKOSTEN	4,2
Sitze	2,9	Betriebskosten*	4,8
Innengeräusch	2,5	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,1
Klimatisierung	3,4	Wertstabilität*	3,8
Motor/Antrieb	2,7	Kosten für Anschaffung*	4,4
Fahrleistungen*	1,9	Fixkosten*	4,3
Laufkultur	2,8	Monatliche Gesamtkosten*	4,1
Schaltung	3,0		
Getriebeabstufung	3,3		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen