



## Ford EcoSport 1.5 EcoBlue ST-Line Allrad

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

**G**uter Überblick, leichter Ein- und Ausstieg: Die für viele Nutzer angenehmen Vorteile des SUV-Konzepts haben die Bordsteinkraxler am Markt etabliert. Tatsächliche Geländegängigkeit wird von ihnen aber eher nicht erwartet, schon gar nicht in der Kleinwagenklasse. Allradantrieb ist hier ein seltenes Ausstattungsmerkmal. Ford ist einer der wenigen Hersteller, die sich vier angetriebene Räder in diesem Segment leisten - für den mit 125 PS stärksten Diesel im EcoSport sind sie erhältlich.

Der 1,5 Liter große Vierzylinder hat ein schmales nutzbares Drehzahlband. Hält man ihn mit Hilfe der knackigen Schaltung aber bei Laune, zieht er das kleine SUV zügig voran. Der Testverbrauch liegt bei nicht besonders sparsamen sechs Litern Diesel auf 100 Kilometer, die Schadstoffemissionen halten sich aber in vernünftigen Grenzen - auch ohne AdBlue-Einspritzung. Einmal vom Motor in Fahrt gebracht, zeigen sich einige Nachteile des hohen Fahrzeugkonzepts. Ein souveränes Fahrverhalten muss einem hochbeinigen Kleinwagen erstmal beigebracht werden und Ford lässt den letzten Feinschliff vermissen. So rollt der kleine Ford recht knochig über Fahrbahnen zweiter Klasse, zudem bringen Bodenwellen in Autobahnkurven viel Bewegung in die Karosserie. Auch aus fahrdynamischer Sicht tut sich der EcoSport etwas schwer, denn der hohe Schwerpunkt bringt das ESP in brenzligen Situationen ins Schwitzen. Im ADAC Ausweichtest kann es ein übersteuerndes Heck nicht immer vermeiden.

Im Alltag fällt vor allem die seitlich angeschlagene Hecktür auf, die oft wenig praktisch, weil schlicht im Weg ist. Zudem vermisst man ab und zu ein Schild à la "Beim Parken bitte Abstand halten" am Heck: Sonst bekommt man die Tür nicht mehr auf.

Mit mindestens 28.340 Euro für die getestete Version und stolzen 32.775 Euro für den Testwagen samt Sonderausstattung muss man gut abwägen, wieviel einem der Allradantrieb im Kleinwagen wert ist. **Konkurrenten:** u.a. Fiat 500X, Lada Taiga, Renault Captur, Seat Arona, SsangYong Tivoli.

**+** recht bequemes Ein-/Aussteigen möglich, gute Übersicht dank erhöhter Sitzposition, recht saubere Abgase

**-** geringe Zuladung und Stützlast, für die Fahrzeugklasse zu hoher Verbrauch

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,9**

AUTOKOSTEN **1,9**

### Zielgruppencheck

**Familie** **2,7**

**Stadtverkehr** **3,6**

**60+** **Senioren** **2,5**

**Langstrecke** **3,5**

**Transport** **3,0**

**Fahrspaß** **2,9**

**Preis/Leistung** **2,4**

**EcoTest** ★★☆☆☆

## 3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,5 Verarbeitung

Im Rahmen der Modellpflege Ende 2017 wurde die Oberseite des Armaturenbretts unterschäumt - ansonsten hat man es aber auch im getesteten Topmodell mit harten Kunststoffoberflächen zu tun. Da darüber hinaus nicht alle Kanten sorgfältig entgratet wurden und die Verkleidung des Mitteltunnels nicht stabil befestigt ist, stellt sich trotz der schicken Sitzbezüge kein wirklich wertiger Eindruck ein.

Die Karosserieelemente wurden auch nicht mit der letzten Genauigkeit zusammengefügt, innen wie außen merkt

man: Es müssen Abstriche gemacht werden. Schön dagegen: Die sauber abgedichteten Türen.

⊖ 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 dürrtlig mit Unterbodenschutz behandelt.

### 3,3 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 von 52 Litern Diesel sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 865 Kilometer möglich. Die zulässigen Anhängelasten fallen für die Fahrzeugklasse ordentlich aus. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Gesamtmasse von 1,1 Tonnen, ungebremste bis 745 Kilogramm gezogen werden. Die zulässige Stützlast liegt bei tauglichen 75 Kilogramm. Auch dieser Ford hat die clevere Tankklappenlösung, bei

der der Tankverschluss in die Tankklappe integriert ist. Zudem ist eine Fehlbetankung nicht möglich.

⊖ Auf dem Dach dürfen nur Lasten bis 40 kg transportiert werden - obwohl es eine Reling serienmäßig gibt. Ebenfalls serienmäßig ist der EcoSport nach der Modellpflege mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich allerdings bei vielen Beschädigungen als unbrauchbar erweisen kann. Ein an der Hecktür angebrachtes Ersatznotrad ist gegen Aufpreis erhältlich, allerdings nicht für die getestete Variante ST-Line. Auch Rückfahrkamera, Anhängerkupplung, Totwinkelassistent und Dachspoiler kann man nicht gemeinsam mit dem Ersatzrad bestellen.

### 3,6 Licht und Sicht

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 trotz vollständig dem Blick des Fahrers. Beim Rangieren helfen die serienmäßigen Parksensoren am Heck - eine Einparkhilfe vorn sowie eine Rückfahrkamera baut Ford gegen Aufpreis ein.

Auch die Xenon-Scheinwerfer kosten extra, ihr Abblendlicht leuchtet die Fahrbahn zwar nicht bemerkenswert hell, aber angenehm homogen aus. Das Fernlicht wird aber leider nur durch Halogenleuchten realisiert. Kurven- oder Abbiegelicht gibt es nicht.

⊕ Bei störendem Licht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab.

⊖ 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.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein. Die aufpreispflichtige Rückfahrkamera ist damit eine sinnvolle Option.

Niedrige Hindernisse lassen sich weder vor noch hinter dem Fahrzeug wahrnehmen. Die optionale Rückfahrkamera leistet hier Abhilfe. Die feinen Heizdrähte der optionalen Windschutzscheibenheizung erzeugen nachts störende Lichtreflexe. Ein Kurven- oder Abbiegelicht ist nicht erhältlich.

Die Außenspiegel haben keinen zusätzlichen asphärischen Bereich, um den toten Winkel zu verkleinern. Vor dem letzten Facelift gab es solche Bereiche noch.

### 2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der EcoSport ST-Line ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Dann kann der Schlüssel nicht nur zum Start des Motors, sondern auch zum Öffnen/Abschließen der Türen in der Tasche bleiben.

Der Fahrersitz ist mit 57 Zentimetern in nahezu optimaler Höhe über der Fahrbahn positioniert, was den Zustieg trotz des recht hohen Schwellers angenehm gestaltet. 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.

### 2,5 Kofferraum-Volumen

Das Volumen des Kofferraums fällt im Klassenvergleich groß aus. Bis zur Kofferraumabdeckung passen in der unteren Stellung des variablen Kofferraumbodens 400 Liter hinein. Ohne Abdeckung lassen sich bis unters Dach 535 Liter verstauen. Dann können - bei oberer Stellung des Kofferraumbodens - fünf handelsübliche Getränkeboxen befördert werden. In der unteren Stellung sind es sieben. Klappt man die Rückbank um, fasst der Kofferraum bis zu 1.215 Liter.

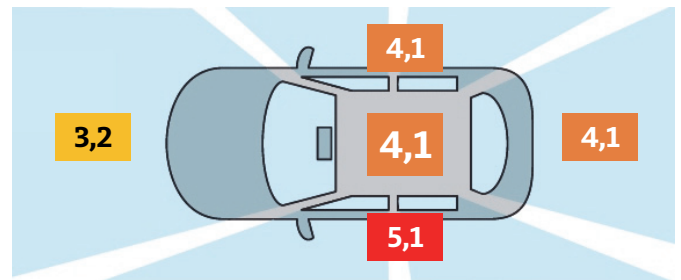
### 2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

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 66 Zentimeter über der Fahrbahn) muss das Gepäck zum Einladen nicht weit angehoben werden. Beim Ausladen stört in der oberen Stellung des Kofferraumbodens keine nennenswerte Stufe. An der Rücksitzlehne

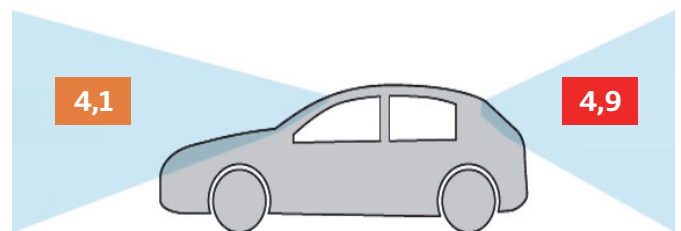
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Das schlüssellose Zugangssystem funktioniert gut. Es bietet aber einen nur ungenügenden Diebstahlschutz, da man es mit einem vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlisten kann. Weitere Informationen unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Immerhin 400 l Gepäck fasst der Kofferraum des EcoSport.

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 hat, an der man sich leicht stoßen kann. Klappt man nur die Rücksitzlehne um, entsteht dank des variablen Ladebodens zwar keine Stufe, eben ist die Ladefläche aber nicht.

Das Kofferraum ist zu schwach beleuchtet.

## 2,6 Kofferraum-Variabilität

Klappt man die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne um, erhält man eine leicht nach vorne ansteigende Ladefläche. Ebener wird es, wenn man zuvor noch die Sitzflächen der Rücksitzbank aufstellt.

Die Rücksitzlehnen werden per Hebel oben an der Lehne

entriegelt - dank des kurzen Kofferraums klappt das auch, wenn man hinter dem Fahrzeug steht.

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

## 2,6 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

⊕ Im EcoSport findet man sich schnell zurecht, alle Schalter sind sinnig positioniert und bis auf die an der Decke auch beleuchtet. Das Lenkrad ist in Höhe und Weite einstellbar. Die Bedientasten der Klimaautomatik liegen zwar recht niedrig, sind aber deutlich beschriftet. Der Lichtschalter ist gut erreichbar, wenn auch etwas vom Lenkrad verdeckt: Die Bedienung klappt. Auch ist das Kombiinstrument vorbildlich ablesbar und der Bordcomputer bietet alle wichtigen Informationen auf einen Blick. Dass Fahrzeugeinstellungen auf den Bordcomputer und das Infotainmentsystem verteilt sind, ist eigentlich der einzige etwas unlogische Punkt am EcoSport. Im Sync 3 genannten Infotainmentmenü findet man sich ebenfalls gut zurecht, die etwas lieblose grafische Gestaltung der Menüs gefällt aber nicht jedem.



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung im Innenraum können nicht restlos überzeugen. Hier bieten die Konkurrenten ein z.T. höheres Niveau. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

### 2,6 Multimedia/Konnektivität

Die Ausstattung des EcoSport ST-Line im Bereich Audio und Kommunikation kann sich sehen lassen, wenn es auch keine online-basierten Dienste wie etwa eine Fernabfrage des Standorts und des Zustands per Smartphone-App gibt. Alles wichtige ist im Rahmen des Ford Sync 3 Audiosystems aber serienmäßig an Bord: Freisprecheinrichtung und Audiostreaming per Bluetooth, Radio, zwei USB-Anschlüsse, Sprachsteuerung sowie die Einbindung des Handys per Android Auto oder Apple CarPlay. Letztere

kann man nutzen, um sich per eigener App navigieren zu lassen - gegen Aufpreis gibt es aber auch ein Ford-Navigationssystem. Zukunftssicherer, digitaler Audioempfang und - bemerkenswert, weil heutzutage keine Selbstverständlichkeit mehr - ein CD-Player kommen gegen Aufpreis ins Auto. Bang&Olufsen steuern ein größeres Soundsystem bei, das inklusive Subwoofer für einen vertretbaren Aufpreis erhältlich ist.

### 2,2 Raumangebot vorn

⊕ Vorn ist das Platzangebot im Klassenvergleich großzügig bemessen. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 Metern finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit reicht sogar für deutlich größere Insassen.

Auch das Raumgefühl ist zufriedenstellend, wird aber vom wuchtigen Mitteltunnel etwas eingeschränkt.

### 3,1 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze auf 1,85 Meter große Personen eingestellt, finden im Fond Passagiere bis ebenfalls 1,85 Meter Körpergröße genügend Beinfreiheit vor. Über dem Scheitel ist dann noch etwas Luft. Die Innenraumbreite ist im Klassenvergleich üppig dimensioniert, das Raumempfinden recht angenehm, zumindest wenn sich nur zwei Personen die Rückbank teilen müssen.

### 3,3 Innenraum-Variabilität

Ablagen gibt es vorn einige, Becher- und Brillenhalter stehen überdies bereit. Für eine ordentliche Smartphone-Ab-lage war aber kein Platz mehr. Hinten gibt es kleine Türfächer, die aber eher als Flaschen- oder Becherhalter gedacht sind. Außerdem kann Kleinkram in den Taschen an den Vordersitzen und in kleinen Ablagen neben der Sitzbank verstaut werden.

## 3,3 KOMFORT

### 3,4 Federung

In Sachen Komfort kann der EcoSport nicht auftrumpfen, er kämpft mit den typischen Nachteilen, die hochgelegte Autos mit sich bringen. Konkurrenten lassen aber teils mehr Sorgfalt bei der Abstimmung erkennen. Zwar pariert der kleine Ford Wellen auf Landstraßen und Autobahnen mit seiner tendenziell weichen Auslegung



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

### 3,4 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 mehr

manierlich, gerät bei Bodenwellen in zügig durchfahrenen Kurven aber leicht ins Taumeln. Zudem - und das stört im Alltag am meisten - reagiert das Fahrwerk auf Querfugen, Kanaldeckel und Asphaltflicken störrisch. Gerade die Hinterachse bockt dann merklich und leitet deutliche Stöße in die Sitze weiter.

Unterstützung. Im Fond geht die Sitzposition dank hoher Lehnen sowie einer recht guten Oberschenkelauflage in Ordnung.

⊖ Für den Beifahrersitz ist nicht einmal gegen Aufpreis eine Höheneinstellung lieferbar.

### 3,1 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel fällt bei Tempo 130 mit 68,2 dB(A) durchschnittlich aus. Fahrgeräusche werden nicht zu stark wahrgenommen, wenn auch gelegentlich ein Achspoltern hörbar ist. 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.

### 3,2 Klimatisierung

Der EcoSport Titanium ist serienmäßig mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet. Angenehm: Sie bietet eine verstellbare Intensität im Auto-Modus. Vordersitze,

Frontscheibe und Lenkrad lassen sich gegen Aufpreis beheizen. Dunkle Scheiben hinten sind im Design-Paket erhältlich.

⊖ Die Luftmenge und -richtung sind an den Ausströmern nicht separat voneinander zu regulieren. Der Fond muss komplett ohne Luftausströmer auskommen.

## 2,6 MOTOR/ANTRIEB

### 2,7 Fahrleistungen

Der EcoSport 1.5 EcoBlue-Diesel schneidet bei den Fahrleistungsmessungen ordentlich ab. Der Vierzylinder mit anderthalb Litern Hubraum leistet 125 PS bei 3.600 Touren und drückt von 1.750 bis 2.000 Kurbelwellenumdrehungen 300 Nm auf dieselbe. So zieht der kleine Ford bei den ADAC Fahrleistungsmessungen kräftig durch. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert er in 6,3 Sekunden. Den Standardsprint von 0 auf

100 absolviert das getestete Modell laut Hersteller in 10,9 Sekunden, bei 181 km/h übertrumpfen die Fahrwiderstände gegen den Dieselmotor.

⊖ Im langen sechsten Gang braucht der Testwagen über 21 Sekunden, um sich von 60 auf 100 km/h zu arbeiten. Bei niedrigen Drehzahlen, bevor der Turbo seine Arbeit aufnimmt, liefert der Motor sehr wenig Drehmoment.

### 3,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Laufkultur des Motors ist insgesamt zufriedenstellend. Es sind dauerhaft leichte Vibrationen im Innenraum spürbar, die unter Last zunehmen. Komplett im Hintergrund hält sich der Motor nie, bei normaler Fahrweise aber brummt er zumindest angenehm vor sich hin.

Fordert man ihn unterhalb von 1.500 Umdrehungen aber mit starkem Gaspedaleinsatz, erntet man kaum Vortrieb,

dafür aber kräftiges Wummern und Vibrieren: Man schaltet freiwillig einen Gang zurück.

⊖ Der Motor hat ein schmales nutzbares Drehzahlband, erst ab 1.500 Touren läuft er unter Last kultviert, oberhalb von 3.500 Umdrehungen tut sich dann nicht mehr viel, außer dass der Motor immer lauter wird.

### 2,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Schalthebel des Sechsgang-Getriebes ist angenehm präzise geführt, die aufgrund des schmalen Drehzahlbandes häufig notwendigen Schaltvorgänge stören also nicht. Im Gegenteil, das Getriebe entspricht dem "Sport" in EcoSport noch am ehesten.

Die Schaltempfehlung hilft dem Fahrer, den aktuell geeigneten Gang zu wählen. Die Kupplung lässt sich

ordentlich dosieren, etwas Feingefühl ist beim Einkuppeln aber gefragt, sonst sorgt der relativ schwere Antriebsstrang des Allradlers für merkliche Lastwechselschläge. Ebenfalls gut: Der Rückwärtsgang ist synchronisiert, lässt sich also auch beim noch nach vorn rollendem Fahrzeug ohne Krachen einlegen.

## 3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,3 Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität des EcoSport ist zufriedenstellend. Plötzliche Lenkimpulse beantwortet das SUV mit starker Seitenneigung und pendelt auch mehrmals um die Fahrzeuglängsachse, im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) zwar grob, 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. Mitunter kommt das ESP aber nicht hinterher, dann tritt auch beim Gegenlenken Übersteuern auf.

In beiden Fällen lässt sich der Ford nicht mehr exakt in die Ausfahrgasse lenken. Werden Kurven zu schnell angefahren, zeigt er ein untersteuerndes Verhalten, der Grenzbereich kündigt sich früh an. Geht man in der Kurve vom Gaspedal, drückt der EcoSport deutlich mit dem Heck nach, lässt sich aber noch gut beherrschen.

⊕ Dank Allradantrieb ist die Traktion tadellos.

## 2,8 Lenkung

Die Vorderachse spricht gut auf Lenkbefehle mit kleinem Lenkwinkel an. Bei größeren Lenkwinkeln neigt sich aber zunächst die Karosserie und es werden an der Hinterachse verzögert Seitenführungskräfte 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 auffallend hoch. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist dank der geschwindigkeitsabhängigen Lenkkraftunterstützung dennoch gering.

## 2,8 Bremse

⊕ Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand fällt mit durchschnittlich 36,0 Metern nach einer Vollbremsung aus Tempo 100 kurz aus. Die Bremse spricht ordentlich an und kann problemlos dosiert werden.

## 3,1 SICHERHEIT

### 3,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Die aktive Sicherheitsausstattung des EcoSport beinhaltet nur das Nötigste. Nur ein Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer ist verbaut - abgesehen von den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen. Während einer Notbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert, um den herannahenden Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen. Ab Werk ist ein direktes Reifendruckkontrollsystem an Bord.

Bei aktivierter Warnblinkanlage funktioniert der Blinker nicht, dadurch kann eine Richtungsänderung beispielsweise beim Abschleppen nicht ohne Weiteres angezeigt werden.

### 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. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m guten Schutz. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, für die hinteren fehlt diese Funktion jedoch.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Gegen Aufpreis ist das Audiosystem mit Ford SYNC 3 inklusive 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.

⊖ Für den Verbandkasten fehlt ein definierter Halter, wodurch dieser unter Umständen im Notfall nicht sofort gefunden werden kann.

## 2,7 Kindersicherheit

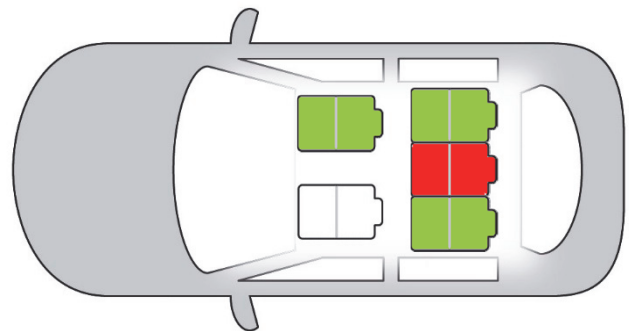
Im ADAC Crashtest erhält der EcoSport gute 77 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit (Stand: 11/2013). Auf der Rückbank finden zwei Kindersitze nebeneinander Platz, für drei ist es zu eng. Im Fond sind die Gurtschlösser zwar gut erreichbar, aber lose, was die Montage erschwert. Zudem sind die Gurtanlenkpunkte auf den äußeren Fondplätzen etwas zu weit vorn verbaut und die Abstände zwischen den Schließern und den Gurten gering. Mit den immerhin langen Gurten lassen sich dadurch Kindersitze nur bedingt lagestabil befestigen.

⊕ Auf den äußeren Fondplätzen gibt es Isofixhalterungen mit Ankerhaken, die eine stabile 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 elektrischen Fensterheber haben keinen Einklemmschutz, sodass sich Kinder leicht verletzen können.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## 4,4 Fußgängerschutz

⊖ Der EcoSport erhält im ADAC Crashtest 58 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz (Stand: 11/2013). Am Scheibenrahmen und im vorderen Bereich der

Motorhaube besteht ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Ein Notbremsassistent mit Personenerkennung ist nicht lieferbar.

## 2,9 UMWELT/ECOTEST

### 4,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 189 g/km erhält der EcoSport 1.5 EcoBlue in diesem Kapitel nur 20 von 60 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von sechs Litern Diesel auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil des Tests verbraucht der EcoSport 5,3 l/100 km. Außerorts liegt der Verbrauch ebenfalls bei 5,3 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt sich der Ford 7,5 l/100 km.

### 1,8 Schadstoffe

Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten bringt es der EcoSport 1.5 EcoBlue auf 62 Punkte, was drei von fünf Sternen entspricht.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B



⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt niedrig aus, lediglich die Stickoxidwerte sind leicht erhöht. So erreicht der Ford auch ohne AdBlue-

Einspritzung noch 42 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel.

## 1,9 AUTOKOSTEN

### 1,9 Monatliche Gesamtkosten

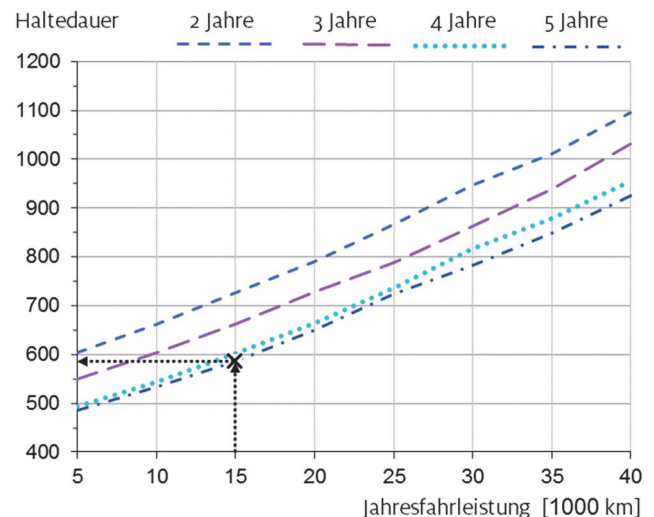
28.340 Euro kostet der Testwagen mindestens, kommt dann immerhin in der Topausstattung ST-Line und mit Allradantrieb. Mit ein paar Annehmlichkeiten kommt der Testwagen auf 32.775 Euro - ein sehr stolzer Preis für einen Kleinwagen. An Assistenzsystemen mangelt es ihm dennoch.

Die Steuer beträgt 202 Euro pro Jahr - berechnet nach NEFZ-CO<sub>2</sub>-Wert. Die Klassen für Haftpflicht, Teil- und Vollkasko liegen bei 17, 22 und 22.

⊕ Der verhältnismäßig niedrige Preis des Dieselmotors senkt die Betriebskosten.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 585 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	EcoSport 1.0 EcoBoost Trend	EcoSport 1.0 EcoBoost Trend	EcoSport 1.0 EcoBoost Titanium
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	3/998	3/998
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	92 (125)	103 (140)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	170/1400	170/1400	180/1400
0-100 km/h [s]	n.b.	12,7	11,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	180	186
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,3   S	5,3   S	5,3   S
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	120	119	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/21	17/18/21	17/18/21
Steuer pro Jahr [Euro]	70	68	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	486	500	534
Preis [Euro]	18.590	19.840	22.990

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle  
 KB = Kombi  
 GR = Van  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

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

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Diesel (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	92 kW/125 PS bei 3.600 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	181 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Verbrauch pro 100 km	4,8 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	125 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.096/1.765/1.653 mm
Leergewicht/Zuladung	1.493/402 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	356/1.238 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745/1.100 kg
Stützlast/Dachlast	75/40 kg
Tankinhalt	52 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Rumänien, Craiova

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,1/11,7/21,1 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Reifengröße Testwagen	205/50 R17 89V
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Efficient Grip
Wendekreis links/rechts	11,1/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,3/5,3/7,5 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	157 g/km (WTW* 189 g/km)
Reichweite	865 km
Innengeräusch 130 km/h	68,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.075 mm
Leergewicht/Zuladung	1.460/435 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/690/1.215 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>100 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>72 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>120 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>293 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	585 Euro		
Steuer pro Jahr	202 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/22		
Basispreis EcoSport 1.5 EcoBlue ST-Line Allrad	28.340 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 02.07.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	32.775 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.800 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	750 Euro°/-/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	200 Euro°/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	270 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	260 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	420 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/150 Euro/Serie/200 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	250 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	300 Euro°/-
Lenkradheizung	400 Euro° (Winter-Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	650 Euro
Metalliclackierung	ab 565 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	760 Euro°/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,9**

### AUTOKOSTEN

**1,9**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,0</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,6</b>
Verarbeitung	3,5	Fahrleistungen	2,7
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,3
Licht und Sicht	3,6	Schaltung/Getriebe	2,1
Ein-/Ausstieg	2,3	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>3,0</b>
Kofferraum-Volumen	2,5	Fahrstabilität	3,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	2,8
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	2,8
<b>Innenraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>3,1</b>
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,9
Multimedia/Konnektivität	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,7
Raumangebot hinten	3,1	Fußgängerschutz	4,4
Innenraum-Variabilität	3,3	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,9</b>
<b>Komfort</b>	<b>3,3</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	4,0
Federung	3,4	Schadstoffe	1,8
Sitze	3,4		
Innengeräusch	3,1		
Klimatisierung	3,2		

Stand: Oktober 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.