

Ford EcoSport 1.0 SCTi Titanium



DER FORD ECOSPORT WURDE EINST FÜR DEN BRASILIANISCHEN MARKT ENTWICKELT. JETZT KOMMT ER IN DER ZWEITEN AUFLAGE ALS WELTAUTO AUCH NACH EUROPA. OBWOHL DEM DESIGN NACH EIN SUV, WIRD ER NICHT ALS 4X4 ANGEBOten. IM TCS-TEST STEHT DIE VERSION MIT DEM 1.0 LITER DREIZYLINDER-TURBOMOTOR.

Positiv

- Einfacher Einstieg und erhöhte Sitzposition
- Angemessene Fahrleistungen für 1.0 Liter Motor
- Platzverhältnisse vorne
- Wendigkeit und Aussenmasse sind citytauglich
- Grosse Aussenspiegel
- Gute Soundanlage (aufpreispflichtig)

Negativ

- Materialien im Innenraum und deren Verarbeitung
- Preis- Leistungsverhältnis (Ausstattung nur Ø)
- Gangspreizung des 5-Gang-Getriebes zu weit
- Kein 4x4 lieferbar trotz Geländewagenoptik
- Heckklappe öffnet zur Seite (grosser Platzbedarf)
- Fahrverhalten dürfte dynamischer sein (Wankbewegungen, gefühllose Lenkung)

Präsentation

Das Gesamt-Design ist eher zurückhaltend und massentauglich gehalten. Die Frontpartie wirkt mit den schmalen Scheinwerfern und dem markanten Kühlergrill sportlich-dynamisch. Die hohe Seitenlinie lässt den EcoSport etwas schwerfällig und hochbeinig wirken. An der Hecktür prangt das auffällige Reserverad.

Innenraum

Im Innenraum dominiert eine Plastiklandschaft. Zudem ist das eigentlich modern gestylte Armaturenbrett schlecht verarbeitet. Die Platzverhältnisse vorne sind gut und der Einstieg auf die optionalen Ledersitze ist problemlos. Der Platz hinten sowie das Kofferraumvolumen sind eher bescheiden, für diese Fahrzeugklasse aber ausreichend. Die zur Seite öffnende Hecktüre benötigt viel Platz hinter dem Fahrzeug. Die hinteren Sitze lassen sich zwar abklappen und aufstellen, es entsteht aber keine ebene Ladefläche. Angenehm sind die grossen Aussenspiegel. Das Infodisplay ist relativ klein geraten und spiegelt teilweise.

Komfort

Die optionalen Ledersitze sind bequem und bieten eine Höhen- sowie Lordosen-Verstellung. Der Seitenhalt dürfte jedoch besser sein. Die Komfortausstattung ist nicht sehr reichhaltig. Der Ford EcoSport wird zur Zeit nur in einer Ausstattungslinie (Titanium) angeboten. Der Geräuschpegel im Innenraum ist auf einem klassenüblichen Niveau (70 dBA bei 120 km/h). Deutlich hörbar ist der Sound des 1.0 Liter Dreizylinder-Motors besonders bei niedrigen Geschwindigkeiten. Die Federung ist zwar straff ausgelegt, aber durchaus komfortabel.



1



2



3



4

1 Gute Platzverhältnisse vorne.

2 Die verbauten Materialien sind nicht sehr hochwertig und relativ schlecht verarbeitet.

3 Smartphone-Anbindung für Freisprecheinrichtung und Audio-Streaming.

4 Die an der Seite angeschlagene Hecktür benötigt viel Platz hinter dem Fahrzeug.

Fahrleistungen

Die Fahrleistungen sind für den aufgeladenen 1.0 Liter Dreizylinder-Benzinmotor durchaus beachtlich. Das maximale Drehmoment von 200 Nm (Overboost) bei 1'400 U/min lässt den Motor noch kraftvoller erscheinen. Das Testfahrzeug bringt ein Leergewicht von 1385 kg auf die Waage und beschleunigt in 12.1 Sekunden von 0 auf 100 km/h (Werk 12.7 s). Das Fünfgang-Getriebe lässt sich leicht schalten. Jedoch ist die Gangspreizung etwas gross ausgefallen. Der Verbrauch kann bei angepasster Fahrweise gering gehalten werden, bei sportlicher Gangart oder in der Stadt steigt er aber schnell an.

Fahreigenschaften

Die Fahreigenschaften sind auf die sichere Seite hin ausgelegt. In schnell gefahrenen Kurven zeigt der EcoSport deutliche Wankbewegungen und untersteuert schon relativ früh. Die Lenkung ist mit 2.8 Umdrehungen zwar direkt ausgelegt, dürfte aber etwas zielgenauer sein und mehr Rückmeldung von der Strasse bringen. Leider ist ein Allradantrieb zur Zeit für den Ford EcoSport nicht verfügbar.

Sicherheit

Der Ford EcoSport hat beim Euro NCAP Crashtest mit vier von fünf möglichen Sternen abgeschlossen. Es fehlt ein Gurtwarner für die hinteren Passagiere. Die breite A-Säule schränkt die Sicht ein. Bei der Bewertung der Übersicht erreichte der Ford EcoSport die Note "zufriedenstellend".

Spezielles

Das Reserverad an der Hecktüre ist zwar optisch ein Hingucker, hat aber auch Nachteile. So schwenkt die Hecktüre zur Seite auf (Platzbedarf) und die Sicht nach hinten wird eingeschränkt.

FAHRZEUGDATEN

Motor

Hubraum	998 ccm
Zylinder	3
Ventile pro Zylinder	4
Aufladung	ja
Max. Leistung	92 kW
Max. Drehmoment	200/1'400 Nm/Umin

Kraftübertragung

Getriebe	m5
Antrieb	Front

Karosserie

Karosserieform	SUV
Leergewicht lt. Hersteller	1359 kg
Max. Anhängelast	750 kg
Kofferraumvol. klein	333 Liter
Kofferraumvol. gross	1238 Liter

Garantie

Allg. Werksgarantie	2 Jahre
Mobilitätsgarantie	1 Jahre
Rostschutzgarantie	12 Jahre (mit Auflagen)

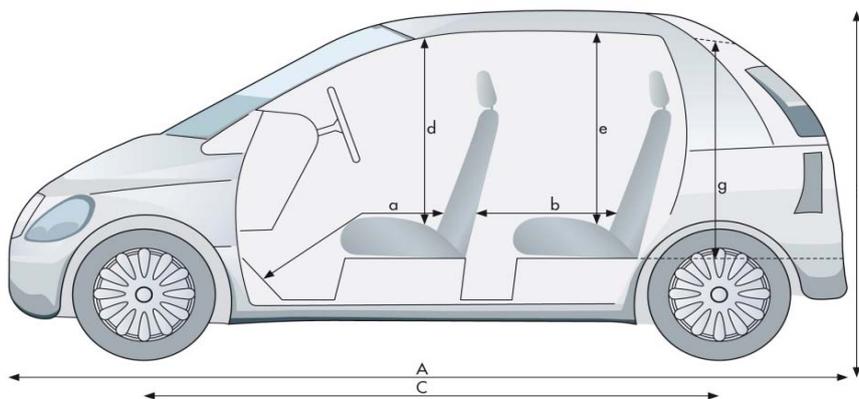
Preise

Basispreis	26'950.– CHF
Preis Testfahrzeug	30'150.– CHF

Auszug Zubehör

- Ledersitze
- Metallic Lackierung
- Parksensoren hinten
- Comfort Pack
- Audiosystem 2

Reifen Testfahrzeug	205/60R16 Goodyear Assurance
Reifen Mindestgrösse	195/65R15



a von /bis 90 cm/111 cm

b von /bis 58 cm/81 cm

d 109 cm

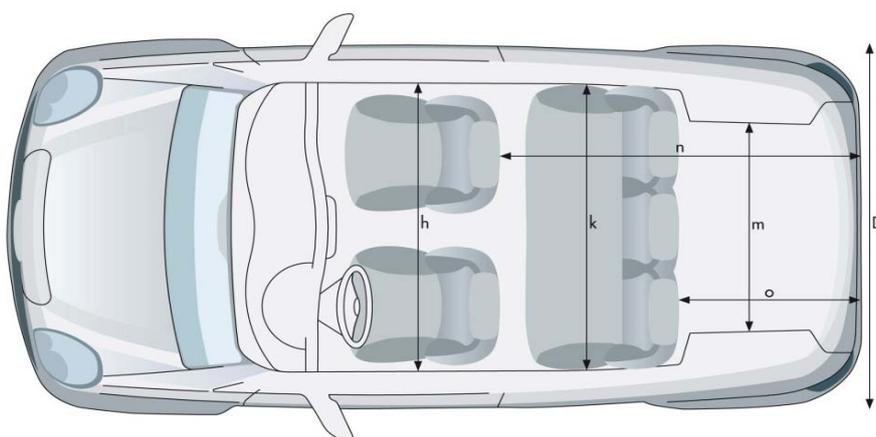
e 101 cm

g 92 cm

A 427 cm

B 166 cm

C 252 cm



h 144 cm

k 143 cm

m 98 cm

n 136 cm

o 67 cm

D 176 cm

TESTWERTE

Motorleistung

Leistungsmessung TCS	98.1 kW
Abweichung zu Hersteller	+6.1 kW

Tachoabweichung

Bei 60 km/h	56 km/h Anzeige
Bei 80 km/h	76 km/h Anzeige
Bei 100 km/h	95 km/h Anzeige
Bei 120 km/h	115 km/h Anzeige

Gewichte

Leergewicht Testfzg.	1385 kg
Abweichung zu Hersteller	+26 kg
Zuladung Testfzg.	330 kg

Beschleunigung 0 - 100 km/h

Herstellerangabe	12.7 s
Messung TCS	12.1 s

Elastizität (im 4. Gang)

60 - 100 km/h	9.3 s
80 - 120 km/h	10.8 s

Kilometerzähler Abweichung

Anzeige Fahrzeug	2'000 m
Messwert	1996 m
1000 m effektiv sind	1002 m Tacho

Bremsweg

(Mittelwert aus 10 Vollbremsungen mit 100 km/h)	
Bremsweg	38.0 m
Mittlere Verzögerung	10.2 m/s ²

Wendekreis

(Zwischen Mauern)	
Wendekreis links	11.2 m
Wendekreis rechts	11.0 m

Innengeräusche

bei 60 km/h	60 dB(A)
bei 80 km/h	62 dB(A)
bei 100 km/h	67 dB(A)
bei 120 km/h	70 dB(A)

Kosten

Stundenansatz laut BFS	CHF 145.-
Gratis Service	0 Jahre 0 km

Service laut Hersteller

20000 km 12 Monate

Gesamtkosten für die Wartung

(bei 15'000 km/Jahr) bis 180'000 km	CHF 5'869.-
--	-------------

Betriebskosten

Bei 10'000 km/Jahr	0.81 CHF/km
Bei 15'000 km/Jahr	0.61 CHF/km
Bei 30'000 km/Jahr	0.42 CHF/km

Umweltaspekte

Normverbrauch: l/100km (1999/100/EG)	
	städtisch ausserstädtisch gesamt
Werk	6.6 4.7 5.3
TCS	7.4 5.1 5.9

Testverbrauch

6.7 l/100 km

CO₂-Ausstoss

Werksangabe	125 g/km
TCS-Messung	139 g/km
CH-Durchschnitt	148 g/km
Energieetikette	C

Übersicht

Einparken	vorne	1.95 m
	hinten	7.45 m
Sicht	vorne	3.80 m
	hinten	8.45 m

TCS BEWERTUNG

Fahrzeugausstattung	★★★☆☆
Sicherheitsausstattung	★★★★☆
Servicekosten	★★★☆☆
Innengeräusche	★★★★☆
Übersicht	★★★☆☆

Bremsweg	★★★★★
Normverbrauch Werk	★★★★☆
Normverbrauch Test	★★★☆☆
Testverbrauch	★★★☆☆

VERGLEICHSTABELLE

	FORD	OPEL	PEUGEOT	SUZUKI
	EcoSport 1.0 SCTi Titanium	Mokka 2WD 1.6i 16v Cosmo	2008 1.6 Vti Feline	SX4 S-Cross 1.6 16V Compact+ 2WD
Preis (CHF)	26'950.–	29'400.–	28'700.–	24'990.–
Hubraum (cm³)	998	1598	1598	1586
Leistung (kW/PS)	92/125	85/115	88/120	88/120
Drehmoment (Nm/Umin)	200/1'400	155/4'000	160/4'200	156/4'400
Gesamtverbrauch 1999/100/EG (l/100km)	5.9 C(2)	6.5(1) E(2)	5.9(1) D(2)	5.4(1) D(2)
Innenlärm bei 120 km/h (dBA)	70	69(5)	69(6)	70(7)
Betriebskosten(CHF/km) (3)	0.61	0.70	–	0.59
Bewertung Servicekosten (4)	★★★★☆	★★★★☆	–	★★★★☆
Test Touring (Nummer/Jahr)	15/2014	3/2013(5)	12/2013(6)	20/2013(7)

(1) Wert laut Importeur

(2) Energieeffizienz laut Importeur

(3) Bei 15'000 km/Jahr

(4) Gesamtkosten auf 180'000 km bei jährlich 15'000 km

(5) Opel Mokka 1.4T Cosmo 4WD

(6) Peugeot 2008 1.6 e-Hdi Allure 2WD

(7) Suzuki SX4 S-Cross 1.6 D GL-Top 4WD