

Auf allen vieren

Ford modifiziert den Ecosport und spendiert dem kleinsten SUV der Marke viel neue Technik – unter anderem auch den von vielen Kunden geforderten **ALLRADANTRIEB**. Fahrbericht.



ABGESETZT Die Zweifarblackierung mit glänzend schwarzem Dachbereich kennzeichnet die ST-Line

Bislang haftete dem Ecosport ein klein wenig der Makel an, er sei ein Missverständnis, denn eigentlich sollte er gar nicht in Europa antreten. Ursprünglich entworfen und gebaut worden war er für Schwellenländer. Die Ford-Verantwortlichen entschieden sich dann doch anders und stellten 2014 den Händlern den Mini-SUV in die Showrooms. Weil das erste Modell nicht nur günstig im Preis, sondern auch eher günstig gebaut war, schob Ford bereits nach einem Jahr ein Facelift nach, mit

Komfort- und Qualitätsschliff im Detail. Doch erst jetzt, mit der in allen Bereichen runderneuertem dritten Variante, ist der 4,10 Meter kurze City-SUV tatsächlich angekommen. Neben dem modernisierten Design und dem endlich zeitgemäßen Cockpit stehen künftig Sechsganggetriebe und ein neuer Dieselmotor bereit, der sich – gleichfalls Premiere – auch mit Allradantrieb kombinieren lässt. Der neue Motor im neuen Auto bemüht sich, nicht aufzufallen. Mäßiges Arbeitsgeräusch, aber auch kein überbordendes Tem-

perament zeichnen den Vierzylinder aus. Im niedrigen Drehzahlbereich lässt er sich zwar ruckelfrei bewegen, doch spürbar Druck entwickelt sich da unten nicht. Generell ist der 1,5-Liter kein Berserker, sondern eher der Typ ruhiger Marschierer. Da passt es, dass sich das neue Sechsganggetriebe recht präzise und fluffig, wengleich mit etwas langen Schaltwegen bedienen lässt. Was auf der ersten Ausfahrt jedoch irritierte, war der Bordcomputer (neu: Farbdisplay zwischen den Rundinstrumenten). Dieser

vermeldete Verbrauchswerte um acht Liter, was schon arg durstig für einen Subkompakt-SUV mit Dieselmotor ausfällt. Ford verspricht 4,5 Liter im Schnitt für den Allradler.

Viel Platz zum Sitzen, wenig fürs Gepäck

Die ebenfalls von Ford versprochene Verbesserung bei den Sitzen sollte nicht überbewertet werden. Speziell der Sitzfläche auf den beiden vorderen Plätzen fehlen Kontur und Länge, was vor allem bei etwas flotterer Fahrweise spürbar wird. Dafür gibt es in Reihe zwei eine

kleine Überraschung. Obwohl es dort speziell in Sachen Beinfreiheit sehr nach Kleinwagen aussieht, finden tatsächlich auch Erwachsene ausreichend Platz, was mit an der clever ausgeformten Rücklehne der Vordersitze liegt. Ganz hinten jedoch, hinter der nach wie vor links angeschlagenen Hecktür, ist das Thema Platz sehr schnell abgehandelt. Zumindest solange die Rücksitze für Passagiere benötigt werden, nimmt das Ladeabteil allenfalls ein paar Einkaufsstützen, aber kein größeres Urlaubsgepäck auf.



ASSISTIERT Der neue EcoSport erhält diverse moderne Assistenzsysteme, erstmals auch eine Kamera



AUFGEBOHRT Das Multimediasystem beherrscht nun Apple Carplay und Android Auto



ANGESCHLAGEN Die Hecktür schwenkt immer noch seitlich auf. Neu: verstellbarer Ladeboden



AUFGENÄHNT Rote Nähte hat der ST-Line exklusiv, die passable Beinfreiheit bieten alle EcoSport



AUFGEWERTET Das Cockpit im Stil des neuen Fiesta erleichtert die Bedienung

Die Bedienung des EcoSport hat durch die Aufräumaktion im Cockpit gewonnen, die mit Knöpfen überfrachtete Mittelkonsole wurde kräftig entschlackt und mit dem etwas aufgesetzt wirkenden Multimediaschirm (es gibt zwei verschiedene Displaygrößen) deutlich aufgewertet. Dafür ist jetzt das Lenkrad mit vielen zusätzlichen Bedienelementen ein Fall fürs ausgiebige Handbuchstudium. Die Anfassqualität ist ordentlich, Designstil und Elemente aus dem neuen Fiesta tun dem Innenraum gut.

Die neu eingeführte Topausstattung ST-Line hebt sich nicht nur durch optische Maßnahmen (unter anderem mit Zweifarblackierung, speziellen Schürzen sowie Sonderreifen) vom normalen

EcoSport ab. Auch das Fahrwerk erhält laut Ford eine „sportliche Abstimmung“. Ungewöhnlich jedoch: Damit rollt der ST-Line trotz des niedrigeren Reifenquerschnitts komfortabler ab als ein zum

Vergleich gefahrener EcoSport mit Titanium-Ausstattung, der geringfügig ruppiger auf Unebenheiten reagiert. Tatsächlich ist das Fahrwerk – einmal mehr bei Ford – die Sahneseite des Autos.

Leichtfüßig, sicher und erwachsen fühlt es sich an. Und es wartet mit einem Federungskomfort auf, der auch eine Fahrzeugklasse darüber noch lobenswert wäre.

Torsten Seibt

MOTOREN UND PREISE

Ford EcoSport		1.0 EcoBoost ¹⁾	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost	1.5 TDi	1.5 EcoBlue ¹⁾
Hubraum	cm ³	998	998	998	1499	1499
Leistung	kW/PS	74/100	92/125	103/140	74/100	92/125
bei Drehzahl	1/min	6000	6000	6300	3750	3600
Drehmoment	Nm	170	170	180	215	300
bei Drehzahl	1/min	1400	1400	4400	1750	1750
Länge/Breite/Höhe	mm			4096/1765/1653		
Beschleunigung 0–100 km/h	s	k.A.	11,0	10,2	13,2	11,0
Höchstgeschwindigkeit	km/h	k.A.	180	186	160	181
Normverbrauch	l/100 km	k.A.	5,2 S	5,2 S	4,1 D	4,5 D
Preis ab	Euro	k.A.	18 590	22 990	21 090	24 340

¹⁾ vorläufige Angaben

AUTO-FAZIT

Der etwas gemütlich wirkende neue Dieselmotor trifft auf ein erheblich verfeinertes Umfeld. Die Fahrwerksabstimmung ist das Highlight des neuen EcoSport. Richtig günstig ist er aber nicht mehr.