

Pressepräsentation Ford Ecosport: Spurt in die Lücke

Von Peter Schwerdtmann

Jeder Vollsortimenter unter den Automobilherstellern braucht heute ein großes Angebot an Sport Utility Vehicles, denn die SUV werden das am stärksten wachsende Marktsegment bleiben. Ford hat mit dem Kuga ein modernes und auch erfolgreiches Modell, das dieses Jahr in Deutschland fast die 20 000-er Marke erreicht hätte. So ein Erfolg will abgesichert sein. Nach oben soll dafür der Ford Edge sorgen, ein SUV eher amerikanischen Zuschnitts, dessen Studie wir kürzlich zeigen konnten. Nach unten soll nun ganz schnell der Ford Ecosport die Flanke sichern.

Erst Mitte 2014 wird der Ford Ecosport seine Aufgabe im deutschen Markt übernehmen. In Brasilien entwickelt und in Indien gebaut, bietet der Ecosport ein gutes Beispiel für die Flexibilität, die sich Ford mit seinem weltweiten Verbund und seiner Plattformstrategie erarbeitet hat. Nun ist Brasilien heute nicht gerade das Zentrum der Innovation in der Automobilentwicklung. Die Südamerikaner sind eher bekannt für solide, preisgünstige Fahrzeuge. Beides gefällt auch Käufern in Deutschland.

Bei der Gestaltung zeigt der Vier-Meter-Ford ein Gesicht, das in das aktuelle Design der Marke passt: hohe, bullige Stirn, typischer Achtseck-Grill, Schlitzaugen und eine A-Säule, die so flach steht wie in manchem Van. Ausgeprägte Schweller und ausladende Radhäuser gehören zur dynamischen Linie der Marke.

Mit 200 Millimeter Bodenfreiheit, großen Böschungs- und Rampenwinkeln, einer Wattiefe von 550 Millimetern sowie dem auf der Hecktür aufgesetzte Reserverad sieht er auch nach dem jüngsten Facelift aus wie ein Kompakt-SUV der ersten Generation mit großer Nähe zum Geländefahrzeug. Doch tritt er in Deutschland (noch) ohne Allradantrieb an. Frontantrieb sei in dieser Klasse wirtschaftlicher und beim Kunden beliebter, meint Ford, auch wenn die Wettbewerber des Ecosport Allrad-Anteile von 40 Prozent und mehr erreichen. Vielleicht ist das der Grund, weswegen Ford für den deutschen Markt in der zweiten Jahreshälfte 2014 nur 4000 Verkäufe einplant.

Zur Wahl stehen zwei Benziner und ein Diesel. Für den Vier-Zylinder-Benziner 1,5 l Ti-VCT mit 82 kW / 112 PS kann man anstelle des Fünf-Gang-Handschalters gegen einen Aufpreis von 1300 Euro auch ein Doppelkupplungsgetriebe erwerben. Das Exemplar mit dem Handschalter kostet 19 200 Euro. Der Diesel im 1,5 l TDCi leistet 66 kW / 90 PS und kostet 21 200 Euro.

Für den Diesel sieht Ford nur einen Anteil von 15 Prozent. Mit zwei Dritteln Anteil soll sich die Variante mit dem Drei-Zylinder-Benziner 1,0l Ecoboost mit 92 kW / 125 PS für den Basispreis von 20 200 Euro am besten verkaufen. Der Motor sorgt mit einem durchschnittlichen Verbrauch von 5,3 Litern (nach EU-Norm) für niedrige Kraftstoffkosten und verspricht mit einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 12,7 Sekunden und einer Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h die besten Fahrleistungen und auch – nach den subjektiven Erfahrungen bei den ersten Fahrten rund ums spanische Barcelona – die besten Fahreindrücke.

Einen akzeptablen Eindruck hinterlässt auch der Innenraum, der natürlich nach Art der SUV viele Staumöglichkeiten anbietet aber auch von der Gestaltung her überzeugen kann. Die flache Windschutzscheibe mit den weit vorn ansetzenden A-Säulen stellen die Innenraumdesigner immer vor die schwierige Aufgabe, die Landschaft von der Armaturentafel bis zur Unterkante der Windschutzscheibe zu gestalten. Diese Aufgabe haben die von Ford mit eleganten Schwüngen gut gelöst, wenn auch komplett in Hartplastik. Die Gestaltung entspricht der aktuellen Ford-Schule mit ausgeprägter Mittelkonsole mit kleinem Bildschirm für Infotainment, klassischen Rundinstrumenten samt kleinem, zentralen Display für den Bordcomputer und eher sportlich wirkendem Multifunktions-Lenkrad.

Der Innenraum bietet vier Personen gut Platz. Der Kofferraum lässt sich auf rund 1240 Liter vergrößern, hält sich aber bei aufgestellten Rückenlehnen mit 375 Litern bei nach vorn geschobener Rücksitzbank in den Klassennormen. Auch die Zuladung ragt mit 365 Kilogramm nicht über den Klassenschnitt hinaus.

Mit diesem Angebot an Flexibilität, dem Wendekreis von nur 10,8 Metern, seinen Außenmaßen und dem Frontantrieb präsentiert sich der Ford Ecosport heute als Fahrzeug für die jüngere Familie, die sich im urbanen Umfeld bewegt. Dazu passt die Ausrüstung mit dem Ford Sync-System samt Notruf-Assistenten für 400 Euro Aufpreis. Das erlaubt sprachgesteuert die Bedienung von Kommunikations- und Unterhaltungssystemen und bindet über Bluetooth Smartphones und andere digitale Endgeräte ein. Erstmals in Deutschland bietet Ford im Ecosport die Applink-Technologie an, mit der Apps vom Mobilphone ebenfalls per Spracheingabe gesteuert werden können.

Im deutschen Markt hätte der Ford Ecosport noch größere Chancen, wenn er größere Räder als die 6 J 16-Leichtmetallfelgen mit 205/60 R 16-Reifen oder die aufpreispflichtigen 17-Zöller bieten kann. Ein Allradantrieb würde ebenfalls helfen, vielleicht auch ein größerer und stärkerer Diesel-Motor, ein Sechs-Gang-Getriebe als Serienausstattung sowie ein Doppelkupplungs-Getriebe für mehr als den einen Motor, Euro 6 und fünf Sterne beim EuroNCAP. Mehr Aufwand bei den Materialien wäre ebenfalls von Vorteil. Mal sehen, wie das nächste Facelift auf den deutschen Markt eingeht.
(ampnet/Sm)

Daten Ford Ecosport 1.0 | Ecoboost Titanium

Länge x Breite x Höhe (m): 4,01 (4,27 mit Reserverad) x 1,77 x 1,67

Motor: R3-Benziner, 998 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 92 kW / 125 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 170 Nm von 1400 - 4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 12,7 Sek.

Verbrauch (nach EU-Norm): 5,3 Liter

CO2-Emissionen: 125 g/km (Euro 5)

Effizienzklasse: B

Leergewicht / Zuladung: 1350 kg / 365 kg

Kofferraumvolumen: 333-375 Liter, erweiterbar auf 1238 Liter

Max. Anhängelast: 750 kg

Wendekreis: 10,8 m

Räder / Reifen: 6 J x 16 / 205/60 R 16

Basispreis: 20 200 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Ecosport.



Ford Ecosport.



Ford Ecosport.



Ford Ecosport.



Ford Ecosport.



Ford Ecosport.



Ford Ecosport.



Ford Ecosport.



Ford Ecosport.



Ford Ecosport.



Ford Ecosport.



Ford Ecosport.



Ford Ecosport.



Ford Ecosport.



Ford Ecosport.



Ford Ecosport.



Ford Ecosport.



Ford Ecosport.



Ford EcoSport.



Ford EcoSport.



Ford Ecosport.



Ford Ecosport.



Ford Ecosport.



Ford Ecosport.
