

Pressepräsentation Ford Ecosport: Kompakt-SUV 2.0

Von Peter Schwerdtmann

So recht mochte der Ford Ecosport bisher nicht ins Bild passen. Weder fügte sich sein Name in die Reihe der Ford-Typenbezeichnungen beim Personenwagen, noch traf sein Auftreten die Erwartungen aller Kunden in Europa. Deswegen musste der kompakteste Vertreter der Gattung SUV aus dem Hause Ford schon anderthalb Jahre nach seiner Markteinführung eine gründliche Kur über sich ergehen lassen. Der Name blieb, aber sonst hat sich die Version des Ford Ecosport deutlich in Richtung der Kölner Ford-Philosophie von wertiger Anmutung, knackigem Fahrerlebnis und Technik mit Betonung auf Konnektivität bewegt. Bei der Software würde man das eine Version 2.0 nennen.

Gleich nach dem Einsteigen bietet Ford dem Interessenten als vertrauensbildende Maßnahme das Multifunktionslenkrad des Ford Focus. Styling-Feinheiten wie Chromapplikationen oder Detail-Lösungen wie eine dimmbare Beleuchtung der Instrumente hinterlassen beim Ford Ecosport nun einen hochwertigeren Eindruck, auch wenn der Hartplastik das beherrschende Material von Armaturenbrett und Türverkleidungen bleibt. Der untere Teil des Instrumententrägers, die Mittelkonsole und die Türverkleidungen wurden überarbeitet und dunkel abgesetzt.

Die Versionen, die mit dem Konnektivitäts-System Ford Sync App-Link bestellt werden, haben nun ein Farbdisplay – leider nur mit vier Zoll Bildschirmdurchmesser – in der Mittelkonsole. Auf Wunsch sind nun auch für die Ausstattungsvarianten („Trend“ ab 17 900 Euro und „Titanium“ ab 19 790 Euro) mit dunkel getönte Seiten- und Heckscheiben erhältlich. Ab Jahresende kommt mit dem Ecosport „S“ eine dritte Ausstattungsversion hinzu. Deren Basispreis ist noch nicht bekannt.

Das bisher als Erinnerung an alte Jeep-Tage an der Heck-Schwingtür angebrachte Reserverad fällt weg. Wer die Geländewagen-Nostalgie dennoch mitschleppen möchte, der bekommt das Reserverad samt Abdeckung gegen 200 Euro Aufpreis. Das glatte,

neue Heck ist die augenscheinlichste Veränderung am Äußeren. Die Aufmerksamkeit der Entwickler galt mehr den inneren Werten und einer Ausstattung, die die eher mageren Zeiten der Version 1.0 vergessen lässt. Zu den Technologien, die im Laufe dieses Jahres noch für den Frontriebler verfügbar sein werden, zählen ein DAB-fähiges Audio-System, ein Navigationssystem und eine Rückfahrkamera (bestellbar ab Ende des Jahres).

Das elektronische Sicherheits- und Stabilitätsprogramm ESP sowie die elektro-mechanische Servolenkung EPAS wurden nun an europäische Straßenverhältnisse angepasst. Gleiches gilt für die Auslegung des Fahrwerks mit seinen modifizierten Feder- und Dämpferdaten. Auch bei den Fahrgeräuschen konnte mit einer besseren Dämmung der Türen und des Instrumententrägers deutliche Verbesserungen erreicht werden.

Zu den inneren Werten gehört beim Ecosport das auf Wunsch verfügbare Kommunikations- und Entertainmentsystem Ford Sync mit App-Link, das die Funktionalität von Ford Sync erweitert und die Steuerung von ausgewählten Smartphone-Apps per Sprachbefehl erlaubt. Im kommenden Jahr soll mit der dritten Version des Sync-Systems perfekt auf Spracheingaben reagieren. Die Motoren- und Getriebeabstimmung wurde zugunsten eines verbesserten Drehmoments im unteren Geschwindigkeitsbereich überarbeitet. Derzeit stehen für den Ecosport drei nach Euro 6 eingestufte Motoren zur Wahl:

Ein 1,5-Liter-TDCi-Diesel, der nun 70 kW / 95 PS statt bisher 66 kW / 90 PS bei einem Norm-Kraftstoffverbrauch von nur 4,6 l/100 km leistet. CO₂-Emissionen 115 g/km; Drehmoment: 215 Newtonmeter (Nm). Nur jeder zwanzigste Käufer in Deutschland entscheiden sich für den Diesel.

Bei den Benzinern kommt nach wie vor der 1,0-Liter-Ecoboost-Dreizylinder mit 92 kW / 125 PS zum Einsatz. Der Kraftstoffverbrauch dieses Direkteinspritzers beträgt nur 5,4 l/100 km (kombiniert)¹, was CO₂-Emissionen von lediglich 125 g/km entspricht. Drehmoment: 170 Nm. Diese beiden Motoren werden jeweils mit einem Fünf-Gang-Handschatgetriebe kombiniert. Für diesen Motor entscheiden sich vier von fünf Ecosport-Käufer.

Darüber hinaus steht der 1,5-Liter Ti-VCT-Benziner mit 82 kW / 112 PS und 140 Nm bei einem Normverbrauch von 6,3 l/100 km sowie CO₂-Emissionen von 149 g/km zur Verfügung. Dieser Motor kann mit einem Fünf-Gang-Handschalter oder dem Sechs-Gang-Direktschaltgetriebe Ford Powershift bestellt werden.

Ab Anfang des kommenden Jahres wird es – exklusiv für die Ausstattungsversionen

„Titanium“ und die neue „S“-Version – den Ecoboost-Dreizylinder-Motor auch mit 103 kW / 140 PS. Der Normverbrauch wird voraussichtlich bei 5,5 l/100 km liegen, was CO₂-Emissionen von 125 g/km entspricht.

Der Ecosport S basiert auf der „Titanium“-Version, wartet aber mit attraktiven Zusatzausstattungen auf. Er wird voraussichtlich ab März kommenden Jahres beim Händler stehen. Für den S stehen die gleichen Motoren zur Wahl. Doch sonst bemühen sich die Kölner um sichtbare und spürbare Sportlichkeit. Sieben attraktive Außenfarben sind verfügbar, nur kein Schwarz, weil Dach und Außenspiegel beim Sport schwarz lackiert sind. Außerdem erhält der S spezielle, schwarz lackierte 17-Zoll-Leichtmetallräder und getönte Scheiben im hinteren Bereich. Für die sportlichere Gangart sorgen eine schärfere ESP-Kalibrierung, passende Dämpfer und die sportlicher ausgelegte elektromechanische Servolenkung. Außerdem steht der S auf Goodyear Efficient Grip-Reifen, die ebenfalls die Fahrdynamik verbessern.

In Sachen Fahrdynamik hat Ford einen Ruf zu verteidigen. So steht der Ford Focus für maximale Fahrdynamik in der Kompaktklasse. Die Feinarbeiten, die Ford bei der Version 2.0 abgeliefert hat, und auch das Focus-Lenkrad lassen aus dem Ecosport noch keinen Focus werden. Aber die Unterschiede zur ersten Version lassen sich erfahren, besonders natürlich beim Ecosport S, bei dem das sportlicher abgestimmte ESP sogar leichtes Untersteuern zulässt. Die Lenkung arbeitet direkter, stärkere Stabilisatoren dämpfen das Wanken Kurven, die stark überarbeitete Hinterachse, die straffer abgestimmte Federung samt Dämpfung und die speziellen Goodyear-Reifen sorgen zusammen für ein Fahrverhalten, das – Ford möge uns verzeihen – die Empfehlung nahelegt, aufs S-Modell zu warten. (ampnet/Sm)

Daten Ford Ecosport 1,0 l Ecoboost Titanium

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,02 x 1,85 (mit Spiegeln 2,06) x 1,77

Radstand (m): 2,52

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.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,4 Liter

CO₂-Emissionen: 125 g/km (Euro 6)

Böschungswinkel: vorn 21 Grad, hinten 33,2 Grad

Bodenfreiheit: 190 mm

Räder / Reifen: 6J X 16 LM / 205/60 R 16
Leergewicht / Zuladung: 1337 kg / 393 kg
Kofferraumvolumen: 355 Liter- bis 1238 Liter
Max. Anhängelast: 750 kg
Wendekreis: 10,6 m
Preis: 20 790Euro

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.
