



Max Veldhuis  
3 juli 2018

## Drie keer is scheepsrecht

De Ford EcoSport is niet nieuw voor ons. Wij reden twee keer eerder met dit model, in 2014 en 2016. Nu, twee jaar later, is het de beurt aan de derde lichting van de EcoSport. De competitie in het segment van de compacte cross-overs wordt steeds intensiever. Inmiddels heeft haast ieder merk wel een model in dit stukje van de markt, dus voor de consument valt er veel te kiezen. Heeft Ford de EcoSport voldoende verbeterd om op de shortlist van de zoekende autokoper te kunnen belanden? Wij gingen op zoek naar het antwoord.



## Vlotter uiterlijk

Van buiten is in ieder geval duidelijk dat Ford werk heeft gemaakt van het ontwerp van de EcoSport. Om te beginnen is het design meer in lijn gebracht met de rest van het gamma, waaronder de Kuga en de Edge. De achterzijde en de zijkant zijn nog grotendeels hetzelfde als het vorige model, maar met name de voorkant is ingrijpend gewijzigd. Dankzij de opnieuw vormgegeven koplampen en de kenmerkende Ford-grille ziet de EcoSport er een stuk vlotter uit dan voorheen. Inmiddels kan hij zich weer prima meten met de concurrentie.

Wat meehelpt is dat onze testauto was uitgerust met het optionele ST-Line pakket. In uiterlijk opzicht krijg je hier onder meer sportiever aangezette bumpers, donkerdere achterlichten, een ander patroon in de grille, ST-Line badges op de voorspatborden en 17-inch Dark Tarnish lichtmetalen wielen voor terug. Daarnaast was de testauto gespoten in de optionele metallic lak 'Blue Lightning', die zijn meerprijs van 600 euro zeker waard is. De blauwe kleur kent een mooie diepte en sprankelt wanneer je de EcoSport in de zon parkeert. Het blauw past overigens perfect bij de kleur van de



# Ford EcoSport 1.0 EcoBoost ST-Line

wielen en het contrasterende zwarte dak. De EcoSport is er met recht een heel stuk stoerder op geworden. Daarbij zijn er voldoende mogelijkheden voor de klant om het exterieur van de auto op smaak te brengen. Zo is er de keuze uit twaalf verschillende lakkleuren, die je dan eventueel nog kunt combineren met een bijpassende contrasterende dakkleur. Ford moest ook wel, want bij de concurrentie was deze vorm van personalisatie vaak al mogelijk; bijvoorbeeld bij de Kia Stonic.



## Grote sprong voorwaarts

De wijzigingen aan het exterieur van de EcoSport zijn zeer positief te noemen, maar de ware inhaalslag is gemaakt in het interieur. Waar er eerst één grote wirwar aan knoppen was, oogt het nu opgeruimd en duidelijk. Het interieur is ontworpen door de Nederlander Amko Leenarts en volgt de lijn die is ingezet met de nieuwe Fiesta. Toch is het interieur van die laatste niet één-op-één overgenomen: zo zijn de ventilatieroosters, het dashboard, de deurpanelen en de middentunnel anders vormgegeven. De EcoSport is ook in dit opzicht voldoende onderscheidend ten opzichte van zijn kleine broertje. Daarbij biedt de EcoSport achterin net even wat meer hoofd- en beenruimte dan de



# Ford EcoSport 1.0 EcoBoost ST-Line

Fiesta, ook is de kofferbak dankzij de flexibele bodem een stuk ruimer. De stoelen zitten goed en zijn in de ST-Line voorzien van een gedeeltelijk lederen en suède afwerking. Daarbij zijn het stuur en de stoelen voorzien van een rood stiksel, wat het geheel een sportief tintje geeft.

Een andere welkome verbetering is het nieuwe SYNC-3 multimediasysteem met 8-inch touchscreen. Hoewel de layout van de menu's nog steeds niet heel flitsend oogt, werkt het systeem duidelijk en reageert het vlot op je input. Ook Apple CarPlay en Android Auto zijn beschikbaar op het systeem. De integratie van deze twee modules is goed gedaan, maar het nadeel is dat het gebruik hiervan ervoor zorgt dat bijvoorbeeld de geïntegreerde navigatie van Ford niet meer gebruikt kan worden. Hierdoor krijg je geen navigatie-aanwijzingen meer op het scherm van de boordcomputer tussen de tellers. Wat dit betreft is het dus kiezen of delen. We hadden graag gezien dat in ieder geval de geïntegreerde navigatie gewoon naast CarPlay kon blijven werken.

Het B&O-geluidssysteem met 10 speakers en 675 watt aan vermogen is zijn meerprijs van 400 euro absoluut waard. Het geluid klinkt lekker vol en vervormt bovendien niet wanneer je het volume omhoog draait. De instellingsmogelijkheden van het systeem zijn echter beperkt. Je kunt alleen de intensiteit van de hoge-, midden- en lage tonen aanpassen en bepalen of je surround- of stereogeluid wil hebben. Een extra mogelijkheid om de kracht van de subwoofer te reguleren was welkom geweest. Dit is echter geen dealbreaker; iedere muzikliefhebber kan met dit systeem in principe uit de voeten.

De afwerking van het interieur is op sommige plekken alleen nog wat ruw. Voor de onderkant van het dashboard en de deurpanelen is gebruikt gemaakt van hard plastic en de deuren sluiten net niet helemaal mooi aan op het dashboard. Ook zit er nog wat speling in de sluiting van het dashboardkastje. Wat het ontwerp van het interieur betreft kan de EcoSport zich zonder meer meten met de concurrentie, maar door de afwerking stijgt het er niet bovenuit.



## Zoals het een Ford betaamt

De EcoSport rijdt voorspelbaar, in lijn met de rest van het gamma van Ford. Dit betekent dat de zesversnellingsbak trefzeker en licht schakelt. De besturing is daarbij lekker vlezig, zonder overdreven zwaar of licht aan te voelen. De EcoSport laat zich gemakkelijk door het stadsverkeer navigeren, maar op B-wegen kun je er wat de besturing betreft ook prima mee uit de voeten. Het ST-line sportonderstel zorgt ervoor dat het overhellen van de topzware EcoSport binnen de perken blijft. Toch kan het bij sportief rijden niet geheel verhullen dat je met een hoge en relatief zware auto onderweg bent. Hij is wat rijden betreft dan ook niet zo leuk als een Fiesta met standaard onderstel. Daarbij is de demping wat stug voor de korte oneffenheden, die worden niet altijd even fijn weggefilterd. De EcoSport is met het ST-Line onderstel adequaat voor dagelijks gebruik, maar heel comfortabel wordt het nooit. Als je meer comfort zoekt, kun je de ST-line dus het beste onaangevinkt laten op de optielijst.

De 1.0 EcoBoost driecilinder met 125 pk is een erg fijn blokje. Hij doet zijn werk trillingsvrij en in stilte; alleen bij het starten en accelereren merk je aan de



# Ford EcoSport 1.0 EcoBoost ST-Line

karakteristieke roffel dat je met een driecilinder op pad bent. 125 pk is voldoende vermogen voor de EcoSport, maar verwacht geen allesvernietigende prestaties. De krachtbron maakt graag toeren, maar onderin pakt hij bij lagere snelheden ook prima op. Alleen op provinciale wegen moet je voor de vlottere inhaalacties soms terugschakelen van de zesde naar de vijfde versnelling. Het verbruik van de EcoSport is prima te noemen. Gedurende het weekend dat we de auto mee hadden, konden we met een normale rijstijl gemakkelijk een gemiddelde van 1 op 15 noteren. Als je houdt van structureel stevig doorrijden zal dit verbruik een stuk minder gunstig uitvallen. Vanaf 120 km/h gaat de driecilinder namelijk exponentieel meer verbruiken. Dat blijft toch een beetje een nadeel van gedownsizede blokken met een turbo erop: onder belasting moeten ze harder werken dan grotere motoren. Desalniettemin vormt de driecilinder een perfecte match met de EcoSport.



## Waar voor je geld

Sommige merken hebben een heel boekwerk als optielijst. Ford houdt het liever simpel. Om te beginnen kun je iedere motor krijgen, zo lang het maar de 1.0 EcoBoost



# Ford EcoSport 1.0 EcoBoost ST-Line

driecilinder op benzine is. Momenteel is hij alleen leverbaar met 125 pk, maar er komt ook een 100 pk sterke variant naar Nederland. Een dieselmotor behoort niet meer tot de mogelijkheden. Wel kun je de EcoSport krijgen met een automaat in de Titanium-uitvoering. De meerprijs van de automaat is echter fors: hij kost door de 20 gram hogere CO2-uitstoot maar liefst 4.950 euro extra ten opzichte van de handgeschakelde Titanium. Oef...

De EcoSport is te verkrijgen in vier verschillende, in aantal opties oplopende, lines: de Trend Essential, de Trend Ultimate, de Titanium, de ST-Line en de ST-Line Black. De Trend Essential met 125 pk is te verkrijgen vanaf 22.500 euro. Onze testauto, met ST-Line, kost zonder aanvullende opties 26.700 euro. Voor de meerprijs van 4.200 euro ten opzichte van de standaarduitvoering krijg je de eerder omschreven sportievere aankleding van het exterieur en interieur, het 8-inch touchscreen met SYNC 3, automatische airco, een licht- en regensensor, parkeersensoren achter en Keyless Go. De testauto was echter ook nog voorzien van het B&O-audiosysteem en de Blue Lightning metallic lak, wat de totaalprijs op 27.700 euro brengt.

Deze prijs is ten opzichte van de concurrentie prima te noemen. Wat opvalt is dat Ford bij de EcoSport weinig aanvullende veiligheidssystemen aanbiedt. Dodehoekassistentie is optioneel leverbaar, maar daar houdt het op. De concurrentie biedt inmiddels onder meer adaptieve cruise control en remassistentie aan in deze klasse. Het gemis van deze systemen op de optielijst van de EcoSport is des te meer opmerkelijk omdat de Fiesta wél uitgerust kan worden met adaptieve cruise control. In dit opzicht laat Ford met de EcoSport dus een steekje vallen. Voor de rest kom je niets tekort.



## Een serieuze optie

In de inleiding vroegen we ons af of Ford de EcoSport voldoende verbeterd heeft om stand te kunnen houden in het drukke segment van de compacte cross-over. Wat ons betreft kan deze vraag absoluut met 'ja' beantwoord worden. Het uiterlijk is er met sprongen op vooruit gegaan, het interieur heeft een welverdiende make-over gehad en de mogelijkheden tot het creëren van de EcoSport die perfect bij jou past zijn legio. De rare, ietwat onpraktische zijwaarts openende achterdeur is echter gebleven. Ook is de afwerking van het interieur nog niet helemaal top en ontbreekt het aan veiligheidssystemen die inmiddels gemeengoed zijn geworden in deze klasse. Kun je over deze zaken heen kijken, dan heb je aan de EcoSport een prima auto die veel waar voor zijn geld biedt. Sla de Ford-dealer dus zeker niet over wanneer je op zoek bent naar een auto in dit segment!

### Plus

- + Fijne aandrijflijn
- + Veel waar voor je geld
- + Stoer uiterlijk

### Min

- Onhandige achterdeur is er nog steeds
- Gangbare veiligheidssystemen niet leverbaar
- Afwerking interieur voldoende, maar niet top