

VISA HING

TAL EI OLE 1001 VÄRIVALIKUT EGA KOSMILIST KUJUSTUST, OMETI TAHAB TA VISALT KINNITADA KANDA KLASSIS, KUS VÄLIMUS ON ARGUMENT. OMA EELMISE KEHASTUSEGA VÕRRELDES ON **FORD ECOSPORT** KINDLALT KÕVA EDASIMINEK IGAS MÖTTES.



R

aske on ette kujutada, kuidas sündis mudelinimi EcoSport ja mismoodi pugese läbi kogu koosolekute, ajurünnakute ja kinnituste ahela kadalipu. Pole keeruline märgata, et nimi koosneb kahest osast:

«spordist» ja «öko-st». Aga sport on ju olemuselt priiskamine! Sporti tehakse siis, kui varusid ja vahendeid on laialt käes. Sport ei saa mingi nipiga olla öko-. Sport on kõige öko- vastand, telje teine ots. Ja ometi, siin ta on, vastuolulisest nimest hoolimata – Ford EcoSport oma uues kehastuses.

Osavasti märkamatuks jäädes on Fordi väikseim džiipt Euroopa autoostja ökosüsteemis püüdnud oma kohta leida juba 2013. aastast. Märkamatuks jäämise põhjuste otsimisel tuleb pilk suunata hoopis Lõuna-Ameerikasse. Seal müüb EcoSporti nime kandev sõiduriist mühinal. Ja on seda teinud juba aastaid. Lõuna-Ameerika EcoSport meeldib lõuna-ameeriklastele, kuid selle sugemetega sõiduriist, millega Ford üritas mõnda aega Vanas Maailmas kanda kinnitada, jättis eurooplased külmaks.

Eurooplased tahavad teistsugust autot. Klassiliidrid – olgu näiteks või vormiekspirimendis uhke pika kõrre tõmmanud Nissan Juke – läksid toonase EcoSportiga võrreldes robinat teist teed, nii välimuselt kui ka sõiduomadustelt. Fiesta ja Focusiga mitmel pool väga edukas Ford pidi tunnistama, et väikedziibindusega Euroopas sõbrunemine osutus arvatult keerulisemaks. Ette rutates võib eeldada, et ega Fordi väikest linnaaasturit 2018. aastalgi ainult üks lust ja laulupidu ei oota, konkurentide on lihtsalt nii meelutult palju. Näete, just praegu tükivad kõrvalt radadelt starti Seat Arona ja Citroën C3 Aircross.

Aga Fordis ollakse visad ega jäeta joni. Kolmanda põlvkonna EcoSporti tootmine seati üles Rumeeniasse. Suuremate SUVide Edge'i ja Kuga kõrval hoiab ka EcoSport nüüd euroopalikku joont. Tänavu loodetakse välja tulla ka Fiesta kõrgeandatud versiooniga ning sellega neli džiipt rivasse saada.

Kõigepealt hakkavad EcoSporti uuendused näppu sõitjateruumis, mis pole küll uuel Fiesta otse üle tõstetud, kuid otsetõlget menukalt väikeautolt on meeldivalt palju. Fiesta sõitjateruumis tehtud põhjalik remont õnnestus ju igati – mis saaks seda eeskujuks võttes viltu minna? Ega eriti ei saagi, tahvelarvuti meenutav ekraan troonib keskel, üldilmelt on sõitjateruum tagasihoidlik ja korralik. Moeröögatasi pole. Materjalid ja viimistlus on viisakad, eesistujatel on ruumi ning kõrgete istmete tõttu on ka nähtavus väga hea. Tagaistmel reisijad enam nii rõõmsad ei ole, sest neli meetrit pika auto telgede vahe on napp ning tagaistmel seetõttu suhteliselt kitsas. Pakiruumi jääb pigem klassi keskmike sekka.

Kuidas ta sõidab? EcoBoosti üheliitri mikro-mootor on kõvasti kiita saanud ja mitmel korral ka aasta parimaks mootoriks tunnustatud. Paraku pakutakse EcoSportile kuuekäigulise automaatkäigukastiga paaris vaid lahjemat, 125 hj arendavat versiooni. Fiesta peal on EcoBoosti mootori ja kuuekäigulise automaatkäigukasti kombinatsioon elav ja hästi töötav, täpselt sama EcoSporti kohta väita ei saa. Käiguvahehetus kipub jääma uimaseks või siis vastupidi – otsib aktiivselt seda kõige sobivamat käiku. Aga tööle au andes – ega Eestist naljalt ka ei leia selliseid salakavalaid, pikalt ja laugelt üles rühkivaid tõuse, nagu Lissabonist ookeani poole viival suunal. Manuaalkäigukastiga varianti proovida ei õnnestunud, kuid varasemast kogemusest Fiesta-ga võib öelda, et see on kindla peale minek. Sa-

ma käib 1,5-liitri diislipõletaja ja kuuekäigulise käsitsi käiguvahehetuse kohta.

Kes nüüd ootab, et uus EcoSport sõidaks nagu kikkivarvule tõstetud Fiesta, sellel tuleb oma ootusi tagasi tõmmata. Ühelt poolt jääb küll vedrustus teekonarustel jänni, kuid teisalt saab EcoSport plusspunktid kirja meeldiva roolitunnutuse eest, mis on väikedziibi kohta täiesti piisav. Kliirens, mis bensiinimootoriga isenditel on 190 mm ja diiselmootori korral 160 mm, viitab, et veidi maastiku-moodi pinnasel lonkimist ei tohiks talle samuti üle jõu käia. Eks sellel aastal valikuisse lisanduv värske 1,5-liitri töömahuga ning 125 hj ja 300 Nm arendav diiselmootor toob võimalusi juurde, sest on saadaval nii esi- kui ka nelikveoga.

Tegelikult ootan juba ammu, et Ford paneks üles kuulutuse «Otsime peakunstnikku». Fiesta-ga see igikestev probleem veidi leevenes, kuid EcoSportist on taas õnnestunud teha luuraja auto. Kena, kombekas, silma ei riiva, mällu ei sööbi. Kuid kindla peale leidub neid, keda väikemaasturite kujutuse võidujooks hirmutab. Kes sooviksid midagi rahulikumat. Aga palun, siin see on!

Siiski, on üks silmatorkav omapära. EcoSportil on tagauks. Mitte luuk, mis avaneb üles, vaid uks, mis avaneb vasakule küljele peale. Andku kõigi Fordide kõigevägevam teile parklas ruumi! [a](#)

FORD ECOSPORT 1,0 ECOBOOST POWERSHIFT

Mootor: 998 cm³, R3, turbo-, bensiin, 125 hj, 170 Nm
Jõuülekanne: 6 käiku, automaatne, esivedu
Sooritus: 11,6 s 0–100 km/h, 180 km/h
Kulu: 5,8 l / 100 km, 134 g/km CO₂
Mass: 1324 kg
Hind: alates 19 400 eurost



Mõnigi konkurent pakub suuremat pakiruumi.



Jälle midagi ootamatut! Tagaluugi saab lahti parema tagatule juurest.



Taanlaste Bang & Olufsen mängib ka EcoSportis. Selle eest küsitakse vähemalt 810 eurot juurde.



Oli seda nüüd vaja! See ei ole meelepate, tagaluuk avaneb tõepoolest küljele.



Sõitjateruum meenutab väga Fiesta-t, kuid pole sealt siiski otse üle tõstetud.



FOTOD TOOTJA, ESTAR TATRIK