

Fordi pisike linnadžiip proovib uuesti

Uus Ford Ecosport sai aluseks eurooplase maitse- ja sõidueelistused. Kas pisikese linnadžiibi kolmanda põlvkonnaga pandi täkkesse?



Uue Ford Ecosporti välimuses tunneb ära eelmise põlvkonna, kuid kere sai 8 sentimeetrit pikem ja esiosa värskema kujuga.



Kõige enam on muutunud sõitjateruumi koostekvaliteet, mis ei jää alla Fordi teistele mudelitele.



8-tolline puuetundlik ekraan tuleb kesk-konsoolile vaid parima varustustasemega.



Uus 1,5liitrine diiselmootor tuleb valikusse ilmselt suvel. Jõudu jagub sel piisavalt.

ga uue linnadžiibi juures oleme ikka ja jälle tõdenud, kuidas selliste autode tähtsus ja osakaal nii maailma kui ka Euroopa autoturul seitsmepeni-koormasaabastega ülesmäge liigub. Kui Ford on suuremate ja keskmiste linnadžiipidega suhteliselt hästi sel reel püsinud, siis kõige väiksemate linnadžiipide segmendis oldi Vanas Maailmas punase laterna

rollis. Ecosporti kaks varasemat põlvkonda tegid küll vägevaid müügitulemusi näiteks Lõuna-Ameerikas, kuid mitte siinses regioonis. Põhjus oli lihtne: kuna eelmised mudelid olid väljatootatud Brasiilias ja toodetud Indias, jättis nende koostekvaliteet pehmelts õeldes soovida. Nüüd viis Ford läbi tohutu muutuse, investeeris 200 miljonit eurot Rumeenias Craiovas asuvasse tehasesse, kus

kolmanda põlvkonna Ecosporte valmistatakse, ja uus pisdžiip sai konkurentsivõimeline.

Uus diiselmootor tuleb hea

Esmamulje põhjal ei erinegi uus Ecosport välimusest eelkäijast väga palju, kuigi uus on vanast 8 cm pikem. Värskema ilme sai auto esiosa, kus Fordi disainerite sõnul ammutati inspiratsiooni seljakotist. Täpsemalt õeldes pidavat eesmistele udutulede ümbruse jooned meenutama seljakoti rihmu. Üks väikeste linnadžiipide müügiargumente on juba mõnda aega olnud valmisolek seiklusteks, matkaks ja lõbusaks vaba aja veetmiseks ning seljakoti motiiv haakub sellise mõttega ju päris hästi. Iseasi, kui võrd vahvaid seiklusi 100-125hobujõulise jõuallikaga esiveoline sõiduk pakkuda suudab. Tõsi, enam-vähem poole aasta pärast saab osta ka nelikeolise mudeli, mis tuleb uue 1,5liitrise ja 125hobujõulise turbodiisliga. Just sellise jõuallika ja veoskeemiga oli varustatud ka proovisõiduauto.

Neljasilindriline jõuallikas jättis hea mulje esmalt Portugali kiirteedel, kus liigutas pisikest Ecosporti meeldiva enesekindlusega. Kes vanade „diislitega“ harjunud, üllatub ilmselt uue jõuallika pööretelembeusest.

1,5liitrise turbodiisli karakteristika meenutab pigem vanemaid ottomootoreid, mille jõudlus kasvab tuntuvalt pöörete kõrgemas registris, sümpaatne on ka see, et pöördemomenti jagub pikemasse vahemikku kui väikestel turbodiisliitel tavaliselt. Seega ei pea kuuekäigulise manuaalkastiga sõites käigukangiga väga võimlema, et auto mõistlikus tempos liikvel hoida. Mürasummutus on väikese auto kohta väga heal tasemel ning juhivõime fordilikult täpne.

Proovisõidurada ei lasknud kahjuks nelikeolise võimeid proovile panna. Mõistagi on nelikeolise täisautomaatne: tavaoludes veavad esirattad ja raskematel lõikudel jaotatakse vedu ka tagaratastele kuni suhteni 50 : 50.

Kuna Ford Ecosport on mõõtmeilt rivaa-lidest väiksem, pole ka imestada teatava kitsikustunde üle sõitjateruumis. Eriti tagaistmetel, kus põlveruumi jagub piisavalt vaid lühemat kasvu inimestele. Kui jätta kõrvale teatav õla- ja küünarnukitunne, on esiistmetel siiski päris mugav, juhikohal vajaminevate nuppude paigutus on loogiline ning nendega opereerimine ei nõua paari tunni pikkust õppimist. Sõitjateruumi materjalide valik on Ecosportil nüüd hulga parem, kui oli enne,

ning seda kiputi mudeli esitlusel rõhutama. „More premium look“ ehk rohkem kõrgklassi ilmet saatis nii Fordi disainerite kui ka insereride seisukohti. Premium look tähendab tegelikult teistelt meile tuttavatelt Fordi mudelilt nähtut: pehmemaid materjale armatuurilaua ja tippvarustuse korral ka Alcantarat meenutavaid istmekatteid, mis on saanud veidi vürtsi lisavad punased õmblused.

Hea varustusega

Varustus on korralik ning leidub ka Eesti kliimasse hästi sobivaid lisasid, nagu roolisoojendus, Fordile ammu tuttav esiklaasisoojendus jne. Juhiaibide komplekti kuuluvad pimenurgaandurid ja adaptiivne kiirushoidik on ilmselt väikeste džiipide seas konkureerimiseks pigem elementaarne nagu ka parkimiskaamera ning -andurid auto esi- ja tagaosas.

Esiveolised Ecosportid on praegu müügil. Neid saab hetkel kas tuttava üheliitrise kolmesilindrilise bensiini tarbiva EcoBoostiga või eelmise põlvkonna 1,5liitrise turbodiisliga ning esiveoga. Hinnad algavad 17 900 eurost, pisdžiibi kohta tundub hind kõrge võitu, kuid vahe konkurentidega väheneb, kui arvestada, et selle raha eest pakutakse 125 hobujõudu ja päris korralikku mugavusvarustust. Madala hinnaga nii-öelda number-ja-amber-versioon Fordil puudub. Diiselmootoriga auto eest küsitakse vähemalt 21 100 eurot ning tippversioon maksab 23 600 eurot. Fordi peamiste konkurentide tippvarustuses mudelid, näiteks Opel Crossland X või Peugeot 2008, maksavad samas 600-2500 eurot vähem, baashindadest rääkimata.

Ford Ecosport 1,5 TDCi

► **Hind: 22 900 eurot (ST-line)**
► Hind alates: 17 900 eurot

TEHNILISED ANDMED

Eestis müügil ► nüüd **Mootor** ► R-4 diiseli, 1499 cm³, turbo **Võimsus** ► 100 hj (74 kW) **Pöörde moment** ► 215 Nm **Käigukast** ► 6 käiku, manuaalne **Pikkus/laius/kõrgus** ► 4098/1816/1653 mm **Telgede vahe** ► 2519 mm **Tühimass** ► 1288 kg **Tippkiirus** ► 160 km/h **Aeg 0-100 km/h** ► 14 s **Kütusekulu** ► (l/m/k) 4,5/3,8/4,1 / 100 km **Garantii** ► 3 a või 100 000 km

MEELDIB

- ◆ disain
- ◆ mürasummutus
- ◆ uus diiselmootor

EI MEELDI

- ◆ kitsavõitu sõitjateruum
- ◆ hind

HIND JA KULUD

VARUSTUS	★★★★★
SÕIDUOMADUSED	★★★★★
KASUTUSOMADUSED	★★★★★
DISAIN JA VIIMISTLUS	★★★★★

HINNANG

Kristjan Ojang:

Vahva välimusega pisike linnadžiip, mis sõidab hästi, kuid valikus ei ole odavat nn hind alates versiooni



KRISTJAN OJANG
LISSABON - TALLINN

RIVAALID



Opel Crossland X

Hind ► 22 800 eurot **Võimsus** ► 88 kW (120 hj) **Aeg 0-100 km/h** ► 9,9 s **Kütusekulu** ► (k) 4,0 l/100 km Opel Crossland X on Ford Ecosportist veidi praktilisem. Tippversioon on ka pisut odavam, kuid nõrgema mootoriga.



Peugeot 2008

Hind ► 20 100 eurot **Võimsus** ► 88 kW (120 hj) **Aeg 0-100 km/h** ► 9,6 s **Kütusekulu** ► 3,7 l/100 km Silmapaistva disainiga ning heade sõiduomadustega. Hinnalt kättesaadavam kui Ford, lisaks ka paremas varustuses.

TOIMETAJA VALIK: Praktilisem, odavam ja veidi paremini läbimõeldud Peugeot 2008.