



Ne égessünk fölöslegesen agysejteket arra, mi értelmük van a városi miniterepjáróknak: egyértelműen divatmasinák. Havasabb, porosabb úton sokat segít a négykerék, és elégedettek leszünk, ha hétvégi házukhoz szeretnénk kimerészkedni velük, feltéve ha nem az Omu csúcs környékén birtokolunk egy kis menedékházat. Imponál a magas(abb) üléspozíció a vagány kis szekereknél, a felsőbbrendűséget sugalló hasmagasság és a divatos gombócforma.



Seggre ejt a forma

Az EcoSportformavilága az egyik legjobb példa arra, hogy miért nem jó, ha nagyon közeli rokonoknak lesz szerelemgyereke. **Egy forró nyári éjszakán egy garázsban felejtettek egy Ford Kugát és egy Fiestát, pár hónap múlva pedig az EcoSportnak adtak életet.** Próbálom elfojtani magamban az érzelmi sokkot, de szubjektíven közelíteni a miniharcoshoz.



Az EcoBoost a király

Első körben három erőforrást vezet be a Ford. A legkisebb és egyben legérdekesebb a többszörösen díjazott 1 literes, három hengeres és turbósított benzines.

Nem tűnik soknak az ezer köbcenti, mégis a mérnökök nem kevesebb mint 125 pacit csiholtak ki a rendelkezésükre álló blokkból. Jellegzetes a járása, érdekes a hangja, mégsem Wartburgosan zavaró.



A következő és egyben legerősebb aggregát a százötven lovas, 1,6-os EcoBoost. Erős és nyomatékos motor, robbanékony és tüzes, vehemensen cibálja majd a csöppnyi kasztnit. Gázolajoséknál szerényebb a kínálat. Itt egyetlen ezerötös, négy hengeres dízelmotor rendelhető. Nem egy izompacsirta, de a kilencven paci bőven elegendő az átlag felhasználó számára.

Az alapfelszereltség a jelenlegi technika vívmányait vonultatja fel. Hat légzsák, hárombetűs segédeszközök és a kötelező alap. Újdonság a multimedia SYNC rendszer, amelyet a ráncfelvarrott Fiesta reklámoz agyba-főbe. Még kérdéses a meghajtás, a Kugánál szerzett tapasztalat nem zárja ki a 4x4-es rendszert, de valószínűleg az eladott példányok nagy része elől kapar majd.

Árakkal és egyéb technikai részletekkel pár hét múlva gazdagodik a nagyérdemű, a Genfi Autószalon után. A márkakereskedésekben az év második felében érkezik az EcoSport, addig van ideje a marketingcsapatnak ütős stratégiát és kedvező árképzést összehozni.

Sikere azon múlik majd, hogy pár év alatt mennyire öregedik ki a Juke és a Mokka. Most úgy érzem, nem áll túl szerencsésen a csillaga. A Nissan Juke formaterve sokkal jobban beégette magát a köztudatba, a német pedig sokkal szerethetőbb. Ha az árképzést nem szúrja el a Ford, van némi esélye, de trónfosztásról szó sem lehet.