



Ha eddig a hárombetűs márkanév hallatán a sportos vezetési élmény, a kimagasló minőség és a kopasz napszemüveges tulajdonosok jutottak eszünkbe, akkor mostantól a komfort, a kiscsalád illetve a modern anyukák fogalmával is meg kell barátkoznunk. Igen, a bajorok is a fejükre estek és kitalálták, mennyire jó lenne a jellegzetes márkajelvénnel ellátni egy magas építésű, több személy szállítására alkalmas gépjárművet. A kisbusz nem felétlenül szélvészgyors, de berobbanhat a minivan szegmens kellős közepébe.



Egyelőre csak kémfotókon villantotta meg méretes puttonyát a legújabb BMW. A bajor márkanak is be kell hódolnia a „mindenki gyárt mindent” trendnek és rá kellett szánnia magát, hogy egy kisbusszal bővítse kínálatát.

A szokásosnál jobban maszkírozott német újonc a BMW első ilyen jellegű próbálkozása még tanulmány szintjén is. Az agyonmatricázás ellenére jól kivehető a forma, és egyértelműen a kisbusz szegmens egyik új tagját fedezhetjük fel a még névtelen négykerekűben.

Kell ez nekik/nekünk?

Jó kérdés, és abszolút megalapozott. Még a gyártó bizonytalansága is érezhető egy kicsit, mivel egyelőre még neve sincs a jövevénynek. A projekt nagyon optimista kódnév alatt fut: a FAST rövidítéssel látták el a kisbuszt, ami a Family Active Sports Tourer megnevezést egyszerűsíti le.



Ha a BMW házon belüli névadási tradícióját nézzük, akkor még nagyobb a baj, mert határozottan az Egyes alá szeretnék pozicionálni az új gépet, hogy elkerüljék a kompaktok házon belüli versenyét. Vakarhatják a fejüket a bajor marketingesek, mert ha kisebb, mint kompakt testvére, az Egyes, akkor Kettes BMW nem lehet.

A babonás németek csak számok és betűk kombinációját használják típusaik megnevezésére, tehát vagy most látjuk először a feles BMW-t, vagy az Egy B kisbusz tárulkozik elénk.

Mennyire szakít a BMW a tradícióval?

Eléggé. Nemcsak a megszokott, „sportautókat gyártunk, abból kicsit, közepeset és nagyot” filozófiát vágták sutba, hanem még egy, a márkát abszolút jellemző tulajdonságukat is. Igen, a bömös kisbusz első kerék meghajtású lesz, ezzel véglegesen halálra ítélnék minden reményt a sportos vezetési élményre.



A sokat reklámozott és fejlesztett UKL1-es platformot vetik be, ennek alkalmazása premier a BMW-nél. Ha nagyon szőrszálhasogatóak akarunk lenni, akkor a bajorok már bizonyítottak első kerekű kisautókkal, ne felejtsük el, a Mini márka is az övék, de ez teljesen más történet. Akár még jól is elsülhet a dolog, ha a padlólemez nagyon közeli rokona lesz a Miniének, noha a magas súlypont azért elvesz a gokartos vezetési élményből.

Kire támad, mikor jön, és mikor kerül le róla a tojáshéj?

Ha a képeket nézegetjük, és képzeletbeli vetkőzés pókert játszunk az új kisbusszal, akkor egyértelmű lesz a fő rivális kiléte. Első kerékhajtás, kisméretű, de tágas belterű minibusz, elegáns, prémium kategória. Nagyon ismerősen cseng, és egyértelműen a magyarországi gyártású B Merci babérjaira hajt a bajor márka.

Ha a vetélytárs letisztázva, akkor a vásárlóközönség is egyértelművé válik: aránylag jól szituált kis családok, inkább fiatal anyukák egy-két gyerekkel, akik nem szeretnék városban ML vagy X5 méretű batárokkal közlekedni.



A hivatalos bemutató valamikor jövőre várható, addig folytatódik a találgatás, a lesifotózás és hümmögés, hogy ez csak pillanatnyi elmezavar-e, vagy tényleg elindult a BMW a lejtőn lefele. Érdeemes figyelgetni a sajtótájékoztatókat a közeljövőben, mivel érvel majd a vezetőség és a jólfizetett marketinges csapat a bajor kisbusz megszületése mellett.

Ameddig nem kezd el fájni a foguk a Smart for 2 sikereire, addig nincs amiért féltetni a három betűs márkát. Csak nehogy megtudják, mennyire kelendő a Dacia a nagyvilágban.