



Egyáltalán nem volt egyszerű szülés beindítani a nemzetközi autóóriás első komoly, kelet-európai üzemét. Politikai érdekviharok, legális és kevésbé tiszta forrásból származó támogatások megadásával és megóvásával húzták az időt. Állam bácsi és politikai marionettjei sokszor hatalmas kérdőjel alá állították, hogy az omladozó betontömkelegből lesz-e valaha újra autógyár.

Pedig minden olyan szépen kezdődött

Jött egy száz éves múlttal rendelkező autógyártó Samu bácsi országából, és hipp-hopp megvette a régi Citroën klónokat reprodukáló Oltcit gyárat. Érkezett a hatalmas befektetéshullám, de hamar elfogyott a beruházásra szánt keret, és finoman szóltak az itteni nagykutyáknak, hogy be kéne szállni a buliba, mert munkahelyeket teremtenek, majd adóznak, áfa is lesz, stb.



Azóta eltel egy pár év, és néha tényleg úgy tűnt, hogy ebből sem lesz semmi, de végre lerántják a leplet az első igazi, a craiovai gyárban összeszerelt román Fordról.



Mini egyterű kell a népnek

Az első Kelet-Európában gyártott Ford-modell egy kisméretű, közepes családok számára kifejlesztett, egyterű masina lesz. A szóban forgó szegmens az elmúlt években igazi boom hullámnak örvendett. Az **apa, anya, két gyerek** csapatnak a legmegfelelőbb szállítási eszköz a kicsivel 4 méter feletti, bőséges fejteret kínáló, kisméretű aggregáttal felszerelt városi egyterű lett.

Ennek a célcsoportnak túlságosan nagy és nehezen fenntartható egy hétülékes anyahajó, városban is praktikusabb a kompaktabb méretekkal rendelkező kisautó, és nem utolsó sorban a fogyasztása is kedvezőbb.



A Ford vezetősége meghallgatta a vásárlói kéréseket, elvárásokat, és válaszként előrukkolt a **B-Max**

-al. Igazi érdekesség, csemege a jövevény, a gyártó

S-Max

típusának a kicsinyített mása.



Nem a nulláról kezdték a B-Maxot

A kiindulópontot, a padlólemezt a már bevált és közkedvelt Fiesta modelleszaládtól kölcsönözték, de a kasztni teljesen új. **Éles vonalak, határozott ívek jellemzik a karosszéria elemeit**. Az első lámpatestek a két mérettel nagyobb egyterű testvérré emlékeztetnek. A mélyre húzott spojler, a méretes fekete száj és az absztrakt formájú lámpák sportosságot fecskendeznek a kis egyterű génjeibe.

A felfelé ívelő tetővonal bőséges fejteret sejtet, a domború motorháztető pedig a reálisnál egy mérettel nagyobb aggregátokat ígér a vásárlóközönségnek. Néha csalni kell a külalakkal is, nem mindenkinek jön be a szürke egér szegmens. **Fiatalos és bohókás az összkép**, jól látszik, hogy nem az 50+ generációnak szánták az új fejlesztést.

A B-Max igazi party-trükkje

az oldalnézetben nyilvánul meg. A kisbusz-egyterű kialakítás egyáltalán nem feltűnő, érdekes vagy izgalmas, de a szegmensben **újszerű megközelítésnek számít a hátsó ajtó pár tolóajtósítása**. Egyszerre praktikus és mutatós. A **C Max**-ban már láttunk ilyet, de egy kategóriával kisebb autóban is üde, ötletes megoldásnak számít.

Mire jó a hátul csúszkáló ajtó? Végtelenül praktikus. Könnyen és fáradozás nélkül ki-be lehet kapkodni az emberfiókákat, a házi kedvencet, esetleg a kocsikázást igénylő fikuszt. Nemcsak praktikus, de formás is az oldala. Határozott és erős ívek jellemzik a kerékjáratokat, mutatósak a Fiesta-felnik. Ne számítsunk átmérő túlkapásokra a kerekeknél, ez mégiscsak egy tisztességes családi autó, nem tuningverda.



A belter egyelőre hetpecsetes titok

Egyszer már sétáltatták a gyár udvarán a végtermékként mutogatott B-Maxot, de igazán jó fénykép nem készült a belvilágról. Csak sejteni lehet, hogy a koncepció futurisztikus, enyhén Fiesta utánérzéses beltere megmarad, esetleg lemondanak a gagyi lila megvilágításról.



Hátul ismét a kopi-péjszt, azaz kicsinyít-péjszt filozófiát lehet megfigyelni. A kis egyterű szakasztott olyan, mint nagyobb testvérei. Természetesen minden LED-es, csilivili és modern. Nyoma sincs a régi román kölcsönteknikának, ez egy komoly gyártáson összeszerelt, tisztességes autó. Még extraként sem kérhető a beltéri ablaktörlő mint szottyiblokkoló.

Kicsi a bors, de erős

A B-Max motorkínálatát egyáltalán nem dimenzionálták túl. Nincs nagyköbcentis, benzinszomjas, amcsi blokk, se olajkályha óriásdízel. Kicsi, környezetbarát és virgonc motorokkal kínálják a jövővényt. A benzines erőforrásokat a craiovai üzemre és üzemben tervezték.

A háromhengeres, turbós, egy literes aggregát az **Ecoboost** család képviselője, és mindjárt két teljesítménylépcsővel is kínálják. A kisebbik 100 lovas, a combosabbik még rápakol 25-öt. Érthetetlen a Ford döntése, de a hamarosan felfrissülő Mondeo is megkapja majd az erősebbik egyliteres erőforrást. Ha a nagy batárral nem is boldogul majd, a kis B-Max kasztnit virgoncan mozgatja a kis aggregát.



Kormoséknál egy erőforrás lesz, egy egyhatos TDCI erőforrás, természetesen a legfrissebb generációból.

Kétszer rántják le a leplet

A Ford minden hájjal megkent vezetősége két ízben is bemutatja üdvöskéjét. Az első

villantgatás a két hét múlva, február 27-én kezdődő **Mobile World Congress (MWC)** keretein belül történik. Az autósvilágnak a márciusban megejtendő Genfi Autószalonon adják át hivatalosan, maga a Ford CEO fogja bevezetni az új modellt.

Árképzésről és egyéb technikai kuriózumról egyelőre hallgatnak, de várhatóan a tavasszal együtt megérkeznek ezek az információk is. Oltcit helyett Fordot vezetni igazi előrelépés lehet sokak számára, csak nehogy pléhdoboz legyen az ígéretes masinából.