

Kje je tu šport?

EcoSport je vsekakor nenavadno ime za avtomobil. Fordov prispevek v razred manjših križancev torej obljublja vsaj športnost. Ali res?

► Se spomnite evropskega Fordovega Fusiona? Upam, saj jih je še kar nekaj na naših cestah. To je bila evropska različica zamisli, ki so jo fordovci v Braziliji predstavili že pred dvema desetletjema! Dokaj škatlasta oblika, ki omogoča dovolj prostornosti in tudi primerno preglednost zunanjosti. Nič drugega ni EcoSport, Fordova novost, ki tudi ni več ravno vroča, saj je pravzaprav le naslednji rod brazilskega Fusiona (tam že več kot dve leti na trgu). Oblikovno se EcoSport ni veliko oddaljil od prej omenjenega, le da so Fusion nekoč prodajali kot majhen enoprostorec, EcoSport pa je v Fordovem besednjaku SUV. Po naše pa kar križanec. Videz z nadomestnim kolesom na zadku morebiti koga res spominja na prave terence. Tudi namestitve

kabine je takšna. A mu manjka osnovni sestavni del pravih terencev – štirikolesni pogon. Pa saj veste, pri avtomobilih niso pomembne lastnosti, ki jih uporabnik ne potrebuje, ravno to je osnova vsakega križanca. Logično? No, kaj pa je pri prodaji avtomobilov sploh logično!

To velja ne nazadnje tudi za ime tega našega zanimivega predmeta preskusa v tokratnem testu. EcoSport? 'Eco' je pripomba, ki se največ uporablja kot okrajšava za ekološke ali ekonomske (gospodarne) pridevke. Za 'Sport' pa najbrž ni treba razlagati, kaj naj bi predstavljal. Gre pri EcoSportu torej za ekološko-gospodarnega športnika? Pri Fordovem izdelku, ki se po naša s takšnim imenom, bi le težko našli kakšno lastnost, ki nakazuje na to. Ime v tem primeru res nič ne pove!

Videz z nadomestnim kolesom na zadku morebiti koga res spominja na prave terence.



HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ zmogljiv motor, natančna ročica menjalnika
- ▲ preglednost in prostornost
- ▲ odklepanje, zaklepanje in zagon motorja brez ključa
- ▲ bogata oprema (tudi za priklop dodatnih virov glasbe)
- ▲ dobra pasivna varnostna oprema
- ▲ petletna garancija
- ▼ prtljažna vrata se odpirajo vstran, ovira jih teža nadomestnega kolesa
- ▼ pokrov posode za gorivo za znamko Ford je staromoden
- ▼ razmeroma dolga zavorna razdalja



Ampak to ne pomeni, da je z avtomobilom karkoli narobe. Medtem ko tržnikom najbrž ni bilo čisto jasno, kaj se (vodstvo?) od njih pričakuje, so konstruktorji dobro opravili svoj posel. Naš preskušeni EcoSport je poganjal bencinski trivaljnik, znan iz kar precej drugih Fordovih modelov, nekajkrat tudi nagrajen z naslovom motor leta. Skorajda vse, kar je pri tem avtomobilu mogoče izbrati pri dodatni opremi, je bilo v njem. Na takšno stanje opozarja dodatek Titanium. Primerno zmogljiv motor je kljub razmeroma majhni prostornini kar primeren pogonski stroj, tudi za več kot 1,3 tone težak EcoSport. Masa sicer nekoliko vpliva na ne ravno ta-

KOLIKO STANE V EUR	
DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
avdiosistem SYNC I	400
zadnja parkirna tipala	170
paket Udobje	270
kovinska barva	510
17-palčna lahka platišča z gumami 205/50	430

ko zgledno gospodarno porabo – če želi biti voznik hiter in dinamičen. Priganjanje v višje vrtljaje in predvsem hitrost, večja od 100 kilometrov na uro, poženeta poraba goriva v manj 'eko' razmerja, a tedaj se vozniku lahko zazdi, da je v tem križancu prebudil vsaj nekaj športnega duha! Tako pač je s sodobnimi stroji – zdaj je varč-na vožnja mogoča, lažja in enostavnejša, a se z njimi vozniki lažje držijo osnovnih

zahtev, navsezadnje tudi omejitev hitrosti in drugih prometnih predpisov. EcoSport je glede prostornosti zgleden in je v nasprotju z nekaterimi drugimi pravkar predstavljenimi tekmeči glede primernosti prostora na zadnjih sedežih in v prtljažniku med tistimi, ki v razredu dolžine dobrih štirih metrov ponujajo največ. Tudi voznik in sovoznik se ne moreta pritoževati glede svojega položaja, vozni-

ku pa se lahko zdi tudi osnovna ergonomija povsem sprejemljiva. EcoSport pa še ni bil deležen Fordovega posodobljenega pristopa oblikovanja sredinske konzole in upravljalkega dela (zaslona in gumbov) na sredini armaturne plošče. Zato upravljanje funkcij zahteva nekaj več časa za privajanje. Tistim, ki ste že doslej vozili

TEHNIČNI PODATKI

CENA	[Summit Motors Ljubljana]
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*	19.990 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	21.910 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*	20.910 EUR

Moč:

92 kW [125 KM]

Pospešek:

12,6 s

Največja hitrost:

180 km/h

Normna poraba:

6,6 l/100 km

Garancija:

2 leti splošne garancije, 3 leta podaljšanega jamstva z mednarodno asistenco

- skupaj 5 brez omejitve prevoženih km za osebna vozila, 2 leti garancije na lak, 12 let garancije za prrjavenje

Predvideni redni servisi:

Servisni interval na 20.000 km ali eno leto.

NAŠE MERITVE

Dodatne meritve:

T = 6°C / p = 1.023 mbar / rel. vl. = 55 % / Gume: Continental Winter Contact TS-850 P 205/50 R 17 V / stanje kilometrskega števca: 4.764 km

Vozne lastnosti

Pospeški

s

0-100 km/h:

12,6

402 m z mesta:

n.p.*

Prožnost

50-90 km/h (IV.):

10,8 s

80-120 km/h (V.):

14,3 s

Največja hitrost

187 km/h

(Prestavna ročica v položaju D)

Poraba goriva

l/100 km

skupno testno povprečje

8,0 l/100 km

povprečje normnega kroga

6,6 l/100 km

Truš v notranjosti

dB

hitrost

Prestava VI.

90 km/h

60

Zavorna pot

m

od 130 km/h:

75,7

od 100 km/h:

42,9

(AM meja 40 m)

* - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

STROŠKI VOZILA (5 let, 100.000 km, v evrih):

redni servisi, delo, material:

1.250

gorivo

8.052

gume*:

1.432

izguba vrednosti po 5 letih:

6.712

obvezno zavarovanje AO:

2.285

triglav

kasko zavarovanje (+B,K), AO, AO+:

5.935

Skupaj:

25.666

Strošek za prevoženi km:

0,26 EUR/km

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

3-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 71,9 × 82,0 mm - gibna prostornina 998 cm³ - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 92 kW [125 KM] pri 6.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,4 m/s - specifična moč 92,2 kW/l [125,4 KM/l] - največji navor 170 Nm pri 1.400-4.000/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - neposredni vbrizg goriva v valje - turbopuhalo na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka.

Prenos moči:

motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,583; II. 1,926; III. 1,281; IV. 0,951; V. 0,756 - diferencial 4,25 - platišča 6,0 J × 17 - gume 205/50 R 17, kotalni obseg 1,92 m.

Voz in obese:

križanec - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijalni vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,7 zasuka med skrajnima točkama.

Mase:

prazno vozilo 1.337 kg - dovoljena skupna masa 1.730 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 750 kg, brez zavore: 675 - dovoljena obremenitev strehe: 40 kg.

Zmogljivosti:

največja hitrost 180 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,7 s - povprečna poraba goriva (ECE) 5,3 l/100 km, izpust CO2 125 g/km.

Mere:

vse mere so v mm

940-1.010

950

1.670

860-1.080

590-830

335-1.240 I

1.650

2.519

4.017

Zunanje mere:

dolžina 4.017 mm - širina 1.765 mm, z ogledali 2.057 mm - višina 1.650 mm - medosna razdalja 2.519 mm - kolotek spredaj 1.530 mm - zadaj 1.522 mm - rajdni krog 10,6 m.

Notranje mere:

vzdolžnica spredaj 860-1.080 mm, zadaj 590-830 mm - širina spredaj 1.460 mm, zadaj 1.430 mm - višina nad glavo spredaj 940-1.100 mm, zadaj 950 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 480 mm, zadnji sedež 480 mm - prtljažnik 335-1.240 l - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 52 l.

UŽITEK V VOŽNJI:

😊😊😊😊😊

EcoSport spominja na pravega terenca, a videz lahko vara. Odličen za marsikaj, a uživanje v vožnji ne sodi zraven.

*Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

Forde, pa sploh ne bo delal težav. Vrnimo se še malo h karoseriji, pravzaprav k zadku. Tam boste našli nenavadno

rešitev odpiranja prtljažnih vrat, nanje pa je lahko celo pritrjeno nadomestno kolo. V kombinaciji vrat in kolesa, ki se k sreči vsaj odpirajo tako, da v prtljažnik lahko dostopamo z desne, je težava predvsem masa, kar pri odpiranju in zaustavitvi vrat povzroča težave. Če se morebiti zdi namestitev kolesa zadaj komu posrečena, ima kar precej možnosti, da bo ob uporabi mnenje celo spremenil. Tudi zaradi tega, ker je treba pri vzratni vožnji vedno misliti na dodatno dolžino in zagotovitev prostora, da lahko vrata potem celo odpremo.

Ford se je z EcoSportom podal med ponudnike 'vroče robe', manjših križancev. A je tale njihov izdelek popolno nasprotje privlačnih bratrancev - Kuge in Edgea ...

50 | www.avto-magazin.si 1 • 2016

1 • 2016 www.avto-magazin.si | 51