



Bjorn Blokzijl
10 juni 2014

Kleine SUV steekt plas over

Ford en SUV's zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Vooral aan de andere kant van 'de grote plas' levert het merk een breed scala in dit segment. Bij ons ontbrak het aan een stoere Ford totdat in 2008 de Kuga op de Europese markt kwam. Een SUV in de compacte klasse wordt sinds 2004 al geleverd in enkele Zuid-Amerikaanse landen, maar aan ons ging deze auto voorbij. Tot nu. De nieuwste EcoSport is één van Fords 'ONE FORD' - modellen die over geheel de wereld verkocht worden. Wij mochten alvast plaatsnemen.



Wel willen, een beetje kunnen

In het segment der compacte SUV's doet het uiterlijk vermoeden dat de auto steile hellingen kan bedwingen en door diepe sloten kan waden. Zo ook bij de EcoSport. Net als zijn concurrenten - zoals de Mokka/Trax, Juke, Captur en Duster - ziet de EcoSport eruit alsof het wildste terrein overwonnen kan worden. Breed uitgeklopte wielkasten, zwart kunststof aan de onderzijde van de flanken, zilverkleurige bescherming aan de onderzijde van de bumpers en zelfs een kloeke behuizing voor het reservewiel op de achterklep - die we in dit segment voor het laatst zagen op de Terios - geven de auto een stoere uitstraling. Toch, een verkeersdrempel is echter vaak steil genoeg en door meer dan een diepe plas kan niet worden gereden zonder natte voeten te krijgen. Ford heeft er voor gekozen om de EcoSport de eigenschappen wel mee te geven. De aan- en afloophoek zijn dusdanig dat je geen angstzweet hoeft te hebben bij het nemen van een obstakel. Ook is een waterdiepte tot maximaal 55 centimeter geen enkel probleem: de EcoSport houdt het droog. Daarbij moet de ondergrond niet al te slecht zijn. Vierwielaandrijving is - ondanks zijn robuuste uiterlijk - niet leverbaar. Al is de bodemspeling vrij groot, als de voorwielen grip verliezen, zul je hopeloos stranden.



Noviteit

De EcoSport staat op de basis van de huidige Fiesta. Niet alleen de aandrijflijn is overgenomen, maar ook het dashboard lijkt Ã©n-op-Ã©n uit het rek van de compacte hatchback gepakt te zijn. Qua vormgeving is het binnenste niet gewijzigd. Helaas zijn de mooie materialen waaruit het dashboard van de Fiesta is opgetrokken, niet doorgedrongen tot de EcoSport. Het zit echter wel goed in elkaar; rammels en kraakjes ontbreken. Qua binnenruimte zit het ook snor. Een bestuurder van gemiddelde lengte kan zonder problemen 'achter zichzelf zitten' en ook de bagageruimte is met 333 liter groot zat. Nadeel is de toegang. Op het eerste oog lijkt de grote deur ruime toegang te bieden, maar dat kan enkel als je genoeg ruimte hebt achter de auto. Ga je fileparkeren en staat er een auto dicht achter je, dan kun je het openen van de deur wel vergeten.

Een ander minpunt blijft het kleine schermje dat informatie toont van het multimediasysteem. Binnenkort zal in de gefacelifte Focus een groter scherm gepresenteerd worden, maar het is nog even wachten alvorens deze ook in de



Ford EcoSport 1.0 Ecoboost Titanium

EcoSport leverbaar zal zijn. Bediening geschiedt via het knoppencluster op het dashboard, de knoppen op het stuur, en via Sync in combinatie met Applink. Vooral dat laatste is een noviteit. Via spraakbediening kan in veel auto's opdrachten gegeven worden aan audio en navigatie, maar in de EcoSport kun je zelfs de apps op de smartphone bedienen. Alle besturingssystemen van mobiele telefoons zijn compatible waarbij, behalve de iPhones, dit draadloos gebeurt. Nog niet alle applicaties zijn geschikt, maar daar wordt aan gewerkt. Deze functie is vooral handig bij het gebruiken van navigatie. De auto zelf is niet te bestellen met geïntegreerde navigatie, maar door Applink kun je het systeem van de smartphone gebruiken.



Geen compacte Kuga

Tijdens de perspresentatie werd toegelicht dat de EcoSport een echte Ford is qua rij- en stuurgedrag. Met de eerder genoemde Fiesta en Kuga in het achterhoofd, zou dat betekenen dat liefhebbers van strak sturende en sportief te berijden auto's hun plezier op kunnen met deze auto. Na een paar kilometer gereden te hebben, kunnen we niet zeggen dat we overtuigd zijn van deze uitspraak. De auto volgt de stuurbewegingen,



Ford EcoSport 1.0 Ecoboost Titanium

maar dat gaat met weinig weerstand. Vooral rond de middenstand is de besturing wat vaag. Ook voel je nauwelijks wat er onder de voorwielen gebeurt. Toch ligt de auto - zeker voor zijn hoge zwaartepunt - goed op de weg en helt hij nauwelijks over in bochten. Daarbij is de vering en demping gericht op comfort en daarin slaagt hij perfect. De stoelen geven goede zijdelingse steun, maar bieden ook veel zitcomfort.



Eenvoudige keuzes

Bij de introductie van de EcoSport in Europa is een beperkt gamma beschikbaar. Zowel qua motoren als uitrustingsniveaus en opties is er weinig keuze. Oorzaak hiervan is de grote vraag naar de auto in Zuid-Amerika en India. In de eerste 10 minuten dat de EcoSport te bestellen was in laatstgenoemd land, verkocht Ford er 30.000. Om lange levertijden voor de Europese autokoper te voorkomen, zijn enkel de 1.0 EcoBoost benzinemotor met 125pk en 1.5 TDCI dieselmotor met 90pk leverbaar. Voor € 24.595 koop je de 1.0 EcoBoost en van de dieselmotor is de instapprijs € 29.595. Qua uitrustingsniveau is er zelfs geen keuze, alle auto's zijn voorzien van het meest luxueuze pakket: Titanium. Opties zijn er in de vorm van 17 inch lichtmetaal in plaats

Ford EcoSport 1.0 Ecoboost Titanium

van een maat kleiner, lederen bekleding, metallic lak en het Technology pakket. Dat laatste omvat onder andere het voorgenoemde Sync Applink en wordt voorlopig standaard en zonder meerprijs geleverd - waarbij de normale meerprijs 1.000 euro bedraagt. Ford Nederland verwacht dat het gros van de verkopen voor rekening komt van de benzinemotor. In de eerdere ontmoetingen met deze 1.0 liter turbomotor waren we al razend enthousiast en dat is in de EcoSport niet anders. De 1.350 kilo zware auto gaat er rap vandoor en ook tussenacceleraties verlopen soepel en snel. Helaas is het verbruik niet dusdanig dat de auto voor een lage bijtelling in aanmerking komt.



Onderscheidend goed

Met de introductie van een SUV in het compacte segment is Ford rijkelijk laat. Toch is het slim om de EcoSport niet meer enkel in Zuid-Amerika te leveren. Auto's in dit segment gaan als warme broodjes over de toonbank - de Captur staat de laatste maanden stevast in de top 10 qua verkopen - en kopers kiezen meestal voor flink aangeklede uitvoeringen. We verwachten daarom ook geen probleem met de stevige



Ford EcoSport 1.0 Ecoboost Titanium

basisprijs van de EcoSport. Hij heeft zo z'n eigenaardigheden, maar die zijn overkomelijk. Wil je je als consument onderscheiden met een nÃ³g stoerder uitziende compacte SUV, maar wil je wel de grote binnenruimte, het comfort en een prettige aandrijflijn, dan kun je niet om de EcoSport heen.

Plus

- + Stoere uitstraling
- + Grote binnenruimte
- + Prettige aandrijflijn

Min

- Matige kwaliteit kunststoffen interieur
- Achterklep niet altijd praktisch
- Geen lage bijtelling