



Bjorn Blokzijl
14 februari 2016

Zoals het had moeten zijn

Als je een kijkje in de keuken neemt van een gemiddelde autoproducent, dan is er een gemiddelde houdbaarheid van een model te zien. Eerst wordt een model getoond aan het grote publiek en een jaar of vier na dat moment is het tijd voor een facelift. Nog eens dezelfde periode na de opfrisbeurt maakt in de meeste gevallen een opvolger zich bekend. In juni 2014 reden wij voor het eerst met de Ford EcoSport. Niet pas in 2018, maar vorig jaar werd de compacte SUV al bijgepunt.



Goed geluisterd

De reden waarom de auto eerder onder handen is genomen, is de tegenvallende verkoop. Vorig jaar werden er 469 voorzien van een Nederlandse kentekenplaat, waar er van concurrent Captur liefst 7.722 exemplaren een eigenaar vonden. Een van de oorzaken van dit verschil is het wat on-Europese uiterlijk. Het ligt niet aan een enkel detail: het neusje is wat anoniem, de hoge raamlijn doet wat geforceerd aan en helemaal bijzonder is de plaatsing van het reservewiel op de achterdeur - een achterklep zou wat praktischer zijn geweest.

Er is goed geluisterd naar de kritieken op het design en waar enigszins eenvoudig wat aan gedaan kon worden, is ook daadwerkelijk aandacht aan geschonken. De neus ziet er door chroom omlijstingen een stuk stoerder uit en het reservewiel wordt enkel nog tegen meerprijs op de achterdeur gehangen. Een nieuwe set lichtmetaal maakt de opfrisbeurt af en het moet gezegd worden, hij ziet er aanmerkelijk beter uit.



Meer voor minder

Toen wij bijna twee jaar geleden voor het eerst op pad gingen met de EcoSport viel ons oog direct op de keiharde plastics in het interieur. De Ford is daar zeker niet de enige in, maar voor een bedrag van 24.595 euro voor de Titanium verwacht je toch net wat meer. Over de binnenruimte waren we direct wel lovend, al konden de korte zittingen van de voorstoelen ons niet bekoren. Het ruimteaanbod is daarbij wel bovengemiddeld, vooral voor lijf en leden van alle inzittenden. De bagageruimte van maximaal 385 - als de achterbank overeind blijft - is conform de rest van de auto's in dit segment. Zelfs de ruim 20 centimeter langere Suzuki Vitara heeft een kleinere ruimte voor de spullen. Toch heeft deze ruimte niet geleid tot succes.

De grote binnenruimte is gebleven. Helaas hebben de voorstoelen enkel een nieuw printje gekregen en zijn de zittingen voor de gemiddelde Europeaan nog steeds te kort. Dit zorgt voor vermoeide benen en een pijnlijke onderrug op langere ritten. De gebruikte materialen zijn wel wat verbeterd. Hier bleef het niet bij. De prijs is gedaald naar 21.995 euro. Voor dat geld heb je alle luxe die je wil hebben. Automatische airco, gedeeltelijk



Ford EcoSport 1.0 EcoBoost Titanium

met leer beklede stoelen en elektrisch bedienbare ramen voor en achter zijn een greep uit de ruime standaarduitrusting van de meest luxe variant.

Wil je meer opties die comfort- of veiligheid verhogend zijn, dan heeft Ford drie 'packs' in de aanbieding. Voor slechts 195 euro bestel je het Technology Pack. Voor dit schijntje krijg je cruise control, een regensensor, een automatisch dimmende binnenspiegel en parkeersensoren achter. Voor verwarming voor zowel de voorstoelen, de buitenspiegels als de voorruit moet een luttel bedrag van 500 euro neergelegd worden. Alle zijn opties waar je bij de concurrentie vaak veel meer voor moet betalen. Hoewel de auto die wij reden niet was voorzien van navigatie, is dit wel te bestellen. Voor net geen duizend euro krijg je een uitgebreide kaartenset en daarbij ook een Bluetooth-systeem.



Zakelijk praktisch interessant

Omdat er bijna geen veranderingen gemaakt zijn in het motorenpalet, bestaat deze nog steeds uit de 1.0 EcoBoost met 125 pk en een diesel gestookte 1.5 TDCi met 115 pk,



Ford EcoSport 1.0 EcoBoost Titanium

verder is een 1.5 benzinemotor met 112 pk met automaat toegevoegd aan het gamma. De verwachting is dat de meeste kopers zullen kiezen voor de eerstgenoemde en daarom reden wij met die variant. We kennen deze motor al uit vele Fords en de internationale waardering voor dit blok geeft al aan dat de engineers van het merk niet over één nacht ijs zijn gegaan. 125 Paarden onder motorkap zijn ruim voldoende om de 1.250 kilogram zware EcoSport voort te stuwten. De '100' wordt bereikt in net geen 13 seconden, maar dit voelt door de hoge zit als een stuk sneller. Bij 180 kilometer per uur is de koek pas op.

Behalve deze prestaties moet er een gemiddeld verbruik van 5,4 liter per 100 kilometer mogelijk zijn. Dãt hebben we niet gehaald, maar een waarde van 6,7 l / 100 km is in de praktijk goed haalbaar. Zeker voor een auto met een luchtweerstand als deze, is dat niet slecht. Met een uitstoot van 125 gram CO2 is voor de zakelijke markt 25% bijtelling van toepassing. Ook de dieselvariant kan niet voldoen aan een lagere bijtellingscategorie. Toch is de relatief lage prijs gunstig voor de netto bijtelling voor de zakelijke rijder die waarde hecht aan een ruime uitrusting en relatief veel vermogen.



Fiesta XL

Qua motoriseringen bleef de EcoSport gelijk, maar op het gebied van rijeigenschappen is een verbetering merkbaar. We gaven aan bij de eerste rit met de auto dat het niet een *Ä*chte Ford is op het gebied van rijeigenschappen. Waar we eerder al aangaven dat men goed geluisterd heeft naar de kritieken, is ook dit pijnpunt flink verbeterd. Het gevoel in het stuurwiel is ondanks de flinke bekrachtiging nu prima in orde en ook het gevoel rond de middenstand is verbeterd. Dit maakt de auto lekker wendbaar en hierbij is zijn beperkte breedte een bijkomend voordeel.

Meer dan voorheen is het gevoel van een opgehoogde Fiesta voor de EcoSport van toepassing. Stuurbewegingen worden direct opgevolgd en de grip is ruim voldoende om bovengemiddeld snel een af- of oprit van de snelweg te nemen. Door zijn hogere carrosserie verwacht je dat hij overhelt in bochten, maar door de stevige vering is dit niet het geval. Toch is het nemen van drempels niet een hachelijke onderneming. De vering is hard, maar de demping is erg prettig. Zelfs forse oneffenheden worden goed weg gedempt, waarbij de carrosserie nauwelijks deint.



Het overwegen waard

Dat Ford de facelift van de EcoSport flink naar voren heeft gehaald, is een goede zaak. Gezien de potentie van het segment waarin de auto opereert, is het goed te luisteren naar de kritieken. Vooral de prijs-kwaliteitverhouding is nu veel beter en ook de rijeigenschappen hebben een flinke stap voorwaarts gemaakt. Gebleven zijn de onhandige achterdeur en de korte zittingen van de stoelen. Kun je daar mee leven, dan is de EcoSport meer dan eerst het overwegen waard.

Plus

- + Fijne aandrijflijn
- + Voor relatief weinig geld ruim in zijn spullen
- + Veel binnenruimte

Min

- Veel te korte zittingen
- Ontwerp nog niet 'je-van-het'
- Onhandige achterdeur