

Test su strada

Nel mercato dell'auto, i segnali di ripresa e di crescita arrivano più forti e chiari dal settore dei modelli "alternativi". Secondo i parametri attuali e il trend degli acronimi sarebbe più facile definirli SUV o crossover.



In realtà, come abbiamo più

volte ribadito, si sta perdendo la percezione dei confini, delle diversità tra l'una o l'altra tipologia. Spesso si fa un po' "un pastone" e ai brand costruttori può anche andare bene così.

Ford, che in fatto di trazione, fuoristrada e sport-utility la sa lunga, non voleva certo assentarsi dal campo di battaglia dei crossover compatti, o piccoli SUV. Sostanzialmente un modello alternativo e dall'aria outdoor che coprisse lo spazio ben al di sotto della Kuga.

Multiruolo taglia small - Con astuzia, ha proposto EcoSport che, più alta di una cittadina e stilisticamente caratterizzata, ha conquistato la sua clientela. Aggiornata e ristilizzata sulle esigenze del mercato europeo, la EcoSport 1.5 TDCi (Euro 6) ci ha dato modo, nel test di MotorAge.it di verificare cosa e quanto può offrire rispetto alla concorrenza.

Con l'allestimento intermedio Titanium (quanto il Business) ecco la combinazione commercialmente forte della gamma; con le rivisitazioni varie e il potenziato motore Diesel Euro 6, EcoSport riesce a fare la compatta alternativa a prezzi concorrenziali.



Stilisticamente non ci sono azzardi o particolarissime originalità, e a dettare il look sono soprattutto la calandra, i gruppi ottici (specie i fari anteriori sottili), i farettoni circolari fendinebbia inferiori con luci diurne e le protezioni plastiche sottoscocca a dare l'idea di robustezza. L'altezza leggermente superiore agli standard fanno bene all'idea di crossover e al campo di visuale.

Ma Ford non usa la trazione 4x4 - Tecnologia di cui dispone, e in varianti evolute, ma non per EcoSport fino ad ora, che è trazione anteriore. Il prezzo salirebbe. E poi molti acquistano sport-utility a due ruote motrici, anche se i più esigenti in fatto di trazione, sicurezza e guida allora non ci rinunciarebbero mai.



E' l'immagine che fa la differenza - Per enfatizzare l'aria outdoor di EcoSport, sul modello precedente la ruota di scorta esterna sul portellone doveva essere come "un asso nella manica". Cambio di strategie. Oggi è solo a richiesta. E' rimasto, tuttavia, il portellone ad apertura laterale (come sui fuoristrada puri di stampo classico); soluzione che chiede un po' di spazio, ma che se ne dica è pratico, richiede meno sforzi "muscolari" per apertura e chiusura. Incernierato a sinistra, apre da destra, il

che aumenta le possibilità di non trovarsi in mezzo alla strada nella movimentazione dei bagagli. Pulsante di sblocco da telecomando o da pulsante a "tocco", come per le portiere, grazie al Keyfree. In compenso, senza ruota di scorta si ha il kit antiforatura alloggiato nel vano bagagli.



All'interno i materiali danno sempre un po' l'impressione che la robustezza voglia prevalere, vuoi per le plastiche dure o per scelte di finiture semplificate. Di fatto è piacevole: le cornici effetto cromo danno un tocco di stile, il cruscotto strumenti con computer di bordo si regola nella giusta luminosità e soprattutto il gruppo di comandi della consolle centrale si fa notare per il disegno moderno. Lo schermo centrale è però piccolino nella configurazione standard (4"), anche se comunque le informazioni importanti ci sono. Anche nella Business, intelligente via di mezzo tra Plus e Titanium, le indicazioni in manovra per quanto semplici si rivelano utili. C'è il Bluetooth e la gestione delle funzioni a comandi vocali.

In rapporto alle dimensioni esterne (la lunghezza supera di poco i 4 metri) lo spazio è davvero ben sfruttato, e la divisione del divano posteriore facilmente utilizzabile. In configurazione base la capacità del bagagliaio è di 333 litri.



City e oltre - Tasto start e si parte. Alla linea di cintura risponde la seduta rialzata. Gli estremi della sagoma si percepiscono d'istinto e poi i

sensori aiutano le manovre. La Ford EcoSport è compatta e altrettanto maneggevole. Gli interventi apportati alle sospensioni e lo sterzo calibrato vanno a suo vantaggio.

Il motore 1.5 TDCi non si presenta sulla carta come tra i più potenti, eppure i suoi 95 cavalli li sfrutta bene. Specie per progressività. Non tanto per il picco di coppia di 205 Nm a 1.750 giri, ma per l'elasticità del rendimento. Anche l'insonorizzazione va meglio rispetto a prima. La scelta del cambio 5 rapporti va benissimo sui percorsi trafficati come extraurbani (gli innesti sono stati perfezionati); solo in autostrada secondo noi gioverebbe una sesta di riposo. Anche per abbassare il regime a velocità costanti. La rapportatura del cambio mette invece a frutto le potenzialità in ripresa.



Comportamento stradale nella norma. La compattezza rende la EcoSport reattiva, con poco rollio nelle curve. L'assetto non è troppo rigido; lascia appoggiare l'assetto e rientrare in traiettoria senza scomporsi. A meno che non si vada a caccia di curve slalom, allora più che il volante è l'acceleratore a influenzare la direzionalità (la compattezza e l'ammonizzazione contano). E con piede deciso, visto che il diesel risponde reattivo sopra il picco di coppia. L'elettronica dell'ESP (che incorpora anche il controllo trazione) non ha rivelato inutili interventi troppo anticipati. E' calibrato a dovere, e sul bagnato, in frenata si è comportato con sicurezza,



Nel corso delle prove, EcoSport abbiamo voluto portarla anche lontano dall'asfalto. E diciamo che gli sterrati li differisce bene, sia per l'assetto sia per i vantaggi degli sbalzi corti e degli angoli di attacco e uscita. L'escursione delle ruote non è però il suo forte. Con 16 cm di gradino siamo riusciti a staccare una ruota (posteriore) dal suolo. Il pianale alto non ha comunque avuto problemi e la trazione (anteriore) si è ripresa subito. Anche sui sentieri della boscaglia la manovrabilità è andata a suo vantaggio. Se ci fosse 4x4, la rigidità della scocca permetterebbe di osare quanto una Panda Cross.



Quanto ai consumi, il calcolo delle nostre medie è stato globalmente positivo. In autostrada, con il 5 marce si consuma più che in città (a 130 tra i 5,4 e i 6,0 litri/100 km: i dislivelli influenzano parecchio secondo il computer di bordo). Tuttavia, come media globale calcolata effettiva, siamo intorno ai 5,2 litri/km.

Come compatta "alternativa" EcoSport potrà fare altre conquiste in questo mercato sempre più a caccia di auto caratterizzate ed economicamente appetibili.

Prezzi Ford EcoSport 1.5 TDCi 2016



EcoSport Plus 1.5 TDCi 95 CV 19.500 euro

EcoSport Titanium 1.5 TDCi 95 CV 21.000 euro

EcoSport Titanium S 1.5 TDCi 95 CV 22.750 euro

EcoSport Business 1.5 TDCi 95 CV 20.000 euro

I pregi

- Design semplice ma di bell'effetto. La fa sembrare più grande di quanto sia. □- Seduta alta e buona visuale. La grafica che segnala l'avvicinamento agli ostacoli è semplice ma efficace. □- Sfruttamento dello spazio. Razionale e funzionale.
- Progressività motore diesel e consumi



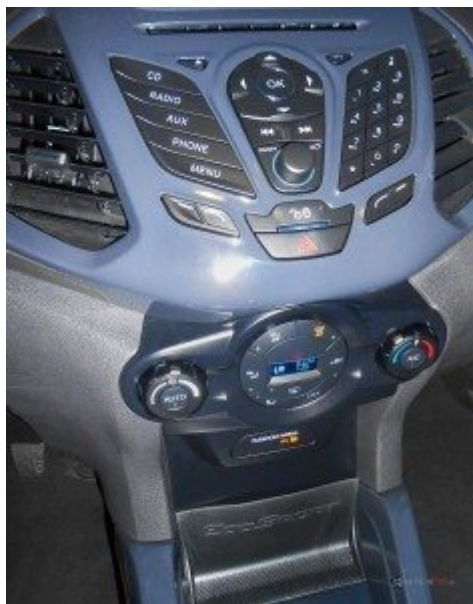
- Sterzo e assetto per il buon equilibrio tra comfort e rigidità.

- Maneggevolezza in manovra.

I nei

- Trazione solo anteriore. □- Alcune finiture un po' spartane e plastiche di plancia e tunnel □- Schermo in plancia piccolo, anche nella categoria del veicolo.
- Escursione sospensioni. Da un veicolo multirullo ci si aspetta qualcosa in più.
- La mancanza della sesta marcia in autostrada.

Consigli e Guida all'acquisto



Ford prevede gli allestimenti Plus, Titanium e Titanium S, con l'aggiunta intelligente della versione Business, che al livello di partenza integra alcune delle funzionalità e dei tocchi di stile degli allestimenti superiori, a un prezzo tutto sommato interessante se si calcola il costo di accessori e pack. EcoSport può montare il motore benzina 1.5 110 CV (disponibile anche con cambio Powershift), il piccolo ma brioso benzina 1.0 Ecoboost da 125 o 140 CV e il diesel TDCi 95 CV. Tutti omologati Euro 6.

La ruota di scorta, se la si vuole, costa 250 euro (per 26 cm aggiuntivi in lunghezza di cui i sensori non tengono bene a conto, e la retrocamera non è più disponibile). Le barre longitudinali "alluminium" rendono bene come effetto stilistico: di serie su Titanium, si pagano a parte invece sulla Business, sempre 250 euro. Stesso prezzo per il Visibility Pack (attivazione far e tergi automatica, retrovisore interno foto-cromatico e cruise control). L'impugnatura del volante, rivestito in pelle, ci è piaciuta. I comandi al volante sono ben disposti, razionali.

Al di là del display piccolino, è interessante il sistema SYNC con AppLink, Bluetooth e comandi vocali, che è optional sui primi livelli (presente anche sull'esemplare del test). L'interfaccia di connessione digitale più evoluta con broadcasting, SYNC e Navigation system con schermo 5" è di serie su Titanium S e optional su Titanium a 1.000 euro. Costi diversi per la vernice pastello, metallizzata o fashion.

Fabrizio Romano

Caratteristiche



Motore (Euro 6) 4 cilindri in linea

diesel, turbo, 1498 cc

Potenza 95 CV (69 kW) a 3750 giri/min.

Coppia max. 205 Nm a 1750 giri/min.

Accelerazione 0/100 km/h 14,0 secondi

Velocità max. 160 km/h

Consumo ciclo combinato

(dichiarato) 4,4 litri/100 km - Emissioni medie CO2 115 g/km

rilevato 5,2 litri/100 km



Dimensioni e pesi

Lunghezza 401 cm

Larghezza 177 cm

Altezza 167 cl

Passo 252 cm

Ruote 16"

Altezza da terra di 190 mm

angolo di attacco 22°, uscita 33,3°

Vano bagagli capacità 333 litri (1238 a sedili post. ribaltati)

Peso a pieno carico 1984 kg

Photogallery

