

besedilo: **Matevž Korošec**  
 foto: **Saša Kapetanovič**

Videz lahko vara. Obstajajo namreč ljudje, ki odlično skrivajo svoja leta, in to velja tudi za avtomobile.

# Skrivanje let



» Če pobrskamo nekoliko nazaj, lahko preberemo, da so C-Maxov prototip prvič predstavili jeseni leta 2002. Izdelovati so ga začeli pol leta kasneje, torej spomladi 2003, ampak zagotovo se še kar nekaj bralcev Avto magazina dobro spominja zgodbe, ki se je odvijala okoli tega enoprostorca. Resnica je, da prvi prototip ni zagledal luči sveta leta 2002, ampak že veliko prej – najprej se je nekaj časa razkazoval na salonih po svetu (videli smo ga celo v Ljubljani), šele ko so pri Fordu dokončno sprejeli odločitev, da bo imel pet, in ne sedem sedežev, pa se je javnosti predstavil kot C-Max. Še starejši je motor. Ta nosi sodobno oznako 1.8 TDCI, toda če bi iskali njegove korenine, bi se morali vrniti daleč nazaj v devdeseta leta. V obdobje, ko Focusov sploh

še ni bilo in so po cestah vozili Escorti.

Staro? Ja, če gledamo po letih, ampak C-Max jih odlično skriva. Zaradi rahle prenove, ki je poskrbela (predvsem) za nova svetlobna telesa (zadnje luči se bahajo tudi z LED-tehnologijo), ne slutimo, da ima C-Max na grbi že toliko let. Še manj o tem pričča notranjost. Sodobne oblikovne poteze, kakovostna plastika in natančna izdelava poskrbijo za odlični vtis. Da C-Max ne spada več v družbo najsoodobnejših enoprostorcev, še v največji meri razkrivajo sedeži v drugi vrsti. Ti se v nasprotju z novejšimi tekmeci pri zlaganju ne poglobijo v dno, ampak jih je treba, tako kot smo bili tega vajeni nekoč, odstraniti iz vozila, če želimo povsem izkoristiti prostor zadaj. Nadležno? Mogoče, toda ob tem ne smemo

spregledati dejstva, da je C-Max edini med sebi enakimi, ki ponuja dva različna sistema zlaganja zadnjih sedežev. Za katerega se boste odločili, je odvisno predvsem od vas samih.

C-Max je posebej še na enem področju. Je edini enoprostorec (če odštejemo njegova večja brata), ki ima tri stopnje (comfort, standard in sport) trdote volanskega mehanizma. To pa že daje slutiti, kako dobra je njegova dinamika, kajne? Čeprav govorimo o strogo družinskem avtomobilu, se Fordovi inženirji niso izneverili in so tudi pri tem modelu poskrbeli za potrebno mero užitek, ki jih zna vračati vozniku. Tako ni nastavljava le trdota volanskega mehanizma, temveč je volan tudi pričakovano neposreden, prednja sedeža sta dobra, menjalnik natančen, ročica prijetno blizu, svoje pričarajo merilniki z belo osvetljenimi številkami ter kazalci v rdeče-oranžni barvi, podvozje je ravno prav togo (toda ne pretogo) in motor je za potrebe tega avtomobila več kot odlična izbira.

Pozabite na to, kako daleč segajo njegove

korenine. Fordovi inženirji so ga ves čas sproti pomlajevali, neposredni vbrizg so nadomestili s sistemom skupnega voda in danes se lahko povsem spodobno primerja s sodobnejšimi brati. Od njih se v resnici razlikuje le po tem, da ima dvo- namesto štiriventilsko tehnologijo, ki jo krmili enojna odmična gred v glavi, toda



tega za volanskim obročem ne boste opazili, verjemite. Ob zagonu se oglasi dovolj tiho, teče spodobno mirno, celo značilno 'luknjjo', ki smo je vajeni pri sodobnih dizlih v najnižjem delovnem območju, zna pokazati (toda to ni moteče) in navdušuje z zmogljivostmi v srednjem in višjem območju vrtljajev. Če ga primerjamo z manjšim, 1,6-litrskim TDCIjem, se po moči ne razlikuje prav veliko, ponuja pa zato 40 Nm več navora, kar je ob dejstvu, da je menjalnik pet-, in ne šeststopenjski, zagotovo razveseljivo. Priganjanje v višje vrtljaje je v večini primerov tako povsem nepotrebno, večino dela zlahka opravi že v območju 2.000 vrtljajev, kjer



## I Ford C-Max 1.8 TDCi (85 kW) Trend

### Ford C-Max 1.8 TDCi (85 kW) Trend

**Cena osnovnega modela:** 18.655 EUR  
**Cena testnega vozila:** 20.551 EUR

#### NAŠE MERITVE

(T=18 °C / p= 989 mbar / rel. vl.= 56 % / Stanje Stanca: 8.540 km)

**POSPEŠKI**

0-100 km/h:	11,1 s
402 m z mesta:	17,8 s (125 km/h)
1.000 m z mesta:	32,7 s (159 km/h)

**PROŽNOST**

50-90 km/h (V.):	9,0 s
80-120 km/h (V.):	11,6 s

**NAJVEČJA HITROST** 189 km/h (V. prestava)

**ZAVORNA POT**  
 od 100 km/h: 37,8 m (AM meja 41 m)

**PORABA GORIVA**  
 skupno testno povprečje 7,3 l/100 km

**TEHNIČNI PODATKI**  
 Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.753 cm<sup>3</sup> - največja moč 85 kW (115 KM) pri 3.700/min - največji navor 280 Nm pri 1.900/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 V (Michelin Pilot Primacy).  
 Masa: prazno vozilo 1.390 kg - dovoljena skupna masa 1.995 kg.  
 Mere: dolžina 4.335 mm - širina 1.825 mm - višina 1.560 mm - prtljajnik 460-1.620 l - posoda za gorivo 55 l.  
 Zmogljivosti: največja hitrost 188 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,2 s - poraba goriva [ECE] 6,9/4,8/5,8 l/100 km.

- HVALIMO IN GRAJAMO**
- ▲ lična notranjost
  - ▲ kakovostni materiali
  - ▲ položaj za volanom
  - ▲ vozna dinamika
  - ▲ menjalnik
  - ▲ nastavljava trdota volanskega servomehanizma
  - ▲ zmogljiv motor
  - ▲ poraba goriva
- ▼ utesnjeno sedenje na sredini  
 ▼ ni nastavitve osvetlitve instrumentov  
 ▼ zaslon klimatske naprave se ne zatemni  
 ▼ le pet prestav

### Končna ocena

Res je, da C-Max ne spada več med najsoodobnejše tekmece v svojem razredu, toda če smo odkriti, svoja leta zelo dobro skriva, postavlja se s lično in kakovostno notranjostjo, vozniku pričara dobro mero užitek v vožnji, lahko pa se pohvali tudi s spodobno ceno. Za tako opremljen in motoriziran enoprostorec boste morali pri večini drugih znakov odšteti precej več.

dolega tudi največji navor. Peta prestava je preračunana tako, da je vožnja celo pri nekoliko večji hitrosti še vedno udobna in tiha; pri hitrosti 150 km/h se kazalec na merilniku vrtljajev ustavi pri številki 3.000, kar pa posledično pomeni, da je vožnja tudi varčna. Na našem testu je C-Max porabil le 7,3 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov, kar je nedvomno dober rezultat.

Na koncu pa je tu še en adut, in sicer cena. Manj boste, ko govorimo o tako opremljenih (Trend) dizelsko gnanih C-Maxih, odšteli le še za osnovni model 1,6 TDCI, toda ne pozabite, da ta zmore 90, in ne 109 'konjskih' moči, pa tudi precej manj navora. ❄

“C-Max je edini enoprostorec, ki ima dva različna sistema zlaganja zadnjih sedežev. Za katerega se boste odločili, je odvisno predvsem od vas samih.”