

Kinetika in prostor

Drugi rod Fordovega C-Maxa je v skoraj vsem nadgradnja prvega. Konstruktorji so se potrudili in ga izpopolnili, a mu hkrati dodali veliko novega, predvsem elektronskih dodatkov. Skupaj z novim Fordovim turbobencincem z neposrednim vbrizgom pa sploh prepriča.





V današnjem času najrazličnejših oblikovalskih poskusov je preglednost karoserije tisto, kar nima več prave veljave, a pri C-Maxu novega rodu je kar zgleďna. Malce manj pri ocenjevanju tega, kam prek nevidnega motornega pokrova še seže prednji odbijač, bolj pri oceni, do kam seže zadek, tako da kamera v zadku morebiti ni najbolj potrebna. A pri testnem primerku seveda ni podlegla rdečemu stroškovnemu svinčniku, saj je bil naš C-Max z najbogatejšim paketom opreme Titanium tudi sicer skoraj popolno opremljen. Za boljši videz je imel tudi 17-palčne aluminijaste kolesne obroče z nizkopresečnimi gumami (50).

V notranjosti se oblikovalski kinetični pristop nadaljuje v sredinskem delu armaturne plošče, ki pa si ob solidnem



IZ OČI V OČI



Aljoša Mrak

» Če bi rekel, da sem pričakoval veliko uporabnega in prilagodljivega prostora v sicer velikostno skromnejši karoseriji ter mehaniko, ki razveseljuje dinamične očete, bi bilo podobno, kot če bi v gozdu pričakoval veliko dreves. Vse to Ford C-max pričakovano ponuja. Največji plus pa bi pripisal 1,6-litrskemu motorju z oznako EcoBoost: bil je zelo tih in tako prijetno uglasen, da je kljub zmerni poskočnosti (glede na količino kilovatov!) prav navdušil. ◀◀



Vinko Kernc

» Dvomim, da je šlo mimo kolikor toliko avtomobilsko izobraženih: Ford v zadnjem času snuje in izdeluje hudičeve dobre avtomobile. Okej, v veliki meri je za to kriva nekoliko subjektivna ocena, na katero vpliva odlična vodljivost (ali po angleško 'handling') njihovih avtomobilov, ki jo je zakoličil – verjeli ali ne – Mondeo že leta 1993! Kot nič na svetu tudi novi C-Max ni popoln, če ne zaradi drugega, zaradi različnih pričakovanj različnih voznikov, je pa precej blizu. Pa še imidž je Fordom zrasel precej bolj, kot bi si marsikdo upal omenjenega leta napovedati. ◀◀

» Dober vtis se seveda običajno začenja pri zunanosti. Zaradi Fordove oblikovalske govorice, ki ji pravijo 'kinetični dizajn', opazovalec takoj dobi vtis, da je C-Max izredno dinamičen enoprostorec. To, kar obljublja zunanja podoba, pa najdemo tudi pod pločevino. Prav zaradi vsega tega ga je podpisani pisec tudi postavil za prvega med finalno sedmerico v glasovanju za evropski avto leta (2011). Sicer pa bo pričujoči tekst še na dodaten način utemeljitev, zakaj ga je postavil na vrh.

Ob vsečni zunanji obliki je tokrat treba omeniti tudi barvo preizkušene primerka – je drzna! Marca 2009 so jo prvič

predstavili skupaj s študijo Iosis Max na ženevskem salonu, ki je bila predhodnik novega C-Maxa. Tisti, ki z drznimi novimi barvnimi odtenki poskuša malce pretresti monotonost izbire avtomobilskih barv (bela, siva, črna ...), je prvi Fordov oblikovalec Martin Smith. Vsa čast mu, upa si! Izvirna angleška oznaka te barve je 'limelight green'. Marsikomu se je avtomobil zdel rumen, a prav ta 'dvoumnost' je najbrž tudi del barvnega gibanja pri Fordu. Upamo si staviti, da kupcev novih C-Maxov, odetih v to posebno barvo (slovenski prevod je zelena magnezijeva svetloba), pri nas ne bo prav veliko.



Zelo zanesljivi legi na cesti se je zdaj pridružilo še izboljšano vozno udobje.

preden se prvič odpelje (nujen nasvet!). Če se preveč zanašate na intuicijo in na to, da 'bo že šlo', se vam hitro zgodi, da med vožnjo tako dolgo iščete kakšno podporno funkcijo, da je ne potrebujete več ... To je pač davek sodobnih informacijsko podprtih upravljaljskih sistemov v avtomobilih, a ko jih obvladaš, so z vsemi svojimi možnostmi zelo uporabni.

Omeniti velja, da ima C-Max dovolj veliko različnih predalov in predalčkov za shranjevanje malenkosti, ki jih običajno nosimo s seboj.

Voznik se brez težav namesti v udoben in telesne obline dobro podpirajoč sedež, ki dobro drži tudi v ovinkih. V Fordu je že serijski, nekateri takšne sedeže ponujajo za doplačilo. Primerna je tudi preostala ergonomija, recimo ročica menjalnika. Za druge potnike je v C-Maxu prav tako odlično poskrbljeno. Zadnja klop (40 : 20 : 40) je bila (za doplačilo) prilagodljiva – tako kot pri predhodniku – ko lahko po

odstranitvi sredinskega sedežnega dela oba stranska dela klopi potisnemo nazaj in bolj proti sredini ter tako pridobimo več prostora za noge in ramena, seveda pa se posledično malce zmanjša prtljažnik. A ta je že v osnovi dovolj velik, da ta ukrep ne bi smel povzročiti prevelikih prostorskih težav.

Ob vstopu ali izstopu notranjost v C-Maxu osvetljujejo svetlobne diode, kar pravzaprav še poudari vtis premijskega razreda. Sicer za to skrbijo tudi zelo skrbna izdelava notranjosti in dokaj kakovostni materiali, ki jo sestavljajo. Pohvaliti je treba tudi preprostost povezave mobilnika (prek 'bluetootha') s prostoročno napravo za telefoniranje v avtomobilu. Ta spada k Sonyjevemu avdiosistemu, tudi eni od postavk najbogatejše opreme Titanium, ki vključuje še sistem za odklepanje in zaklepanje vrat ter zagon avtomobila brez ključa. Ta je uporaben in ključa zares ne potrebujemo. V vseh raz-





zahtevnim voznikom pa TVC s svojimi po-segi izboljšuje lego na cesti.

Ta se zdi zares suverena in za eno-prostorec, kot je C-Max, že kar izredna. Karoserija se tudi ne nagiba preveč, a vzmetenje se kljub temu ne zdi pretrdo, četudi so bila na preizkušnem avtomo-bilu nameščena velika nizkopresečna kolesa.

C-Max je, podobno kot S-Max v razre-du višje, s svojim drugim rodod zdaj tudi med bolj prostornimi avtomobili vpeljal dinamiko gibanja in že zaradi tega je lah-ko primerna izbira za vse, ki morajo svo-je prostorske potrebe prilagajati količini (potnikov in prtljage), a se pri tem ne na-meravajo odpovedati kakovosti (voznemu udobju in dinamiki).

Ali bo za vse prava tudi motorna izbira? Novi 1,6-litrski Fordov turbobencinski mo-tor z neposrednim vbrizgom (celi vrsti po-dobnih pri Fordu pravijo EcoBoost) sicer z močjo in vsem drugim res prepriča (zlasti s prožnostjo iz nizkih vrtljajev). Komur to-rej tudi zmogljivosti nekaj pomenijo, bo lahko z njim povsem zadovoljen. Tisti, ki si želijo gospodarnjše pridobivanje moči, pa nad njim ne bodo povsem navdušeni. Moč namreč zahteva tudi ustrezno količi-no goriva. Čeprav smo se še tako trudili, se z manj kot osmimi litri na 100 kilome-tri ni dalo shajati, testno povprečje pa je bilo še višje. Ford s tem 1,6-litrskim ben-cincem nadomešča dosedanjí dvolitrski motor, tako da je napredek očiten. A izbi-ra bencin ali dizel bo pri novem C-Maxu osnovna dilema nakupa.

Glede na to, da C-Max k nam prihaja šele v začetku prihajajočega leta, tudi za testni avtomobil še nismo mogli dobiti na-tančne cene. Zato informativno navajamo cene na Fordovem domačem, torej nem-škem trgu, od koder je tudi prišel preiz-kušeni primerek (a z omejitvijo: tam, na primer, barve testnega avtomobila sploh ni mogoče izbrati). Osnovni C-Max stane na nemškem trgu 18.600 evrov, približek tega, kar je ponujal naš primerek, pa sta-ne nekaj manj kot 28.000 evrov. ⚡

ličicah pa ima C-Max električno zaporo za odpiranje zadnjih vrat, ki je kot varovalka za otroške igrice precej bolj uporabna kot zatiči v vratih.

Pomemben del Fordove gradnje boljše-ga ugleda so že kar nekaj let (od prvega Focusa) tudi zanesljive vozne lastnosti in prijetno vozno udobje. Glede tega tu-di C-Max nadaljuje dosedanje zasnovo. Zelo zanesljivi legí na cesti pa se je zdaj pridružilo še izboljšano vozno udobje. Pri C-Maxu najbolj presenetí, da skoraj ni več slišati hrupa izpod koles in od karoserije med vožnjo. Za to so poskrbeli z najrazlič-nejšimi izolacijskimi ukrepi, med drugim tudi z vetrobranskim steklom z dodatno izolacijsko plastjo ali preprogo v notranjo-sti iz enega kosa, ki precej bolje izolira hrup. Vožnja je tako res prijetna, pa naj bo cestna podlaga kakršnakoli.

K temu pripomore še dokaj natančen volanski mehanizem (prvič pri Fordu z elektro mehanskim servom (pravijo mu EPAS). Za primer manjših težav ima do-datek, ki skrbi za samodejno popravlanje krmilnega kota pri stransko nagnjenih ce-stah ali močnem stranskem vetru.

Dobrodošla je tudi dodatna elektrons-ka pomoč v okviru ESP: simulira učinek aktivne diferencialne zapore in uravna-va razporeditev navora med obe pogon-ski kolesi. TVC (Torque Vectoring Control) pri tem izravna razlike v oprijemu ali spodrsavanju pogonskih koles in optimal-no prenaša navor v stalnem razmerju z razmerami na cesti in glede na razmere v vožnji. Učinek sistema je, da izboljšuje lastnosti pri začetku zavijanja avtomobi-la in agilnosti (poskočnosti) ter popravlja stabilnost avtomobila med vožnjo v ovin-ke. Sistem enako dobro služi običajnim voznikom ter tistim, ki od avtomobilske vožnje pričakujejo nekaj več. Prvim v raz-merah, ko so v ovinek pripeljali prehitro, omogoči varnejši občutek z dodatnim usmerjanjem v ovinek, agilnejšim in bolj

TABELA KONKURENCE				
MODEL	Ford C–Max 1.6 EcoBoost (110 kW) Titanium	Citroën C4 Picasso THP 155 Tendance	Volkswagen Touran 1.4 TSI (103 kW) Comfortline	Toyota Verso 1.8 Valvematic Luna
motor (zasnova)	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.596	1.598	1.390	1.798
največja moč (kW/KM pri 1/min)	110/150 pri 5.700	115/155 pri 6.000	103/140 pri 5.600	108/147 pri 6.400
največji navor (Nm pri 1/min)	240 pri 1.600-4.000	240 pri 1.400	220 pri 1.500	180 pri 4.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.380 × 1.828 × 1.626	4.470 × 1.830 × 1.669	4.397 × 1.794 × 1.634	4.440 × 1.790 × 1.620
največja hitrost (km/h)	204	204	202	190
pospešek 0–100 km/h (s)	9,4	9,4	9,5	10,4
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,8/5,3/6,6	8,8/5,4/6,7	8,9/5,6/6,8	8,9/5,7/6,9
izpusti CO ₂ (g/km)	154	164	159	162
cena osnovnega modela (evri)	Ni podatka	22.400	22.271	21.600

TEHNIČNI PODATKI

CENA:	(Summit Motors Ljubljana, d. o. o.)
1.6 EcoBoost (110 kW) Titanium:	zastopnik nima podatka
Testno vozilo:	zastopnik nima podatka
Moč:	110 kW (150 KM)
Pospešek:	10,0 s
Največja hitrost:	204 km/h
Povpr. poraba:	9,9 l/100 km

Garancija:	2 leti splošne in mobilne garancije, 2 leti garancije na lak, 12 let garancije za prerjavenje.
Predvideni redni servisi:	Servisni interval na 20.000 km.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):		
redni servisi, delo, material:	1.264	kasko zavarovanje (2): 5.165
gorivo	12.494	
guma (1):	1.964	Skupaj: 32.298
izguba vrednosti po 5 letih:	8.131	Strošek za prevoženi km: 0,32 EUR/km
obvezno zavarovanje (2):	3.280	

(1) – upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
(2) – predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

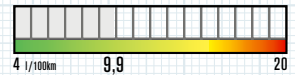
T = 9°C / p = 998 mbar / rel. vl. = 56 % / Gume: Michelin Primacy HP 215/50/R 17 W / Stanje kilometrskega številca: 3.501 km

Vozne lastnosti	s
0–100 km/h:	10,0
402 m z mesta:	17,1 (134 km/h)

Prožnost	
50–90 km/h (IV/V):	7,3 s/10,4 s
80–120 km/h (V/VL):	11,6 s/14,0 s

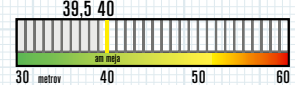
Največja hitrost	204 km/h (VL prestava)
-------------------------	---------------------------

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	8,3
največje povprečje	11,3
skupno testno povprečje	9,9



Trušč v notranjosti				dB
Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	52	52	50	48
90 km/h	57	56	55	55
130 km/h		64	62	61
Prosti tek	36			

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	71,9
od 100 km/h:	39,5 (AM meja 40 m)



Napake med testom	
brez napak	

DIAGRAM MENJALNIKA:

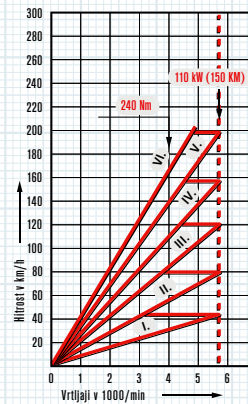
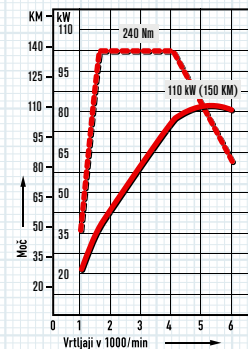


DIAGRAM MOTORJA:



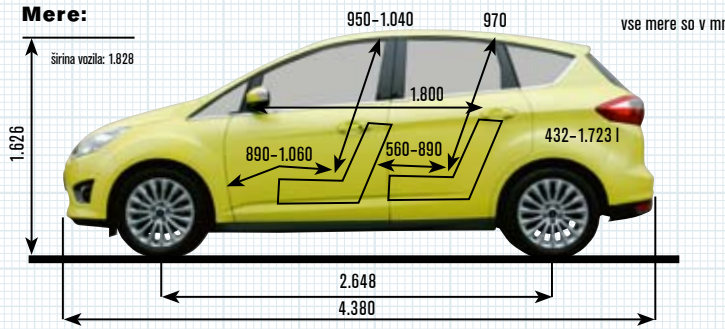
UŽITEK V VOŽNJI:



Idealno združevanje zmogljivosti, lege na cesti, prostornosti in tudi videza.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbobencinski – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 79 × 81,4 mm – gibna prostornina 1.596 cm³ – kompresija 10,0 : 1 – največja moč 110 kW (150 KM) pri 5.700/min – srednja hitrost bata pri največji moči 15,5 m/s – specifična moč 68,9 kW/l (93,7 KM/l) – največji navor 240 Nm pri 1.600–4.000/min – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – po 4 ventili na valj – vbrizg goriva po sistemu skupnega voda – turbinsko puhalo na izpušne pline – hladilnik polnilega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – prestavna razmerja I. 3,727; II. 2,048; III. 1,357; IV. 1,032; V. 0,821; VI. 0,690 – diferencial 4,067 – platišča 7J × 17 – gume 215/50 R 17, kotalni obseg 1,95 m. **Voz in obese:** kombilimuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator – zadaj večvodilna prema, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, električni servo, 2,75 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.385 kg – dovoljena skupna masa 1.900 kg – dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.500 kg, brez zavore: 690 kg – dovoljena obremenitev strehe: 80 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 204 km/h – pospešek 0–100 km/h 9,4 s – poraba goriva [ECE] 8,8/5,3/6,6 l/100 km, izpust CO₂ 154 g/km.



Zunanje mere: širina vozila 1.828 mm – kolotek spredaj 1.544 mm – zadaj 1.554 mm – rajdni krog 10,9 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.510 mm, zadaj 1.500 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnji sedež 480 mm – premer volanskega obroča 370 mm – posoda za gorivo 60 l.

Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom
5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček (85,5 l),
2 x kovček (68,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina – stranski varnostni blazini – varnostni zračni zavesi – pritrdišča ISOFIX – ABS – ESP – servo volan – samodejna klimatska naprava – električni pomik šip spredaj in zadaj – električno nastavljivi in ogrevani vzratni ogledali – radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom – večopravilni volanski obroč – daljinsko upravljanje osrednje ključavnice – po višini in globini nastavljev volanski obroč – tipalo za dež – po višini nastavljev voznikov sedež – deljiva zadnja klop – potovalni računalnik – tempomat.

OCENA

Zunanost (15)	13	Dinamične linije 'kinetnične' oblike, združene s kakovostno izdelavo.
Notranost (125)	108	Odlikuje se po prostornosti in uporabnosti, od prilagajanja zadnjih sedežev do ogromnega prtljažnika, informacijska vrednost pokazanega na zaslonih je odlična, motijo le številni in nepregledni gumbi.
Motor, pogon, podvozje (65)	60	Zmogljivost in prožnost novega motorja EcoBoost navduši, malo manj občutek prestavne ročice; odlično podvozje je razlog za suvereno lego na cesti, pohvala tudi vodljivosti.
Vozne lastnosti (70)	65	Drugače tako dinamičnega enoprostorca, kot je C-Max, ne poznamo.
Zmogljivosti (35)	32	S 150 'konji' kralji na cesti!
Varnost (45)	42	Najvišjim ocenam EuroNCAP se pridruži še zanesljiva aktivna varnost s številnimi (dokuplje-nimi) pomagali.
Gospodarnost (65)	42	Konje je treba napojiti! Fordov EcoBoost je sicer lahko tudi manj požrešen, a potem se je delno treba odpovedati užitku v vožnji.
Skupaj	365	Za običajne uporabnike ugleden enoprostorec z vsemi prednostmi dobrih zmogljivosti, prilagodljive notranjosti in kakovostnih materialov. A bogata oprema (Titanium z dodatki) in zmogljiv motor bosta zagotovo pognala ceno (ko bo znana za slovenski trg) v premijski razred.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ zmogljiv motor
- ▲ odlična lega na cesti
- ▲ številna elektronska pomagala
- ▲ prostornost in prilagodljivost
- ▲ ergonomija voznikovega prostora
- ▲ videz v slogu S-Maxa
- ▲ odlična kakovost izdelave notranjosti in kakovostni materiali, uporabljeni zanj
- ▲ preprost sistem odpiranja in zapiranja odprtine za nalivanje goriva Easyfuel-System
- ▼ nepregledni gumbi na vrhu sredinske konzole
- ▼ uporaba gumba za tempomat zahteva nekaj vaje
- ▼ poraba goriva sicer solidna, a se ob izrabi zmogljivosti lahko precej poveča