

Kličite me »Maks«

Še danes ne vem natančno, kaj je v svoji notranjosti skrival prototipni C-Max. Salonski je imel črna in plastična stekla, torej le navidezna. Ampak če je skrival prostor, ki ga vidimo danes, potem že v uvodu lahko zapišemo, da je bila Fordova odločitev o začasni zaustavitvi projekta povsem neupravičena.

Besedilo Matevž Korošec Foto Aleš Pavletič



Toda najprej se za trenutek ustavimo pri zunanosti. Ta je na pogled nekoliko neskladna. Deluje približno tako, kot da bi si prednji del sposodili pri Focusu, zadek pri Fusionu ali še raje petvratni Fiesti in to dvojce zvarili skupaj. Čeprav je res, da je v letih, ko se je kot prototip prvič pojavil na mednarodnih avtomobilskih salonih, mimogrede, ogledali smo si ga lahko tudi v Ljubljani, oblika doživela precejšnje odobravanje. Toda leta

so minevala, projekt je stal - bojda zaradi le petih sedežev v svoji notranjosti - in tako smo danes bolj kot nad obliko navdušeni nad njegovo notranjostjo. Kar je ne nazadnje tudi prav, saj si nov avto kupimo zato, da se sami dobro počutimo v njem, in ne zato, da bi nam ga zavidali drugi. Vsaj v večini primerov naj bi bilo tako.

Še preden se lotimo notranjosti, oziroma vseh njenih podrobnosti, pa morda še ena zanimivost. In sicer da je



nad njeno dokončno podobo bdel Niko Vidaković. Gospod, vsaj sodeč po imenu in priimku, sicer ni Slovenec, bolj verjetno rojak katere izmed nekdanjih republik rajne Jugoslavije, no, nas pa je navdušilo predvsem njegovo delo. V tem trenutku si upamo celo trditi, da je C-Maxova notranjost daleč najlepša, najkakovostnejša in nasploh najbolj priročna od vseh Fordovih. Voznikov delovni prostor je pravi vzor ergonomije. Vo-

lanski obroč in sedež sta nastavljiva v vse pričakovane smeri. Stikala so, tako kot prestavna ročica, ves čas pri roki. Da je voznikovo delo karseda nezahtevno, skrbita tudi tipali za dež in samodejni vklop žarometov (serijsko pri opremi Ghia), in če že moramo kaj pograjati, potem je to zgolj v eno smer vrtljivo stikalo potovalnega računalnika, ki ga najdemo na levi (povsem prenovljeni) obvolanski ročici. Pri merilnikih, ki so prav tako



novi in odlično berljivi, si grajo zasluži neučinkovito izkoriščen prostor med njimi. Opozorilne lučke so namreč po novem porinili v »osrčje« največjih dveh merilnikov, tako da je prostor med njima zdaj brez uporabnosti. In namesto da bi ga izkoristili z zaslonom potovalnega računalnika, so slednjega stisnili povsem na dno, vanj pa jim je v osnovni izbirnik uspelo vriniti kar tri podatke (število dnevnih in skupnih kilometrov ter podatke o zunanji temperaturi zraka).

Tudi na sredinski konzoli smo opazili pomanjkljivosti, zlasti slabo zasenčen zaslon avdiosistema. Tokrat to velja za najzmogljivejši model z oznako Sony, ki v svojem drobovju med drugim skriva tudi izmenjevalnik za šest zgoščenk. Moramo pa zato nemudoma pohvaliti učinkovito ogrevanje vetrobranskega stekla, katerega stikalo je tik ob »glasbeni skrinjici«. Zakaj tega ne ponujajo tudi drugi tekmeči, si je težko razložiti, saj strošek z vgradnjo grelnih nitk v vetrobransko steklo zagotovo ni tako velik, kot je udobje, ki ga ta dodatek omogoči vozniku. Ni kaj, priporočamo. Pa čeprav hočejo zanj, ne glede na paket opreme, doplačilo, in sicer dobrih 56.000 tolarjev.

To pa ni edini dodatek, za katerega se boste najverjetneje odločili pri nakupu C-Maxa. Pa četudi bo ta nosil napis Ghia. Že zaradi lastne varnosti boste posegli tudi po ESP-ju, za

1. Končno so tudi pri Fordu dokazali, da znajo lično urediti notranjost.

2. Prostor med merilniki je slabo izkoriščen, so pa poskrbeli za športnost. Rdeča puščica se prižge v trenutku, ko kazalec na merilniku vstopi v rdeče polje.

3. V C-Maxu so nove tudi obvolanske ročice.

4. Na vrhu armaturne plošče je velik, toda precej plitek predal.

5. Potnikom zadaj so namenili tudi uporabne predale in zložljivi mizici.

6. S skoraj nič truda se Focus C-Max lahko iz pet-sedežnika hitro prelevi v udobni štirisedežnik.

katerega boste morali odšteti skoraj 243.000 tolarjev. Precej manj vas ne bosta stali stranski varnostni zavesi, katerih cena se zaustavi pri 67.323 tolarjih. Če boste želeli še kovinsko barvo, ksenonske žaromete, Sonyjev avdiosistem, dodatno zatemnjena zadnja stekla, dvostezno klimatsko napravo in ogrevana prednja sedeža ter vse to poriniti v različico z 2,0-litrskim turbodizelskim motorjem, pa že danes pripravite dobrih 6.800.000 tolarjev. Toliko je bil namreč vreden testni Focus C-Max.

Ja, ni malo za petsedežni limuzinski kombi srednjega razreda. Toda ob tem ne gre pozabiti, da se ta lahko hitro in sila preprosto prelevi v udobni štirisedežnik. Le sedalni del zadnje

ga sedeža v sredini morate dvigniti in ga z naslonjalom vred poriniti v prtljažni prostor. Preostaneta vam še dva preprosta giba, s katerima skrajna sedeža potisnete za nekaj centimetrov proti sredini in zadeva je opravljena. Nekoliko več spretnosti in moči od vas zahteva odstranjevanje sedežev, saj pritrilni mehanizem ni tako dovršen kot pri tekmečih (Renault Scénic ali Volkswagen Touran), to pa velja tudi za maso stolov. Je pa res, da na ta način postopoma in učinkovito povečujete prtljažni prostor. In sicer vse do prostornine 1620 litrov. Ste morda ob zapisani številki pomislili na limuzinsko urejen dostavnik? Nikar. Zaradi izrazito padajoče strehe, zaobljenega zadka in nekaj centi-

metrskega robu, čez katerega je treba dvigniti prtljago, pretirano velikega tovora (gleđano dimenzijsko) v C-Maxa ne boste naložili. Prtljažni prostor je namenjen predvsem vsakodnevnim družinskim opravkom, toda ne bo vas razočaral tudi takrat, ko se boste odpravljali na dopust. Prtljažnik je namreč pravilnih oblik, kar pomeni, da ga je mogoče izkoristiti vse do zadnjega centimetra. Če bi zmanjkalo prostora, sta ob robovih še dva majhna, toda uporabna predalčka. In če tudi to ne bi bilo dovolj, sta na voljo predala v dnu potniške kabine, ogromen predal je še med prednjima sedežema, številne malenkosti pa bosta pogoltnila tudi predal pred sovoznikom in na vrhu armaturne plošče. Pa

čeprav je slednji precej plitek.

Torej z drobnarijami in s prtljago v C-Maxu ne bi smeli imeti težav. To velja tudi za udobje v vožnji. Prilagodljivost zadnje klopi smo že spoznali. Da sta prednja sedeža udobna in izdatno nastavljiva, prav tako. Nad sedenjem spredaj lahko potožijo le potniki izrazito majhne rasti, saj ni gotovo, da jim bo položaj v celoti ustrezal. S tem mislimo predvsem na noge. Zato pa glede na vse, kar ponuja delovno okolje, vozniku postane v trenutku jasno, da C-Max ni namenjen le mestnim vožnjam, ampak tudi daljšim potem. O tem vas morda ne bodo prepričale cene dizelskih različic na našem trgu, saj je treba za najcenejšo z 1,6-litrskim motorjem (110 KM) odšteti do-

V tem trenutku si upamo celo trditi, da je C-Maxova notranjost daleč najlepša od vseh Fordovih.





Razmišljate o limuzinsko urejenem dostavniku? Nikar. C-Max je limuzinski kombi in ne dostavnik.



Drugo mnenje

Boštjan Jevšek C-max ustreza vsem družinskim potrebam - ne da bi hotel biti neznansko prilagodljiv. Videti je najbolj športen od vseh tekmecev in se tako tudi pelje. Všeč mi je bila komunikacija med voznikom in prednjimi kolesi. Motorček je nad 2.000 vrtljaji krasen, v kleti pa malce astmatičen. Jezila sta me dolgi gib prestavne ročice in cena. 1.6 Ambiente je boljša izbira.

Dušan Lukič Fordov Focus je od nekdanj (tudi sam tako mislim) veljal za avto z odličnim podvozjem. Torej je bilo pričakovati, da bo tudi C-Max najbolj vozniški med sorodnimi limuzinskimi kombiji. Po eni strani ne razočara, njegov volan je resnično izjemno natančen, avto pa vodljiv. Toda ves čas sem imel občutek, da so blažilniki premeški. Touranovo podvozje daje bolj čvrst občutek, čeprav se med ovinki izkaže slabše.

Peter Humar C-Max se kljub razmeroma visoki gradnji, ki ustreza limuzinskemu kombiju, na zaviti cesti pelje kot pravi Ford. Da je tudi razmeroma prostoren in uporaben, mi je prav tako všeč. Všeč mi je še povezovalni odličnega dvolitrskega turbodizla in šeststopenjskega ročnega menjalnika. Toda kljub vsemu nisem kupec tovrstnega vozila. Osebnost se namreč še vedno najbolj »razumem« z limuzinami.

bre 4.700.000 tolarjev, vas bo pa že prva nekoliko daljša pot. Višji položaj sedenja, odlična preglednost, dobra ergonomija, pregovorno dovršena Fordova mehanika, h kateri štejemo predvsem komunikativen in natančen volanski mehanizem, prav takšne zavore, zanesljivo podvozje, šeststopenjski menjalnik in ne nazadnje zmogljiv turbodizelski motor so stvari, ki vas ne bodo pustile nepotešenih. Motor je pravi tehnološki biser. V hladnih dneh sicer zahteva svoj čas, da doseže

delovno temperaturo, zato pa pri 2000 vrtljajih v minuti postreže s kar 320 Nm navora. In glede na to, da je prestavno razmerje preračunano dokaj na kratko, to pomeni pospeševanje, ki ga tudi ESP ne umiri. Jasno, kadar je stopalka za plin pohojena.

In prav tega bodo mlajši oziroma dinamičnejši vozniki zagotovo veselili, saj Ford Focus C-Maks ali na kratko »Maks«, kljub temu da je izrazit limuzinski kombi, odličnih Fordovih genov ne skriva. ■

KOLIKO STANE	SIT
Dodatna oprema	
Varnostni zavesi	67.323
ESP	242.900
Samodejna klimatska naprava	93.491
Ksenonska žarometna	224.330
Alarmna naprava	89.685
Ogrevana prednja sedeža	93.491
Sistem za pomoč pri parkiranju (zadaj)	85.878
Sistem za pomoč pri parkiranju (spredaj + zadaj)	175.563
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet s smernikom	53.800
Bočni smernik	1.400
Prednja meglenka	12.100
Prednji odbijajč (spod. del/zgor. del)	14.700/67.200
Okrasna maska	30.900
Prednja sipa	42.500
Znak	7.900

Tabela konkurence	
Model	
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1997
največja moč (kW/KM pri 1/min)	100/136 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	320 pri 2000
dolžina × širina × višina (mm)	4333 × 1825 × 1595
največja hitrost (km/h)	200
pospešek 0-100 km/h (s)	9,6
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,5/4,5/5,6
cena osnovnega modela (SIT)	5.758.000

Model	Ford Focus C-Max 2.0 TDCi Ghia	Opel Zafira 2.2 16V DTI Comfort	Renault Scénic 1.9 dCi Auth. Conf.	Volkswagen Touran 2.0 TDI Trendline
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1997	2172	1870	1968
največja moč (kW/KM pri 1/min)	100/136 pri 4000	92/125 pri 4000	88/120 pri 4000	100/136 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	320 pri 2000	280 pri 1500	300 pri 2000	320 pri 1750
dolžina × širina × višina (mm)	4333 × 1825 × 1595	4317 × 1742 × 1684	4259 × 1805 × 1620	4391 × 1794 × 1635
največja hitrost (km/h)	200	187	188	197
pospešek 0-100 km/h (s)	9,6	11,5	12,1	10,6
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,5/4,5/5,6	8,8/5,8/6,9	7,4/5,0/5,8	7,6/5,2/6,0
cena osnovnega modela (SIT)	5.758.000	5.218.000	4.811.000	5.327.000

Ford Focus C-Max 2.0 TDCi Ghia

CENA: [Summit Motors] OSNOVNI MODEL: 5.758.000 SIT
TESTNO VOZILO: 6.822.000 SIT
Moč: 100 kW (136 KM)
Pospešek: 9,8 s
Največja hitrost: 200 km/h
Povpr. poraba: 8,6 l/100 km

Garancija:

1 leto brez omejitve kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavenje, 1 leto mobilne garancije EuroServis
Predvideni redni servisi: menjava olja na 20.000 km sistematični pregled na 20.000 km

Stroški vozila do prevoženih 100.000 km [v SIT]:

redni servisi, delo:	59.640	obvezno zavarovanje (2):	564.000
material:	135.050	kasko zavarovanje (2):	1.214.000
gorivo:	1.458.560	Skupaj:	8.531.250
gume (1):	600.000	Strošek za prevoženi km:	85,3 SIT/km
izguba vrednosti po 5 letih:	4.500.000		

(1) - upoštevati smo 2 kompleta letnih gum in 2 kompleta zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	9,8
402 m z mesta:	17,1 (133 km/h)
1000 m z mesta:	31,3 (167 km/h)

Prožnost

50-90 km/h (IV./V.):	7,2/14,2
80-120 km/h (V./VI.):	9,9/14,5

Največja hitrost 200 km/h (V. in VI. prestava)

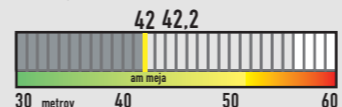
Poraba goriva l/100 km

najmanjše povprečje	7,5
največje povprečje	9,6
skupno testno povprečje	8,6



Trušč v notranjosti dB

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	60	58	57	57
90 km/h	66	63	62	62
130 km/h		68	67	67
Prosti tek				42
Zavorna pot				m
od 130 km/h:				70,9
od 100 km/h:				42,2
(AM meja 42 m)				



Napake med testom

- Samodejno popuščanje elektronske parkirne zavore (EPB) je prenehalo delovati.

Diagram menjalnika:

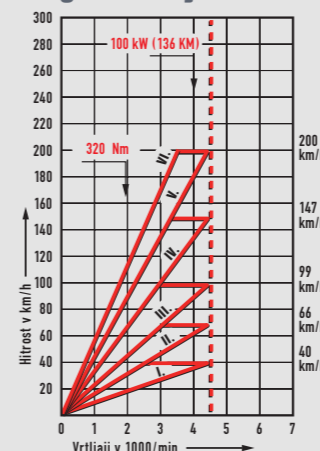
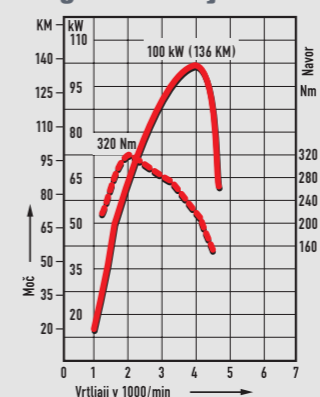


Diagram motorja:



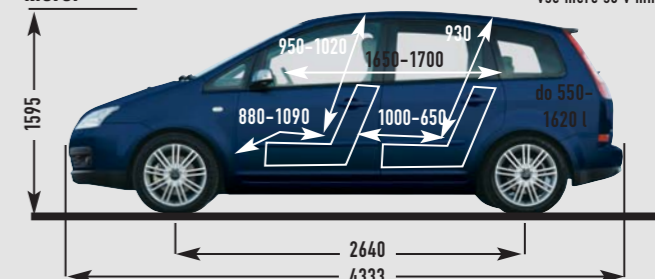
Užitek v vožnji:

Res je, da gre za Fordov izdelek, in to z najzmogljivejšim motorjem v nosu, toda še vedno govorimo o družinskem avtu.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 85,0 × 88,0 mm - gibna prostornina 1997 cm³ - kompresija 18,0 : 1 - največja moč 100 kW (136 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,7 m/s - specifična moč 50,1 kW/l (68,1 KM/l) - največji navor 320 Nm pri 2000/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,070; II. 1,860; III. 1,240; IV. 0,840; V. 0,880; VI. 0,710; vzvratna 4,190 - diferencial za prestave I., II., III., IV. 4,070; za prestave V., VI. in vzvratna 2,850 - platišča 6J × 16 - gume 205/55 R 16 H. kotalni obseg 1,91 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 56,5 km/h. **Voz in obese:** limuzinski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, po dve vodili vodili, vzdolžni vodili, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, električno podprta mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1448 kg - dovoljena skupna masa 1990 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 650 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,6 s - poraba goriva (ECE) 7,5/4,5/5,6 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1825 mm - kolotek spredaj 1535 mm - zadaj 1531 mm - rajdni krog 10,7 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1400 mm, zadaj 1460 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klopa 450 mm - premer volanskega obroča 375 mm - posoda za gorivo 55 l.

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

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - ABS z EBA - servo volan - pet vzglavnikov - 5 tritočkovnih varnostnih pasov - klimatska naprava - 4 × električni pomik sip - potovalni računalnik - električno ogrevani in pomični vzvratni ogledali - tempomat - radijski sprejemnik s CD-jem - po višini nastavljeni voznikov sedež.

ocena

Zunanost (15)	12	Končni izdelavi ni veliko očitati, zato pa obliki prednjega in zadnjega dela morda ne delujeta povsem skladno.
Notranost (140)	119	Notranost je lično oblikovana in za ta razred dovolj prostorna. Zmotni način odstranjevanja in masa zadnjih sedežev.
Motor, menjalnik (40)	36	Motor je sodoben, le v hladnih jutrih potrebuje določen čas, da se segreje. Menjalnik je šeststopenjski.
Vozne lastnosti (95)	81	Ford že pregovorno ponuja v svojih avtomobilih odlične vozne lastnosti in to velja tudi za C-Maxa.
Zmogljivosti (35)	29	Zmogljiv dizelski motor navdušuje s pospeškom do hitrosti 100 km/h, ki je krajši od 10 sekund, in z največjo hitrostjo prek 200 km/h.
Varnost (45)	40	Testni Focus C-Max je imel skoraj vse, toda ne smemo spregledati, da je treba za nekatere dodatke doplačati.
Gospodarnost (50)	26	Poraba goriva je zmerna, kar je spodbudno. Tega pa nikakor ne moremo zapisati za garancijski rok in ceno testnega C-Maxa.

Skupaj 343

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

- ▲ oblika armaturne plošče
- ▲ lična in barvno usklajena notranost
- ▲ uporabnost prostora za prednjima sedežema
- ▲ število odlagalnih mest
- ▲ lega na cesti
- ▲ motorne zmogljivosti
- ▼ postopek odstranjevanja zadnjih sedežev
- ▼ masa zadnjih sedežev
- ▼ majhen zaslon potovalnega računalnika
- ▼ slabo zasenčen zaslon avdiosistema
- ▼ le v eno smer vrtljivo stikalo potovalnega računalnika