



►► Grand C-Max tudi po oblikovni obnovi ostaja eden Fordovih prodajnih adutov, kar ni zasluga zgolj drugačnih žarometov oziroma maske in številnih asistenčnih sistemov. Največji adut ostaja velikost prtljažnika oziroma prilagodljivost notranjosti, saj so trije posamični sedeži nastavljivi vzdolžno, obenem pa ponujajo številne možnosti prevoza oseb in prtljage. In čeprav je prtljažnik dovolj velik za družinsko tlako, smo pod njim odkrili klasično (sicer ožjo) nadomestno kolo, kar mu (čeprav s tem prtljažniku odgriznemo kakšen liter) vseeno štejemo v dobro. Pri večjih luknjah tako imenovani kiti za popravilo ne pomagajo prav dosti. Forda C-Maxa, ki spada med B-in S Maxa, so predstavili že davnega leta 2003, šele pozneje pa je luč sveta ugledal

še višji in daljši Grand C-Max. Večjega od dveh bratov si lahko omislite kot sedemsedežnik, lahko pa stavite na večji prtljažnik in se dvema dodatnima sedežema odpoveste. Testni je bil petsedežni in s serijskimi drsnimi bočnimi vrati ter električno pomičnim prtljažnikom ni razvajal samo voznika, ampak tudi druge potnike. Toda voznik v tem Fordu ni samo altruist, ampak zna poskrbeti tudi za svoje užitke. Vozna dinamika ostaja vrhunska, vsaj če Grand C-Maxa primerjamo s tekmeči. Torej z natančnim volanskim sistemom, hitrim šeststopenjskim menjalnikom ter podvozjem, ki omogoča tudi precej dinamično vožnjo. Po prenovi je dobil tudi večji (8-palčni) osrednji zaslon, ki je občutljiv za dotik. Sistem deluje dobro, čeprav so tipke na dnu zaslona težko dosegljive za

radi plastičnega grebena pod njim. Ampak to so sladke pomanjkljivosti v primerjavi s prejšnjim mini zaslonom, ki ni omogočal tako prijaznega delovnega okolja. Če obkljukate večino tehničnih posledkov, ki jih v tem avtomobilu ponuja Ford, potem se boste lahko zanašali na samodejno preklapljanje med kratkimi in dolgimi lučmi (čeprav bi kdaj sam hitreje osvetlil cesto z dolgimi, kot to opravi računalniška pamet), tempomat, sistem za pomoč pri vožnji po voznem pasu, polsamodejno parkiranje, dodatno gretje volanskega obroča in vetrobranskega stekla, sistem My Key, biksenonske dinamične žaromete, prepoznavanje pomembnejših prometnih znakov, sistem Driver Alert, pomoč pri zažiganju avtov v mrtvih kotih, samodejno preprečevanje naleta pri mestni vožnji, sistem Cross Traffic Alert itd. Skratka, polna sleda dobrot, ki od voznika sploh ne zahtevajo dodatnega znanja ali prilagoditve,



Ford Grand C-Max 1.5 Ecoboost Titanium	
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	21.660 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	30.230 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	26.680 EUR
 ZAVAROVANJE AO:	696 EUR
KASKO (+B,K), AO, AO+ :	1.401 EUR
NAŠE MERITVE	
Okoliščine meritev: T = 7 °C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 55 % / stanje kilometrskega števca: 3.130 km	
POSPEŠKI	
0-100 km/h:	11,4 s
402 m z mesta:	18,0 s (125 km/h)
PROŽNOST	
50-90 km/h (IV./V.):	9,2/15,6 s
80-120 km/h (V./VI.):	11,6/13,8 s
TRUŠČ V NOTRANJOSTI	
Hitrost (km/h)	dB
90	VI. prestava 60
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	42,7 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje:	9,8 l/100 km
normni krog:	7 l/100 km
TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.499 cm ³ - največja moč 110 kW (150 KM) pri 6.000/min - največji navor 240 Nm pri 1.600-4.000/min. Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/55 R 16 H (Bridgestone Blizzak CM-25). Masi: prazno vozilo 1.473 kg - dovoljena skupna masa 2.195 kg. Mere: dolžina 4.519 mm - širina 1.828 mm - višina 1.642 mm - medosna razdalja 2.788 mm - prtljažnik 65-1.715 l - posoda za gorivo 60 l. Zmožljivosti: največja hitrost 202 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,7 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 6,3 l/100 km, izpust CO ₂ 144 g/km.	
HVALIMO IN GRAJAMO	
▲ prilagoditev (zadnjih sedežev) ▲ drsna vrata ▲ motor ▼ poraba goriva ▼ dosegljivost spodnjih tipk na 8-palčnem zaslonu	
Končna ocena	
Grand C-Max je večji in uporabnejši kot manjši brat, vendar zaradi prirastka v dolžino vseeno ne izgubi dinamike v vožnji, po kateri so Fordi tako znani.	

* Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

ampak kar samodejno pomagajo in s tem varujejo vas in druge v prometu. Zgolj 1,5-litrski štirivaljni s pomočjo dodatnega polnjenja poskrbi za 110 kilovatov, kar po domače pomeni razveseljivih 150 'konjev'. Motor je uglasen, tih in prav nič podhranjen tudi pri nižjih vrtljajih, zato ga kljub malo večji porabi goriva toplo svetujemo. Več ni potrebno, tudi če je prtljažnik pogosto napolnjen do vrha. Dodatni centimetri v notranjosti in drsna vrata se poznajo, prav tako boljši vmesnik za upravljanje številnih asistenčnih sistemov. To sicer pod črto ni poceni, vendar podobno kot osnovna tehnika (motor, menjalnik, podvozje) kmalu prastejo k srcu. ❧❧