

Za hitre družine

Skoraj 10 let je tega, odkar sem na jugu Španije prvič zlezel za volan Fordovega S-Maxa. Po naključju je šlo za njegovo najzmogljivejšo različico z oznako 2.5T.

► Tisti vrstni petvaljnik, ki si ga je S-Max delil s tedanjim Focusom ST, je zmogel 220-'konjev', imel je lep zvok, z njim pa je S-Max do 100 kilometrov na uro pospešil v nekaj manj kot osmih sekundah. Peljal se je kot kak malo slabši športni družinski avto, pa čeprav je šlo za sedemsedeznik ...

Devet let pozneje petvaljnega turbobencinca v novem S-Maxu seveda ni. Popolnoma nov avto, nove okoljske zahteve, nove cene goriva, kar ni presenetljivo. Zato je, kot že v zadnjih letih prejšnje generacije, najzmogljivejši motor turbodizel. Prej 2,2-litrski ne prav uglajene, pa tudi ne prav hitre sorte, pa čeprav je imel 200 'konjev'.

A zdaj vrh S-Maxove ponudbe kroji nov dvolitrski biturbodizel. Ima več moči in več navora od predhodnika, pa čeprav na prvi občutek to niti ni opaziti. Prvih nekaj metrov prvega resnega pospeševanja, recimo tja do 100 kilometrov na uro, se namreč tale S-Max premakne za enoprostorec kar ugledno hitro, a absolutno gledano ne pre-





Sopotniki se bodo v S-Maxu počutili odlično.

menjalnik in rezultat je redko delovanje stabilnostnega sistema (če le voznik nima svinčene noge pri hkratnem speljevanju in zavijanju). Volan ni več tako natančen (po enoprostorskih merilih) in odziven, kot je bil včasih, še vedno pa sodi v sam vrh razreda in enako velja za podvozje: dovolj mehko, da ublaži večino neravnin s ceste in dovolj usklajeno in čvrsto, da potnikov v ovinkih ne bo mučila morska bolezen.

Omeniti velja še (kot del doplačilnega paketa Titanium X 2, ki prinese tudi delno usnjeno oblazinjene sedeže) odlične smerne LED-žaromete, pa lep kupček (spet: doplačilnih) elektronskih varnostnih poma-

gal, od samodejnega zaviranja do aktivnega parkirnega sistema, s sistemom za nadzor mrtvih kotov, ki pazi tudi na prečni promet pri vzratni vožnji. Dobra rešitev je aktivni omejevalnik hitrosti, ki se zna sam prenavljati glede na omejitve, ki velja na delu ceste, na katerem je avto. Mogoče je tudi nastaviti odstopanje glede na omejitve (za tiste, ki radi vozijo kak kilometer nad omejitvijo ali pod njo), a na žalost le v kilometrih na uro, ne pa tudi v odstotkih (kar bi bilo bolje).

In če je vse to vozniku v pomoč, ga zna v tem S-Maxu tudi kaj motiti. Višjerasli bodo hitro opazili, da je vzdolžni pomik vozni-

tresljivo. Bolj zanimivo postane pozneje, ko pospešek kar ne pojenja, ne pri slovenskih ne pri nemških avtocestnih hitrostih. Pri 160 kilometrih na uro se počuti kot kak mestni malček pri šestdesetih, in tudi ko se kazalec premika še naprej, je pospešek še vedno zelo 'neenoprostorski'. To hkrati pomeni, da se S-Max odlično znajde na daljših avtocestnih poteh, ko so hitrosti velike. Šesta prestava dvosklopčnega menjalnika je namreč ugodno dolgo izračunana, zato se motor pri 130 kilometrih na uro vrtili s komajda kaj več kot 2.000 vrtljaji, pa tudi pri 160 je še daleč od tritisočice. In ker ima zaradi dveh turbinskih pihal (ki sta posledično lahko manjši in zato odzivnejši od enega večjega) ogromno navora v najnižjih vrtljajih, šeststopenjska dvosklopčna avtomatika nima prav veliko dela.

V nasprotju s tisto, ki se je spomnimo iz prvih Fordov s to menjalniško tehnologijo, je zdaj Powershift več kot dober. Prestavljanje je hitro, sunkov skoraj ni, elektronski možgani pa dovolj dobri in hitro dojamejo, kaj si želi voznik. Prednost vsega skupaj je tudi dovolj ugodna poraba: 5,9 litra za 100-kilometrski normni krog je le desetinko več kot pri 35 'konjev' šibkejši Alhambri in še nekaj desetink več kot pri 140-'konjski' različici Sharana Blumotion. To je je vsekakor dober rezultat in enako velja tudi, če bi S-Maxa primerjali s katerim od sedemsedežnih križancev. Do denarnice je tale S-Max prijazen, pa tudi cena avtomobila ni tolikšna, da bi S-Maxu nižala oceno: 35 tisočakov za avto z opremo Titanium, 48 za testnega s kupom dodatne opreme. Idealna rešitev bi bila

kje vmes ali pa celo malenkost dražja, če se kupec odpove 30 'konjem' v zameno za štirikolesni pogon.

Kljub le prednjemu pogonu tale S-Max

nima hudih težav s spravljanjem navora s koles na cestišče tudi takrat, ko je cesta jesensko-zimsko spolzka. Navor je v nižjih prestavah nekoliko omejen, nekaj naredi





kovega sedeža prekratek (pa čeprav je za njim dovolj prostora), kar lahko dolgonoge moti še posebno na daljših poteh. Drugi minus, ki smo ga S-Maxu pripisali, je dobil pri merilnikih. Merilnik hitrosti je namreč nepregleden, S-Max pa kljub velikemu LCD-zaslону (ki zavzema ves prostor med merilnikom hitrosti in vrtljajev, pa še njuno notranjost), ne zna digitalno prikazati hitrosti (zna pa brez potrebe ogromno prostora nameniti nepomembnim podatkom ali ga sploh ne uporabi). Glede na kazni, ki veljajo pri nas, mu tega pač ne moremo odpustiti brez odbitka točk v naših ocenah. Sopotniki se bodo v S-Maxu počutili odlično, še posebno v prvih dveh vrstah (v

drugi so sedeži individualno vzdolžno pomični in imajo nastavljiv naklon hrbtnega dela, seveda). Tretja, ki jo je treba ročno dvigniti (pohvalno: kljub trem vrstam sedežev ima prtljažnikom, spusti pa se s pritiskom na gumb), ima klasične (pa čeprav ne prav moteče) značilnost tretje vrste sedežev v takih avtomobilih: manj prostora za noge, manj udobno sedenje in dejstvo, da za njo pač ne more ostati prav veliko prtljažnika. Če ju nujno ne potrebujete, se tema sedežema raje odpovijete: prostora v prtljažniku bo več pa še tisočaka in pol bo ste prihranili. Marsikateri voznik teh napak ne bo ni opazil (ali pa ga ne bodo motile) in za ta-

KOLIKO STANE V EUR	
DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Višinsko in vzdolžno nastavljiv volan	320
Navigacijski sistem Sony	1.560
Tripodročna klimatska naprava	340
Atermično in akustično laminirano v vetrobransko steklo	310
Vzdolžna strešna nosilca	360
Aktivna pomoč pri parkiranju	310
Prednja širokokotna kamera z deljenim pogledom	1.060
Bočni zračni blazini za drugo vrsto sedežev	90
Paket Titanium X 2 (delno usnje)	3.270
Tehnološki paket 1	990
Zimski paket 2	150
Stilski paket Titanium	1.120
Popotniški paket 2	1.670
Kovinska barva	960



TABELA KONKURENCE			
MODEL	Ford S-Max Trend 2.0 TDCi 88 kW (120 KM) FWD	Renault Espace Life Energy dCi 130 Stop&Start	Volkswagen Sharan Trendline 2.0 TDI BMT SCR
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.997	1.598	1.968
največja moč (kW/KM pri 1/min)	88/120 pri 3.500	96/130 pri 4.000	110/150 pri 3.500
največji navor (Nm pri 1/min)	310 pri 1.750	320 pri 1.750	340 pri 1.750-3.000
dolžina x širina x višina (mm)	4.796 x 1.916 x 1.685	4.857 x 1.888 x 1.675	4.854 x 1.904 x 1.720
največja hitrost (km/h)	183	191	200
pospešek 0-100 km/h (s)	13,4	10,8	10,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,0	4,4	5,2
izpusti CO₂ (g/km)	129	116	137
cena osnovnega modela (evri)	26.140	29.990	31.151

Modeli v tabeli predstavljajo najcenejše različice s preizkušenim oziroma primerljivo zmogljivim motorjem. Cene so navedene z upoštevanimi uradnimi popusti in akcijami po ceniku. Serijska oprema med navedenimi modeli ni nujno primerljiva.

TEHNIČNI PODATKI

CENA	[Summit Motors Ljubljana]
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*	33.770 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	48.080 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*	46.280 EUR
Moč:	154 kW (210 KM)
Pospešek:	8,9 s
Največja hitrost:	218 km/h
Normna poraba:	5,9 l/100 km
Garancija:	2 leti splošne garancije, 3 leta podaljšanega jamstva z mednarodno asistenco - skupaj 5 brez omejitve prevoženih km za osebna vozila, 2 leti garancije na lak, 12 let garancije za prerjavenje
Predvideni redni servisi:	Servisni interval na 20.000 km ali eno leto.

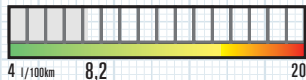
NAŠE MERITVE

Okrasne meritve:
T = 3°C / p = 1.023 mbar / rel. vl. = 55 % / Gume: Nokian WR 235/50 R 18 V / stanje kilometrskega števca: 4.764 km

Vozne lastnosti	
Pospeški	s
0-100 km/h:	12,6
402 m z mesta:	16,6 (141 km/h)

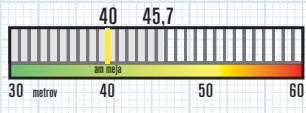
Prožnost	
Meritve s tem menjalnikom ni bila možna.	

Poraba goriva	l/100 km
skupno testno povprečje	8,2
povprečje normnega kroga	5,9



Trušč v notranjosti	dB
Hitrost	Prestava VI.
90 km/h	57

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	75,0
od 100 km/h:	45,7
(AM meja 40 m)	



Napake med testom	
Brez napak.	

UŽITEK V VOŽNJI:

😊😊😊😊😊
S-Max je vedno navduševal z lego na cesti in volanom (med enoprostorci, seveda), tokrat ni nič drugače.

DIAGRAM MENJALNIKA:

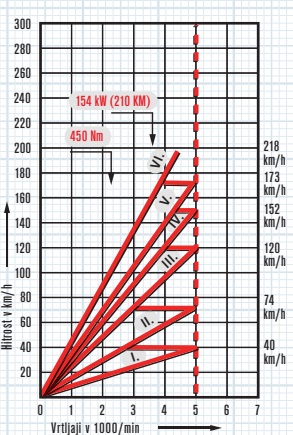
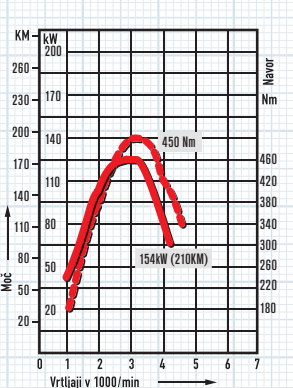


DIAGRAM MOTORJA:



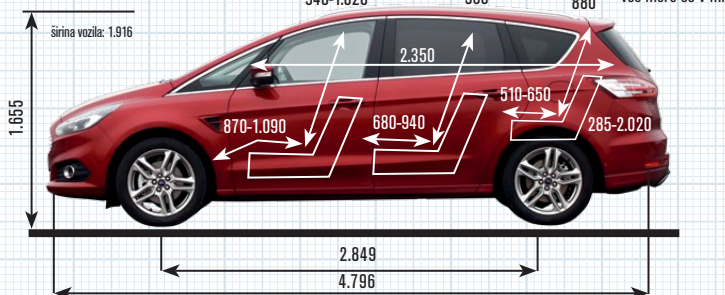
STROŠKI VOZILA (5 let, 100.000 km, v evrih):

Stroški vozila (5 let, 100.000 km, v evrih):		
redni servisi, delo, material:	1.763	kasko zavarovanje (*B,K), AO, AO+:
gorivo	6.484	9.995
gume*:	1.860	
izguba vrednosti po 5 letih:	16.843	Skupaj:
obvezno zavarovanje AO:	5.495	42.440
		Strošek za prevoženi km:
		0,42 evrov/km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 85,0 x 88,0 mm - gibna prostornina 1.997 cm³ - kompresija 16,0 : 1 - največja moč 154 kW (210 KM) pri 3.750/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,0 m/s - specifična moč 77,1 kW/l (104,9 KM/l) - največji navor 450 Nm pri 2.000-2.250/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - neposredni vbrizg goriva v valje - turbopuhali na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski robotizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,583; II. 1,952; III. 1,194; IV. 0,943; V. 0,829; VI. 0,756 - diferencial 4,357 - platišča 7,5 J x 18 - gume 235/50 R18 V, kotalni obseg 2,09 m.
Voz in obese: limuzinski kombi - 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodila prema, vijaini vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, električna ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,6 zasuka med skrajnima točkama.
Mase: prazno vozilo 1.766 kg - dovoljena skupna masa 2.575 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 2.000 kg, brez zavore: 750 - dovoljena obremenitev strehe: n.p.
Zmogljivosti: največja hitrost 218 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,8 s - povprečna poraba goriva (ECE) 5,5 l/100 km, izpust CO2 144 g/km.

Mere:



Zunanje mere: dolžina 4.796 mm - širina 1.916 mm, z ogledali 2.137 mm - višina 1.655 mm - medosna razdalja 2.849 mm - kolotek spredaj 1.606 mm - zadaj 1.606 mm - rajdni krog 11,6 m.
Notranje mere: vzdolžnica spredaj 870-1.090 mm, sredina 680-940 mm, zadaj 510-650 mm - širina spredaj 1.570 mm, sredina 1.600 mm, zadaj 1.380 mm - višina nad glavo spredaj 940-1.020 mm, sredina 930 mm, zadaj 880 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, srednji sedež 450 mm, zadnji sedež 450 mm - prtljažnik 285-2.020 l - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 70 l.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ prestavna razmerja
- ▲ poraba
- ▲ prilagodljivost
- ▼ prekratek vzdolžni pomik voznikovega sedeža
- ▼ merilniki
- ▼ vzvratna kamera se hitro umaže

kšne je S-Max idealna izbira, še posebno, če cenijo nekoliko bolj dinamično nastavitve podvoza avtomobila. Kombinacija motorja in menjalnika je odlična, seveda pa za sabo potegne tudi višjo ceno. Za tiste, ki si jo lahko privoščijo: ne, ne bom vam žal, če izberete takšno kombinacijo. Za druge: na srečo je S-Max na voljo še v osmih drugih pogonskih (in cenovnih) kombinacijah. ⬅

OCENA

Zunanost (15)	13	S-Max ostaja prepoznavne oblike, a je ta hkrati sveža in sodobna.
Notranost (125)	107	Voznikov sedež bi lahko imel daljši vzdolžni pomik, sedem sedežev pa pomeni manj prostora v prtljažniku.
Motor, pogon, podvozje (65)	59	Motor je odličen, menjalnik je dober. Fordu je tu uspela dobra kombinacija.
Vozne lastnosti (70)	61	S-Max ostaja najbolj športen med enoprostorci, a je vseeno dovolj udoben.
Zmogljivosti (35)	33	210-'konjski' turbodizel se ne zadiha tudi pri zelo velikih hitrostih.
Varnost (45)	39	Seznam (tudi doplačljive) varnostne opreme v testnem avtomobilu ni popoln.
Gospodarnost (65)	44	Cena (še posebej osnovnega modela) je ugodna, tudi poraba (glede na zmogljivosti) ni razočarala.
Skupaj	356	S-Max nadaljuje odlično delo, ki ga je začel njegov predhodnik. Če si lahko privoščite takšno pogonsko kombinacijo, kot jo je imel testni, še toliko bolje.

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