



Fordova sistematična prenova bencinskih motorjev zdaj kaže prve sadove. Dvolitrski motor nadomešča prejšnjega s precej večjo prostornino (in z dodatnim valjem). Seveda s turbom. Temu pri Fordu pravijo EcoBoost.



spredaj in zadaj, prostorski paket Titanium (mizici za potnika v drugi vrsti, hlajen predal pred sovoznikom in senčnika v zadnjih bočnih vratih). Na seznamu dodatne opreme našega preizkušenega S-Maxa pa je bil tudi radio Sony s predvajalnikom CD, MP3 ter, končno (!), sistemom bluetooth z glasovnim nadzorom. Najdražji dodatek pa je Aktivni Parkirni Paket Plus, kot mu pravijo pri Fordu. Ta vsebuje opozorilnike za nadzor mrtvega kota (BLIS), nepravilne menjave voznega pasu in nezbranost voznika. Vsebuje tudi samodejno senčenje žarometov, tempo-

mat s prilagodljivim nadzorom varnostne razdalje (z radarjem), tristopenjski nadzor blaženja s prilagoditvijo športnega podvozja, pomoč pri speljevanju v klanec in opozorilnik za nevarnost naleta. Za nameček ta paket (za vsoto več kot treh in pol tisočakov evrov!) omogoči še vstop, izstop in zagon s ključem v žepu.

Ko uporabljamo vse te dobrrote, smo glede S-Maxa povsem prepričani, ko pa jih seštejemo še v 'materialu', je zaključek preprost: tale S-Max je pravi 'premium ekspres'. Za drugi del besedne zveze namreč poskrbi zmogljiv motor, s katerim res nimate težav v nobenem primeru. Poleg tega se da z njim voziti tudi prav gospodarno in z razmeroma sprejemljivo porabo goriva (ob povprečju 90 km/h znaša 8,5 l). ◀◀

**Ford S-Max 2.0 EcoBoost (149 kW) Titanium S**

**Cena osnovnega modela:** 35.740 EUR  
**Cena testnega vozila:** 41.450 EUR

**NAŠE MERITVE**  
 T = 1°C / p = 1.011 mbar / rel. vl. = 41 % / stanje kilometrskega števca: 5.498 km

**POSPEŠKI**  
 0-100 km/h: 9,2 s  
 402 m z mesta: 16,6 s  
 (139 km/h)

**PROŽNOST**  
 Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

**NAJVEČJA HITROST** 221 km/h  
 (VI. prestava)

**ZAVORNA POT** 41,2 m (AM meja 40 m)

**PORABA GORIVA**  
 skupno testno povprečje 11,5 l/100 km

**TEHNIČNI PODATKI**  
 Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.999 cm<sup>3</sup> - največja moč 149 kW (203 KM) pri 6.000/min - največji navor 300 Nm pri 1.750-4.500/min.  
 Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski robotizirani menjalnik z dvema sklopama - gume 235/45 R 18 V (Bridgestone Blizzak LM-25V).  
 Masi: prazno vozilo 1.600 kg - dovoljena skupna masa 2.405 kg.  
 Mere: dolžina 4.770 mm - širina 1.885 mm - višina 1.660 mm - medosna razdalja 2.850 mm - prtljažnik 285-2.100 l - posoda za gorivo 70 l.  
 Zmogljivosti: največja hitrost 221 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,5 s - poraba goriva (ECE) 11,0/6,4/8,1 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub> 189 g/km.

- HVALIMO IN GRAJAMO**
- ▲ uporabnost
  - ▲ prilagodljivo podvozje
  - ▲ motor in zmogljivosti
  - ▲ številni elektronski pripomočki
  - ▲ velikost avtomobila
  - ▲ samodejno senčenje žarometov
  - ▲ zavorna pot z zimskimi gumami

**Končna ocena**

Več kot dvesto 'konj' in še dvosklopni menjalnik v tem uspešnem enoprostorcu z zelo bogato opremo so vrh tistega, kar potrebuje poglavar družine. Za pošteno ceno ...

# Veliki met

► Izkkušnje z nekoliko manjšim, 1,6-litrskim turbobencincem že imamo - iz manjšega C-Maxa. In te so skoraj enako prepričljive kot vtis pri tej ne najmočnejši različici v večjem Fordovem enoprostorcu, evropskem avtu leta 2007. Lani konec leta so ga pri Fordu prenovili, mi pa smo pred časom že preizkusili turbodizelsko različico in tedaj tudi podrobno opisali večino S-Maxovih dobrih lastnosti. Podobno kot že omenjena je tudi bencinska s še bogatejšo opremo Titanium S požela skoraj samo odobravanje. Pravzaprav je Fordu s S-Maxom uspel veliki met. Kakorkoli gledaš na preizkušeni primer, ti mora biti všeč. A začnimo pri eni od

redkih težav, s katero se spopadejo vozniki, ki sedejo za volan tega velikega športnega enoprostorca - pri velikosti. Ta je popolnoma sprejemljiva, ne, celo vredna vse hvale, ko ga merimo po prostornosti notranjosti, toda nato pri običajni vožnji (predvsem mestni) ugotovimo, da so njegove mere že kar poltovornaške. Že res, da si lahko manevriranje olajšamo s parkirno pomočjo, a z dejstvom, da gre za velik avto, se moramo vsakodnevno ubadati.

To pa ima seveda cel kup dobrih strani, na primer odlično počutje na prednjih sedežih pa seveda uporabno in prilagodljivo notranjost za njimi, z možnostjo,

da iz sedemsežnika z nekaj gibi naredimo uporaben velikanski prtljažnik z ravnim dnom.

Medtem ko se nam zdi takšna možnost pri ne tako bogato opremljenem še kar običajna, pa se pri notranjosti Titanium S najprej vprašamo, ali je to res potrebno. Na elegantnih črnih prevlekah (iz alkantare, umetnega velurja), dodatno ozaljšanih z rdečimi vstiki, se bolje počutimo, če so sedeži kar vzravnani. Sicer pa ta oprema pomeni tudi dodatne okraske na karoseriji, po Fordovo VP Bodystyling Kit.

Če komu to še ni dovolj, si lahko dokupi (ali celo mora) tudi dodatke, kot so (že omenjena) tipala za parkirno pomoč