Stvar domače ekonomije

besedilo: **Vinko Kernc** ▪ foto: **Aleš Pavletič**

Današnji turbodizli niso slabi – so elastični, prijazni za vožnjo, z dokaj mirnim in tihim tekom, porabijo malo goriva ...
Toda povprečnemu uporabniku na koncu ekonomija zaukaže: bencinskega!

| Ford S-Max 2.0i Titanium

»» Kot rečeno: vse, dokler govorimo le o dnevni uporabnosti, se jeziček na tehtnici nagiba v prid turbodizlom. Ko pa seštejemo prirastek pri ceni za turbodizla in odštejemo manjše stroške goriva, se jeziček brez oklevanja nagne na stran bencinskega stroja.

Nič hudega. Če je v igri S-Max, je na voljo čisto uporaben in v celoti spodoben dvolitrski bencinski motor. Na papirju se lepo prebere njegova (največja) moč, malo manj je (v primerjavi s turbodizlom) navdušujoč navor, a nič za to. Tudi za volanom ni bistveno drugače. Takole motoriziran S-Max se v srednjem območju vrtljajev lepo pelje: tiho, mirno (oboje dosti bolj kot turbodizli), pospešuje tudi zadosti suvereno, nekje nad šest tisoč vrtljaji ročične gredi v minuti pa se začne motor počasi upirati naraščanju vrtljajev. To je pri današnjih bencinskih strojih povsem normalno, čeprav se konkretno pri tem avtomobilu prekinjevalnik vžiga zbudi pri 6.800 vrtljajih v minuti. Delovno področje je kljub temu dovolj široko, da se pet prestav menjalnika lepo 'zloži' skozi krivuljo moči. Če motor kljub temu ostro priganjate, se bo v četrti prestavi (z nekaj potrpljenja) zavrtel do kakih 6.600 vrtljajev v minuti, pri čemer bo igla merilnika hitrosti pokazala 190 kilometrov na uro. Pri 5.400 vrtljajih v minuti v peti prestavi je to tudi največja hitrost.

Prav ta motor sicer ni tehnično popoln; že v prostem teku je nemiren (in tresoč), saj igla merilnika vrtljajev niha med vrednostma 800 in tisoč, pa tudi med vožnjo pri konstantnih dva tisoč (včasih celo 500 više) vrtljajih motor včasih rahlo cuka. Zato pa je nad to vrednostjo presenetljivo prijazen, pri štiri tisoč vrtljajih (prevedeno v hitrost: 140 kilometrov na uro v peti prestavi) prav lepo prede in daje občutek, da se izjemno dobro počuti. Takrat je tudi poraba goriva glede na hitrost vozila zelo ugodna. Edina večja pomanjkljivost tega motorja (kot vseh bencinskih) je obnašanje na vzponih – če so ti daljši in strmi, se motor (delno tudi zaradi le petih prestav menjalnika) hitro upeha, hitrost pa pada. Takrat je pač treba pretakniti prestavo niže in se zadovoljiti z manjšo hitrostjo.

"Nič hudega. Če je v igri S-Max, je na voljo čisto uporaben in v celoti spodoben dvolitrski bencinski motor."

Treba je vedeti še nekaj: čeprav zaradi čedne karoserije, ki niti najmanj ne spominja na kak dostavnik (takole črna in z dodatno zatemnjenimi zadnjimi šipami deluje celo elegantno), S-Max ne deluje kot velik avtomobil, prav to je! To je opazno šele na drugi pogled od zunaj in že na prvega od znotraj. Pa tudi, ko je treba parkirati: S-Max ima precejšen obračalni krog, in čeprav je

“Takrat je pač treba prestaviti prestavo niže in se zadovoljiti z manjšo hitrostjo.”

preglednost okrog avtomobila zelo dobra, vidljivost v zunanjih ogledalih pa odlična, se je parkiranj in podobnih manevrov treba lotiti s premislekom. Dostikrat, vsaj na začetku, se lahko voznik zmoti za polovico (širine) parkirnega prostora ...

Za voznika zadeve ergonomsko lepo tečejo, z izjemo nekoliko nerodnih petsmernih tipk na prečkah volanskega obroča, precej oddaljenega predala na vrhu na sredini armaturne plošče in ročice ročne zavore. Ta je res bistveno boljša od tiste iz Alfe 75, a praksa pravi, da je klasična oblika priročnejša. Morda malce zmoti tudi osvetljenost komand: pri najmanjši možni osvetlitvi, ko so merilniki ravno prav osvetljeni za nočne vožnje, so gumbi na osrednji konzoli (klimatska naprava ...) neberljivi, zato se jih je treba naučiti na pamet. Tudi velik informacijski zaslon med velikima merilnikoma je vedno lepo čitljiv, ‘čist’, tudi lep, a s premalo hkratnimi podatki.

Manjše razočaranje je še prtljažnik: litri in oblika so sicer navdušujoči, prilagodljivost (zadaj trije posamični sedeži!) tudi, a razen tega ne nudi ničesar uporabnega: lepa talna obloga je precej občutljiva (umazanija, praske), mala ‘klet’ je res mala in nepraktično dostopna, majhen je tudi bočni predalček in mesto za pločevinko je daleč spredaj. Kdor pride do prtljažnika z manjšimi kosi prtljage ali z vrečkami, jih lahko le položi vanj in upa, da manjših stvari pri zaviranju ne bo dobil pod stopalke. In ko bo hotel zapreti vrata, bo našel utor za zapiranje le na desni – verjetno ne bi nikogar bolelo, če bi enega postavili še na levo stran.

V nasprotju z marsikaterim podobnim avtomobilom se S-Max prav lepo pelje. Če malce razširimo pojem – že kar nekoliko športno. Gibi prestavne ročice so odlični – kratki in natančni (le pri zelo hitrem pretikanju ročica zahteva nekoliko odločnejšo roko) in večina pravih športnih avtomobilov se lahko zgleduje po tem. Še ena dobra stran je volan, katerega mehanizem je odlično poveden, natančen in neposreden ter v celoti lahkoten za upravljanje. Tudi sedeži so, in to vseh pet, zelo dobri: so ravno prav prilagodljivi (tudi zadaj!), ravno prav trdi in (za ta tip avtomobila) ravno prav bočno oprijemljivi. Prednja celo strežeta s petimi stopnjami (učinkovitega) gretja in prav tako s petimi stopnjami (v hladni jeseni nepreverjenega) hlajenja. In ko smo ravno pri opremi – sledljiva žarometa (prižiganje meglenk pri zasuku volanskega obroča!) sta koristna, zelo koristno (in na voljo le pri tej znamki) je tudi električno ogrevanje prednje šipe, nikakor pa ne odidite iz salona brez parkirnega pripomočka na S-Maxu. Pride prav.

Načelno je torej ‘strah’ pred bencinsko gnanim S-Maxom povsem odveč. Šele najzahtevnejši vozniki bodo pogrešali več navora, to pa je tudi vse. Zaradi domače ekonomije v tem primeru – verjemite – nihče ne bo posebej trpel. ⏮

Ford S-Max 2.0i Titanium

Cena osnovnega modela:	25.100 EUR
Cena testnega vozila:	29.680 EUR

NAŠE MERITVE
(T=1 °C / p= 900 mbar / rel. vl.: 77 % / Stanje števca: 20.163 km)

POSPEŠKI

0–100 km/h:	11,1 s
402 m z mesta:	17,8 s (128 km/h)
1.000 m z mesta:	32,7 s (160 km/h)

PROŽNOST

50–90 km/h (IV.):	13,3 s
80–120 km/h (V.):	20,2 s

NAJVEČJA HITROST	199 km/h (VI. prestava)
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	50,4 m (AM meja 40 m)

NAPAKE MED TESTOM
nemiren tek motorja do 2.000 motornih vrtljajev
daljinsko odpiranje zadnjih vrat ne deluje

PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	13,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – bencinski – gibna prostornina 1.999 cm³ – največja moč 107 kW (145 KM) pri 6.000/min – največji navor 185 Nm pri 4.500/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 5-stopenjski ročni menjalnik – gume 235/45 R 18 V (Bridgestone Blizzak LM-25V M+S).
Mase: prazno vozilo 1.530 kg – dovoljena skupna masa 2.340 kg.
Mere: dolžina 4.770 mm – širina 1.885 mm – višina 1.660 mm – prtljažnik 855–2.100 l – posoda za gorivo 70 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 197 km/h – pospešek 0–100 km/h 10,9 s – poraba goriva (ECE) 11,0/6,4/8,1 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- videz zunanjosti in notranjosti
- motor med 3.000 in 5.500 vrtljaji v minuti
- notranje mere
- merilniki
- bogata oprema
- voznost, vodljivost
- menjalnik

- obračalni krog
- nima parkirnega pripomočka
- premalo hkratnih podatkov na osrednjem zaslonu
- motor do 2.500 vrtljajev v minuti
- prtljažnik brez manjših mest
- poraba pri priganjanju
- opozorilnik za nepripete varnostne pasove

Končna ocena

Čeprav za volanom tole ni najprijaznejši S-Max (motor!), je v praksi, upoštevaje cenovni izračun skozi dobo lastništva povprečnega voznika, verjetno najbolj smotrn nakup. In na koncu sploh ni tako slab, kot se (morda) sliši.