

Domač v vsakem kotičku

besedilo: Vinko Kernc

foto: Vinko Kernc, Saša Kapetanovič

Časi in številke se spreminjajo, zavest v glavah pa ostaja dlje.

Če bi se vprašali, katera avtomobilska znamka je najbolj globalna, bi zelo verjetno rekli Ford.

» Če pogledate na globus sveta, verjetno ni večje površine zemljice, kjer ne bi našli kakega Forda, četudi le starega. Stari Henry je leta 1903 zadevo dobro zakoličil. Če pa se spustite na tla in pogledate okrog sebe, se znajdete v resničnem času. Ker je to Evropa, so Fordi (pretežno) evropski in – s stališča proizvajalca ter prodajalca – treba jih je prodati. Kar še zlasti v tem času ni posebej lahko.

Kako se je spremenil evropski Ford v 20 letih, najbolje pokažejo njihovi modeli. Pobrskajte po spominu ali – če ne vsebuje te tematike – po kakšni literaturi. Lahko tudi po Avto magazinu.

Ford nosi v rokavu dva močna aduta: videz (zunanost) in dinamiko vožnje. In to že kakih 10 let v tej kombinaciji. S-Max je 'le' nadaljevanje te zgodbe. S-Max je, povedano v enem stavku, tisti avtomobil, ki naredi zelo dober prvi vtis in dober vtis tudi po tem ostane. Avtomobil, ki že v prvem trenutku veliko dá. Eden tistih Fordov, kjer je razmerje med pričakovanji na osnovi videza in v resnici dobljenim odlično. Še krajše: zelo dober avtomobil.

Seveda ne za vsakogar; le za tistega, ki mu je všeč, ki pričakuje takšno mehaniko in ki takšen avtomobil potrebuje ali le hoče. S-Max je namreč velik limuzinski kombi, ki hoče to nekako skriti z znižano streho ter biti športen limuzinski kombi. In to, še posebej s takšnim motorjem, nedvomno je.

Znova je treba spomniti na njegovo mehaniko. Podvozje in volan sta prilagojena za več športnosti, raje kot za udobje, čeprav to ne trpi preveč. Če to prevedem v prakso: ne glede na izbrani pogonski stroj se (tudi) S-Max pelje športno: zaradi natančnega, povednega in dinamično neposrednega volana in zaradi vodenja koles, ki sledijo ukazom volana. Bolje se pelje le redkokateri podoben avtomobil, saj daje S-Max odličen občutek



izpod koles, še posebej v trenutku na meji zdrsa.

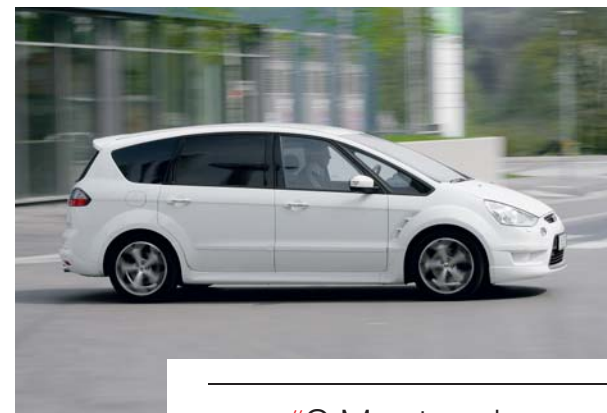
Potem si izberete takšnega, ki ga poganja 2,2-litrski turbodizel. Med delovanjem v prostem teku so tresljaji tega motorja zaznavni – na stopalkah, na sedežu, na komolčni opori –, a ne pretirano in ne moteče, če ste s turbodizeli v splošnem v dobrih odnosih. Verjetno je to delno tudi posledica motorne naravnosti: njegov značaj je namreč izza volana tipično športen. To pomeni, da se odziva, kot bi bili krivulji navora in moči strmi in na koncu špičasti. Dokler deluje v področju dvigovanja krivulj, je z zmogljivostmi radodaren in živahen, ko pa doseže vrh, se skoraj hipno poleni. Vendar njegova največja pomanjkljivost leži

prav na začetku – s prostega teka je težko hitro speljati, če prej nekoliko bolj izrazito ne dvignete motornih vrtljajev.

Takšen motor vabi k dinamični vožnji in ne kaznuje na bencinskih črpalkah. Potovalni računalnik pravi, da se motor pri 130 kilometrih na uro v šesti prestavi (ugodnih 2.400 vrtljajev) nasiti s 7,5 litra plinskega olja na 100 kilometrov, pri 160 kilometrih na uro

(2.900 vrtljajev) z 8,1, pri 180 (3.200) z 10,3 in pri 220 (3.900) s 16 litri na 100 kilometrov, naša povprečna poraba pa kljub težki desni nogi ni presegla povprečja 10,5 litra na 100 kilometrov. Ugodne porabe ni mogoče naprtiti sicer zelo dobro izračunanemu (odlično prekrivanje prestav) šeststopenjskemu menjalniku, saj je (tudi) ta športno naravnan in na kožo pisan hitrejšim voznikom, kar ne govori v prid manjši porabi. 'Kriv' za ugodno porabo je v tem primeru le motor in do neke mere karoserijska aerodinamika.

Pojmi so sicer zelo raztegljivi, a besedi dinamična vožnja vseeno dobro opisujeta tisto, kar takole motoriziran S-Max omogoča. Ročica menjalnika lepo teče, morda so njeni gibi rahlo dolgi in ob vklopu prestave nekoliko grobi, a tudi to je del športnega občutka. Volanski obroč je zelo dobro oprijemljiv (pa še čeden obenem), sedeža sta dobra, ravno prav trda in nemoteče, a učinkovito bočno oprijemljiva (v primeru testnega S-Maxa pa še petstopenjsko ogrevana in hlajena!) in kljub dokaj dolgi medosni razdalji je tale Ford lahko zabaven tudi v ostrih ovinkih. Pa smo spet pri odlični, športno naravnani mehaniki podvozja. Tu je treba omeniti še stabilizacijski ESP, ki ima prav tako športne gene, saj pri prvih drobnih oddrsavanjih koles ne 'ubije' takoj motorja, ampak le pril-



“S-Max je eden tistih Fordov, pri katerem je razmerje med pričakovanji na osnovi videza in v resnici dobljenim odlično.”

godi njegova navor in moč. Lahko ga pa tudi izklopite. Od športnosti morda še najbolj moti skoraj neposredna odzivnost stopalke plina, ki bo všeč voznikom s povečanim adrenalinom pa še tem ne vedno – še posebej pri odvzemanju plina in takrat, ko bodo na drugih sedežih ne posebej navdušeni potniki.

Precej neskladna z opisanim pa je S-Maxova notranjost. Večinoma gre za stvar okusa, saj je ergonomsko bolj ali manj brez

Ford S-Max 2.2 TDCi (128 kW) Titanium S

Cena osnovnega modela: 36.660 EUR
Cena testnega vozila: 41.883 EUR

NAŠE MERITVE
T = 17 °C / p = 1.150 mbar / rel. vl. = 28 % / Stanje kilometrskega števca: 22.447 km

POSPEŠKI
0–100 km/h: 9,7 s
402 m z mesta: 17,0 s (135 km/h)

PROŽNOST
50–90 km/h (IV/V): 6,3 s/13,3
80–120 km/h (V/VI): 8,5 s/11,3

NAJVEČJA HITROST
212 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 37,1 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupna testno povprečje 9,4 l/100 km

NAPAKE MED TESTOM
nezanesljivo delovanje zvočnega parkirnega pripomočka

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 2.179 cm³ – največja moč 128 kW (175 KM) pri 3.500/min – največji navor 400 Nm pri 1.750–2.750/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 235/45 R 18 W (Michelin Primacy HP).
Masa: prazno vozilo 1.725 kg – dovoljena skupna masa 2.505 kg.
Mere: dolžina 4.768 mm – širina 1.884 mm – višina 1.610 mm – prtljažnik 285–2.000 l – posoda za gorivo 70 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 212 km/h – pospešek 0–100 km/h 9,4 s – poraba goriva [ECE] 8,4/4,9/6,2 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ zunanji videz
▲ volan, podvozje
▲ motor, poraba
▲ menjalnik
▲ sedeža
▲ prostornost, uporabnost
▲ izveljiva nakladalna polica v prtljažniku
▲ oprema

▼ prikaz in upravljanje potovalnega računalnika
▼ preveč neposredna odzivnost stopalke plina
▼ navor od prostega teka do 1.500 vrtljajev
▼ pritrjen ročaj izveljive nakladalne police med vožnjo
▼ oblikovno neskladna notranjost (predvsem armaturna plošča)
▼ ni učinkovitega mesta za malo plastenke

Končna ocena

Že z videzom nakazuje, da hoče biti bolj športen od Galaxyja, kar tudi je. Ker sta mehanika in notranja uporabnost od armaturne plošče do zadnjih vrat zelo dobri, nas ne čudi dejstvo, da je tako priljubljen. S tem motorjem je izrazito športen, a hkrati varčen. Zelo za.

pripomb, tudi v tem Fordu pa se zdi, da se oblikovno ne sklada ne z videzom zunanosti ne sama s sabo, saj ne sledi neki osnovni filozofiji. Tudi ponoči vtis ni boljši.

Ne glede na to pa pogostost S-Maxa (tudi na naših) cestah dokazuje, da je priljubljen. Če bodo Fordi še naprej takšni, se za njegovo globalnost ni treba bati. Vsaj v tem trenutku se zdi, da je lahko domač v vsakem kotičku, kjer je položen asfalt. ◀