



Ford C-MAX (2003 - 2010)

Volumebouw

Bijna alle fabrikanten hadden er al één: een familiebusje op basis van een populaire hatchback. Ford niet. Ford gebruikte de tijd om rustig na te denken. Het resultaat is een auto die een aantal ergonomische vondsten introduceert, groter is en meer volume biedt dan gemiddeld. Met de Ford Focus als basis, is bovendien duidelijk dat deze auto bedoeld is om in grote volumes te worden verkocht.

Er is geen team van experts voor nodig om te bepalen of een auto goed rijdt. De enige die echter kan bepalen of een auto aan de eisen voldoet, is de koper. Daarom werden de eerste dagen van de testperiode gevuld met ritten van het ene kinderrijke nieuwbouwwijkje naar het andere.

Steeds was de interesse groot en steeds was de eerste opmerking dezelfde: "wat een mooi ding". En inderdaad, in vergelijking met de Focus C-MAX zijn de auto's in de buurt echte busjes. De C-MAX onderscheidt zich door een geslaagd lijnenspel waarmee de auto allerm minst lomp is, maar juist futuristisch en gestroomlijnd. Bovendien staat de lichtblauwe kleur de testauto erg goed.



Voldoende, beter, best

Een fraaie vormgeving is een goed begin, maar het gaat bij een auto als deze allemaal om de binnenruimte. De bagageruimte is fors en bovendien ruimer dan gemiddeld (582 liter). In de dagelijkse praktijk wordt de C-MAX-rijder wel geplaagd door een nadrukkelijke tildrempel. De achterstoelen kunnen worden opgeklapt of helemaal worden uitgenomen. Dan blijft een zeer ruime (1.692 liter), bruikbare en volumineuze maar niet vlakke laadvloer over.



De achterbank bestaat uit drie losse zitplaatsen, waarvan de middelste smaller is dan de buitenste twee. De ruimte achterin is in eerste instantie net voldoende. Een grote volwassene heeft veel hoofdruimte, maar kan de benen slechts met moeite kwijt. Daarom is in de vloer vóór de achterbank een luikje te vinden. Dit kan worden gebruikt als extra bergruimte, maar ook om de vloer te verlagen. De voeten staan dan enkele centimeters lager, waarmee de benen als vanzelf meer naar beneden en minder naar voren gaan. Nu is de ruimte op de achterbank ook voor volwassenen zeer acceptabel.



De grootste "truc" is echter de wegklapbare middelste zitplaats. Deze verdwijnt in de bagageruimte, waarna de buitenste twee stoelen diagonaal kunnen worden verschoven. De stoelen glijden over rails naar achteren, waarmee de beenruimte nog verder toeneemt. Daarbij rollen de stoelen ook meer naar het midden van de auto, waardoor ook de

bewegingsruimte rondom de stoelen toeneemt. Alhoewel het hier slechts om centimeters gaat, is het effect enorm en maakt dit de C-MAX extra aantrekkelijk.

Huisje op wielen

Ook voorin ligt de nadruk op ruimte. De voorruit is extreem schuin en uitzonderlijk ver naar voren geplaatst. Het dashboard meet daarom zeker een strekkende meter voordat het de voorruit bereikt. Aan de passagierskant is die ruimte nuttig gebruikt met een breed maar ondiep bergvak. Terwijl de naam "Focus C-MAX" doet vermoeden dat deze auto is gebaseerd op de Focus, is hiervan in het interieur weinig merkbaar. De stijl doet veel meer denken aan Ford's duurdere model: de Mondeo. De vormgeving van het interieur komt overeen met dat van het exterieur: futuristisch, maar ook herkenbaar en bruikbaar.



Bijzonder prettig is de op de middenconsole geplaatste versnellingspook. Deze ligt niet alleen beter onder handbereik dan een "vloerversnelling", maar schakelt ook uitstekend. Middenin het dashboard van de testauto is een optioneel audiosysteem van Sony te vinden. Dit bestaat uit een groot display met knoppen, op een paneel van strak zwart kunststof dat glanst als pianolak. Het geheel oogt als het kroonjuwel van een rijdend huisje. De klank van deze "stereoinstallatie" is voldoende, maar lang niet zo mooi als het er uitziet.

De laatste trend is de klant over de streep te trekken met veel ruimte, aangevuld met veel luxe. Dat kan in dit geval letterlijk worden opgevat, want de hier gereden "Trend"-uitvoering

kent een rijke standaarduitrusting met onder andere airconditioning, centrale portiervergrendeling met afstandsbediening en zes airbags. De testauto is bovendien voorzien van xenon-lampen, links/rechts gescheiden airconditioning en (opmerkelijk snel werkende) stoelverwarming. Dit alles geeft het idee dat "C-MAX" zoiets betekent als "bijna een Mondeo".

Rijden

De Focus hatchback en stationwagon hebben hun succes vooral te danken aan de sublieme rijeigenschappen. In zijn klasse blinkt de Focus uit op veercomfort en wegligging. Daarvan is helaas weinig terug te vinden in de Focus C-MAX. Door de hoge opbouw helt de C-MAX als vanzelf meer over in een bocht, maar het karakter van de gewone Focus is niet terug te vinden. Dat komt omdat de Focus C-MAX op het onderstel staat van de volgende Focus (dat nu al wordt gebruikt voor de Mazda3 en Volvo V40). Hiermee komt de C-MAX vlot en veilig een bocht door en is het weggedrag vertrouwenwekkend.

Het is echter niet vergelijkbaar met dat van een gewone Focus en scoort gemiddeld in vergelijking met andere auto's in dit segment. Wel valt op dat de remcapaciteit enorm is en de C-MAX snel en gecontroleerd tot stilstand kan worden gebracht.

De C-MAX is leverbaar met twee dieselmotoren en twee benzinemotoren. De dieselrijder heeft de keuze uit een 1.6 of 2.0 liter variant, waarbij beide gebruik maken van Ford's TDCi-techniek. De koper van een benzinemotor heeft de keuze uit een 1.6 of 1.8 liter viercilinder. De testauto is voorzien van de 1.8 liter benzinemotor. Deze is goed voor 120 pk/165 Nm. Dat geeft voor het eerst het gevoel een "familiebusje" te rijden.

In de stad is de auto snel genoeg en ook op de snelweg komt de C-MAX 1.8 probleemloos met het verkeer mee. De motor toont echter weinig karakter of levendigheid. Veel gasgeven betekent een ronduit sportief motorgeluid, maar nauwelijks betere prestaties. Gelukkig doet de krachtbron het werk in relatieve stilte, waarmee de C-MAX zich leent voor verre vakanties.



Conclusie

Volume, daar draait het om bij de Ford Focus C-MAX. Omdat de eerste kennismaking altijd die met het uiterlijk is, heeft de fabrikant er veel werk van gemaakt om de auto een elegant en modern uiterlijk te geven. Het interieur is al even fraai en herbergt bovendien een aantal ergonomische vindingen. De C-MAX is iets royaler dan gebruikelijk in dit segment, maar dankzij die vindingen ook nog eens beter bruikbaar. Alhoewel weinig opmerkelijk, zijn ook de rijeigenschappen goed. Daarmee heeft de C-MAX alles in huis om in grote volumes de weg naar de klant te vinden (Ivo Kroone). ■



Technische fiche

Ford C-MAX (2003 - 2010) 1.8 Trend

Afmetingen

Lengte	433 cm
Breedte	183 cm
Hoogte	156 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1040 kg
Sleepvermogen	n.b.
Sleepvermogen geremd	n.b.
Tankinhoud	55 l
Kofferinhoud	550/1620 l

Motor en prestaties

Cilinderinhoud	1789 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	125 pk @ 6000 tpm
Koppel	165 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,8 sec.
Topsnelheid	193 km/u
Verbruik gemiddeld	7,1 l / 100 km
Verbruik stad	9,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	gr. / km



Prijs

Prijs	20.430 €
Basisprijs	17.160 €