



Martijn Verhoef
24 september 2015

Het vaste recept

De C-MAX profiteerde tot voor kort nog niet van de nieuwe designtaal en vernuftige veiligheidssystemen die voor de rest van de familie wél waren weggelegd. Met de komst van de C-Max PHEV werd al een voorproefje gegeven op de modelwijziging en afgelopen voorjaar werden de vernieuwde C-MAX telgen volledig onthuld. De Ford is nog steeds in een vijf- en zevenpersoons versie te krijgen, waarbij de Grand C-MAX schuifdeuren heeft. De auto is voorzien van compleet nieuwe diesel- en benzinemotoren. De nieuwe benzinemotor testten we al in de Focus Wagon en nu is het de beurt aan de nieuwe 1.5 TDCi dieselmotor met 120 pk, geplaatst in de C-MAX Compact. De motor is volgens Ford twaalf procent schoner en levert 5 pk meer dan de 1.6 liter diesel die hij vervangt.



Red Rush

Dat Compact is puur een interne benoeming om het verschil met de Grand C-Max aan te duiden. De auto komt niet compact over. Er staat een echte gezinsbak met een hoge daklijn en grote raampartijen. Aan de buitenkant is een inmiddels bekende bijschaaftactiek gehanteerd. Net als bij de Focus is de C-MAX voorzien van de fraaie "Aston-neus" met trapeziumgrille. De ruitensproeiers zijn keurig weggewerkt onderaan de voorruit, zodat ze niet in het zicht zitten en de nieuwe motorkap nog beter tot zijn recht komt. De rest van de lijnen is ongewijzigd gebleven, aan de achterkant vallen vooral de gewijzigde achterlichten op. Deze zijn nog voorzien van halogeenlampen, maar door de nieuwe vormgeving ziet de achterkant er een stuk frisser uit. De testauto is uitgevoerd in het opvallende Red Rush, een nieuwe kleur die de auto goed staat. Ook op deze Ford is nog een antennespriet te vinden, waar een strakke shark fin de auto veel beter zou staan.



Handsfree achterklep

Van binnen is de verandering gelijk merkbaar. Het scherm is tot een acceptabele grootte gegroeid en doordat er een kleine overkapping is geplaatst, is de weergegeven informatie ook goed afleesbaar wanneer de zon er op schijnt. Het scherm is wel iets te ver weg geplaatst en de fysieke knoppen aan de onderzijde zitten de menuknop op het touchscreen in de weg, waardoor je tijdens het rijden nog wel eens mis drukt. Een centrale controller zou geen overbodige luxe zijn.

De stoelen zitten erg fijn en achterin is er voldoende ruimte voor drie volwassenen, mits ze niet te breed zijn. Hoofdruimte is er genoeg en doordat de zittingen vrij hoog zijn is er ruim voldoende beenruimte. De middenconsole loopt niet al te ver door, zodat ook de middelste passagier geen reden tot klagen heeft. Hoeven er maar twee personen achterin? In een handomdraai tover je de middelste zitplaats weg, waardoor de achterpassagiers nog rianter zitten. Ook aan bagageruimte geen gebrek: 432 liter aan ruimte, eventueel uit te breiden tot 1.684 liter. Een leuke gimmick, maar daarnaast ook erg praktisch, is de handsfree te openen achterklep. Met een voetbeweging onder de



Ford C-MAX 1.5 TDCi Titanium

achterbumper opent de klep, enorm handig als je de handen vol hebt met boodschappen.



Heerlijke reisauto

Over het rijden hadden we bij de vorige C-MAX al geen reden tot klagen. Toch zijn de ingenieurs van Ford niet achterover gaan leunen, want ze hebben toch enkele verbeteringen aan het onderstel doorgevoerd. Daardoor helt de auto nog minder over in bochten. Het stuurgedrag is voor een MPV buitengewoon. Heerlijk direct, zonder onrustig aan te voelen. De C-MAX met 120 pk sterke dieselmotor is zeker geen krachtpatser, toch heb je zelden het gevoel iets tekort te komen. Zelfs met volledige bezetting en bijbehorende bagage komt de auto goed van zijn plek en is met het verkeer meerijden geen enkel probleem. De handbak met zes versnellingen doet daarbij ook een duit in het zakje. Erg soepel helpt de bak je de versnellingen door, waarbij eventuele schakelfouten goed opgevangen worden.

Aan boord geniet je in alle comfort van de soepel werkende dieselmotor. De motor

heeft al vroeg voldoende trekkracht en pakt goed op: tijdens een snelwegrit hoef je de pook zelden uit het zesde verzet te halen, een dieselmotor blijft uit. De geluidsisolatie is ook goed op orde, zowel motorgeluiden als windgeruis worden goed buitengehouden. Het verbruik is met 1 op 17 vrij netjes te noemen, hoewel het opgegeven verbruik van 1 op 24 met geen mogelijkheid te halen valt. Op het gebied van veiligheid is er ook nieuws te melden. Het laatste modeljaar van de vorige generatie C-MAX kon al voorzien worden van dodehoekhulp en rijbaanassistentie. Daar zijn nu adaptieve cruise control en crossing traffic alert - die bijvoorbeeld waarschuwt voor verkeer bij het uitrijden van een parkeerplaats - bijgekomen.



Behoorlijk compleet

De Titanium edition die wij reden met de 1.5 TDCi is dit jaar nog goed voor 20 procent bijtelling. Standaard zijn climate control en licht- en regensensor aanwezig. Ook het Ford MyKey-programma is dan geïnstalleerd. Aan één sleutel kunnen beperkingen opgelegd worden, bijvoorbeeld door de maximumsnelheid of het geluidsniveau van de audio-installatie te verlagen. Erg handig bij een kind dat net in het bezit is van een

Ford C-MAX 1.5 TDCi Titanium

rijbewijs, maar wel graag de auto meeneemt. Voor het net genoemde kind is de standaard aanwezige Ford EasyFuel tankdop ook een uitkomst, hierdoor kan nooit meer de verkeerde brandstof getankt worden. Met deze motor en in deze uitvoering komt de C-MAX net onder de psychologische grens van 30 mille. Tel daar de vele veiligheidssystemen, bi-xenonverlichting en de handsfree achterklep (à 750 euro) bij op en die grens wordt ruim doorbroken. Toch is de totaalprijs van 35.945 euro behoorlijk schappelijk te noemen, gezien de vele luxe opties die aanwezig zijn.



Concurrentie uit eigen huis

Met de grondige facelift is de C-MAX weer helemaal klaar voor de toekomst. Met de toevoeging van het 8 inch scherm, comfort verhogende opties en de nieuwste veiligheidssystemen kan de auto de strijd aan met bijvoorbeeld de nieuwe Volkswagen Touran. Goed gepositioneerd als het gaat om de aanschafprijs en de prijs van accessoires en voorzien van een fijne aandrijflijn kan de Ford er voorlopig weer tegenaan.

De grootste concurrent voor dit jaar komt misschien wel uit eigen stal, want de



Ford C-MAX 1.5 TDCi Titanium

verkoopcijfers van zijn elektrische broer zal de auto niet gaan overtreffen.

Plus

- + Zuinige en soepele aandrijflijn
- + Nieuw dashboard een verbetering
- + Veel luxe-opties verkrijgbaar

Min

- Bediening touchscreen niet optimaal
- Slechts 1.200 kg trekgewicht