



Ford C-Max 1.0 125pk Titanium



Gouden combi

Niet vaak zijn automedia unaniem in hun oordeel als het gaat om een kleine turbomotor die op papier ruim genoeg vermogen heeft en daarbij stil en soepel zijn werk doet. Toch is dit wel het geval bij het 1.0 liter turboblokje van Ford. De Ford Focus had de eer om deze motor te introduceren, maar al snel verscheen hij in de B-Max, de Fiesta en ligt hij volgend jaar zelfs in de nieuwe Mondeo. Ook is hij beschikbaar in de midi-MPV: de C-Max. Twee jaar geleden reden we al met de grootste variant van deze auto, met zeven zitplaatsen de Grand C-Max genaamd. Of de 125 pk's die de 1.0 levert voldoende zijn om ons ook in combinatie met de C-Max te bekoren, moet blijken uit een uitgebreide test.



Fraaier dan z'n grote broer

Zoals gezegd reden we eerder al met de Grand C-Max, die tot de B-stijl identiek is aan de door ons geteste auto, maar daarachter zijn eigen design heeft. 'Mooi' is niet de waarde die we aan dat ontwerp gaven. Dat is bij de gewone C-Max wel anders. Net als veel van de nieuwe generatie Fords heeft ook de vijfzitter de typisch oplopende lijn aan de onderzijde van de zijruiten en anders dan z'n zevenzits broer is deze C-Max voorzien van twee achterdeuren in plaats van schuifdeuren. Hierdoor is geen sleuf nodig en worden de lijnen op de zijkant niet gehinderd. Samen met de kloeke achterlichten is de auto direct herkenbaar als een Ford en zeker in het fraaie bruine 'Burnished Glow' in combinatie met de 15-spaaks 17 inch lichtmetalen velgen is hij ã©ã©n van de fraaiste in z'n klasse.



De uitzondering op de regel

Vaak wordt bij persauto's gekozen voor stemmig zwarte interieurkleuren. Zo niet bij deze C-Max. Bekleding van de stoelen, het tapijt en de onderzijde van het dashboard zijn crēmekleurig, de bovenzijde van het dashboard is bruin en de sierstrips - rondom het bedieningspaneel van het audiosysteem en op het dashboard - fleuren het geheel nog extra op door hun frisse zilverkleurige lak. Door deze lichte kleuren lijkt het binnenste nog wat groter als dat het daadwerkelijk is. Toch kent dit lichte interieur een groot nadeel. Vlekken zijn direct zichtbaar en zeker in ons land - waar het vaak regent - is het niet te voorkomen dat de matten en bekleding snel vies worden. Hoewel een donker interieur minder mooi is, is het wel een praktische keuze.



Aan ruimte en luxe geen gebrek

Aan ruimte heb je ook in werkelijkheid geen gebrek; voor vijf personen en een flinke lading bagage of boodschappen - 432 liter, uitbreidbaar tot 1.684 - is ruim plek. Tevens is de zitpositie voorin prettig en bieden de stoelen genoeg steun om ook tijdens rap genomen bochten niet van de plek af te schuiven. Achterin is de middelste zitplaats uitneembaar en zijn de buitenste zetels te verschuiven, waardoor een vierzitter ontstaat met ruime plekken. Uiteraard is de auto voorzien van de nodige luxe, zoals een navigatiesysteem - met een nogal klein uitgevallen schermpje -, een panoramadak, bluetooth voor de telefoon, verwarmbare voorstoelen en keyless entry. Bediening van audio en navigatie gaat kinderlijk eenvoudig door de duidelijke knoppen op het stuur en het dashboard. Hoewel standaard al heel behoorlijk uitgerust, kost de door ons gereden auto zeventuizend euro meer dan de basisprijs.



Strak en comfortabel

Grote vraag van deze test is of de driecilinder sterk genoeg is om de bijna 1.300 kilogram zware en wat minder aerodynamische C-Max aan dezelfde aansprekende prestaties te helpen als de Focus. Het antwoord hierop is kort en krachtig: een volmondig ja! Zowel vanuit stilstand als tijdens tussenacceleraties worden de vlotte prestaties soepel geleverd en hoor je enkel een lekkere brom van onder de motorkap. Op constante snelheden is het geluid verdwenen en cruise je in alle stilte. Niet alleen de motor is - wederom - een prettige verrassing, ook het stuur- en rijgedrag is fenomenaal voor een auto van dit type. Van een midi-MPV verwacht je niet het directe stuurgevoel en het strakke weggedrag dat deze auto tentoonspreidt. Toch is hij comfortabel genoeg en hoor je geen klagen van de passagiers. Zoals in veel auto's haal je ook in de C-Max het opgegeven verbruik - 5,1 liter per 100 kilometer - niet. In de week dat wij hem reden, realiseerden we een verbruik van 7,5 liter per 100 kilometer, waarbij we een mix tussen stadsverkeer en snelwegkilometers hebben afgelegd.



Op naar nummer 1

Dat Ford de afgelopen jaren goed bezig is haar modellengamma grondig te vernieuwen, wil niet per definitie zeggen dat dit ook het gewenste succes heeft. In veel gevallen staan de nieuwe Fords echter 'gewoon' in de top in van hun klasse, zo ook het geval bij de C-Max. Toch overtreft de Renault Sc nic de Ford in verkoopaantallen. Door de introductie van de pittige 1.0 turbomotor met 125pk - die door zijn lage uitstoot slechts 20%-bijtelling vraagt - hebben de Duitsers echter een sterke troef in handen. Buiten zijn basiskwaliteiten op het gebied van binnenruimte, het fraaie in- en exterieur en het goede weggedrag heeft hij bovendien een stille doch potente motorisering die het de concurrentie n g moeilijker gaat maken.

Plus

- + Pittige, stille motor
- + Veel binnenruimte
- + Geslaagd exterieurdesign

Min

- Niet zo zuinig als beloofd
- Lichte bekleding wel erg besmettelijk
- Klein scherm voor navigatie en audio