

Intro

Waar moet de ultieme gezinsauto aan voldoen, dat is de vraag die de ontwerpers van dit soort auto's zich vaak stellen. Enkele woorden waar het om gaat zijn ruimte, variabiliteit en gemak. De meeste midi-MPV's, dé gezinsauto bij uitstek, zijn vaak voorzien van vijf zitplaatsen en tegenwoordig komen er steeds meer zevenzitters bij. Natuurlijk hebben de meeste huishoudens genoeg aan die vijf stoelen, maar je zult toch maar eens een extra persoon mee willen nemen, dan zijn die extra zitjes toch verrekke handig. Waar bijna alle merken op deze situatie een antwoord hebben, is Ford nog steeds bij de vijfzitsconfiguratie gebleven. Uiteraard is er van de Focus C-Max zonder verlenging geen zevenpersoons auto te maken, maar bijvoorbeeld Renault heeft er een verlengde Scénic voor ontworpen.

Toch heeft de Focus C-Max op een aantal gebieden een streep je voor op bijvoorbeeld de Scénic, dat wordt duidelijk in deze test.



Het Styling Pack staat de C-Max erg goed

Het exterieur

Het al eerder genoemde Styling Pack kost een boel geld, maar je krijgt er een heel lekker uitziende C-Max voor. Een voorbumper met vergrote luchtinlaat en mistlampen, zij-skirts onder de portieren, een dikke achterbumper en 17-inch lichtmetalen wielen zijn de zaken waarmee het uiterlijk opgewaardeerd wordt. Het zwarte kunststof spoilertje boven de achterraut zit op elke uitvoering, de donkere achterrauten zijn een aparte optie van € 250.

De C-Max heeft een echt Ford-gezicht, stoer en robuust, zeker met deze voorbumper. Aan de zijkant is overduidelijk de schuin aflopende daklijn te zien wat de auto een dynamisch aanzien geeft, net als de dakspoiler. Alle fabrikanten die een MPV in hun programma hebben weten dat



Ook de C-Max heeft het kenmerkende Ford-gezicht

het tegenwoordig belangrijk is om zo'n model er niet als een busje uit te laten zien en dat is ook Ford bij de C-Max goed gelukt.

Het interieur

Het is bekend dat Ford een degelijk merk is en de C-Max doet daar niets aan af. Vooral de materialen waaruit het dashboard is opgetrokken voelen stevig aan en ook het geluid waarmee de deuren dichtslaan is mooi gedempt. De zittingen van de voorstoelen zijn stevig, maar een hoekverstelling ontbreekt en de leuning is daarentegen wat aan de zachte kant. Een goede zitpositie is door het in hoogte en lengte verstelbare stuur snel gevonden, maar voor het mooie zou de bestuurdersstoel nóg een tandje lager moeten kunnen. Het met leer beklede stuur voelt fijn aan en op het middendeel is links en rechts de bediening van de cruise control



Erg goed materiaalgebruik in het interieur

gepositioneerd. Vanaf een soort satelliet links onder het stuur is de standaard radio/CD-speler te bedienen. De boordcomputer wisselt van functie door aan de schakelaar in de richtingaanwijzerhendel te draaien. Ergonomisch geen klachten dus, of het moeten de zwakke controle lampjes zijn. Zowel tussen de meters als bij de verwarming zijn deze bij daglicht moeilijk waar te nemen.

De bestuurdersstoel heeft in de Trend-uitvoering een armsteun en deze zit, zoals vaak wel het geval is, gelukkig niet in de weg bij het bedienen van de handrem.

Het Styling Pack, een optie ter waarde van € 2.100, bestaat voor het interieur uit een sportieve pookknop, alu-look paneeltjes, instaplijsten en luxe vloermatten. Volgens Ford zijn de stoelen ook van de soort "sport", maar met de standaard zetels er naast, zijn de verschillen moeilijk te zien. Daar had men in Keulen toch wat leukers van kunnen maken.

De C-Max is gezegend met een hoge en ruime instap, zowel voorin als achterin. Alle passagiers hebben plenty ruimte om zich heen en de aflopende daklijn heeft geen nadelige invloed op de hoofdruimte op de achterbank. De beenruimte achterin is te vergroten door eerst de middelste zitplaats naar achteren te klappen en dan de twee buitenste stoelen diagonaal naar het midden te schuiven. Zo is er meer armruimte en een overvloed aan beenruimte voor twee achterpassagiers, een erg leuk detail.

De bagageruimte meet met de achterstoelen in standaardpositie 550 liter en is maximaal uit te breiden tot een forse 1.620 liter door alle achterstoelen te verwijderen. Dit gaat vrij eenvoudig en de zetels zijn niet meer zo zwaar als tien jaar geleden, toen de MPV in opmars kwam. Overigens is de middelste stoel smaller dan de twee buitenste, een volwassen persoon zal daar niet direct een fijne herinnering aan overhouden, echt een kinderplaats dus.

De Focus C-Max is niet, zoals veel concurrenten, een meester in opbergvakken, maar de gebruikelijke opbergruimtes zijn aanwezig. Deurvakken voorin, bekerhouders in de middenconsole een groot bergvak

óp het dashboard en twee ruimtes onder de voeten van de achterpassagiers.

Het rijden

Het gebied waarop de Focus C-Max punten scoort, is het rijden. Wat een fantastisch strak onderstel, goed doseerbare remmen en fijne besturing heeft deze auto. Ook het schakelen gaat met veel gevoel. Het is dan ook erg jammer dat het koppelingspedaal daarentegen ongevoelig is.

Het weggedrag is stevig, maar niet té en in alle situaties blijft de auto goedmoedig reageren. ESP is voor de rustige huisvader niet direct nodig. Voor degene die toch een beschermengel aan boord willen hebben: voor € 800 is deze leverbaar. Alle oneffenheden en hobbels in het wegdek worden mooi weggewerkt, passagiers zullen nooit klagen. Overhellen komt eigenlijk alleen voor in erg snel genomen bochten en als het echt te gek wordt schuift de auto netjes richting de buitenkant van de bocht. De brede banden (205/50 R17) die bij het Styling Pack horen zullen ongetwijfeld hun bijdrage leveren aan dit fijne weggedrag en de hoeveelheid grip.

De motor is een 1.8-liter zestienklepper met 125 pk en 165 Nm. Wat vooral opvalt is het lage geluidsniveau van deze krachtbron, en bij flink doortrekken geeft hij een lekker sportieve roffel ten gehore. Wel heeft de motor last van de onverbiddelijke milieuaanpassingen want hij is erg gevoelig voor bruusk gas geven en loslaten. De versnellingsbak is bewust wat korter gespatieerd om de motor levendig aan te laten voelen. De auto is dan ook lekker vlot, maar ook onderin de toeren pakt de motor soepel op.



De 1.8-motor is vrij pittig en mooi stil

Slot

Eén ding is zeker, de Ford Focus C-Max is een fijne gezinsauto. Iedereen, inclusief de bagage, heeft plaats genoeg. De standaarduitrusting is op niveau en de opties zijn niet al te prijzig. Ook de aandrijving kan overtuigen.

Het Styling Pack geeft het uiterlijk een sportief tintje, maar is wel wat prijzig. Daarnaast is het jammer dat de koppeling zo ongevoelig is. Ook het feit dat Ford nog geen auto van dit formaat als zevenzitter aanbiedt is eigenlijk niet meer van deze tijd.

Iedereen weet dat de concurrentie in dit segment misschien nog wel moordender is dan bij de compacte middenklasse hatchbacks en

stations waar deze midi-MPV's vaak van zijn afgeleid. Wie een beetje geïnteresseerd is in auto's weet nu onderhand wel wat een Opel Zafira of Renault Scénic is, maar ergens anders winkelen kan natuurlijk ook. Bijvoorbeeld bij Toyota voor de Verso (voorheen Corolla Verso) die als 1.8i-16V VVT Linea Sol € 26.385 moet opbrengen. Bij Hyundai is het een stuk voordeliger shoppen, de Matrix 1.8i StyleVersion kost slechts € 20.495. Maar voor dat bedrag mag je dan ook niet de degelijkheid van de Focus C-Max verwachten die als 1.8i-16V Futura voor € 25.500 in de prijslijst staat.



Een donker getinte achterraut tussen de hooggeplaatste achterlichten

Plus

- + Dynamisch uiterlijk
- + Vlotte en stille motor
- + Ruimte aanbod

Min

- Zittingen voorstoelen te kort
- Gevoelig motormanagement
- Koppelingspedaal werkt te licht