

Ford C-Max Flexifuel

Ford C-Max har aldrig riktigt hittat till våra hjärtan. Den huserar på 64:e plats i försäljningsstatistiken och skymms helt av Focus framgångar. Nischen är lite smal; den baseras på Focusen och kan inte så värst mycket mer. Utrymmena är lite större, men inte tillräckligt för att det ska rymmas fler personer eller särskilt mycket mer bagage än i en vanlig Focus kombi. C-Max har sett ut som en överjäst Focus, utan egen profil, men efter den senaste ansiktslyftningen är situationen den motsatta. Ford har försiktifierat Focus för att inte skrämman någon att köpa en Golf eller Astra, medan C-Max fått en egen och attraktiv profil.

C-Max är baserad på Focus, med samma chassi, samma motorer och växellådor. Men högre vikt och sämre luftmotstånd ger högre förbrukning och därför förlorade C-Max titeln Miljöbästa Bil 2007 till Focus Flexifuel, Sveriges genom tiderna mest sålda miljöbil. Under året räknar vi med att C-Max får nya miljöbilutmanare, med etanolversioner av VW Golf Plus, Citroën C4 Picasso och Renault Scénic.

Jämfört med andra kompakta familjebilar känns C-Max vid en första anblick mindre smart. En tredje sätesrad finns inte att få och de smarta förvaringsutrymmena är inte värst många eller värst smarta. Men baksätet är fiffigt. Genom att fälla ner och bak mittsätet kan de båda ytterplatserna skjutas något bakåt-inåt, med mer benplats och ett bord mellan sätena. Framstolarnas baksida har en bricka à la flygplan, perfekt för barn som vill rita eller pyssla. Det finns också eluttag både i baksätet och i bakluckan, så att man kan koppla in dvd-spelaren eller pumpen till gummibåten. Som tillval har C-Max ett stort glastak, vilket gör bilen ljus och luftig, med möjlighet att dra för en persienn om regnet smattrar för hårt.

C-Max är 4,37 meter lång, med ett stort och lättlastat bagageutrymme. Dessutom kan stol för stol fällas fram, även om snodden man fäster stolen i framsätet med inte känns särskilt förtroendeingivande. Håller den vid en kollision? Vill man, så kan baksätet tas ut helt stol för stol, vilket ger ett stort och platt bagageutrymme, men det förutsätter plats i källare eller garage som inte alla har. Bilar där stolen kan fällas ner helt i golvet imponerar mer.

Flexifuelmotorn är samma som i Focus och Volvo C30/S40/V50, en pigg bekantskap på 1,8 liter och 125 hästar. Den räcker utmärkt till också i en tungt lastad C-Max och går rimligt snålt. På vinterdäck och i snömodd snittar vi ganska precis litern E85 per mil, samma som Ford uppger. Etanoldriften halverar klimatpåverkan jämfört med bensen, inräknat merförbrukningen på ungefär 35 procent. Med dagens bränslepriser sparar man dessutom ungefär femtio öre milen genom att tanka etanol. I motsats till bl.a. Saab och Renault så får man tyvärr varken extra hästkrafter eller ökat vridmoment vid etanoldrift.

Ford envisas med att kräva oljebyte på Flexifuelbilarna varje år eller var tusende mil, det som kommer först. Oljebytet är inte dyrt och tar inte lång tid, men det är irriterande att behöva åka till verkstaden så ofta och det gör C-Max praktiskt taget otänkbar för taxi och andra lång-

körare. Flera andra tillverkare låter numera etanolbilarna gå lika långt som bensinarna mellan oljebytena, och vi hoppas att också Ford löser detta snart.

Aftonbladets Robert Collin, som ofta går sina egna vägar, tycker att C-Max köregenskaper är så otrygga att den borde förbjudas. Ingen annan journalist har rapporterat liknande tendenser, och i vårt test tar den sig genom snö och modd utan otrygga tendenser. Den högre tyngdpunkten jämfört med vanliga Focus märks inte av. På snorhala isgator bryter antisladdsystemet in just när det börjar kännas obehagligt och håller bilen på rätt kurs. Låsning fria bromsar är också standard, precis som det ska vara. Dubbla krockkuddar fram, sidokrockkuddar fram och krockgardiner är standard, liksom trepunktsbälten och nackstöd på alla sittplatser. Det är bra men inte längre särskilt imponerande. I Euro-NCAP:s krocktest fick C-Max fyra stjärnor, med toppbetyg för barnsäkerhet och två stjärnor för fotgängarsäkerhet.

Trots att Ford och Volvo tillhör samma koncern, så erbjuder Fordhandlaren inget av det ”miljöextra” som ingår när man köper en etanolbil från Volvo. Ingen utbildning i sparsam och miljöanpassad körning och ingen klimatkompensation av den återstående fossila koldioxiden genom investering i vindkraft. Fords ”etanolambassadörer”, med bränslerabatter och nyhetsbrev känns futtigt i jämförelse.

C-Max kostar från 181 600 kronor, drygt 200 000 kronor om man väljer en mer välutrustad variant. Merkostnaden jämfört med bensinmodellen är svår att räkna ut, eftersom Ford klokt nog helt avstår från att sälja en motsvarande bensinbil. Närmast motsvarande bensinmodell har en liten 1,6 litersmotor på 100 hästar och kostar bara 10 000 kronor mindre, vilket i praktiken innebär att privatpersoner inte betalar något extra för etanolbilen eftersom miljöbilspremien är på samma belopp. Flexifuel ger också 20 procent lägre förmånsvärde, befrielse från trängselavgifter och gratis parkering i drygt 30 kommuner. Dessutom är andrahandsvärdet klart högre än för motsvarande bensinbil.

C-Max kommer snart i en ny snål dieselversionen som dock troligen hamnar precis ovanför de 120 gram fossil koldioxid per kilometer som är gränsen för miljöbilsdefinitionen – i motsats till Focus diesel som blir miljöbilsklassad. I och med att partikelfilterrabatten försvann vid årsskiftet, blev dieselvarianten bara intressant för de som kör riktigt många mil per år och miljömässigt är dieseln klart sämre än Flexifuel-versionen.

Miljöbilskonkurrenterna hamnar alla lite snett gentemot C-Max. Närmast till hands är att jämföra med en Focus kombi med samma teknik; har du verkligen glädje av C-Max merutrymmen eller kan du spara 9 000 kronor utan att förlora något? Volkswagen Golf Plus och Touran kommer båda i etanolutförande, Plus har förhöjt tak jämfört med vanliga Golf men känns i övrigt inte särskilt praktisk, medan Touran har en tredje sätesrad och avsevärt större utrymmen trots att den bara är en decimeter längre. Touran finns också i BiFuel-utförande, intressant i de delar av landet där det går att tanka biogas. Peugeot 307 SW BioFlex ser ut som en vanlig personbil, men har en tredje sätesrad, men det kan ta emot att köpa en bil som är på utgående – 308 har redan premiärvisats. Renault Scénic är den mest praktiska och genomtänkta av alla kompakta familjebilar, men etanolmotorn från Mégane har inte hittat hit ännu. När den kommer, blir den det självklara alternativet till C-Max. Till dess, väljer vi Forden framför konkurrenterna.

Mattias Goldmann