

# Fordi mahtuniversaal rajaleidja rollis

Täpselt aasta kulus Fordil kompaktse mahtuniversaali B-Max muutmiseks ideeautost seeriatooteks ja sel mudelil on kõik eeldused ajalugu kirjutada.

## FORD B-MAX

<b>Hind:</b>	pole teada
<b>Mootor:</b>	R-3, otto, 1000 cm <sup>3</sup> , turbo
<b>Võimsus:</b>	88 kW (120 hj)
<b>Pikkus/laius/kõrgus:</b>	4060/1750/1590 mm
<b>Kiirus:</b>	pole teada
<b>Aeg 0-100 km/h:</b>	pole teada
<b>Keskmine kütusekulu:</b>	4,9 l / 100 km

EESTIS  
MÜÜGIL  
SÜGISEL



Ford B-Max on margi suurusest teisest mahtuniversaalist C-Maxist 32 sentimeetrit lühem.



Foto: Ford

Keskpiilari puudumine ning tagumised lükandused muudavad sisenemise-väljumise erakordselt hõlpsaks.

FORDI MAHTUNIVERSAALIDE tihedat rida andis ja oligi vaja pikendada. Mudelid S-Max, Grand C-Max ja C-Max asetsesid kenasti üksteise järel reas vastavalt 2,85-, 2,79- ja 2,65meetrise telgede vahe ning 4,77-, 4,52- ja 4,38meetrise pikkusega. Tarbimisharjumuste talitsemise loodetavasti kestma jääv tendents nõudis tavalisest kõrgemat praktilist autot ka Fiesta platvormile. Selleks saabki B-Max, Fiastast 11 cm pikem, aga C-Maxist 32 cm lühem sõiduk.

Mahtuniversaaliiks teevad selle auto muidugi Fiastast 11 cm kõrgem kere, lükanduste paar ning isearanis ladusal moel kokku klapitavad istmed. Kriiputagem alla, et vajadusel käivad kokku kõik istmed peale juhi oma. Sellisel puhul pole probleemi autos kuni 2,35 meetrit pikkade kitsaste või ka keeruka kujuga esemete vedamisega.

Auto revolutsioonilisus peitub siiski muus. Millisel tohutul arvul oleme viimasel kümnendil näinud neljaukselisi keskpiilariteta ideeautosid, aga seeriatootmise pole jõudnud neist ühtki. Arvukate seeriapikapite ja näiteks Mazda RX-8 nn pooluksed laiade ustega paaris võiksid ehk kah kuidagi arvesse minna, kuid ikkagi teatava reservatsiooniga.

### Nutikad lahendused

B-Max on unikaalne nimelt ühe hingedele riputatud ja teise, lükandukse avamise järel moodustuva 1,5 meetrit laia ukseava poolest. Saate isegi aru, kui võrd palju mugavamaks teeb see pääsu kõigile istmetele, lapseistme ja selle asukaga jändamise, juba nimetatud pikkusega esemete pistmise autosse kõnniteelt jne. Suurepärase lahenduse võti peitub tavalisest terasest oma neli korda tugevama boroonterase kasutamises nii-öelda virtuaalse keskpiilari ehitamiseks mõlema ukse servadesse, samuti uste ülkindla lukustamise moes katusesse ja põrandasse.

Mõte tulnuks kohe kõrvale jätta, kui lõputu hulk arvutisimulatsioone ja oma 50 reaalselt külglöögikatset poleks tõestanud, et B-Max võib Euro NCAPil rahumeeli praegu lausa obligatoorsed viis tähte teenida. Kui nõnda ka

läheb - ja miks ei peaks -, järgneb sellele väikesele Fordile riburada pidi neljaukselisi seeriasõiduaautosid, mille uksed avanevad nagu B-Maxil või ka vastakuti, väravalaadset.

### Ökonoomsed mootorid

Aastakümnete pikkune kogemus on tõestanud, et tagaistmetele pääseb hulga ladusamalt, kui uks on riputatud hingedele tagaserva pidi. Enne ja ka pärast Teist maailmasõda ehitati kümneid tuhandeid keskpiilarita sedaane, aga tolal ei rääkinud keegi muidugi ohutusnõuetest.



Niisugune nägi välja B-Maxi ideeauto juhikoht, seeriasõiduki pilti veel ei ole.

Eriteraste ja neist moodustatud kandestruktuuri täiusest saab kõige paremini aimu, kui vaadata avatud ustega B-Maxi pilti. Kandmas polegi nagu eriti midagi - üksnes kaks rõngasmoodustist, üks tuuleklaasi manuaali ja teine

auto päras, katus kah puha klaasist. Tegu on niisilisel tõelisel suursaavutusega omas vallas.

Kuigi seeriamudelit esitletakse juba mõne nädala pärast Genfi autonäitusel, hoiab Ford auto kohta käivaid arve ja varustuse nimekirja kiivalt enda teada.

Seni on avaldatud ohutakistustegur 0,324, mis pole selles klassis laita. Baasmootorina hakatakse kasutama väga moodsat kolmesilindrilist liitrist otsepritse ja turboga 120 hj jõuallikat, mis kuulub Fordi sarja EcoBoost. Selle keskmine kütusekulu 4,9 l / 100 km on oluliselt väiksem kui konkureerivate mudelitel Opel Meriva, Citroën C3 Picasso ja Renault Grand Modus. 15 000 km aastaläbisõidu puhul ja arvestades Lääne-Euroopa 1,55 euro suurust bensiiniliitri hinda, säästetakse umbes 350 eurot.

1,6liitrise 95 hj diisli TDCi puhul on B-Maxi eelis vähe hoomatav. Veel on avalikkusse jõudnud teave sellest, kui võrd hoolikalt viimistleti auto kvaliteetset stereosüsteemi, milleks valiti kaheksa kõlari ja 4 x 25 W võimendiga Sony. Korduvalt on rõhutatud firma püüdu panna sellesse autosse materjale ja varustust, mis võiks kuuluda pigem klassi võrra kõrgemale sõidukile.