



Ford S-MAX

Wel goed, niet gek

Autotest | Achter de Ford S-Max zit een bijzonder verhaal. Na het ontwikkelen van de Galaxy had Ford onderdelen en productie-capaciteit over. Was daar misschien iets nuttigs mee te doen? Na heel veel onderzoek, talloze klanten-panelen en vele conceptcars vond Ford het antwoord: de S-Max. Deze knotsgekke MPV overtrof het succes van de Galaxy. Daarom is het nu tijd voor de nieuwe, tweede generatie S-Max.

Ondanks het overweldigende succes van de eerste S-Max, lieten klanten weten dat er ruimte was voor verbetering. Zo zouden kopers hebben geklaagd dat alle Fords een ander gezicht hebben en dat zou verwarrend zijn. Bovendien was de eerste S-Max zo extravagant vormgegeven, dat Ford het model alleen in Europa kon verkopen.

Bij het ontwikkelen van de nieuwe S-Max heeft Ford naar alle wensen geluisterd. Bovendien is de S-Max dit keer geen "bijkomstigheid", maar is de auto tegelijk met de Galaxy ontwikkeld. De Galaxy is en blijft de ruime, praktische gezinsauto terwijl de S-Max meer is gericht op plezier en "life style".



Vormgeving

Ondanks alle goede bedoelingen van Ford, is de eerste kennismaking met de nieuwe S-Max een teleurstelling. De originele S-Max hield het midden tussen een sportwagen en een bestelbus. Kopers die helemaal geen MPV nodig hadden, vielen daarom toch voor de unieke charmes van de S-Max. Alleenstaanden kochten spontaan een zeventzitter! En wie wel een gezin had, vond de auto eigenlijk te cool voor kids en wilde er zelf van genieten.

Naast de eerste S-Max is deze tweede generatie nogal... saai. In vergelijking met andere MPVs is het lijnenspel strak en modern, maar het charisma van de originele S-Max is ver te zoeken. Het is allemaal te braaf en te gestroomlijnd. De enige hints naar de originele S-Max zijn de luchthappers op de voorste wielkasten en de oplopende raamlijst achter.

Uitrusting

Wie goed kijkt, ziet in de nieuwe S-Max een "hoge Mondeo" en dat is terecht. Onderhuids is de S-Max namelijk grotendeels op de Mondeo gebaseerd. Dat betekent dat ook alle vooruitstrevende techniek van de Mondeo beschikbaar is op de S-Max.

Denk daarbij aan camera's en radar rondom. Hiermee wordt parkeren makkelijk gemaakt, maar kan de S-Max ook automatisch afstand houden en een noodstop maken als dat nodig is (zelfs bij achteruitrijden uit een parkeervak!). De camera's worden ook gebruikt om het grootlicht automatisch te dimmen om tegenliggers niet te verblinden.



Nieuw voor de S-Max is een "intelligent speed limiter". Dit is een snelheidsbegrenzer die niet alleen rekening houdt met de door de bestuurder gekozen maximumsnelheid, maar ook met de plaatselijk geldende maximumsnelheid. De S-Max kent de maximumsnelheid door verkeersborden te lezen en door informatie van het navigatiesysteem te gebruiken. Op deze manier heeft de bestuurder alle vrijheid, zonder risico te lopen op bekeuringen.

Vergeet het optionele audiosysteem van Sony, dat is heel spectaculair maar maakt de claim "high end" absoluut niet waar. Het geluidsbeeld is daarvoor te smal en het geluid komt nooit los van de speakers, waardoor het erg kunstmatig klinkt.



Ruimte

De S-Max is bedoeld als "life style" auto en dat is te merken aan de binnenruimte. De hoofd- en beenruimte voorin laat weinig te wensen over. De ruimte op de achterbank is niet meer dan voldoende voor een auto van deze omvang. De beenruimte op de derde zitrij is minimaal, hier kunnen alleen kleine kinderen comfortabel zitten. Wie ruimte zoekt, kiest daarom de 10 cm langere Ford Galaxy.



Heel handig is dat de stoelen met een druk op de knop kunnen worden opgeklapt. In deze MPV hoeven er geen vergrendelingen los te worden gemaakt, hendels om te worden gehaald of wat dan ook. Handig!

Rij eigenschappen

De S-Max mag dan onderhuids zijn gebaseerd op de Mondeo, de afstelling van het onderstel is uiteraard aangepast aan de gewichtsverdeling van de S-Max. Bovendien is de S-Max leverbaar met een standaard-onderstel, een sport-onderstel en een variabel onderstel.



Wie de S-Max echt koopt als liefhebbersauto kan kiezen voor "Adaptive Steering". Hiermee is de besturing op lage snelheid direct en op hoge snelheid juist indirect. Daardoor voelt de S-Max in de stad

compact en wendbaar, terwijl de auto op de snelweg juist stabiel is. Met het standaard onderstel en de standaard besturing is het weggedrag van de S-Max prima, maar alleen met een aangepast onderstel en variabele besturing is de S-Max een bijzondere auto om te rijden.

Motoren

Omdat de S-Max is bedoeld als liefhebbersauto, is voor deze testrit gekozen voor de spannendste motor op de optielijst: een 2.0 EcoBoost met 240 pk / 345 Nm. Hiermee sprint de S-Max in een luttele 8 seconden vanuit stilstand naar 100 km en dat is uiterst kwiek voor zo'n grote MPV.



Toch voelt de S-Max absoluut niet snel. Dat is "te danken" aan de hoge mate van comfort en het gebrek aan motorgeluid. Wanneer het gaspedaal tot de vloer wordt ingetrapt, duurt het lang voordat de automaat het commando heeft begrepen. De motor levert de beloofde 240 paardenkrachten pas bij een hoog toerental (5.400 tpm) en daarom moet zeer nadrukkelijk worden aangedrongen om de S-Max te laten presteren.

De 2.0 liter dieselmotor levert op papier veel minder vermogen (180 pk), maar heeft een veel levendiger karakter. Bovendien geeft de handgeschakelde versnellingsbak meer controle over de auto en dat past beter bij het karakter van de S-Max.



Conclusie

Met de eerste S-Max zette Ford een uniek product neer. Voor het eerst werd een MPV gekocht om het imago en niet om de ruimte. En dus waren de verwachtingen bij de testrit met de tweede generatie van de S-Max hooggespannen.

Helaas beantwoordt de nieuwe S-Max niet aan de hooggespannen verwachtingen. De nieuwe S-Max ziet er goed uit, staat bol van de innovatieve techniek en rijdt prima. Een verstandige keuze dus. Maar... daar gaat het niet om bij een S-Max! In vergelijking met de eerste generatie ontbreekt het de nieuwe S-Max aan charisma, eigenzinnigheid en rijplezier. Kortom: de nieuwe S-Max is wel goed, maar niet gek■



Specificaties

Ford S-MAX 2.0 EcoBoost Titanium automaat

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	480 x 192 x 166 cm
Wielbasis	285 cm
Gewicht	1.704 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.800 kg
Tankinhoud	70 l
Bagageruimte	285/2200 l
Bandenmaat	235/55R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1999 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	240 pk @ 5400 tpm
Koppel	345 Nm @ 2300 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,4 sec.
Topsnelheid	226 km/u
Verbruik gemiddeld	7,9 l / 100 km
Verbruik stad	10,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,5 l / 100 km
CO2 uitstoot	180 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 46.810,-
Prijs instapmodel	€ 37.560,-