



## Ford S-MAX (2006 - 2015)

### Te cool voor kids

Autotest | Het leek veel gedoe om niks, die eerste presentatie van de S-MAX conceptcar tijdens de Autosalon van Genève. Ook toen de eerste officiële foto's van het productiemodel werden vrijgegeven, leek Ford niet meer in huis te hebben dan een erg mooi busje met een al even mooie naam. Maar na de eerste testrit geeft de nieuwste MPV van Ford een heel ander gevoel: de S-MAX is een vondst, uniek in z'n soort en een genoeg om mee te rijden. Lees waarom.

Een MPV (multi purpose vehicle) rijdt als een MPV. De bestuurdersstoel is hoog en staat rechtop. Het stuurwiel ligt plat en wanneer de MPV in beweging komt, heeft de bestuurder het idee dat er een kleine vrachtwagen van de plek komt.

De Ford S-MAX geeft een compleet andere ervaring, terwijl het toch echt geen kleintje is. Sterker nog, de S-MAX is zelfs iets groter dan mastodonten als de Citroën C8 en Renault Espace. De S-MAX is afgeleid van de nieuwe Ford Galaxy, maar is lager en beduidend spannender aangekleed.



### Voorin

Voorin is de ruimte enorm, maar de S-MAX geeft niet het overweldigende ruimtelijke gevoel van een typische MPV. Het gevoel van ruimte wordt niet versterkt door het dashboard zo ruim op te zetten en de knoppen zo ver weg te plaatsen, dat zelfs de grootste bestuurder zich als een klein kind in een reuzenauto voelt. In plaats daarvan is de S-MAX als een bijzonder royale en vooral mooie personenauto. De gebruikte materialen zijn die van een luxe reisauto, niet die van een rijdende kinderkamer. Vooral de zilverkleurige strips en zilverkleurige middenconsole met vliegtuigstijl handremhendel staan de auto bijzonder goed.

In alle gebruikelijke luxe en moderniteiten is voorzien. Iedere S-MAX heeft links/rechts gescheiden airconditioning, een automatisch dimmende binnenspiegel, cruise-control, een radio/CD speler met iPod aansluiting, lichtsensor en een regensensor. Het audiosysteem wordt bediend met twee handige "cursoreilandjes" op het stuurwiel.



Ondanks al het uiterlijk vertoon is de praktische kant niet vergeten. De S-MAX kent alle verplichte bakken, vakken en bekerhouders die bij een MPV horen. De stoelen van de testauto zijn uitgevoerd in een fraaie combinatie van alcantara en leder en zitten voortreffelijk. De optionele "climate seats" zorgen niet alleen voor stoelverwarming, maar ook voor stoelkoeling; een zalige voorziening die tijdens warme zomerdagen iedere cent waard is.

## Achterin

De achterbank is al even mooi bekleed en bestaat uit drie losse zitplaatsen. Leder van de zitplaatsen staat op rails en heeft een verstelbare rugleuning. De ruimte op deze alternatieve achterbank is royaal, maar desondanks minder dan die van concurrerende MPV's. Bij de S-MAX gaat vorm duidelijk voor functie.

Optioneel kan de S-MAX worden voorzien van een tweede achterbank om in totaal tot zeven zitplaatsen te komen. Ook hier is de ruimte minder dan gemiddeld voor een auto als deze. Vooral de beenruimte op de achterste zitplaatsen is minimaal en beperkt de achterste zitjes tot kinderzitjes.

Achter de tweede achterbank blijft altijd een forse laadruimte beschikbaar die vergelijkbaar is met die van een flinke familieauto. Veel concurrerende MPV's hebben met zeven stoelen nauwelijks of geen bagageruimte over. De S-MAX slikt in alle gevallen nog enkele grote koffers. In de dubbele bodem is een handig extra bagagevak te vinden.



Het "Ford FoldFlatSystem" maakt het eenvoudig de stoelen op te klappen om de bagageruimte nog eens fors te vergroten. De stoelen hoeven nooit te worden uitgebouwd maar kunnen met twee eenvoudige handelingen plat worden gelegd. Daarna ontstaat een enorme, vlakke en prima toegankelijke laadvloer. Wie niet kiest voor een tweede achterbank, kan een schuivende laadvloer monteren die het in- en uitladen gemakkelijk maakt.



## Rijden

Ondanks het woud aan stoelen en het enorme ruimteaanbod, rijdt de S-MAX niet als een typische MPV. De S-MAX heeft veel meer weg van een stoere terreinauto die dankzij de hoge zitpositie, omvang en prestatiedrang het idee geeft de koning van de weg te zijn. Een deel van dat machtige gevoel wordt verklaard

door de vormgeving, een ander deel is te danken aan de rijeigenschappen.

Ford heeft een reputatie hoog te houden als het gaat om een goede wegligging en zelfs deze enorme MPV weet zich positief te onderscheiden van de massa. Vanaf de eerste bocht heeft de bestuurder het gevoel dat de S-MAX tot heel wat in staat is. Dat gevoel is niet ten onrechte. De S-MAX helt nauwelijks over en laat zich prima aanvoelen. Desgewenst kan over rotondes en klaverbladen worden geboenderd alsof dit een zevenpersoons sportwagen is!

Wanneer dit gevaarte echter uit balans raakt, vraagt het heel wat stuurmanskunst - of een brede vluchtstrook - om de S-MAX weer in het juiste spoor te krijgen. Helaas is ESP slechts een optie. Een set zeer sterke remmen is wel standaard en weet de S-MAX zelfs vanaf sensationele Autobahn-snelheden veilig tot stilstand te brengen.

## Turbo

Die sensatie is in geval van de testauto te danken aan een 2.5 liter vijfcilinder motor met turbo. Die combinatie vraagt in de stad en in de file enige gewenning. De koppeling grijpt zeer kordaat aan en wanneer de turbo tijdens het schakelen inspringt, kan dat voor nare bokkensprongen zorgen.

De kleine buitenspiegels en grote dode hoeken zorgen ervoor dat de S-MAX moeilijk is te overzien. De optionele parkeerhulp is geen overbodige luxe. Om veilig te wisselen van rijbaan moet zeer nadrukkelijk over de schouder worden gekeken. Kortom: de S-MAX is geen handzaam stadsautootje.



Wanneer de S-MAX de ruimte krijgt, is de turbomotor een waar genoegen. Opnieuw voelt de S-MAX in geen enkel opzicht als een busje. Ondanks de windvang en het gewicht zijn indrukwekkende tussen-acceleraties mogelijk. De hoge zitpositie en goede geluidsisolatie zorgen er voor dat de S-MAX niet bijzonder snel voelt. Maar met het gas op de plank weet de S-MAX enorme gaten te trekken en verdwijnt het overige verkeer als een stipje in de binnenspiegel.

De duidelijk hoorbare turbofluit zorgt daarbij voor een opzweepend effect, maar is op de lange duur storend. Op de Duitse Autobahn zijn kruissnelheden van zo'n 170 km/u geen enkel probleem. Ook dan is meer dan genoeg reserve voor handen om er nog eens een flinke schep bovenop te doen.

De zesde versnelling is een pure "overdrive" waarmee bij een laag toerental in alle rust grote afstanden kunnen worden afgelegd. De S-MAX gedraagt zich dan als een heerlijke reisauto.

## Conclusie

Met de S-MAX heeft Ford een unieke auto neergezet. De makers hebben het concept van de familiebus compleet overhoop gegooid en dat heeft een bijzonder resultaat opgeleverd. De S-MAX is van binnen en van buiten een designstatement op wielen. Die presentatie zorgt voor een aangenaam begin van iedere rit. Het veelbelovende uiterlijk wordt waargemaakt met het weggedrag van een gewone personenauto en de prestatiedrang van een sportwagen.

Evenals iedere andere MPV is de S-MAX ruim en praktisch. Deze MPV is echter zo cool dat dat slechts een bijzaak is geworden. De Ford S-MAX is geen familiebusje dat moet omdat er kinderen zijn. De Ford S-MAX is een stijlvolle ruimteauto die mag omdat het anders, eigenwijs en onderscheidend is. ■



## Specificaties

### Ford S-MAX (2006 - 2015) 2.5 20v Turbo Titanium

#### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	477 x 188 x 166 cm
Wielbasis	285 cm
Gewicht	1.681 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.700 kg
Tankinhoud	70 l
Bagageruimte	285/2100 l
Bandenmaat	225/50R17

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	2522 cc
Cilinders / kleppen	5/4
Vermogen	220 pk @ 5000 tpm
Koppel	320 Nm @ 2100 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,9 sec.
Topsnelheid	230 km/u
Verbruik gemiddeld	9,4 l / 100 km
Verbruik stad	13,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	224 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 44.624,-
Prijs instapmodel	€ 38.000,-