



Dirk-Jan Dalhuisen
2 januari 2016

Schot in de roos

Auto's als de CLS en de X6 worden stevast genoemd als grondleggers van hun nichesegment. Dat Ford in 2006 ook aan zo'n wieg heeft gestaan, was je misschien al lang vergeten. Toch boorde de S-Max een heuse nichemarkt aan, en met succes: een sportieve ruimtewagen die de dynamiek van een Mondeo verenigde met de flexibiliteit van een Galaxy bleek een schot in de roos. Negen succesvolle jaren heeft de S-Max het volgehouden, nu is het de beurt aan de tweede generatie.



Het rijk alleen

In die negen jaren is er in het MPV-segment veel veranderd. De traditionele MPV heeft steeds meer terrein verloren aan populaire crossovers en lijkt inmiddels op sterven na dood. Je zou dan ook verwachten dat het grote succes van de S-Max navolging heeft gekregen bij andere merken, maar als sportieve MPV heeft de nieuwe S-Max het rijk gek genoeg nog steeds min of meer alleen. Auto's als een Alhambra en een Voyager zijn immers nog altijd MPV's van de oude stempel. De nieuwe Espace is eigenlijk de enige die samen met de S-Max op de golven van de tijd lijkt mee te bewegen, al verleidt Renault haar klanten vooral met comfort, waar Ford juist inzet op dynamiek.

De nieuwe S-Max geeft daarmee een vervolg aan de sportieve weg die Ford met de vorige S-Max is ingeslagen, en dat is 'm aan te zien ook. Het hele ontwerp is zo zorgvuldig geëvolueerd dat niemand Ford raar zou hebben aangekeken als ze de nieuwe S-Max hadden geïntroduceerd als een flinke facelift, temeer omdat je de nieuwe generatie nog het snelst herkent aan het nieuwe familiegezicht, terwijl de zij- en achterkant slechts op details lijken strakgetrokken. Heel storend is dat niet, want mede

dankzij de frisse Metalicious-lak, de luxueuze Titanium-aankleding en de fraaie 19 inch wielen oogt de S-Max modern en chique. Wel even oppassen voor de flinke dode hoeken die met name worden veroorzaakt door de brede D-stijlen.



Vrije middag

In het interieur van de S-Max heeft het infotainmentsysteem SYNC een grote hoeveelheid knoppen opgeslokt. Vanwege het forse aantal functies kun je er gerust een vrije middag voor uittrekken om eens goed voor de uitgebreide menustructuur te gaan zitten. Als je er eenmaal wegwijs in bent en alle mogelijkheden onder de knie hebt, blijkt het systeem evenwel intuïtief en naar behoren te werken. Bijkomend voordeel is dat het interieur lekker opgeruimd oogt, wat de ergonomie en de ruimtebeleving weer ten goede komt. Wat die ruimtebeleving betreft, doet het panoramadak (dat 1.150 euro kost, maar helaas niet open kan) nog een flinke extra duit in het zakje, al snoept 'ie tegelijkertijd wel wat hoofdruimte weg.

Sterk punt van de S-Max zijn de stoelen, die veel steun bieden en in deze testauto fraai

Ford S-Max 2.0 TDCi 180 pk Powershift Titanium

zijn bekleed met leder en suādē. Zowel voorin als op de individueel te positioneren achterstoelen vind je volop ruimte. Verder zijn er plenty bergvakjes en is er een zee aan bagageruimte. Met de goed toegankelijke, maar nauwelijks bruikbare derde zitrij in gebruik verdwijnt er tot het dak al een kleine 300 liter achterin de Ford. In vijfzitsconfiguratie slikt de S-Max 1.035 liter en leg je met een druk op de vijf losse knopjes (een centrale knop ontbreekt helaas) alle EasyFold-achterstoelen plat, dan ontstaat een vlakke laadvloer en schuif je een gigantische 2.200 liter naar binnen. Daarmee loopt de S-Max mooi in de pas met zijn directe concurrenten.



Bijdetijds

Helaas ligt dat met de afwerking van het interieur allemaal net even anders. Ford heeft zich de kritiek op de vorige S-Max weliswaar aangetrokken, maar toch zie je in bepaalde details nog steeds ruimte voor verbetering. Dat moet je als autofabrikant anno 2016 eigenlijk niet meer willen, zeker niet in een auto die onder de streep door de 60 mille gaat. Gelukkig maakt Ford dat weer goed met een nette standaarduitrusting. Zowel in de Trend- als in de luxere Titanium-uitvoering zit de S-Max goed in z'n



Ford S-Max 2.0 TDCi 180 pk Powershift Titanium

spulletjes. Ook in technisch opzicht is de S-Max bijdetijds. Vrijwel alle technische snufjes en rijhulpjes die je vandaag de dag tegenkomt, vind je terug op de Ford (hetzij standaard, hetzij optioneel).

Naast twee uitrustingsniveaus biedt Ford de keuze uit vijf motoren - allen viercilinders. De smakelijke vijfcilinder uit de vorige S-Max lijkt definitief van het toneel verdwenen. De sterkste EcoBoost-benzinemotor - een tweeliter met 240 pk - levert vergelijkbare prestaties, maar zet daar een lager verbruik tegenover. Daarnaast is er nog een 1.5 EcoBoost, die begint bij 39.165 euro en met 160 pk ook al goed uit de voeten komt. Voor de dieselaars onder ons staan er drie smaakjes van de 2.0 TDCi op het menu. De instapper levert al 150 pk, de dubbel geblazen topversie schopt het tot 210 pk en daar precies tussenin bevindt zich de door ons geteste variant met z'n 180 pk.



Succesfactor

Om maar gelijk met de deur in huis te vallen: daarmee ben je prima geholpen. Het tweeliterblok draait mooi soepel z'n rondjes en weet goed raad met de S-Max, die met



Ford S-Max 2.0 TDCi 180 pk Powershift Titanium

een leeggewicht van net geen 1.800 kg toch best een zware jongen is - laat staan beladen met een compleet gezin plus bagage. De keurige 0-tot-100-tijd van 9,5 seconde geeft een goede indicatie van het gemak waarmee de TDCi de vaart erin brengt en houdt. Ook het lage geluidsniveau en het nette verbruik spreken voor de dieselmotor, die overigens goed samenwerkt met de optionele Powershift-automaat. De enige wanklank die de aandrijflijn laat horen, komt bij het uitrollen aan het licht. Dan wacht de transmissie soms nÃ©t een fractie te lang met terugschakelen, waardoor de motor dan wat brommerig klinkt.

In het rijden weet de S-Max als vanouds te overtuigen en heel verrassend is dat uiteraard niet. Z'n dynamische rijgedrag leverde immers een belangrijke bijdrage aan het grote succes van de vorige S-Max; wat dat betreft is het dus geen wonder dat Ford dit bij de nieuwe S-Max heeft gekoesterd. Los daarvan blijft het natuurlijk een uitzonderlijke prestatie om een auto met zo'n hoog zwaartepunt zoveel rijdynamiek mee te geven. De S-Max gaat verrassend koersvast de bocht door en stuurt aangenaam direct en communicatief, zonder dat het comfort van de inzittenden daaronder te lijden heeft. Sterker nog: dankzij een nieuwe achteras is de S-Max naast een zeer solide vooral ook een heerlijk comfortabele reisauto. Ford verdient absoluut een pluim voor de prachtige balans die het de S-Max heeft meegegeven.



Trouw

In het snel veranderende MPV-landschap blijft de nieuwe S-Max trouw aan het concept waarmee Ford negen jaar geleden een succesvolle weg insloeg. Als de sportieve exponent van de Galaxy biedt de S-Max opnieuw veel rijdynamiek en volop reiscomfort. Technisch is er meer veranderd dan je op het eerste gezicht zou denken, waardoor de S-Max weer helemaal van deze tijd is. Dat je dat aan het materiaalgebruik niet direct afziet, zal weinig sportieve papa's ervan weerhouden om vrouw, kids en bagage per S-Max te vervoeren. Want wie een Mondeo te klein vindt en een Galaxy te burgerlijk, haalt met een S-Max nog steeds een prima alternatief in huis.

Plus

- + Uitgebalanceerde rijeigenschappen
- + Ruimte en flexibiliteit
- + Moderne technologie en rijassistenten

Min

- Dode hoeken
- Laat terugschakelen bij uitrollen
- Materiaalgebruik niet overal even goed