



De kunst van het weglaten

Waar autofabrikanten zich tegenwoordig massaal storten op compacte SUV's, houdt Ford het nu nog gewoontjes bij een compacte MPV op basis van de Fiesta. Later dit jaar zal de EcoSport - met als basis dezelfde compacte hatchback - wel de markt betreden om de concurrentie aan te gaan met auto's als de Opel Mokka, Peugeot 2008 en Renault Captur. Hoewel we vorig jaar in Zuid-Duitsland al reden met de B-Max, vonden we het tijd om ook eens met de 100pk sterke 'instapper' een weekje te sturen in het vlakke Nederland. Eerder zagen we de grote instapruimte al, maar konden we de bruikbaarheid hiervan nog niet volledig testen. Na een week rijden, weten we of het weglaten van de B-stijl ook echt praktisch nut heeft.



Welkom in de familie

Toen we twee dagen rondom München reden, gaven we al aan dat Ford met de B-Max wederom een auto neerzet die qua design perfect past in het modellengamma. Zet je hem naast de onlangs gereden Kuga, dan valt direct op dat de achterzijde, door de scherpe lijnen en bijna gelijke achterlichten, het familiegezicht aangeeft. Ook de oplopende lijn in de zijruiten zien we bij de broers Kuga en Focus. Aan de voorzijde is het verschil wat groter, maar in vergelijking met de Fiesta zijn de overeenkomsten legio. Onze testauto was voorzien van fraaie 17 inch grote lichtmetalen velgen en bruine metallic lak. Deze twee opties geven de auto een extra pluspunt als het gaat om uiterlijke schoonheid. Vooral de bruine lak is bijzonder. Is het bewolkt dan is hij mooi bruin, schijnt de zon er vol op dan glanst hij goudkleurig.



Gemaakt voor de doelgroep

Het geslaagde uiterlijk is een pluspunt, maar dat is niet de reden waarom je de B-Max zou aanschaffen. Ford richt zich met deze auto op jonge gezinnen of de zogenaamde 'empty nesters', oftewel ouders waarvan de kinderen uit huis zijn. Het ontbreken van de B-stijl is niet zozeer handig als je enkel de voordeur geopend hebt, want dan heb je net zoveel instapruimte als bij bijvoorbeeld een Fiesta. Een praktisch voordeel van de schuifdeuren achter is dat je niet meer hoeft op te letten of de achterpassagiers de deuren tegen de auto naast je openen. Bijzonder handig is de extra ruimte bij het instappen als je kinderen moet vastzetten in stoeltjes. Kinderen moeten bij het uitstappen wel even letten op het slangetje aan de onderzijde van de deur, voor de bediening van de elektrische ramen. Een kindervoetje kan hier eenvoudig achter haken met alle gevolgen van dien.

Zit je eenmaal en heb je de voorportieren en de schuifdeuren gesloten, dan is er voldoende plek voor vijf volwassenen. Al zet je de voorstoelen in de achterste positie, dan is er nog genoeg plek voor de benen van de achterpassagiers. Geheel achterin valt

Ford B-Max 1.0 100pk Titanium

de ruimte voor de bagage wat tegen. Bij een auto als deze verwacht je ruim voldoende plek voor bijvoorbeeld een buggy of kinderwagen, maar ook voor de wekelijkse boodschappen. Met 318 liter is de kofferruimte echter niet bijzonder ruim bemeten voor een MPV.



Drukke van jewelste

Sla een test van een recente Ford er op na en je leest elke keer dat het interieur ons niet echt kan bekoren. Het is goed afgewerkt en de auto's zijn voorzien van allerlei hulpmiddelen om het comfort hoog te houden, maar de ergonomie is verre van ideaal. Pas na een dag of drie begin je te wennen aan de bediening van de centrale knop, maar het blijft zoeken als je in de wirwar van knoppen een nog niet eerder gebruikte functie wil bedienen. Het is een drukke van jewelste met knoppen die er allemaal hetzelfde uitzien. Het gevoel in de knoppen kan ons ook niet echt overtuigen, ze doen wat goedkoop en fragiel aan. Navigatie is inmiddels wel leverbaar op de B-Max, maar onze testauto was er nog niet van voorzien. We kunnen uit ervaring spreken dat het navigatiesysteem prima werkt, want het is hetzelfde systeem als in bijvoorbeeld de

Kuga.



Kies voor de basis!

Hij is al meerdere keren genoemd: de onlangs gereden Kuga. Zijn rijkwaliteiten bestempelden we als 'Focus XL'. Voor de B-Max geldt in de basis hetzelfde. Het is overduidelijk dat hij gebaseerd is op het puik onderstel van de Fiesta, maar door de wat hogere carrosserie en het hogere gewicht rijdt hij echt als een 'Fiesta XL'. De besturing is echt des Fords, direct en met voldoende gevoel, maar door het hogere zwaartepunt duikt de auto in bochten wat verder in z'n veren en helt de carrosserie wat over. Vering en demping zijn sowieso wat zachter afgesteld dan bij de auto waar hij op gebaseerd is. Dit maakt hem net wat comfortabeler en geschikter voor de doelgroep.

In en om München reden we met de 120pk sterke 1.6 liter benzine motor. Hoewel meer vermogen altijd fijn is, hebben we nooit het gevoel gehad meer nodig te hebben dan de 100pk waarover het basis 1.6 liter punt-nulletje beschikt. Die 1.000 euro die de 20pk extra kosten zouden daarom ook lekker in onze zak houden, of het besteden aan

Ford B-Max 1.0 100pk Titanium

leuke opties. Een andere optie is om die euro's te besteden aan brandstof, want heel zuinig is de B-Max niet. Rustig rijden in stedelijke gebieden en relatief veel snelwegkilometers op constante snelheid levert een testverbruik op van \approx liter per 14,4 kilometer. Dit is niet de enige auto waarbij we het opgegeven verbruik niet halen, maar zes kilometer minder per liter brandstof is pittig.



Elke cent waard

Toen we reden in de B-Max met 120pk concludeerden we al dat Ford een gewaagde maar goede keuze had gemaakt met het weglaten van de B-stijl. Na een week de auto intensief gebruikt te hebben, kunnen we enkel nog positiever zijn over dit concept. Achterpassagiers stappen veel gemakkelijker in dan bij 'normale' auto's en je hebt meer ruimte om bijvoorbeeld kinderen vast te snoeren in stoeltjes. Het concept doet niks af aan de veiligheid van de auto, gezien de hoge score die deze auto heeft behaald, met zelfs de maximale score voor een zijdelingse botsing. Dan blijft de vraag met welke motorisering je de auto moet kiezen. Ga je voor de 1.0, dan is de basisuitvoering ruim voldoende. Houd duizend euro in je zak, want die 20pk extra verlang je nooit. Ford



Ford B-Max 1.0 100pk Titanium

is duidelijk als het gaat om welke doelgroep men voor ogen heeft voor deze auto en hoewel de auto wel zijn foutjes heeft, merk je aan alles dat praktische inzetbaarheid met een hoog comfort prioriteit heeft gehad bij de ontwikkeling van de B-Max. Als bomvolle tester kost hij bijna 23.500 euro, maar hij is elke cent waard!

Plus

- + Veel ruimte voor lijf en leden
- + Strak weggedrag
- + Pittige motor

Min

- Niet erg zuinig
- Tegenvallende bagageruimte
- Druk dashboard