



Jan Westerhof
10 februari 2010

© Rijtesten.nl

Snelbus

Met een segmentaandeel van 25% is de Ford S-MAX de best verkochte grote MPV in Nederland. Desalniettemin werd de alweer ruim drie jaar geproduceerde 'Auto van het jaar 2007' uiterlijk geretoucheerd en voorzien van een meer milieuvriendelijk motorenpalet: een moderne viercilinder turbobenzinemotor met 203 pk en een nieuwe 2.0 TDCi met 140 of 163 pk. De nieuwe benzinemotor wordt standaard voorzien van een met 'Powershift' aangeduide 6-traps automaat met dubbele koppeling, terwijl de nieuwe diesels deze transmissie als optie kennen. Rondom het Spaanse Jerez reden we met de gefacelifte S-MAX, uitgerust met de 203 pk sterke SCTi en voorzien van Powershift.



Zuiniger en schoner

De nieuwe turbomotor heeft maar één probleem: de oude vijfcilinder 2.5T die hij vervangt was nogal fijn. Een krachtige en vooral karaktervolle motor die mede verantwoordelijk was voor het sportieve imago van de S-MAX. Grote nadeel was echter zijn hoge verbruik en de daarmee gepaard gaande uitstoot. Niet meer passend in deze tijd en derhalve vervangen door de 15% zuinigere en schonere SCTi. Evengoed een heerlijke motor met een opvallend rustige loopcultuur en een lage geluidsproductie. Je mist stiekem wel de roffel van de oude vijfpitter, maar met deze nieuwe turbomotor wordt het stiltecomfort van de S-MAX extra benadrukt en moet je zonder moeite 1 op 11 kunnen halen: utopisch met de verdwenen 2.5T en de tevens uit het gamma genomen ongeblazen 2.3i, die voorheen verplichte kost was als je een benzinemotor met automaat koos.

Ford S-MAX 2.0 SCTi Powershift

Met de nieuwe turbomotor blijft de S-MAX gelukkig een bovengemiddeld snelle MPV, die vooral bij hernemingen excelleert. Een turbogat is nauwelijks merkbaar en de Powershift werkt meestentijds prima samen met de SCTi. Opvallend is hoe de Powershift de 300 Nm die tussen 1750 en 4500 toeren beschikbaar is efficiënt gebruikt: terugschakelen zoals veel automaten doen bij flink accelereren doet de Powershift pas als de bestuurder er echt om vraagt. Toch schakelt de in samenwerking met Getrag ontwikkelde Powershift niet zo ongemerkt en fluks als bijvoorbeeld de DSG van VAG. Dat doet het verlangen naar de niet aangeboden combinatie van een handbak met de SCTi groeien. Wat tevens opviel was de versnelling boven de 130 km/h. Tot die snelheid is de S-MAX SCTi Powershift een hele vlotte auto, maar boven deze grens wordt de acceleratie merkbaar gematigd.



© Rijtesten.nl

Precisie-MPV



Ford S-MAX 2.0 SCTi Powershift

De dynamische kwaliteiten van de S-MAX worden traditioneel onderstreept door de uitstekende wegligging en directe besturing. Daar is niets aan veranderd en dus is de S-MAX nog steeds de scherpst sturende en rijdende 'full-size-MPV'. Op de Spaanse bergwegen was de 4.77 meter grote auto als een veel kleinere auto zeer precies te rijden en met de Powershift in de sportstand werd er af en toe behoorlijk doorgestampt. Dat daarvoor op het gebied van veercomfort wordt ingeleverd mag geen verrassing zijn. Korte oneffenheden en onregelmatigheden in de weg worden slechts lichtjes weg gefilterd, maar het maakt de S-MAX nog niet tot een oncomfortabele auto. Ford is wat dat aangaat een meester in het balanceren tussen comfort en dynamiek.

De andere aspecten die comfort grotendeels bepalen - de zetels en de ruimte - zijn erg goed. Je zit voorin en op de tweede rij vorsteljk ruim. De derde rij is een stuk minder comfortabel en is vooral matig bereikbaar. Het zitmeubilair ondersteunt je lichaam uitstekend en past in het scherpe karakter van de S-MAX, maar is niet onprettig hard. Ondanks het aangepaste interieur blijft het harde kunststof dat bij sommige interieurdelen wordt toegepast een tegenvaller. Zo is het handschoenenvak van een tranentrekkend soort materiaal gemaakt en geven details zoals raamknopjes van Fords uit vorige generaties ook geen steun aan een eventuele aanspraak om 'premium' te zijn. Dat had Ford achter elkaar mee kunnen pakken tijdens het - geslaagde - opruimen van de andere bedieningspanelen zoals het middenconsole.



LED-techniek

Dat terwijl Ford het wel poogt om met de gelifte S-MAX richting 'premium' op te schuiven. Als voorbeeld dient bijvoorbeeld het fraaie uit de Mondeo bekende 'Convers+' instrumentarium en de uitnemend klinkende nieuwe geluidsinstallatie. Ook het van ex-concerndochter Volvo overgenomen BLIS, dat de dode hoeken in de gaten houdt mag als een premiumwaardige nieuwe optiemogelijkheid worden gezien. Tot slot ontkomt de S-Max niet aan de nieuwste trend in autoland: LED-lampen. De uiterlijke revisies die de S-Max onderging zijn gedomineerd door deze lichttechniek. Vooral de voorzijde is zichtbaar anders ten opzichte van het originele model. Met zijn grote zwarte bek en de LED-dagrijverlichting is het nogal een verschijning in de achteruitkijkspiegel geworden. Of deze polariserende modelampjes een verbetering zijn mag de consument zelf bepalen. Gelukkig zijn de prachtige en herkenbare 18 inch lichtmetalen velgen nog steeds leverbaar: een aanrader uit de accessoirelijst. Ook van

achteren is de S-MAX voorzien van LED-verlichting in nieuwe achterlichtunits, die de auto in het donker onderscheidend vermogen geeft.



© Rijtesten.nl

Graag met handbak

Voor de laatste keer wordt hier het verdwijnen van de 2.5T betreurd. We leven inmiddels in een ander tijdperk en daar horen nu eenmaal andere aandrijflijnen bij. Heel geen straf, daar ook de nieuwe 2.0 SCTi overtuigt met zijn brede koppelverloop en zijn fijne aanspreekvermogen. Reken daarbij op een behoorlijk afgenomen brandstofverbruik en een verfijnde motorcultuur, die de stilte in de S-MAX benadrukt. Het is wel spijtig dat de SCTi slechts leverbaar is met de Powershift. De nieuwe transmissie mist de snelle reactie van andere automaten met een dubbele koppeling en een handbak zou de sportiviteit van de S-MAX bevestigen. Want LED-lichten of niet, de S-MAX is nog steeds de benchmark als strakst rijdende en scherpst sturende MPV



Ford S-MAX 2.0 SCTi Powershift

van het moment. Daar kan ook de nog steeds voor verbetering vatbare interieurkwaliteit niets aan af doen.

Plus

- + Koppelrijke en gecultiveerde SCTi-turbomotor
- + Maatgevende wegligging en besturing
- + Stille auto

Min

- Powershift niet zo verfijnd als de concurrentie
- Materiaalgebruik interieur
- Stoterig op matig wegdek