



Arno Lommers
15 juli 2006

Intro

Sinds kort staan de opvolgers van de Ford Galaxy, die een drieling was tesamen met de Seat Alhambra en Volkswagen Sharan, in de showroom. Ford heeft namelijk niet ÆÆn nieuw ruimteschip in het programma opgenomen, maar geeft de klant direct keuze tussen een sportief of klassiek model. Zie daar: de S-Max en de nieuwe Galaxy. In de korte tijd dat het duo op de markt vertoeft is al duidelijk dat de dynamische S-Max in grotere getale verkocht wordt. Vreemd? Zeker niet, zo blijkt als ik na deze rijtest weer uitstap. De Galaxy is bedoelt voor de Æchte veel vervoerder die comfort wenst op de lange afstand, de S-Max is perfect voor de huisvader die ruimte nodig heeft om minimaal drie kinderen op sleeptouw te nemen, maar het strakke rijgedrag van zijn vroegere hatchback of stationcar niet in wil leveren.

Verschillen tussen de S-Max en Galaxy: de laatste oogt iets minder dik, de daklijn loopt kaarsrecht naar achteren door en heeft een uitrusting die meer op comfort gericht is.



Het exterieur

Geweldig, wat is het Ford toch weer perfect gelukt een model te ontwerpen dat zich onderscheidt van de rest van de wereld. Kijk eens naar die voorkant, waar zie je dat nou nog meer! Scherp geschetste koplampen met eronder twee mistpitten en daartussen een zwarte honingraatgrille. Ook onderin de bumper drie grote vlakken met (nep)kippenaas. Door de schuine vorm van de koplampen en de hoog oplopende bumper is de motorkap vrij kort, hij is dan ook niet zwaar om te openen. De dynamiek loopt feilloos over naar de zijkant waar vooral de grote voorste zijruit en

de aflopende lijn van de achterste ruit opvalt die de daklijn volgt. Op beide voorportieren staan puntvormige zijspiegels die overigens een prima zicht naar achteren geven. Het overige uitzicht vanuit de auto is ook voor elkaar, zeker schuin over de schouder kijkend. Alleen de voorkant is lastig op lengte te schatten door de sterk aflopende motorkap. Achter de voorwielen met standaard 17-inch lichtmetalen velgen en banden in de sportieve maat 225/50 schuilen net als in de voorbumper dichte luchtroosters. Ze zouden natuurlijk net zo goed open gelaten kunnen worden, misschien krijgen ze dan zelfs nog een nuttige functie. Overigens zijn voor â,~ 600 18-inch wielen in Focus ST-design leverbaar, die staan de S-Max fabelachtig mooi.

Achterop de auto vallen de grote zilver/rood gekleurde lichtunits het meest op. Ze passen perfect in het totale designplaatje. Hier geen dikke bumper, die loopt ten behoeve van een lage tildrempel keurig omlaag, wel komt de onderkant van de achterklep naar buiten. Op het onderste gedeelte van de achterklep is overigens een stuk kunststof van een centimeter of vijf dik geschroefd omdat er in de achterklep zelf waarschijnlijk niet de gewenste hoek gerealiseerd kon worden. Wat de rede hiervan ook is, bij eventuele schade is het simpelweg vervangen van het kunststof gedeelte voldoende, zo wordt weer een hele klep uitgespaard.

Voor de test was ik van mening dat alleen de S-Max 2.5 Turbo een rode S in de typeaanduiding heeft, maar bij naderinzien hebben de minder vermogende versies dat ook.



Het interieur

Om maar met de belangrijkste plek van de auto, die van de bestuurder, te beginnen: je waant jezelf geen moment in een MPV. De zitpositie is voortreffelijk. Bij het instappen kom je terecht op perfect steunende stoelen met stevige wangen en precies de goede hardheid. De stoel is elektrisch in hoogte verstelbaar en het stuur kan in ruime mate in omhoog, omlaag, naar je toe en van je af gezet worden. Je arm rust als vanzelf op de "net iets te harde" middenarmsteun. Vanaf deze positie is de versnellingspook en de futuristische handrem vanuit de pols te bedienen. De linkerhand hoeft maar een klein stukje naar het portier om de ramen en spiegels te bedienen. Ook de standaard automatische dubbele airco en radio/cd-speler zijn op de juiste hoogte geplaatst in de middenconsole en op het stuur zitten bedieningstoetsen voor de cruisecontrole,



boordcomputer en radio. Allemaal standaard, net als een licht- en regensensor en een knieairbag voor de bestuurder, om maar een zijstraat te noemen. Ford heeft van de S-Max dan ook slechts één uitrustingsniveau op de markt gebracht, maar dat is gezien de ruime uitrusting geen verkeerde keuze geweest. Tegen vriendelijke meerprijzen zijn overigens nog een hoop nuttige opties leverbaar, zoals meedraaiende koplampen en een uitschuifbare laadvloer.

Tussen de kilometer- en toerenteller bevindt zich een scherm waar met duidelijke rode letters niet alleen de gegevens van de boordcomputer, maar ook die van de RDS-informatie van de radio getoond worden. Heel veilig, zo hoef je niet meer opzij naar de radio in de middenconsole te kijken. De schakelaars van de mistverlichting is gecombineerd met die van de dashboardverlichting en koplamphoogteverstelling, ook weer zo'n doordacht item, net als de raambediening waarbij nu eens elk raam met een druk op de knop geheel geopend en gesloten kan worden. Zo ziet het publiek het graag, overige autofabrikanten! Het dashboard zelf is opgetrokken uit kwalitatief hoogstaande materialen en de afwerking is prima voor elkaar. Nergens zijn brede kieren of scherpe randjes te zien, alleen zouden sommige sierlijsten beter ogen als ze uit echt aluminium waren vervaardigd. In totaal staan er vijf draaibare en met Alfa Romeo-achtige lamellen sluitbare ventilatieroosters ter beschikking aan de voorpassagiers, ook deze voelen stevig aan.

Een deur naar achteren en we komen terecht op de middelste zitrij van deze zeer ruime auto. Zeker als de drie, over een afstand van vijftien centimeter verschuifbare, stoelen in de achterste stand staan is de beenruimte riant. Maar ook een paar tikjes naar voren komen de meeste mensen nog geen ruimte te kort. De twee buitenste stoelen hebben zelfs een verstelbare rugleuning voor extra comfort, dat overschaduwde wat vlakke zitting enigszins. Ook de rugleuning had nog net iets langer mogen zijn. Ondanks dat de S-Max lager is dan zijn soortgenoten is het met de hoofdruimte op rij twee voor elkaar. In de breedte merk je wel dat er drie stoelen naast elkaar staan want op de buitenste zitplaatsen staan je knieën net naast de bestuurders- of passagiersstoel. Een minpunt is de niet verstelbare gordels, nu zitten ze wel erg laag en lopen ze niet recht over je schouder.

Op de klapstoeltjes helemaal achterin de auto, die overigens een optie vormen van â,-

1.100, zijn eigenlijk alleen kinderen gerechtvaardigd te zitten. Voor volwassenen zijn korte ritten geen probleem, maar meer dan 50 kilometer zou ik niet zien zitten met mijn 1,79 meter. Zeker de hoofdruimte is nihil door het aflopende dak en de beenruimte hangt af van de inschikkelijkheid van de personen op zitrij twee. De instap is zo slecht nog niet, met een simpele handeling zijn de stoelen in het midden van de auto afzonderlijk naar voren te schuiven/klappen. Ze komen alleen niet terug in de uitgangsstand, helaas.

Opbergruimte voor klein grut is in een grote hoeveelheid aanwezig. De bestuurder beschikt over een vakje links van het stuur, een bak bovenop het dashboard, en onder de middenarmsteun zitten twee opbergmogelijkheden, waarvan één heel diepe. Twee bekerhouders achter de handrem en grote portierbakken zijn tegenwoordig populaire ruimtes om rolletjes snoep, sleutels en ander gerij onder te brengen. Achterin hebben passagiers ook portierbakken en onder de vloermatten zijn ‘geheime’ ruimtes te vinden. De rechter is overigens al gedeeltelijk bezet door de bandenreparatieset. Als er is gekozen voor het Family Pack zitten er stevige vliegtuigtafels aan de achterkant van de voorstoelen. Verder horen er nog donker getint glas en zonneschermen in de achterportieren bij voor de prijs van ~ 550. Die zonneschermen zijn ook met de ramen open te gebruiken, heel handig. Verder kunnen achterpassagiers nog wat tijdschriften of kaarten kwijt in de rugleuning van de voorstoelen. Onder de vloer van de bagageruimte is nog een bak te vinden voor bijvoorbeeld een fototas.

Multifunctionaliteit is, zoals u misschien al vermoed, een sterk punt van de Ford S-Max. De bagageruimte is dan ook flexibel in te delen. Hierboven is al beschreven dat de middelste rij stoelen uitgebreide verstelmogelijkheden kennen en als we nog een stapje verder gaan is te zien dat de zitplaatsen met de minste moeite tot een vlakke laadvloer zijn om te toveren. Van de twee noodzitjes moet eerst de zitting gekanteld worden waarna de leuning om kan. Met eenvoudige afdekmatjes zijn de overgebleven openingen af te dekken en met alle stoelen buiten gebruik is er een laadlengte van maar liefst twee meter vijf beschikbaar! Maar ook met de middelste zitrij omhoog en het afdekscherm in functie is er een hoop mee te zeulen. Door de lengte van de auto

(4,76 meter), heeft zelfs de ruimte achter de derde rij stoelen nog een redelijke 285 liter inhoud. Dan blijft alleen de vraag over waar het afdekscherm te laten, want de eventuele passagiers die ‘in de bagageruimte’ zitten zullen het vast niet op prijs stellen een rolcassette in hun gezichtsveld te hebben!



Het rijden

Maakt de S-Max zijn uiterlijk wat betreft rijeigenschappen waar? Daar kan ik alleen maar volmondig ja op zeggen. Je hebt totaal niet het gevoel met een ‘busje’ op weg te zijn. Hij helt weinig over in de bocht, vering en demping zijn stevig maar aan voor- en achterzijde goed met elkaar in balans en het comfort staat toch nog op een vrij hoog niveau. De bekrachtiging is lekker op de achtergrond gehouden waardoor de

auto wat zwaar en heel direct stuurt en schakelen gaat van een leien dakje. De enige opmerking die gemaakt zou kunnen worden is dat het rempedaal bij erg stevig doorremmen (als het ABS erin komt) ver doorzakt en dat het aangrijppunt van de koppeling nog wat beter herkenbaar zou mogen zijn. Maar voor de rest zit het met de rijdynamiek wel snor bij deze wagen, hij is tenslotte toch 4 meter 76 lang. Vooral als je schuin achterover kijkt zie je de grote lap auto achter je, maar in gewone situaties heb je er helemaal geen last van. Goed gedaan, Ford!

Je zou denken dat de 2.0-liter zestienklepper, die ook in de Focus en Mondeo hangt in de 1.505 kilogram zware S-Max nauwelijks voldoet, maar schijn bedriegt. Door de korte overbrengingen van de versnellingsbak klimt de motor makkelijk in de toeren. In Nederlandse omgeving (vlakke wegen) en niet al te veel belading komt de S-Max lekker vooruit. Wellicht is dat meer een subjectief gevoel, want de uitlaat laat een lekkere snerp horen die ook in het interieur waar te nemen is. Bij 120 kilometer per uur maakt de motor zo'n 300 toeren meer dan bij vergelijkbare wagens, wat een gevolg is van de kortere versnellingsbakverhoudingen, maar doordat het geluidsniveau op constante snelheid prettig laag is heb ik mij daar niet aan gestoord, al zou een zesde versnelling altijd welkom zijn. Het is Ford te prijzen dat voor deze setting is gekozen, bij langer gekozen versnellingen zouden de prestaties waarschijnlijk tot een minpunt uitgroeien. Nu is misschien het verbruik wat hoger, maar de S-Max 2.0i-16V krijgt door Den Haag toch een B-label opgeplakt. Maar als het rijgedrag van de bestuurder gevoed wordt door de bijna verslavende snerp in de uitlaat is het opgegeven verbruik van 1 op 12,1 niet haalbaar, denk dan eerder aan 1 op 9,5 ÷ 10. Overigens laat de auto zich ook lager in de toeren soepel berijden, dus ook rustiger ingesteld rijders zullen plezier kunnen beleven aan deze auto.



Slot

Aan het eind van deze rijtest blijft de S-Max mij bij als een heerlijk rijdende, ruime en goed uitgeruste auto. Zijn rijgedrag strookt met het dynamische uiterlijk, alles heel goed met elkaar in balans en de 2-litermotor is zeker een niet te krap bemeten krachtbron. Zeker met de twee optionele extra zitplaatsen is de variabiliteit van het interieur van hoog niveau en de bagage-/opbergruimte zijn keurig voor elkaar. De minpunten waar Ford nog eens naar zou kunnen kijken betreffen het rempedaal dat wel erg diep weg kan zakken en de plastic interieurlijsten. Ook het feit dat de boordcomputer altijd opnieuw op de favoriete functie gezet moet worden na het starten en de aan-/uitknoppen van de cruisecontrole kunnen opzij gezet worden. Maar dat zijn allemaal kleine dingetjes waar je een auto als de S-Max niet om mag laten



Ford S-MAX 2.0i-16V

staan.

Voor de prijs van â,- 32.550 biedt de auto gewoon erg veel waar voor zijn geld. Een automaat is momenteel nog niet leverbaar, maar komt volgend jaar in combinatie met een 2.3-litermotor of een geknepen versie van de huidige TDCi-diesel.

Het zou mij niet verbazen als de concurrentie moet gaan oppassen voor deze auto. De Mitsubishi Grandis en de basisuitvoeringen van de Renault Espace hebben er een geduchte tegenstander bij.

Plus

- + Dynamisch uiterlijk
- + Rijgedrag strookt met exterieurlijnen
- + Ruimteaanbod

Min

- Rempedaal zakt diep weg bij noodstop
- Cruiscontrolebediening mag eenvoudiger
- Plastick interieurlijsten