Welkome versterking?

De Ford S-MAX draait alweer een tijdje succesvol mee, maar sinds kort is de keuze uit dieselmotoren uitgebreid binnen de lijn van deze sportieve MPV. De 2.2 TDCi Duratorq â€“ zo heet hij voluit â€“ is samen met PSA (Peugeot/CitroÃ«n) ontwikkeld en levert 175 pk en een koppel van 400 nm. Reden genoeg dus om de S-MAX in deze uitvoering aan een test te onderwerpen en onszelf de vraag te stellen of deze nieuwe motorisering een versterking is binnen het S-MAX aanbod.

Dik uiterlijk

In mei 2006 introduceerde Ford de S-MAX als uitbreiding van het MPV-pakket van het - van oorsprong - Amerikaanse merk. De Galaxy was er natuurlijk al een tijdje, maar blijkbaar was er vanuit de consument behoefte aan een sportieve ruimtewagen. Daarmee werden volgens het merk alle vooroordelen over MPVâ€™s aan de kant geschoven. Dat bleek een gouden greep van Ford te zijn, want de S-MAX werd vanaf de eerste dag een verkoopsucces.

De auto biedt veel ruimte â€“ hij wijkt qua afmetingen niet af van zijn concurrenten â€“ en beschikt over sportieve rijeigenschappen. Een diesel met die eigenschappen ontbrak nog naast de 140 pk sterke 2.0 liter. De concurrentie stak Ford echter de ogen uit met sterkere diesels, waardoor zij wel mee mÃ³esten gaan. Samen met PSA ontwikkelden ze deze viercilinder krachtbron.

Net als de Focus en de Mondeo vinden we het â€˜Kinetic Designâ€™ ook terug in de S-MAX. Nog even in het kort, Ford verstaat daar sportiviteit, kracht en energie onder. Naast de bekende verschijnselen, zoals de luchtroosters aan de zijkant en de gelikte lijn, krijgt de dikste diesel ook standaard twee uitlaten mee, zoals we het kennen van de 2.5 turbo-benzineversie.

Onze testuitvoering kreeg 18 inch lichtmetalen wielen mee die hem lekker dik maken en werd de S-MAX gespoten in de Morellokleur. Het was even wennen in het begin, maar na een tijdje gingen we het wel een fraaie combinatie vinden. Bij een sportieve MPV denk je namelijk eerder aan zwart, rood of misschien zilver, maar niet snel aan deze auberginekleur. Toch geeft het de S-MAX een chique uitstraling mee.

Compleet

Het is goed toeven in de S-MAX. Dat mag ook eigenlijk wel, want voor dit testexemplaar â€“ inclusief alle opties â€“ mag je net geen 55.000 euro overschrijven naar de dealer. Nu hoor ik je denken, 55 mille voor een Ford? Inderdaad, maar dan staat er een MPV voor je deur met werkelijk alles erop en eraan. Leren bekleding, een uitgebreid radio/cd/mp3/navigatiesysteem en panoramadak zijn zomaar een paar opties. Dan hebben we het nog niet eens over de andere extraâ€™s, die het rijden makkelijker maken. Daar komen we later nog op terug.

De afwerking is zoals je van Ford mag verwachten. Het ziet er allemaal strak en gelikt uit. Het gladde stuurwiel â€“ pakt niet heel fijn beet â€“ zit boordevol knoppen, waarvan je gelukkig binnen korte tijd in de gaten hebt waarvoor ze dienen. Met die functies kun je namelijk het scherm tussen de snelheidsmeter en kilometerteller, bij Ford beter bekend als â€˜Ford Convers+â€™, bedienen. Zo kun je onder meer wisselen van radiozender, skippen tussen je mp3â€™s en de boordcomputer bedienen. Het navigatiesysteem kennen we ook uit de Focus en de Mondeo. Een wat vreemde stem - niet geheel accentloos - klinkt door de auto en we besluiten om de beste dame maar haar mond te laten houden en puur op het scherm en de aanwijzingen aldaar te gaan rijden. Dat gaat overigens prima en we ervaren het ontbreken van de stem niet als een gemis. Verder kun je via het grote scherm in het midden ook de luchtcirculatie regelen. Aan opbergruimte geen gebrek in de S-MAX. Overal zitten vakjes waarin je je spullen kwijt kunt.

De elektrisch instelbare stoelen zitten fijn en bieden veel steun. Door de hoge zit houd je goed overzicht over wat er voor je gebeurt. Leuk detail is het â€˜Individual-tekenâ€™, dat we tegenkomen in de rugleuningen van de stoelen en bij het instappen in de dorpellijsten. Een ander fraai teken in de afwerking is de zilveren streep die over de leren bekleding loopt. Je schaft de S-MAX in de eerste plaats natuurlijk aan vanwege zijn ruimteaanbod. Met alleen de twee voorstoelen creÃ«er je een capaciteit van tweeduizend liter. In de normale samenstelling â€“ dus met de middelste stoelen omhoog â€“ houd je de helft over. Besluit je om in het achterste deel van de Ford ook te

gebruiken, dan blijft er nog altijd 285 liter over.

Reiswagen

Dan de belangrijkste vraag: hoe rijdt de S-MAX met deze motorisering? Het antwoord is simpel: zeer prettig. Je merkt vanaf het eerste moment dat er een krachtige motor onder de kap ligt. De auto weegt iets meer dan 1.700 kilo, maar daar heeft de Duratorq geen enkele moeite mee. Gek genoeg nodigt hij niet uit tot flink doorrijden. Weliswaar trekt hij van nul naar de honderd in 10,2 seconden en ligt zijn top op een respectabele 196 kilometer per uur. Het testverbruik ligt op 7,3 liter per honderd kilometer. En dat is voor een auto met dit gewicht en vermogen best zuinig. De diesel houdt zich tijdens het rijden koest en gromt alleen wat als je het gaspedaal diep intrapt, al vangt de S-MAX vanwege zijn grote omvang wel aardig wat wind. De motor is gekoppeld aan een zesbak, die licht en soepel schakelt, zoals we van Ford gewend zijn. Wij ervaren de

S-MAX tijdens de ruim duizend kilometer die we ermee rijden vooral als een zeer comfortabele reiswagen.

Een van de oorzaken is de adaptieve cruise control die de MPV aan boord heeft. Op de snelweg schakelen we naar de zesde versnelling en zetten we de snelheid vast op 120 kilometer per uur. Via deze optie â€“ kost samen Hill launch assist 2250 euro â€“ kun je in vijf standen aangeven hoe dicht de S-MAX op zijn voorganger moet kruipen voor de adaptieve cruise control ingrijpt. Dit systeem werkt vlekkeloos en zeer rustgevend. Immers, je hoeft zelf geen gas meer bij te geven en gaat nooit harder dan je zelf hebt ingesteld. Zelfs als je voorganger hard op de rem trapt grijpt het systeem direct in door hard te remmen en een signaal af te geven. Je raakt er snel aan gewend. Zo snel dat we tijdens het rijden in een andere auto met cruise control even moesten nadenken om wel zelf de rem in te trappen als we te dicht op onze voorganger kwamen.

Het onderstel kun je op drie verschillende manieren instellen: comfort, normal en sport. Wij gebruiken voornamelijk de comfort-functie tijdens lange ritten. In die stand is de vering lekker soepel en heb je van drempels en andere verkeersobstakels net wat minder last dan dat je kiest voor een wat harder onderstel. De Ford helt weinig over in bochten en ligt lekker vast op de weg. Parkeersensoren voor en achter zijn geen overbodige luxe op een auto die deze afmetingen telt. Deze zijn onderdeel van het Business pack dat het merk aanbiedt voor 2.500 euro. Daar zit behalve deze optie ook nog het uitgebreide navigatiesysteem en bluetooth/voicecontrol in. Ook wat betreft veiligheid zit het snor in de Ford. ESP en een batterij aan airbags behoren tot de standaarduitrusting.

Absolute meerwaarde

We stelden onszelf vooraf de vraag of deze motorisering een versterking is in het aanbod van de S-MAX. Daarop kunnen we volmondig â€˜jaâ€™ antwoorden. Met de 175 pk sterke diesel kun je lekker sportief doorrijden wanneer nodig, maar ook relaxed toeren in combinatie met de adaptieve cruise control. Natuurlijk is meer dan een halve ton veel geld, maar de Ford beschikt over goede rijeigenschappen en je hebt een zee aan ruimte.

Plus

+ Heerlijke motor
+ Afwerking
+ Adaptieve cruise control als optie

Min

- Door alle opties loopt prijs aardig op
- Windgeruis
- Glad stuur