



Medientyp:	Zeitschrift	Gedruckte Auflage:	192.811
Veröffentlichungsdatum:	02.12.2015	Verkaufte Auflage:	132.178
Seite:	26-28	Verbreitete Auflage:	135.957
		Reichweite:	380.000

**TOP-TEST** Ford S-Max 2.0 TDCi 4x4


Von all den Familienautos mit der Ford-Pflaume als Emblem mochten wir den S-Max immer am liebsten. Weil er für einen Van so unverhofft agil fuhr. Bleibt das so, wenn nun **DIE ZWEITE GENERATION DES S-MAX** kommt?

# Der Raumbegleiter

**W**ir haben das mal für alle Eltern mit drei Kindern hochgerechnet: Wenn das Kleinste nun in den Kindergarten kommt, haben Sie noch etwa 36 Kindergeburtstage, 42 Elternabende, 21 Laternenmärsche, 30 Sommerfeste und 18 Krippenspiele vor sich. Da kann es jedenfalls nicht schaden, wenigstens den Weg zu jeder dieser Veranstaltungen kurzweilig zu gestalten. Und damit holterdiepoltern wir direkt in den ersten Test des Ford S-Max. Der hat einen Ruf zu verteidigen – den, der landstraßenlaunigste Van in jeder Neubau-Reihenhaus-siedlung zu sein. Damit versöhnte der erste, ab 2006 gebaute S-Max trotz 2100 Litern

Ladevolumen und sieben Sitzen all diejenigen, die den dritten Kindersitz einfach nicht mehr in ihren Focus ST/Astra OPC/Golf GTI gezimmert bekamen und einen Van brauchten. Die zweite Generation des S-Max hat Ford schon vor über einem Jahr debütieren und anschließend für ein paar Monate in der Versenkung verschwinden lassen. Nun kommt der Neue tatsächlich, schaut so neu aber nicht aus, weil wir ihn einerseits schon vor Langem sahen, andererseits weil er die bisherige Form wahrt. Bei den Abmessungen hat sich wenig, beim Radstand gar nichts geändert. Dennoch bringt der S-Max sieben Passagiere nun noch ungedrängter

unter. Am nettesten haben es Fahrer und Beifahrer auf ihren haltstarken und bequemen Sportsitzen. Deren Lehnen sind extra dünn, um den Knie-raum in der zweiten Reihe zu mehren – 2,5 Zentimeter hat der S-Max da gewonnen. Damit liegt er bei der Beinfreiheit nun auf dem verschwenderischen Niveau eines Skoda Superb, der auf etwa der gleichen Länge nur fünf Passagiere unterbringt. Sieben beherbergt der Ford, und dafür genügt der Platz locker, wenn die drei Passagiere in Reihe zwei ihre platten, lehnenneigungsvariablen Einzelsitze jeweils ein paar Zentimeter nach vorn schieben. Dann kommen selbst Erwachsene auf den zwei

optionalen Klappsitzen (ab 950 Euro) ordentlich unter – diese sind mehr als ein Notbehelf für spontane Mitfahrer.

**32 – nicht ganz – neue Einrichtungsideen**  
Wobei sich deren Spontaneität besser rechtzeitig ankündigen sollte. Andernfalls muss etwas zurückbleiben – Passagiere oder das sperrige Laderollo, das sich im Auto nirgends unterbringen lässt. So rutscht es im weitläufigen Laderaum herum, wenn alle Rücksitze umgeklappt sind. Das gelingt nun fernentriegelt (für die mittlere Reihe Serie, für die dritte 150 Euro Aufpreis). Das Ladevolumen variiert von 285 (Siebensitzer) über 700 (Fünfsitzer)

bis 2020 Liter – je nach Sitzanordnung. Zu dieser, informiert Ford, gebe es 32 Möglichkeiten. Statt zu zählen, stellen wir fest, dass die Variabilität für fast alle Transportaufgaben ausreicht – vom Spedieren einer Doppelhauspackung Waschmaschinen bis zur Tournee eines olympischen Rugby-Teams. Der fünf Zentimeter längere, neun Zentimeter höhere Galaxy wird noch üppigere Raumreserven bereithalten, was so dringlich nicht erscheint, denken wir uns, während wir uns im Cockpit einsortieren. Da hat der Max nun das gleiche Bedienkonzept wie der Mondeo. Und schon dort lag der größte Fortschritt darin, dass es anders war als das



**DRAUSSEN BLEIBEN**  
die Abmessungen  
fast unverändert, die  
Grundformen ebenso

**DRINNEN UMRÄUMEN**  
gelingt nun leichter  
mit fernentriegelbar  
klappenden Sitzen



**MITTE DER GESELLSCHAFT** In Reihe zwei ist es  
bequem, mit Beinraum wie im Skoda Superb

**MACHEN SICH DÜNN** Halt-  
starke Vordersitze

alte Layout. Über den  
Touchscreen gilt es mit  
kleinen Tasten Navigation,  
Telefon, Musik und Klima  
zu regeln.

Es gelingt immerhin leicht-  
er als das Einstellen der  
Assistenzsysteme über  
kleine, unbeschriftete Tas-  
tenfelder am Lenkrad.  
Aber: Die Mühe lohnt,  
denn Ford hat die Assis-  
tenzabteilung aufgerüs-  
tet. Die Systeme arbeiten  
zuverlässig und hilfreich  
– die Spurhalte- und Spur-  
wechselhelfer ebenso wie  
die Abstands- und Tem-  
polimitwarner sowie der  
intelligente Geschwindig-  
keitsbegrenzer. Der er-  
kennt Tempolimits per  
Frontkamera und lässt ein  
Beschleunigen über die  
erlaubte Geschwindigkeit  
nur per Kick-down zu.



**VERWANDTSCHAFTLICH**  
Innen hat der S-Max  
das Bedienlayout des  
Mondeo. E-Parkbremse  
statt Bügelhandbremse

**SÄULEN DER ERDE** Nicht ganz wie bei Kathedralen, aber wuchtig und im Blick stehen die Dachsäulen



### GUT ZU FUSS Für 700 Euro öffnet die Heckklappe elektrisch auf Fußpedeln

„Kick-down“ ist ein gutes Stichwort, wenn es um den Motor geht. Den verbandelt Ford mit einem effizienzbetonten Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe. Es schaltet weich, fugenlos und besonnen – selbst im S-Modus. Manuelle Eingriffe über die Schaltwippen schätzt es nicht so sehr und schaltet dagegen an. Auch deswegen fühlt sich der stärkste Monoturbo nie nach 180 PS und 400 Nm an. Auf der Autobahn zieht er oberhalb des

Richttempos matt voran. Und dafür sind dann 8,7 l/100 km doch zu viel.

**Einst ging's um die Kurve, nun um Vernunft** Jetzt auf die Landstraße. Da war der S-Max früher etwas weniger agil als der Mondeo. Und ist es wieder. Nur ist der Mondeo nun viel zahmer geworden. Die scharfe Präzision der Lenkung, das beherrzte Einlenken und das sachte Drängeln des Hecks bei Lastwechseln – all das haben sie nun

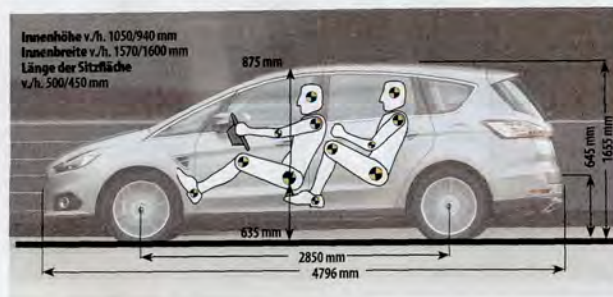
auch dem S-Max abgeschliffen, abgewöhnt, ausgetrieben. Mit Allrad bietet er makellose Traktion, hat hervorragende Bremsen, fährt enorm sicher. Dazu ist er noch geräumiger, variabler, besser ausgestattet und in den einfacheren Ausstattungen weiterhin erschwinglich. Aber eine Fahrt mit dem alten S-Max war für uns immer wie ein Kindergeburtstag. Der neue ist da eher ein Elternabend geworden.

Sebastian Renz



2020 werden das noch immer 2020 Liter Ladevolumen sein, wenn alle Rücksitze flach liegen

TIPP-GEMEINSCHAFT zum Umklappen der Sitze



## DATEN

### FORD S-MAX 2.0 TDCI 4x4 TITANIUM

#### ANTRIEB

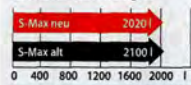
Reihenvierzylinder-Dieselmotor, vorne quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Zahnriemen/Steuerkette  
Hubraum 1997 cm<sup>3</sup>  
Leistung 132 kW/180 PS bei Drehzahl 3500/min  
max. Drehmoment 400 Nm bei Drehzahl 2000/min  
Höchstgeschwindigkeit 206 km/h  
CO<sub>2</sub>-Ausstoß 149 g/km  
Allradantrieb, Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe

#### KAROSSERIE

Länge 4796 mm  
Breite 1916 mm  
Höhe 1655 mm  
Radstand 2850 mm  
Tankinhalt 70 Liter  
Kofferraum 700–2020 Liter

Anhängelast ungebremst/gebr. 750/2000 kg  
Serienbereifung 235/55 R 17 W  
Testwagenbereifung 245/45 R 19 W  
Reifentyp Continental Sport Contact

**Für die Passagiere hat der neue S-Max mehr Platz, fürs Gepäck maximal etwas weniger.**



#### MESSWERTE

Beschleunigung 0–100 km/h 10,4 s  
Zwischenspur 60–100 km/h 5,9 s  
80–120 km/h 7,8 s  
Bremsweg aus 100 km/h unbeladen 34,6 m  
Innengeräusch bei 100/130 km/h 65/69 dB(A)  
Normverbrauch 5,8 Liter D  
Testverbrauch 8,7 Liter D  
Achslast vorn/hinten 1134/868 kg  
Testwagenleergewicht 2002 kg  
Zuladung 613 kg  
Wendekreis L/c 12,5/12,2 m

#### PREIS/KOSTEN

Preis 41 000 Euro  
Wertverlust 19 700 Euro  
möglicher Rabatt<sup>1)</sup> 20 %  
Finanzierung<sup>2)</sup>  
Jahreszins 1,99 %  
Leasing<sup>3)</sup>  
Anzahlung k. A.  
monatliche Rate k. A.  
Abgasnorm Euro 6  
Steuer pro Jahr 298 Euro  
Versicherung HK/TK/VK 19/26/23  
Haftpflicht (50%) 672 Euro  
Teilkasko 849 Euro  
Vollkasko (50%) 1344 Euro  
Fixkosten 2314 Euro  
Monatskosten mit/ohne Wertverlust 892/346 Euro  
Kilometerkosten mit/ohne Wertverlust 71,4/27,7 Cent  
Ölwechsel 20 000 km/1 Jahr  
Inspektion 40 000 km/2 Jahre  
Garantie  
Technik/Lack 2/2 Jahre  
Durchrostung 12 Jahre  
Mobilität unbegrenzt

<sup>1)</sup> laut netCar.de – das Internet-Autohaus;  
<sup>2)</sup> über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Fahrleistung 15 000 km/Jahr, Jahreszins eff.;  
<sup>3)</sup> Kilometerleasing (15 000 km/Jahr)

## AUTO-URTEIL

### PLATZ

MAX. 50 PUNKTE

43

Wer unbedingt herumkriechen will, mag die knappe Kopffreiheit im Fond nennen. Aber der S-Max ist schlicht sehr, sehr groß. Also sehr.

### KOMFORT

MAX. 50 P.

37

Vorn sind die Sitze bequem, in Reihe zwei gut, in Reihe drei noch okay. Gut klimatisiert ist der S-Max, mit Ausströmern bis in Reihe drei.

### HANDHABUNG

MAX. 40 P.

32

Hier punktet der Van mit hoher Variabilität, bequemem Einstieg und dem cleveren Parklenkassistenten, der auch aus Lücken heraushilft.

### FAHRLEISTUNGEN

MAX. 20 P.

12

Trotz der vielen Punkte, die er bekommt, fühlt sich der S-Max nicht wirklich nach 180 PS und 400 Nm an. Liegt auch am trägen Getriebe.

### FAHRVERHALTEN

MAX. 60 P.

44

Makellose Traktion und hohe Fahrsicherheit bietet der S-Max, aber nicht mehr auf-Bergewöhnlich agiles Handling – abgestumpfte Lenkung.

### SICHERHEIT

MAX. 50 P.

42

Hervorragende Bremsen und das umfassende Airbag-, Assistenz- und Lichtangebot sichern dem großen Ford hier ein Spitzenergebnis.

### UMWELT

MAX. 30 P.

20

Für das hohe Gewicht und die Leistung geht der Verbrauch noch in Ordnung. Kurzes Ölwechselintervall, hoher Norm-CO<sub>2</sub>-Ausstoß.

### TESTERGEBNIS

MAX. 300 P.

Bewertet nach dem Punkteschlüssel für Vans und Kombis

230

### KOSTENWERTUNG

MAX. 150 P.

37

Mit Allrad, starkem Diesel und Doppelkuppler wird der reich ausgestattete S-Max doch erstaunlich teuer in Anschaffung und Unterhalt.

### GESAMTERGEBNIS

MAX. 450 P.

267

## AUTO-FAZIT

In seiner zweiten Generation ist der S-Max ein noch besserer Van geworden: noch geräumiger, variabler, sicherer und komfortabler. Allerdings ist sein Handling nun abgestumpft. Der starke Diesel wirkt durchaus schwächlich.