



Ford S-MAX (2006-2015) Diesel

anfälliger Raumriese

Als sportliche Variante des Ford Galaxy verbindet der S-MAX die Vorzüge eines Vans, wie großzügiges Platzangebot und Variabilität mit einer niedrigeren, kombiartigen Silhouette. Trotzdem bietet er eine große Kopffreiheit. Möglich wurde das durch den verhältnismäßig tiefen Innenboden, der zudem an der Unterseite wenig zerklüftet ist. Diese Maßnahmen kommen den Fahrleistungen und auch dem Verbrauch etwas zu Gute, außerdem sorgen sie für bequemes Ein- und Aussteigen. Gegen Aufpreis sind im Kofferraum zwei weitere Sitze möglich. Soweit ist die erste Generation des S-Max ein wirklich gelungener Van, der im ADAC Autotest meist richtig gute Noten erreichte. Wäre da nicht die hohe Unzuverlässigkeit und wenig haltbare Technik. Sowohl in der ADAC Pannenstatistik als auch im TÜV-Report schneidet der Ford deutlich schlechter ab als der Durchschnitt.

Empfehlung: Der kleinste Dieselmotor im S-Max ist der von Peugeot zugekaufte 1.6 TDCi. Die 115 PS reichen für Mitschwimmen im Verkehr aus, mehr aber nicht. Zudem kommen bei diesem Motor auffällig oft Turboladerschäden vor. Wir empfehlen daher eher einen der robusteren 2.0 TDCi zu wählen. Die schwächste Variante mit 115 PS sorgt für Fahrleistungen etwa auf dem Niveau des 1.6 TDCi. Wir raten eher zu einer der Versionen mit 130 oder 140 PS. Damit ist man immer ausreichend kräftig unterwegs. Nochmals druckvoller arbeitet aber die Variante mit 163 PS. Der Top-Diesel ist der 2.2 TDCi. Mit mindestens 175 PS und 400 Nm kommt nie der Wunsch nach noch mehr Leistung auf und der große Van ist stets souverän unterwegs. Der Verbrauch liegt allerdings etwas oberhalb der 2.0 TDCi.

- ⊕ gute Verarbeitung, bequemer Zustieg, sehr großer Kofferraum, viel Platz im Innenraum, sehr gute Sitze, sichere Straßenlage, gute Eignung für Kindersitze
- ⊖ häufige Mängel, niedrige Zuverlässigkeit (laut ADAC-Pannenstatistik), anfällige Turbolader beim 1.6 TDCi

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2022)

Erstzulassungsjahr	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ADAC-Bewertung	-	-	93,6	87,7	51,3	18,9	20,7	20,7	14,3	-

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	25,0	22,3	21,0	18,4	17,8	15,8	12,3	10,7	9,0	7,0
	33,3	31,6	30,2	28,7	25,2	22,3	18,5	16,3	16,5	13,8
	41,7	40,9	39,4	39,0	32,6	28,9	24,6	21,8	24,1	20,5
	50,0	50,2	48,6	49,3	40,0	35,4	30,8	27,4	31,6	27,3
	>50,0	>50,2	>48,6	>49,3	>40,0	>35,4	>30,8	>27,4	>31,6	>27,3

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Laut ADAC Pannenstatistik bleibt der S-Max sehr häufig liegen. Verantwortlich dafür sind zahlreiche verschiedene Fehlerquellen. Im TÜV-Report sieht die Lage nicht besser aus. Die Mängelquote liegt in allen Jahren über dem Durchschnitt. Verantwortlich dafür sind oft ausgeschlagene Fahrwerksaufhängungen und Lenkungsbauteile. Dazu kommen häufiger Ölverlust und rostende Abgasanlagen.
Häufige Bauteilfehler	Abgasrückführung (2006-2009), Anlasser (2006-2009), Antriebsriemen (2007), Bremshebel, Arretierung (2006-2009), Fahrzeugelektrik allgemein (2007-2009), Feststellbremse mechanisch (2007-2009), Generator (2006, 2015), Kraftstoff-Filter (2008), Kraftstoffförderung allgemein (2006-2008), Kraftstoffpumpe (2006-2011), Kraftstoffschlauch, -leitung (2006-2008), Partikelfilter (2006-2008, 2010), Starterbatterie (2006-2010, 2015), Turbo-Lader Saug-, Druckleitung, Ladeluftkühler (2008), Vorglühanlage (2009), Wegfahrsperre (2008-2010)
Rückrufe	1/2008: 2.0 TDCi (100 kW/136 PS):: Ford hat bei internen Qualitätskontrollen festgestellt, dass sich das Rückschlagventil in der Unterdruckpumpe des Bremssystems bei niedrigen Umgebungstemperaturen und kaltem Motor möglicherweise nicht öffnet und den Bremskraftverstärker dann nicht mit Unterdruck versorgt. Die Bremse bleibt in diesem Fall zwar funktionsfähig, jedoch ist deutlich höherer Pedaldruck erforderlich. Das Bauteil wird ersetzt, die veranschlagte Arbeitszeit beträgt ca. 0,3 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 24.000 (auch andere Modelle betroffen) 6/2009: Ford hat bei internen Qualitätskontrollen festgestellt, dass sich das Rückschlagventil in der Unterdruckpumpe des Bremssystems bei niedrigen Umgebungstemperaturen und kaltem Motor möglicherweise nicht öffnet und den Bremskraftverstärker dann nicht mit Unterdruck versorgt. Die Bremse bleibt in diesem Fall zwar funktionsfähig, jedoch ist deutlich höherer Pedaldruck erforderlich. Das Rückschlagventil wird ersetzt, die veranschlagte Arbeitszeit zum Austausch des Ventils beträgt etwa eine halbe Stunde. Die Aktion läuft seit Mai 2009 und lief schon einmal im Januar 2008 zum gleichen Problem. Betroffene Fzg. in Deutschland: 12.000 (auch andere Modelle betroffen) 5/2011: Wegen Softwarefehlern im Karosserie-Steuergerät (BCM) und Antriebsstrang-Steuergerät (bei 2.0 TDCi-Dieselmotoren) kann es zum plötzlichen Funktionsausfall verschiedener elektr. Baugruppen wie Scheinwerfer, Kontrollleuchten etc. kommen. Die Händler spielen bei den betroffenen Fahrzeugen neue Softwarestände (Update) auf. Die Aktion ist im Mai 2011 angelaufen, dauert etwa eine halbe Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 9.800 (auch andere Modelle betroffen) 10/2013: Mit 2,2 TDCi-Dieselmotor: Bei der Montage wurden möglicherweise durch die Kraftstoff-Rücklaufleitungen die O-Ringe beschädigt. Dadurch kann Kraftstoff austreten und sich in den Mulden für das Einspritzventil im Zylinderkopf ansammeln und überlaufen. Dabei

könnte auch Kraftstoff über die Motorrückseite ablaufen und sich an den heißen Oberflächen der Abgasanlage entzünden. Die Händler prüfen die Kraftstoff-Rücklaufleitung und tauschen diese und ggf. die undichten O-Ringe aus. Die Aktion läuft seit September 2013, dauert bis zu zwei Stunden (Tausch Leitung+Dichtung) und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 3.900 (auch andere Modelle betroffen)

5/2017: Nur 2.0 Diesel (DW10f): Es wurde ein Halteclip für den Sensor zur Messung des Kraftstoffdrucks und der Kraftstofftemperatur verbaut, der nicht den Material-Spezifikationen entspricht. Aufgrund von Materialermüdung könnte dieser Clip brechen, was zu einer Kraftstoffundichtigkeit am Sensorgehäuse führen kann. Es besteht Brandgefahr. Als Abhilfe sind überarbeitete Clips verfügbar, die in den betroffenen Fahrzeugen eingebaut werden. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 0,3 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 63.258 (auch andere Modelle betroffen)

3/2018: Nur mit Duratorq 2,0-Liter-Diesel: Es besteht die Möglichkeit, dass die Kalibrierung des Motorsteuergeräts eine etwaige Überhitzung nicht ordnungsgemäß erkennt. In Extremfällen kann ein überhitzter Motor zu einem Leck in der Ölwanne und in der Folge zu einem Verlust von Motoröl führen. Es ist eine überarbeitete Kalibrierung für das Steuergerät verfügbar, die eine verbesserte Überhitzungserkennung enthält. Im Falle einer drohenden Überhitzung wurde zudem die Funktion einer Warnleuchte integriert, außerdem wird in diesem Falle nun die Motorleistung automatisch gedrosselt. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 0,6 Stunden.

7/2018: 1,0L-, 1,5L- oder 1,6L-Ecoboost-Benzinmotor und 6-Gang-Schaltgetriebe: Bei betroffenen Fahrzeugen kann ein Bruch der Kupplungsdruckplatte auftreten. Dies führt zu einer Geruchsbildung von der Kupplung sowie zu einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit und der Fahrzeugleistung. Im Fall eines Bruchs der Kupplungsdruckplatte ist möglicherweise ein Geräusch (Schlagen/Knallen) aus dem Bereich des Getriebes hörbar. Ford ruft betroffene Fahrzeuge daher in die Werkstatt. Für Fahrzeuge mit automatischer Start-Stopp-Funktion wurde eine neue Software-Kalibrierung entwickelt. Für Fahrzeuge ohne automatisches Start-Stopp-System wurde ein alternativer Kupplungssatz freigegeben. In Abhängigkeit vom Zustand der Kupplung wird entweder die Software aktualisiert oder die Kupplung getauscht. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 189.800 (auch andere Modelle betroffen)

5/2019: Ecoboost-Motoren (Benziner) mit Schaltgetriebe: Ein Bruch der Kupplungsdruckplatte kann unter Umständen auftreten. Dies führt zu Geruchsbildung von der Kupplung sowie zu einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit und der Antriebsleistung. Auch die Gefahr von Rauchbildung und Feuer im Motorraum kann bestehen. Abhilfe: Es erfolgt eine Systemprüfung zur Ermittlung des Zustands der Kupplung. Befindet sie sich in einem guten Zustand, dann wird die Software aktualisiert. Sollte sich die Kupplung in einem weniger guten Zustand befinden, erfolgt ein Kupplungsaustausch. Dauer in der Werkstatt: 0,6 bis 5,8 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 189.800 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

06/2006	Modelleinführung der fünftürigen Großraumlimousine mit sieben Sitzplätzen und vier Motorvarianten: 2.0 (107 kW/145 PS), 2.5 Reihenfünfzylinder (162 kW/220 PS), 2.0 TDCi (96 kW/131 PS) mit Rußpartikelfilter und 2.0 TDCi (103 kW/140 PS) mit Rußpartikelfilter; ABS, ESP, Fahrer-, Beifahrer-, Seiten-, Kopf- und Knieairbag (Fahrer) serienmäßig
03/2007	Automatikgetriebe "Durashift-6-tronic" für 2.0 TDCi (96 kW/131 PS) erhältlich
07/2007	neuer zusätzlicher Motor: 2.3 (118 kW/160 PS) mit Automatikgetriebe "Durashift-6-tronic"
09/2007	neuer Motor: 2.0 TDCi (85 kW/116 PS) mit Dieselpartikelfilter
02/2008	neue zusätzliche Motoren: 2.0 FFV (107 kW/145 PS, Ethanolbetrieb) und 2.2 TDCi (129 kW/175 PS) mit Rußpartikelfilter; Motor 2.0 TDCi (96 kW/131 PS) entfällt

09/2009	Motor: 2.0 (107 kW/145 PS) erfüllt Schadstoffklasse Euro 5
05/2010	leichte Modellpflege und neue Motorvarianten: 2.0 (107 kW/145 PS), 2.0 FFV (107 kW/145 PS, Ethanolbetrieb), 2.0 EcoBoost mit Turboaufladung (149 kW/203 PS), 2.0 TDCi (85 kW/116 PS), 2.0 TDCi (103 kW/140 PS) und 2.0 TDCi (120 kW/163 PS); Partikelfilter für alle Dieselmotoren serienmäßig; neues Doppelkupplungsgetriebe "Powershift" für 2.0 EcoBoost serienmäßig, für 2.0 TDCi (103 kW und 120 kW) optional gegen Aufpreis erhältlich; alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 5
11/2010	neue zusätzliche Motorvarianten: 1.6 EcoBoost (118 kW/160 PS), 2.0 EcoBoost (176 kW/240 PS) und 2.2 TDCi (147 kW/200 PS), alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 5
12/2010	Motor: 2.0 TDCi (85 kW/116 PS) entfällt
02/2011	2.2 TDCi wahlweise mit 6-Stufen-Automatikgetriebe erhältlich
02/2011	neuer Motor: 1.6 TDCi (85 kW/115 PS)
09/2011	2.0 EcoBoost jetzt auch mit 6-Gang-Schaltgetriebe
02/2013	Motor: 2.0 FFV (107 kW/145 PS) entfällt
09/2013	Motor: 2.0 (107 kW/145 PS) entfällt
05/2015	Baureihe eingestellt; Nachfolger ab 06/2015

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Van
Länge/Breite/Höhe [mm]	4768/1884/1658
Kofferraumvolumen [l]	285
Dachlast [kg]	75

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.6 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi PowerS.	2.0 TDCi	2.2 TDCi	2.2 TDCi Aut.
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1560	4/1998	4/1997	4/1997	4/1997	4/1997	4/2179	4/2179
Leistung [kW/PS]	85/115	85/116	96/130	103/140	103/140	120/163	129/175	147/200
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	270/1750	300/1500	320/1750	320/1750	320/1750	340/2000	400/1750	420/1750
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	13,0	12,2	10,9	10,2	10,9	9,5	9,4	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	182	191	196	193	205	212	212
Verbrauch Hersteller pro 100 km	5,2 l D (NEFZ)	5,7 l D (NEFZ)	6,4 l D (NEFZ)	5,3 l D (NEFZ)	5,7 l D (NEFZ)	5,3 l D (NEFZ)	6,6 l D (NEFZ)	7,1 l D (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	139 g/km	152 g/km	169 g/km	139 g/km	149 g/km	139 g/km	174 g/km	189 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	B	B	C	B	B	B	C	D
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	1800/750	1750/750	1750/750	1800/750	1800/750	1800/750	1800/750	1800/750
Tankinhalt [l]	70,0	70,0	70,0	70,0	70,0	70,0	70,0	70,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/19/24	19/19/24	19/19/24	19/19/25	19/19/25	18/21/26	18/21/26	18/23/26
Steuer pro Jahr* [Euro]	240	254	308	278	298	278	317	397
Schadstoffklasse	Euro 5	Euro 5	Euro 4 II	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 4 III	Euro 5

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	1.6 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi PowerS.	2.0 TDCi	2.2 TDCi	2.2 TDCi Aut.
Wartung 1	240	280	270	280	280	280	290	290
bei km/Monate	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12
Wartung 2	330	400	360	400	400	380	370	370
bei km/Monate	40000/24	60000/36	40000/24	60000/36	60000/36	60000/36	40000/24	40000/24
Wartung 3	410	410	370	410	410	410	530	530
bei km/Monate	60000/36	80000/48	80000/48	80000/48	80000/48	80000/48	60000/36	60000/36
Wartung 4	500	500	510	500	500	490	610	610
bei km/Monate	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72
Zahnriemen	360	450	450	450	450	-	510	510
bei km/Monate	200000/ 120	200000/ 120	200000/ 120	200000/ 120	200000/ 120	-/-	200000/ 120	200000/ 120
Bremsscheiben und -beläge vorne	560	600	600	600	600	560	600	600
Bremsscheiben und -beläge hinten	530	510	510	510	510	530	530	530
Auspuffanlage (nach Kat)	830	750	750	750	750	730	1270	1270
Kupplung	1010	1250	1250	1250	-	1370	1210	-
Generator	630	760	760	760	760	760	640	640
Anlasser	470	580	580	580	580	580	460	460

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.6 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi PowerS.	2.0 TDCi	2.2 TDCi	2.2 TDCi Aut.
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	132	133	137	135	136	147	150	161
Betriebskosten (Kraftstoff)	150	162	180	152	162	152	185	197
Werkstatt-/ Reifenkosten	114	116	127	117	117	116	132	142
Gesamtkosten pro Monat	395	411	444	404	415	415	467	500
Gesamtkosten pro km [Cent]	31,6	32,9	35,6	32,3	33,2	33,2	37,4	40,0

Garantien

Der Ford S-MAX besaß zu Beginn des Bauzeitraums noch keine allgemeine Garantie, erst ab 09/2007 wurde die "Ford Partner Garantie" durch eine zweijährige Neuwagengarantie ersetzt. Er besitzt keine Lackgarantie, jedoch eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Zusätzlich besteht eine zweijährige, europaweite Mobilitätsgarantie.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Der große Van Ford S-MAX erreicht Spitzenwerte beim Frontal- und Seitenaufprall. Er besitzt Front-, Seiten- und Vorhang-airbags sowie Gurtstrammer mit Kraftbegrenzern. Auf der Fahrerseite gibt es sogar einen Knieairbag. Mit insgesamt 36 Punkten (Frontcrash: 16; Seiten-/Pfahlaufprall: 18; Gurtwarner für Fahrer und Beifahrer: 2) erreicht er beim Insassenschutz klar fünf Sterne. Das serienmäßige ESP erhöht die Fahrsicherheit. Der Fußgängerschutz erreicht lediglich zwei von vier Sternen. Die Kindersicherheit erzielt aber gute vier von fünf Sternen.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.