



Ford S-MAX 2.0 TDCi Titanium (DPF)

Fünftürige Großraumlimousine der Mittelklasse (120 kW / 163 PS)

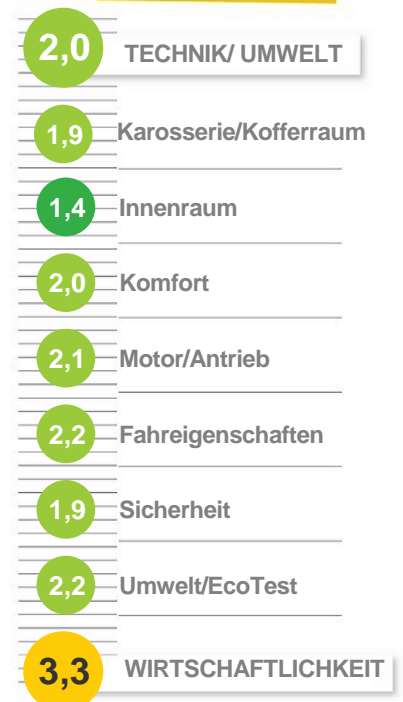
Der Ford S-MAX wurde zum Facelift nochmals etwas verfeinert. Neben dezent geänderter Optik und verbesserten Materialien gehören der überarbeitete Dieselmotor, welcher nun die Abgasnorm Euro5 erfüllt, und der neue Totwinkelassistent (Aufpreis) zu den auffälligsten Neuerungen. Der 163 PS starke Turbodiesel sorgt für guten Vortrieb und zeigt sich recht genügsam. Mit einem Durchschnittsverbrauch von 6,1 l/100 km werden im ADAC-EcoTest vier Sterne erreicht. Die Großraumlimousine baut auf der gleichen Plattform wie der Galaxy auf und bietet ähnlich viel Platz, ist aber nicht so hoch und dadurch als sportliche Galaxy-Variante eingestuft. Dank großzügigem Innenraum mit bis zu sieben Sitzplätzen zeigt er eine hohe Familientauglichkeit. Insgesamt ein sehr gelungenes Fahrzeug mit vielen Stärken und wenigen Schwächen. Der Grundpreis für das getestete Modell beträgt 34.450 Euro. Ein Automatikgetriebe sowie eine dritte Sitzreihe sind optional erhältlich. **Karosserievarianten:** Ford Galaxy **Konkurrenten:** Renault Espace, Seat Alhambra, VW Sharan

+ bequemer Zustieg, bis zu sieben Sitzplätze (gegen Aufpreis), sehr großer Kofferraum, viel Platz im Innenraum, sehr gute Sitze, hohes Sicherheitsniveau

- Kurvenlicht und Xenon nicht kombinierbar, keine Beifahrerairbag-Deaktivierung



ADAC-URTEIL



1,9

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie ist beim Testwagen tadellos, Spaltweiten an Türen wie Klappen sind gleichmäßig und schmal, die Türen schließen leicht. Im Innenraum setzt sich der gute Eindruck fort, mit sauber eingepassten Kunststoffelementen und angenehmer Haptik. Auf dem Dach sind 75 kg Gepäck erlaubt, eine Dachreling ist allerdings nicht erhältlich. Die maximale Zuladung beträgt beachtliche 740 kg (ohne dritte Sitzreihe). Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen und besitzt keinen Tankdeckel, welcher abgeschraubt werden müsste. Zudem ist ein Fehlbetankungsschutz vorhanden, eine Klappe sperrt automatisch, so dass eine Benzin-Zapfpistole nicht versehentlich eingeführt werden kann. Die hintere Stoßstange schützen unlackierte Kunststoffeinlagen. Die Seitenleisten sind recht dünn und lackiert. Bei einer Reifenpanne steht serienmäßig nur ein Reparaturset zur Verfügung. Gegen Aufpreis sind aber Reifen mit Notlaufeigenschaften erhältlich, wodurch die Fahrsicherheit bei einer Reifenpanne erhöht wird.

⊖ Der vordere lackierte Stoßfänger ist gegen kleine Parkkrempler ungeschützt. Es fehlen ein Wagenheber und ein Radmutternschlüssel.

2,7

Sicht

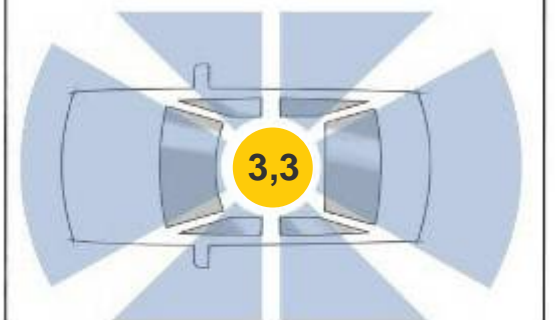
Der S-MAX bietet eine befriedigende Rundumsicht. Die zweigeteilten A-Säulen sorgen für einen guten Blick nach schräg vorne. Die Sicht nach hinten ist ebenfalls akzeptabel, da große Fensterflächen zwischen den Säulen vorhanden sind. Der Blick auf Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug ist gerade noch akzeptabel. Die aufpreispflichtigen Parksensoren für vorne und hinten sind aufgrund der Länge des Fahrzeugs sehr zu empfehlen. Zusätzlich ist auch eine Rückfahrkamera erhältlich. Sie funktioniert gut, ist aber auch nicht ganz billig, da sie nur in Verbindung mit dem Navigationssystem Plus lieferbar ist.

⊕ Durch die tief nach unten gezogene Motorhaube hat man einen guten Bodenblick, die Front ist dadurch allerdings kaum einsehbar. Das leicht erhöhte Sitzen sorgt für einen recht guten Blick auf das Verkehrsgeschehen. Die Außenspiegel sind groß und beheizbar. Der linke Außenspiegel ist asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können, zusätzlich ist nun ein Totwinkelassistent erhältlich (siehe Kapitel "Aktive Sicherheit"). Gegen Aufpreis sind helle Xenon-Scheinwerfer inklusive Abbiegelicht erhältlich.

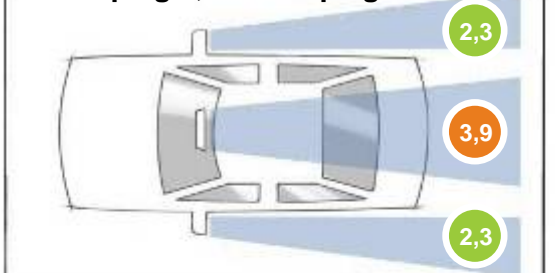


Versenkbare Kopfstützen und große Fensterflächen erleichtern die Sicht nach schräg hinten.

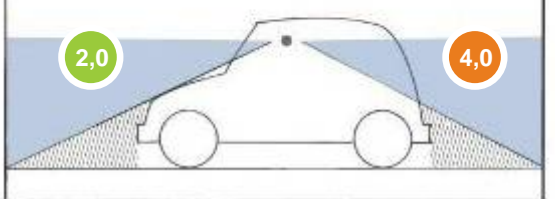
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Warum Kurvenlicht nur bei den serienmäßigen Halogenscheinwerfern und nicht in Verbindung mit Xenon erhältlich ist, ist nicht nachvollziehbar. Da eigentlich sowohl Xenon als auch Kurvenlicht sehr sinnvolle sichtverbessernde Systeme sind, sollte die gleichzeitige Wahl beider Systeme unbedingt möglich sein. Es wird empfohlen, dass sehr gute Xenonlicht zu wählen. Abbiegelicht ist entweder bei den Xenonscheinwerfern oder bei Wahl des Kurvenlichts mit dabei. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Serie).

– Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung (Aufpreis) erzeugen bei Dunkelheit störende Lichtreflexe.

2,2 Ein-/Ausstieg

+ Das schlüssellose Zugangssystem im Testwagen (Aufpreis) funktioniert insgesamt gut, leider verschließt sich das Fahrzeug nicht automatisch bei Verlassen des Fahrzeugs. Es muss entweder ein Knopf am Türgriff (vordere Türen oder Heckklappe) oder die Taste auf der Fernbedienung gedrückt werden. Das System hat aber den Vorteil, dass man sich nicht mehr versehentlich aussperren kann, das Fahrzeug den Schlüssel im Fahrzeug erkennt und nicht verriegelt. Vorne wie hinten steigt man bequem ein und aus. Lediglich der etwas zu geringe Abstand zwischen Sitz und Dach zwingt große Personen dazu, den Kopf einzuziehen. Die niedrigen Türschweller und die angenehme Höhe der Sitze sorgen aber für hohen Komfort beim Einsteigen. An allen Türen sind am Dachhimmel Haltegriffe vorhanden. Die Follow-me-Home-Funktion beleuchtet den Bereich vor dem Fahrzeug nach dem Abschließen noch für einige Sekunden. Die Türen haben eine Einstiegsbeleuchtung.

– Die recht schwachen Türaufhalter können die schweren Türen an Steigungen gerade noch offen halten.

0,6 Kofferraum-Volumen*

+ Mit fünf Sitzen stehen 625 l Kofferraumvolumen zur Verfügung, etwas mehr als beim Galaxy. Sind die Rücksitze nach vorne geklappt, sind es stattliche 1120 l (gemessen bis zur unteren Fensterkante).

1,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe öffnet weit (bis 1,90 m), so dass die Gefahr, sich den Kopf zu stoßen, sehr gering ist.

+ Der Kofferraum lässt sich sehr leicht beladen, weil die Heckklappe weit öffnet und der Boden sehr tief liegt. Die große Ladeöffnung und die optimale Höhe der Ladekante eignen sich sehr gut zum Einladen großer und schwerer Gegenstände. Das Format ist zweckmäßig. Seitlich befindet sich eine 12-V-Steckdose.



Mit 625 l Kofferraumvolumen bleiben keine Wünsche offen. Allerdings im Gegensatz zu vielen Konkurrenten lassen sich die Rücksitze nur umklappen, jedoch nicht ausbauen.

1,7 Kofferraum-Variabilität

+ Die Einzelsitze der zweiten Sitzreihe lassen sich einfach vorklappen, es entsteht aber keine komplett ebene Ladefläche. Für kleines Einkaufsgepäck gibt es seitlich und unter dem Kofferraumboden Ablagen (nur ohne die aufpreispflichtige dritte Sitzreihe).

⊕ Der Ford S-MAX ist schon nach kurzer Eingewöhnungszeit einfach bedienbar. Das in Höhe und Weite einstellbare Lenkrad lässt sich dem Fahrer gut anpassen. Auch die Pedale und der Schalthebel sind ergonomisch angeordnet, nur der Abstand zwischen Gas- und Bremspedal ist zu groß. Die Bedienelemente der Klimaautomatik sind mit dem aufpreispflichtigen DVD-Navigationssystem nicht ideal angeordnet, da die Tasten der Klimaregelung dann sehr klein sind und die Klimaeinstellungen nur klein im Navigationsbildschirm angezeigt werden. Deutlich besser ist die Bedienung bei Wahl des kleineren SD-Navigationssystems, da das Klimabedienteil dann klar vom Navigationssystem getrennt und deutlich übersichtlicher zu bedienen ist. Die Schalter für die Front- und Heckscheibenheizung liegen unpraktisch weit weg von den restlichen Heizungsbedienelementen.

Das Radio lässt sich auch über Lenkradtasten einfach bedienen. Die Lautsprecher vermitteln einen recht guten Klang. Die Außenspiegeleinsteller und die Fensterheber funktionieren serienmäßig elektrisch. Alle Fensterheber haben eine Auf- und Abwärtsautomatik und arbeiten auch ohne Zündung (nur bis eine Türe geöffnet wird). Optional sind die Vordersitze elektrisch einstellbar, die Schalter lassen sich einfach und intuitiv bedienen. Aufpreis kostet auch die elektrisch unterstützte Handbremse, bedienbar per kleinem Hebel, die auch eine Notbremsfunktion hat. Die Instrumente sind klar beschriftet. Es gibt für alle wichtigen Funktionen Kontrollleuchten, der Momentan- und Durchschnittsverbrauch lassen sich auf dem großen TFT-Bildschirm zwischen Tacho und Drehzahlmesser anzeigen. In der Ausstattungsvariante Titanium schalten sich serienmäßig automatisch das Abblendlicht und die Wischer ein. Ein Tempomat ist serienmäßig an Bord, auf Wunsch kann auch ein radargestütztes Abstandsregelsystem (ACC) gewählt werden. Das ACC funktioniert gut, es bleibt auch beim Gangwechsel noch aktiv. Gegen Aufpreis ist ein Berganfahrassistent lieferbar (im Testwagen vorhanden). Der Fahrer wird bei nicht richtig geschlossenen Türen oder Klappen akustisch und optisch gewarnt. In den Türen befinden sich große Ablagen, so können Wasserflaschen stehend untergebracht werden.



Die gute Verarbeitungsqualität und die ausgezeichnete Funktionalität des Fahrerplatzes machen den S-MAX zu einer echten Kaufempfehlung.

⊕ Das Raumgefühl vorne ist auch dank großer Fensterflächen und der üppigen Innenbreite sehr gut. Die maximale Kopffreiheit würde für Personen bis über 2 m Körpergröße ausreichen, allerdings lässt sich der Fahrersitz nur für Personen bis 1,95 m zurück schieben.

1,9 Raumangebot hinten*

⊕ Auf den Rücksitzen sorgen die großzügige Innenbreite für ein gutes subjektives Raumgefühl. Kniefreiheit ist enorm vorhanden, reicht selbst noch für das Gardemaß von 2,05 m (Fahrsitz auf 1,85 m große Personen eingestellt), die Kopffreiheit ist allerdings auf 1,90 m große Personen beschränkt. Gegen Aufpreis ist auch eine dritte Sitzreihe lieferbar, welche aber nicht im Testwagen verbaut war.

3,0 Innenraum-Variabilität

Für einen Van ist die Variabilität des Innenraums recht mäßig. Die Einzelsitze der mittleren Sitzreihe sind längs verschiebbar, nicht aber ausbaubar. Auch die optional erhältliche dritte Sitzreihe ist nicht ausbaubar (nicht im Testwagen verbaut).

2,0 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Das Fahrwerk des S-MAX ist tendenziell etwas straffer abgestimmt, als das im Galaxy. Lange Bodenwellen durchfährt er dadurch etwas souveräner und mit weniger nachschwingen der Karosserie. Auch voll beladen wirkt das Fahrwerk nicht unterdämpft. Trotz der strafferen Auslegung werden kleine Unebenheiten der Straße ähnlich gut wie im Galaxy geschluckt. Grobe Einzelhindernisse dringen nur wenig in den Innenraum und sind gut gedämpft. Die Seitenneigung in Kurven ist für einen Van recht gering, Wankbewegungen bei schnellen Richtungsänderungen sind gut gedämpft.

1,6 Sitze

⊕ Die nicht zu straffen vorderen Sportsitze sind sehr bequem und bieten dem Körper festen Halt. Gegen Aufpreis sind sie elektrisch einstellbar (Fahrsitz serienmäßig elektrisch höhenstellbar), dann kann auch die Neigung der Sitzflächen individuell angepasst werden. Die variable Lendenwirbelstütze ist serienmäßig, kann aber nur in vertikaler, nicht aber in horizontaler Richtung angepasst werden. Auf den drei strafferen Polstern im Fond sitzt man recht entspannt, hat genügend Schenkelauflage und eine angenehme Neigung der Lehne (einstellbar).

2,0 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist recht niedrig, die Fahr- und Motorgeräusche halten sich selbst bei schneller Fahrt in Grenzen. Windgeräusche nehmen zwar mit steigender Geschwindigkeit etwas zu, werden aber nie unangenehm laut.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße absolut ausreichend Platz vor.

2,6 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizleistung ist vorne wie hinten zufriedenstellend. Sie spricht in noch akzeptabler Zeit an. Hinten dauert es nur geringfügig länger, bis die Wohlfühltemperatur von 22°C erreicht wird.

⊕ Eine Klimaautomatik mit Pollenfilter ist serienmäßig an Bord. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Für die hinten Sitzenden gibt es extra Luftdüsen in den B-Säulen und Jalousien in den Seitenfenstern. Ein Aktivkohlefilter ist serienmäßig an Bord.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

⊕ Der leistungsstarke Dieselmotor mit 163 PS und einem maximalen Drehmoment von 340 Nm sorgt für gute Fahrleistungen. Dank des früh anliegenden maximalen Drehmoments zeigt der S-MAX eine gute Elastizität bei niedrigen Drehzahlen. Aber auch bei weit ausdrehendem Motor werden gute Fahrleistungen erreicht, auch wenn dem Dieselmotor im oberen Drehzahldrittel etwas die Kraft ausgeht.

2,3 Laufkultur

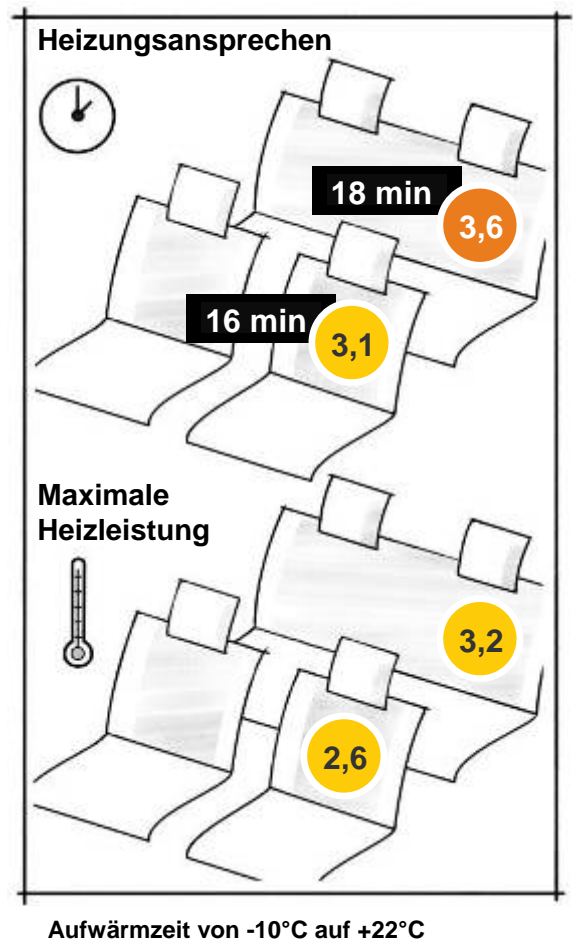
⊕ Der Motor läuft in allen Drehzahlbereichen weitgehend kultiviert und unauffällig. Vibrationen sind kaum zu spüren. Erst im oberen Drehzahlbereich nehmen die Vibrationen im Innenraum leicht zu. Störende Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen sind nur minimal vorhanden.

2,2 Schaltung

⊕ Alle Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht schalten. Nur bei sehr schnellem Gangwechsel haken sie etwas. Der Rückwärtsgang lässt sich einfach und geräuschlos einlegen. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.

1,4 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen insgesamt gut. Sie sind gut gespreizt, so dass auch bei Autobahngeschwindigkeit nicht zu hohe Drehzahlen vorhanden sind. Fährt man streng nach Schaltpunktanzeige, fällt man besonders in den niedrigen Gängen z.B. vom zweiten in den dritten Gang mit der Drehzahl etwas zu weit ab, wodurch im nachfolgenden Gang ein leichtes Turboloch spürbar ist.



2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Beim ADAC-Ausweichtest schiebt der S-MAX zwar deutlich über die Vorderräder, bleibt aber stets beherrschbar und sicher. Das ESP greift frühzeitig und effizient ein um schleudern zu verhindern. Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen beeinträchtigen die Spurhaltung nur unwesentlich. Die elektronische Traktionskontrolle greift bei weniger griffiger Fahrbahn frühzeitig ein und sorgt so für nur wenig durchdrehende Vorderräder.

2,1 Kurvenverhalten

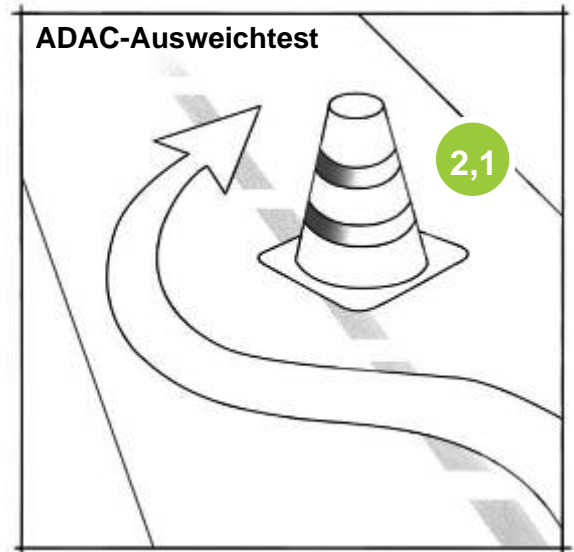
⊕ In Kurven untersteuert der Wagen leicht, bleibt aber stets gut lenkbar und untückisch. Das Richtung Kurvenrand schiebende Fahrzeug wird durch frühe ESP-Eingriffe eingebremst. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen für einen Van recht hoch. Bei voll beladenem Fahrzeug spürt man die sehr hohe Zuladung. Die Untersteuerneigung ist dann deutlicher ausgeprägt. Lastwechselreaktionen bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve sind kaum vorhanden.

2,6 Lenkung*

Die Lenkung ist weitgehend präzise und vermittelt einen zufriedenstellenden Fahrbahnkontakt. Sie spricht um die Mittellage spontan an, ohne bei hohen Geschwindigkeiten nervös zu wirken. Sie ist recht leichtgängig, was der Handlichkeit beim Rangieren auf kleinem Raum zu Gute kommt. Mit ca.12 m ist der Wendekreis aber recht groß.

2,3 Bremse

⊕ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind nur 37,5 m erforderlich, um das Fahrzeug zum Stehen zu bringen (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremsanlage zeigt sich dabei sehr standfest. Die Bremse spricht auch dank des Bremsassistenten schnell an und lässt sich recht gut dosieren.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Ford S-MAX bietet neben dem serienmäßig verbauten ESP mit Bremsassistent eine Reihe an (aufpreispflichtigen) Extras, um die aktive Sicherheit zu erhöhen. So kann neben Runflat-Bereifung auch ein Reifendruckkontrollsystem geordert werden. Ein Abstandsregelsystem (ACC) mit integriertem Kollisionswarner ist ebenfalls optional erhältlich. Die Kollisionswarnung erfolgt aber zu dezent und ist dadurch zur kaum hilfreich. Nach dem Facelift ist nun serienmäßig ein Geschwindigkeitslimiter an Bord. Neu im Programm ist auch ein Totwinkelassistent, welcher aber noch nicht perfekt funktioniert und noch einiges an Feinabstimmung bedarf. Ein Fahrspur-Assistent sowie eine Müdigkeitserkennung sind nun auch lieferbar, fehlten aber leider im Testwagen und konnten deshalb nicht beurteilt werden. Bei Wahl des schlüssellosen Zugangsystems lässt sich der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal starten. Rückstrahler warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. In der Aufpreisliste findet sich auch ein Abbiegelicht sowie dynamisches Kurvenlicht.

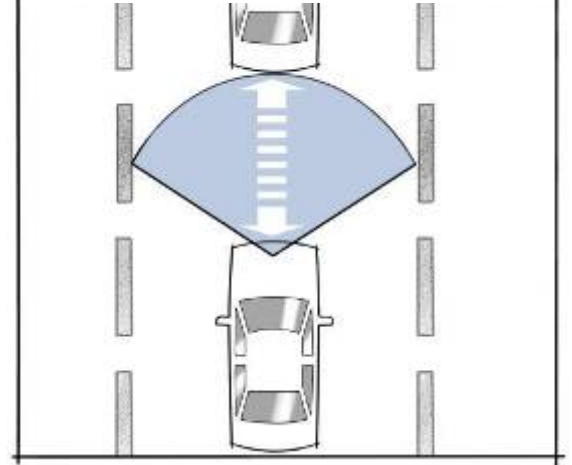
⊖ Unverständlicherweise ist das Kurvenlicht nur mit Halogenscheinwerfern lieferbar, dadurch bleibt dem Käufer die Qual der Wahl: Entweder Xenonscheinwerfer oder Kurvenlicht. Aufgrund der besseren Straßenausleuchtung sollten die Xenonscheinwerfer bevorzugt werden.

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Ford S-MAX erreicht sehr gute Ergebnisse beim Frontal- und Seitenaufprall. Er besitzt Front-, Seiten- und Vorhangairbags 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 5 Sterne. Beim Frontcrash sind die Verformungen der Insassenzelle gering. Die Passagiere werden durch moderne Gurtsysteme, Airbags und ein spezielles Teleskop-Lenksäulensystem gut geschützt. Die stabile Fahrgastzelle und der effektive Airbagschutz sorgen beim Seitencrash für ein nur geringes Verletzungsrisiko. Die Kopfstützen sind hoch, reichen selbst noch für knapp 1,90 m große Personen. Durch die geringen Abstände zum Kopf können sie optimal wirken (vorn reaktive Kopfstützen). Auch hinten sind die Kopfstützen hoch genug. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

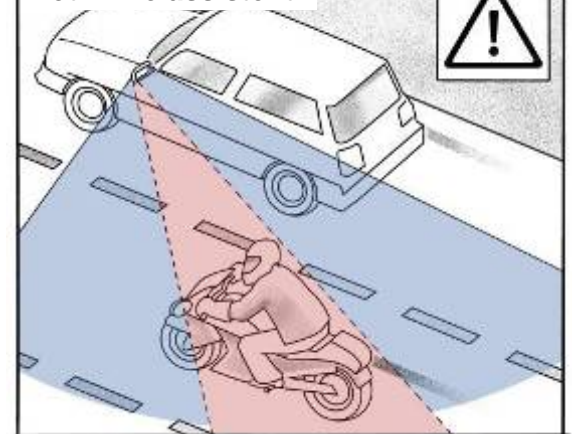
⊖ Für die hinteren Plätze gibt es keine Anschnall-Erinnerer.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

1,8 Kindersicherheit

Die Crashtests nach EuroNCAP wurden mit vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für 1 1/2- und 3-jährige Kinder durchgeführt: "Britax Römer Baby Safe Plus Isofix" und "Britax Römer Duo Plus Isofix" mit drittem Verankerungspunkt (top tether). Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut. Die Isofix-Verankerungen sind nicht gut gekennzeichnet. Mit 39 von max. 49 Punkten werden vier Sterne erreicht.

⊕ Auf allen drei Rücksitzen lassen sich bis zu drei Kindersitze nebeneinander unkompliziert und stabil unterbringen. Beide äußeren Sitze der zweiten Sitzreihe sind mit Isofix inklusive Ankerhaken ausgerüstet. Die Fensterheber haben einen frühzeitig funktionierenden Einklemmschutz.

⊖ Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt (beim Ford-Händler nachrüstbar).



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

3,6 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz muss noch verbessert werden, denn die seitlichen und vorderen Bereiche der Motorhaube sind zu aggressiv gestaltet. Nur 13 von max. 36 Punkten werden beim EuroNCAP-Crashtest erzielt (2 von 4 Sterne).

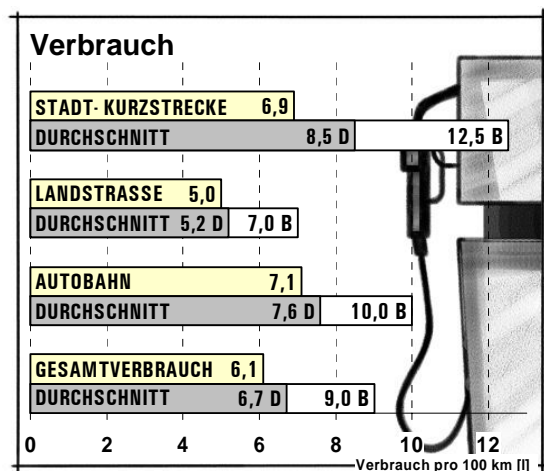
2,2 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO₂*

Der Durchschnittsverbrauch des Ford S-MAX 2,0 TDCi fällt mit 6,1 l/100 km für eine Großraumlimousine recht gering aus. Das wird im ADAC-EcoTest mit 33 Punkten im Kapitel CO₂ belohnt. Der gemessene CO₂-Ausstoß liegt bei 162 g/km. Innerorts beträgt der Verbrauch 6,9 l, außerorts 5,0 l und auf der Autobahn 7,1 l auf 100 km.

1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffe im Abgas fallen dank Rußpartikelfilter gering aus. Es werden 43 von 50 Punkte in diesem Kapitel erreicht. Insgesamt erreicht der Ford S-MAX 2,0 TDCi mit 76 Punkten klar vier Sterne beim ADAC-EcoTest.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

3,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,7 Betriebskosten*

- + Die Betriebskosten halten sich aufgrund des günstigen Dieselmotors auf geringem Niveau.

3,6 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 12 Monate oder alle 20.000 Kilometer ist eine kleinere Wartung - alle 40.000 km oder alle zwei Jahre eine Inspektion fällig.

- + Der Rußpartikelfilter ist nach eigenen Angaben völlig wartungsfrei und muss nicht ersetzt werden. Zudem gewährt Ford eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Der jährliche Service zieht vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer mehr Werkstattaufenthalte mit sich. Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen sowie hohe Werkstattstundenkosten verhindern eine bessere Benotung.

2,2 Wertstabilität*

- + Die Wertstabilität des Ford S-MAX sollte auch dank des kräftigen und recht sparsamen Dieselmotors gut sein.

4,0 Kosten für Anschaffung*

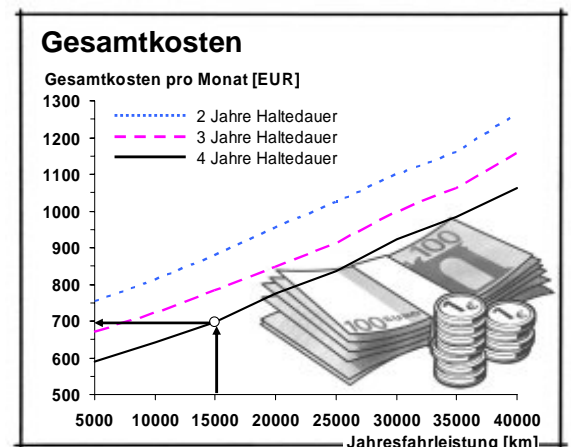
- 34.450 Euro kostet der S-MAX in der Ausstattungsvariante Titanium. Das ist nicht gerade günstig, man erhält aber eine weitgehend komplette Serienausstattung.

4,0 Fixkosten*

Die Fixkosten des S-MAX fallen recht hoch aus. Jährlich werden 254 Euro KFZ-Steuer fällig. Bei den Versicherungsbeiträgen zeigt sich der sportliche Van nicht gerade von seiner günstigen Seite. Sowohl die Beiträge für die Haftpflicht-, als auch für die Teilkaskoversicherungen fallen hoch aus. Einzig die Einstufung in der Vollkaskoversicherung liegt mittelmäßig.

3,6 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen dank der guten Wertstabilität noch auf akzeptablem Niveau. Negativ wirken sich dagegen der hohe Anschaffungspreis und die hohen Versicherungsbeiträge aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 698 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0	1.6 EcoBoost	2.0 EcoBoost	2.0 EcoBoost	2.0 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi	2.2 TDCi
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1999	4/1600	4/1976	4/1976	4/1997	4/1997	4/1997	4/2200
Leistung [kW(PS)]	107(145)	118(160)	149(203)	176(240)	85(116)	103(140)	120(163)	147(200)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	185/4500	n.b.	300/1750	300/1750	300/1500	320/1750	340/2000	n.b.
0-100 km/h[s]	10,9	n.b.	8,5	n.b.	12,2	10,2	9,5	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	197	n.b.	221	n.b.	182	196	205	n.b.
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,8 S	k.A. S	8,7 S	8,9 S	6,1 D	6,1 D	6,1 D	k.A. D
CO2 [g/km]	189	n.b.	189	194	152	152	152	n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/18	n.b.	15/19/22	15/20/22	17/21/23	17/21/23	20/22/23	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	178	n.b.	178	188	254	254	254	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	649	k.A.	770	823	631	646	665	k.A.
Preis [Euro]	26.090	29.050	34.400	36.650	30.100	31.350	32.350	36.200

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1997 ccm
Leistung	120 kW (163 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,75 m
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,9/ 5,0/ 7,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	152g/km / 162g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4768/1884/1658 mm
Leergewicht/Zuladung	1765 kg/740 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	625 l/1120 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1145 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Rückfahrkamera (zzgl. Navigation)	890 Euro°
Berganfahrhilfe	100 Euro°
Totwinkelassistent	495 Euro°
Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	465 Euro
Abstandsregelung, elektronisch	945 Euro°
Automatikgetriebe	2.000 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Technologie-Paket)	820 Euro
Kurvenlicht (inkl. Abbieglicht)	465 Euro
Regensensor	Serie
Reifendruckkontrolle	205 Euro°
Spurassistent (Technologie-Paket)	820 Euro
Tempomat	Serie
Xenonlicht (inkl. Abbieglicht)	960 Euro°

INNEN

3. Sitzreihe	835 Euro
Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 1.610°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	650 Euro
Lackierung Metallic	690 Euro°
Panorama-Glasdach	1.100 Euro°

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	113 Euro
Monatliche Werkstattkosten	66 Euro
Monatliche Fixkosten	100 Euro
Monatlicher Wertverlust	419 Euro
Monatliche Gesamtkosten	698 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/22/23
Grundpreis	34.450 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	1,9	Fahreigenschaften	2,2
Verarbeitung	2,0	Fahrstabilität	2,1
Sicht	2,7	Kurvenverhalten	2,1
Ein-/Ausstieg	2,2	Lenkung*	2,6
Kofferraum-Volumen*	0,6	Bremse	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,6	Sicherheit	1,9
Kofferraum-Variabilität	1,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,8
Innenraum	1,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Bedienung	1,2	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot vorne*	1,2	Fußgängerschutz	3,6
Raumangebot hinten*	1,9	Umwelt/EcoTest	2,2
Innenraum-Variabilität	3,0	Verbrauch/CO2*	2,7
Komfort	2,0	Schadstoffe	1,7
Federung	2,1		
Sitze	1,6	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,3
Innengeräusch	2,0	Betriebskosten*	1,7
Klimatisierung	2,6	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,6
Motor/Antrieb	2,1	Wertstabilität*	2,2
Fahrleistungen*	2,2	Kosten für Anschaffung*	4,0
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	4,0
Schaltung	2,2	Monatliche Gesamtkosten*	3,6
Getriebeabstufung	1,4		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen