



Ford S-MAX 2.0 TDCi Start/Stop Titanium Allrad

Fünftüriger Van der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Laut Ford ist der S-Max ein Sportvan. Er zielt auf diejenigen Kunden, die zwar (meist) familienbedingt auf ein großes Auto umsteigen müssen, aber dennoch ein sportlich orientiertes Auto fahren wollen. Deswegen kürzte Ford den Galaxy kurzerhand etwas und konstruierte eine flachere Dachlinie: So sieht der riesige Wagen deutlich dynamischer aus. Nicht so recht zum äußeren Erscheinen passt aber der Antrieb des Testwagens: Der 150 PS starke Diesel hat in Verbindung mit dem Allradantrieb große Mühe, das Auto flott voranzubringen: Fast zwei Tonnen Leergewicht stehen dem schlicht im Wege. Darunter leidet auch der Verbrauch: 6,1 Liter auf 100 Kilometer gehen in Ordnung, sind aber kein Ruhmesblatt. Eine bessere Figur macht der S-Max beim Fahrwerk, das ein deutlich agileres Fahrverhalten als im Galaxy ermöglicht, wozu auch die feinnervige Lenkung beiträgt. So komfortabel wie im großen Bruder reist man aber nicht mehr, dafür ist das Fahrwerk schlicht zu straff. Das Platzangebot leidet wiederum fast überhaupt nicht unter der dynamischeren Linienführung der Karosserie, auch der S-Max ist ein großräumiger Familientransporter. Nur die optionalen Klappsitze im Kofferraum bieten weniger Platz als im Galaxy. Der Preis ist mit mindestens 37.850 Euro für die getestete Version für die meisten Familien aber zu hoch. **Karosserievarianten:** Galaxy. **Konkurrenten:** Renault Espace.

+ guter Geräuschkomfort, großzügiges Platzangebot, sehr gute Bremsleistung, hohes Sicherheitsniveau

– schwacher Durchzug, hohes Gewicht, teure Anschaffung, erhöhter Stickoxidausstoß



ADAC-URTEIL

2,1

AUTOTEST

3,4

AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,5

Familie

3,9

Stadtverkehr

2,2

Senioren

2,0

Langstrecke

1,3

Transport

3,0

Fahrspaß

2,8

Preis/Leistung

Stand: Juli 2016
Text: Christoph Pauly

+ Verarbeitung und Finish der S-Max-Karosserie hinterlassen einen guten Eindruck. Erwähnenswert ist der Fehlbetankungsschutz, dessen ausgeklügelte Mechanik verhindert, dass eine falsche Zapfpistole verwendet werden kann. Zusätzlich ist der Tankdeckel in die Klappe integriert und muss so nicht gesondert geöffnet werden. Die Karosserieteile sind größtenteils passgenau verbaut, der Kofferraum ist komplett mit strapazierfähigem Stoff ausgeschlagen und auch im Motorraum wurden alle Kabel und Schläuche sauber verlegt. Die Türausschnitte sind sorgfältig gegen eintretenden Schmutz und Nässe abgedichtet, leider fehlen auf den Schwellern aber Einstiegleisten, die den Lack vor Kratzern schützen würden. Der Unterboden wurde ebenfalls gut abgedichtet, der Motorraum ist komplett geschlossen - so verschmutzt dort nichts. Der restliche Unterboden ist aerodynamisch optimiert und mit Matten versehen, die Fahrgeräusche vom Innenraum fernhalten sollen. Auch im Innenraum wurde sorgfältig gearbeitet, Kanten sind sauber entgratet und alle Teile des Interieurs wirken solide. Die verwendeten Materialien gefallen, alle Dachsäulen und auch die Sonnenblenden sind mit Stoff bezogen, im Fahrerblick liegende Oberflächen sind weich geschäumt und teils mit Leder bezogen. Auch der Mitteltunnel samt des Bereichs, an dem die Knie der vorderen Passagiere anliegen, ist weich gestaltet.

- Die unteren und damit nicht im direkten Blickfeld liegenden Teile der Türen und Oberflächen im Fußraum sind aus kratzempfindlichem, hartem Kunststoff. Weder die Stoßstangen noch die Flanken des Fahrzeugs sind gegen Rempler geschützt, so können selbst kleine Unachtsamkeiten teure Lackreparaturen nach sich ziehen.

Zum Alltag gehören mitunter auch Reifenpannen. Der Testwagen ist mit dem optionalem Notrad ausgestattet, mit dem mit reduzierter Geschwindigkeit bis zur nächsten Werkstatt weiter gefahren werden kann. Das Rad ist unter dem Fahrzeugheck montiert und wird mittels eines komfortabel vom Kofferraum aus zu bedienenden Windensystems auf den Boden abgelassen. Das defekte Rad in Fahrzeugbereifung passt aber nicht in anstelle des Notrads unter das Heck und muss nach dem Räderwechsel im Innenraum mitgenommen werden. Werkzeug findet sich ordentlich verstaut hinter einer Klappe im Fondfußraum.

+ Für den Alltag ist der Familienvan gut gerüstet. Fünf vollwertige Sitze sind serienmäßig, 2 zusätzlich aufklappbare Sitze im Fond sind gegen Aufpreis erhältlich (im Testwagen). Diese sind durch die eingeschränkte Kopf- und Beinfreiheit allerdings für große Personen nicht nutzbar. Durch Zuladung von 600 Kilogramm ist ordentlich, bei voller Besetzung mit 7 Erwachsenen muss auf allzu schweres Gepäck aber verzichtet werden. Beim ADAC Autotest wird die Zuladung aus der Differenz zwischen zulässigem Maximalgewicht und dem auf der Waage ermittelten Leergewicht des Autos ermittelt. Der Ford fiel hier mit einem im Vergleich zur Angabe im Fahrzeugschein um 200 Kilogramm höheren Leergewicht auf. Tankstopps sind auf der Reise nicht allzu oft notwendig, mit dem 70 Liter fassenden Tank ist auf Basis des Testverbrauchs eine Reichweite von 1.145 Kilometern möglich. Die Anhängerkupplung kann dank ihrer Stützlast von 90 Kilogramm auch zwei schwere E-Bikes transportieren. Nutzt man die Kupplung nach ihrer eigentlichen Bestimmung, darf man bis zu zwei Tonnen schwere gebremste und bis zu 750 Kilogramm schwere ungebremste Anhänger ziehen.

- Die schieren Ausmaße des Autos machen es unhandlich, 4,80 Meter Länge und inklusive Spiegeln über 2,1 Meter Breite wollen in der Stadt achtsam bewegt werden.

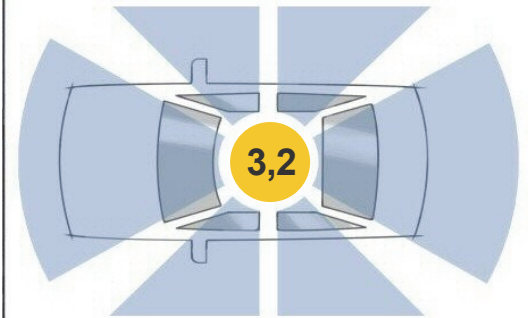
Trotz der Größe des Wagens ist die Übersichtlichkeit zufriedenstellend, die Motorhaube ist zwar kurz, entzieht sich aber dem Blick des Fahrers. Das Heck endet knapp nach der Heckscheibe, ist aber durch die Länge des Autos weit weg. Die gegenläufigen Wischerarme decken die Scheibe recht gut ab, an den A-Säulen bleiben aber ungewischte Bereiche übrig. Die ADAC Rundumsichtmessung stellt dem S-Max ein zufriedenstellendes Zeugnis aus. Gerade die D-Säulen schränken den Blick nach schräg hinten ein - sie sind nochmals breiter als beim in dieser Disziplin auch nicht vorbildlichen Galaxy. Die Kopfstützen sind versenkbar und behindern so die Sicht nicht zusätzlich. Die Rücksicht im Innenspiegel ist gerade noch ausreichend, die nicht allzu breite Heckscheibe schmälert das Sichtfeld.

➕ Für einen positiven Einfluss in diesem Kapitel sorgen die im Testwagen verbauten, optionalen LED-Scheinwerfer. Diese sind eine klare Empfehlung wert. Das Scheinwerfersystem regelt die Ausleuchtung der Fahrbahn vollautomatisch und braucht keine Bedienung mehr: Bei Dunkelheit werden die Scheinwerfer automatisch aktiviert, in Kurven schwenken sie mit, beim Abbiegen leuchten sie die Kreuzung breit aus und bei aktiviertem Fernlicht werden andere Verkehrsteilnehmer ausgeblendet. Werden die Scheinwerfer am Tag nicht benötigt, verbessert ein LED-Tagfahrlicht die Sichtbarkeit. Die Sicht auf andere Verkehrsteilnehmer ist aufgrund der hohen Sitzposition gut. Selbst niedrige Hindernisse sind vor dem Auto gut zu sehen. Beim Parken unterstützen Parksensoren vorne und hinten, zusätzlich hat der Testwagen ein aufpreispflichtiges Kamerasystem, das sowohl vorne als auch hinten zentimetergenaues Rangieren ermöglicht. Über die Außenspiegel ist eine vernünftige Rücksicht möglich, beide besitzen zusätzlich einen asphärischen Bereich.

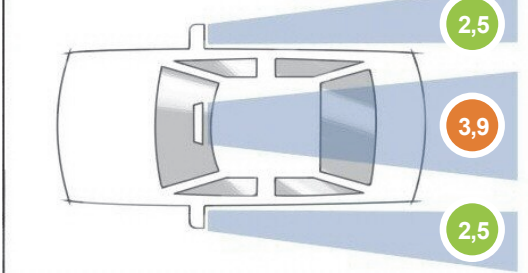
➖ Bodennahe Hindernisse hinter dem Wagen sind wegen der hohen Unterkante der Heckscheibe sehr schlecht erkennbar - ein Grund mehr, die Heckkamera zu ordern. Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung erzeugen bei Dunkelheit durch das Scheinwerferlicht entgegenkommender Fahrzeuge irritierende Lichtreflexe.

➕ Aufsperrn muss man den S-Max in der Ausstattungslinie Titanium nicht selbst - durch das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem genügt es, den Schlüssel bei sich zu tragen. Berührt man dann den Türgriff, sperrt das Auto auf oder zu. Der Einstieg in den S-Max gelingt in der ersten wie auch in der zweiten Sitzreihe gut. Die Türen bieten stabile Türaufhalter mit je drei Rastungen, sind groß und öffnen weit. Die Sitzhöhe macht den Ein- und Ausstieg komfortabel, der Schweller ist nicht zu hoch und auch nicht sonderlich breit, der Türausschnitt nicht allzu niedrig.

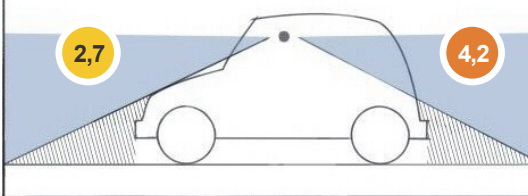
Rundumsicht



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.



Breite Dachsäulen verhindern trotz versenkbare Kopfstützen eine gute Sicht nach schräg hinten.

In die dritte Sitzreihe gelangt man wegen der praktisch klappenden Sitze der zweiten Reihe trotz der recht niedrigen Dachlinie noch zufriedenstellend bequem. Haltegriffe sind für alle außen sitzenden Insassen in der ersten und zweiten Reihe vorhanden. Nach dem Aussteigen und nachdem man das Auto mit der praktischen Fernbedienung aufgesperrt hat, wird das Fahrzeugumfeld per Scheinwerfer und Leuchten in den Spiegeln beleuchtet.

– Sind die hinteren Türen oder die Heckklappe geöffnet, kann das Auto abgesperrt werden. So wird leicht aus Unachtsamkeit der Schlüssel im Auto eingeschlossen. Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless

1,1

Kofferraum-Volumen*

+ Der Kofferraum des S-Max ist sehr groß, gerade im Klassenvergleich. Bis zur Kofferraumabdeckung passen 550 Liter und bis unters Dach 950 Liter hinein. Dann lassen sich bis zu 17 handelsübliche Getränkekisten verstauen. Legt man die Rücksitzlehne um und belädt das Ladeabteil bis zur Fensterkante, fasst es 1.025 Liter. Bis unter das Dach passen dann 1.890 Liter in den Kofferraum.

– Mit aufgerichteten Sitzen in der dritten Reihe lassen sich im Kofferraum nur noch 165 Liter oder vier Getränkekisten im Kofferraum verstauen.



Mit 550 l Kofferraumvolumen bleiben keine Wünsche offen.

2,0

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die sehr hohe und recht breite Ladeöffnung gibt einen in Höhe und Breite durchschnittlich dimensionierten Kofferraum frei. An den Rücksitzen liegendes Gepäck ist durch den recht langen Kofferraum nicht ohne weiteres zu erreichen.

+ Öffnen lässt sich die Heckklappe sehr einfach per Knopfdruck an der Klappe oder auf der Fernbedienung, dies und auch das Schließen geschieht vollautomatisch. Unter der geöffneten Heckklappe finden Personen bis rund 1,90 Meter genügend Platz. Die Ladekante liegt mit 66 Zentimetern nicht zu hoch über dem Boden, was das Be- und Entladen ebenso erleichtert wie der auf Höhe der Ladekante befindliche Kofferraumboden.

– Bei Dunkelheit kann man im Kofferraum mitunter lange kramen, die Beleuchtung durch eine Lampe reicht nicht aus. Die zusätzliche Lampe in der Heckklappe bringt in Bezug auf die Kofferraumausleuchtung nichts. Größere Menschen können sich den Kopf stoßen, denn das Schloss an der Heckklappe steht ungünstig ab und sorgt für Verletzungsgefahr.

2,0

Kofferraum-Variabilität

+ Die dreigeteilt klappbare Rückbank lässt sich von vorn oder auch per Tasten im Kofferraum umlegen - auch die Sitze in der dritten Reihe kann man per Knopfdruck in den Boden versenken.

– Für kleine Utensilien finden sich keine gesonderten Stauräume - immerhin ist unter dem Kofferraumboden ein Fach vorhanden, in dem Kleinteile verstaut werden können. Rechts im Kofferraum befindet sich dazu noch ein kleiner Haken für Einkaufstaschen. Der an der Decke befestigte mittlere Rück Sitzgurt muss vor dem Umlegen des Sitzes demontiert werden, sonst ist er im Weg.



Eine gute Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität des Fahrerplatzes kennzeichnen den S-MAX.

Das Cockpit des S-Max ist in Verbindung mit dem optionalen Sony Audio-/Navigationssystem mit Ford SYNC 2 (im Testwagen) und dem Touchscreen übersichtlich gestaltet, die Grundfunktionen lassen sich nach kurzer Eingewöhnung bedienen. Allerdings bietet das umfangreiche Infotainment-System eine Reihe an Einstellmöglichkeiten, deren Funktions- und Bedienweise eine intensive Eingewöhnung erfordert. Das System umfasst auch eine Sprachsteuerung, mit der sich neben dem Audio- und Navigationssystem sowie dem verbundenen Mobiltelefon auch die Klimaanlage steuern lässt - doch auch hier erfordert die Anzahl der Möglichkeiten eine intensive Auseinandersetzung mit dem System. Der Hauptbildschirm ist in guter Höhe angeordnet und in vier Bereiche unterteilt (Telefon, Navigation, Audiosystem, Klimatisierung). Darüber hinaus gelangt man über kleine Schaltflächen zu weiteren Funktionen wie den Fahrzeugeinstellungen oder wieder zurück zum Startbildschirm. Nachteilig sind die teils deutlich zu kleinen Bedienelemente in den Menüs und der träge Touchscreen: Dieser ist nicht kapazitiv, sondern resistiv. Diese Technik reagiert bei der Bedienung erst auf erhöhten Fingerdruck, kapazitive Systeme sind durch leichte Berührungen steuerbar. Nach kürzester Zeit ist der Touchscreen mit gut sichtbaren Fingerabdrücken übersät, bei Sonneneinstrahlung erkennt man dann nur noch wenig. Unterhalb des Bildschirms befinden sich das Audio- und das Klimatisierungsbedienteil. Diese sind in zufriedenstellender Höhe positioniert, aber nicht klar voneinander abgegrenzt. Kleine Kontrolllampen weisen auf den Status der Schaltflächen hin, die tatsächlich eingestellten Parameter wie Temperatur oder Sender werden aber nur im darüber liegenden Hauptdisplay angezeigt. Alternativ lässt sich das Audiosystem auch am Lenkrad bedienen, das wirkt jedoch mit den vielen Schaltern überfrachtet. Die Bedienung gelingt aber problemlos, wenn man sich die Schalterzuordnung eingeprägt hat. Das Handschuhfach hat ein zufriedenstellendes Format.

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite justieren. Optional ist auch eine elektrische Lenkradverstellung erhältlich (nicht im Testwagen). Die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der Schalthebel liegt gut zur Hand. Der Motorstart erfolgt mittels vom Lenkrad verdecktem, aber beleuchtetem Start-Stopp-Knopf, der Schlüssel muss nur mit sich geführt werden. Scheibenwischer, Abblend- und Fernlicht sind beim Titanium sensorgesteuert. Alternativ kann der Fahrer das Licht mittels Drehschalter links vom Lenkrad manuell aktivieren. Die Nebellampen werden neben dem Lichtschalter mittels separaten Schaltern aktiviert und der Status im Kombiinstrument angezeigt. Das als TFT-Bildschirm ausgeführte Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers. Es besteht prinzipiell aus drei Bereichen: Links ist der Drehzahlmesser, in der Mitte befindet sich ein Informationsdisplay und rechts die Geschwindigkeitsanzeige. Im Bereich des Drehzahlmessers kann ein weiteres Infodisplay mittels Lenkradtasten aufgerufen werden. Dort gibt der Bordcomputer Informationen zum Verbrauch, außerdem kann man hier auch Fahrzeugeinstellungen vornehmen. Im mittleren Infodisplay gibt es je nach Fahrerwunsch Navigations- oder Audio-Anzeigen. Im Bereich des Tachos ist u. a. die Verkehrszeichenerkennung sowie die Darstellung der adaptiven Geschwindigkeitsregelung untergebracht. Gewünschte Geschwindigkeit und Abstand zum Vorräusfahrenden werden am Lenkrad eingestellt - die adaptive Geschwindigkeitsregelung funktioniert einwandfrei. Im Kombiinstrument werden zudem die Kühlflüssigkeitstemperatur und der Status des Spurhalteassistenten sowie der Türen und der Heckklappe/Motorhaube angezeigt.

Insgesamt wirkt das Kombiinstrument aufgrund der zahlreichen Möglichkeiten aber überfrachtet und ist dadurch unübersichtlich. Im Gesamten sind die meisten Schalter gut zugänglich angeordnet und im Dunkeln beleuchtet. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Antipp-Automatik und einen gut funktionierenden Einklemmschutz. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen. Die Heckscheibenheizung wird nach einer gewissen Zeit zugunsten des Kraftstoffverbrauchs deaktiviert, ebenso wird die Umluftfunktion automatisch abgeschaltet. Leseleuchten sind über allen drei Sitzreihen vorhanden. Ablagen sind gerade vorn in genügender Anzahl vorhanden, auch große Getränkeflaschen finden ihren Platz. Besonders erwähnenswert ist der kleine, konvexe Spiegel, der vorne aus dem Dachhimmel herausklappbar ist. Mit diesem lässt sich (unauffällig) das Geschehen auf den Rücksitzen beobachten. Ein smartes Detail, gerade bei Fahrten mit kleinen Kindern an Bord.

– Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe dann weit weg sind. Darüber hinaus stört der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen beim Anschnallen. Der am Dachhimmel angeschlagene Mittelgurt ist nur mit einem Hilfsschloss zu verwenden.

1,2 Raumangebot vorne*

+ Nicht nur subjektiv ist das Raumangebot äußerst großzügig, auch die gemessene Innenbreite des Ford ist im Klassenvergleich enorm. Die Beinfreiheit reicht auf dem Fahrersitz für Personen bis 1,95 Meter Körpergröße, die Kopffreiheit würde Menschen mit deutlich über zwei Metern genügen.

1,8 Raumangebot hinten*

+ Sind die Vordersitze für 1,85 Meter große Personen eingestellt, haben Insassen in der zweiten Reihe bis zu einer Größe von knapp 1,90 Meter genügend Beinfreiheit. Die Kopffreiheit reicht dagegen für zwei Meter große Personen aus. Auch hinten ist der Ford sehr breit und bietet viel Platz. Das subjektive Raumgefühl spiegelt das wieder, unterstützt von den großen Fensterflächen. In der dritten Sitzreihe auf den klappbaren Sitzen bietet der Van genügend Kopf- und Beinfreiheit für fast 1,80 Meter große Menschen. Der Galaxy spielt hier seine größere Karosserie aus und bietet auf diesen Plätzen spürbar mehr Raum.



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

2,5 Innenraum-Variabilität

+ Die Rücksitze der zweiten Reihe sind einzeln verschiebbar, auch die Lehnenneigung ist einstellbar. Die aus dem Kofferraumboden aufklappbaren Sitze der dritten Reihe sind aufpreispflichtig. Verzichtet man auf diese, profitiert man von einem großem Fach unter dem Kofferraumboden.

2,5

KOMFORT

2,4

Federung

Die sportliche Fahrwerksabstimmung des Sportvans zeigt unter Komfortaspekten Schwächen. Wer komfortabler unterwegs sein möchte, sollte zum optionalen adaptiven Fahrwerk greifen. Dieses liefert im ADAC Autotest des Ford Galaxy eine überzeugende Vorstellung ab.

+ Lange Wellen regen den Wagen trotz des hohen Gewichts nicht übermäßig zum Nachschwingen an. Kurze Bodenwellen werden noch gut absorbiert, bei Gullideckeln oder Querfugen aber merken die Insassen deutlich, was da gerade überrollt wurde. Der Wagen stuckert merklich, wenn man über kurz aufeinanderfolgende Wellen fährt. Auch auf Kopfsteinpflaster federt der Ford trocken ab, macht aber einen soliden Eindruck. Selbst bei zügiger Fahrt wankt oder nickt der Ford nicht sehr ausgeprägt. Fährt man langsam durch die Stadt, ist der Komfort gut, da das Fahrwerk trotz der straffen Auslegung recht sensibel anspricht. Rauer Fahrbahnbelag wird nicht stark an die Insassen weitergeleitet.

2,4

Sitze

Im Testwagen sind die Standardsitze der Titanium-Ausstattung verbaut, die teils mit Leder bezogen sind. Die Sitzposition in der zweiten Reihe ist trotz der kurzen Sitzflächen zufriedenstellend, der Kniewinkel durch die hohe Position der Sitze angenehm und die Federung annehmbar.

+ Die in der Höhe, nicht aber in der Neigung einstellbaren Sitzflächen der Vordersitze sind gut konturiert, aber etwas kurz. Auch die Kontur und die Höhe der Lehnen kann überzeugen, wenn auch bei sportlicher Kurvenfahrt der Seitenhalt etwas ausgeprägter sein dürfte. Gepolstert sind die Sitze erstklassig, auch nach langen Fahrten sitzt man noch komfortabel. Man findet leicht eine angenehme Sitzposition, der Fahrer kann seinen linken Fuß auf einer stabilen Ablage abstützen. Die Lordosenstütze der Vordersitze kann per Drehrad in der Intensität eingestellt werden.

– Nicht besonders überzeugen kann dagegen der Sitzkomfort in den hinteren Reihen. Geht die Kontur von Sitzflächen und Lehnen in der zweiten Reihe noch in Ordnung, sind die Sitze in der dritten Reihe in Bezug auf Kontur und Federung nur auf Kurzstrecken zu empfehlen. Die Lehnenhöhe der hinteren fünf Sitze ist für größere Personen nicht ausreichend. Die Sitzbezüge sind nicht besonders atmungsaktiv und dadurch gerade bei sommerlichen Temperaturen schweißtreibend.

1,6

Innengeräusch

+ Der komfortable Gesamteindruck des Wagens wird vom niedrigen Geräuschniveau untermauert. Weder der Diesel mit seinem prinzipbedingt harten Verbrennungsgeräusch noch die Reifenabrollgeräusche dringen prägnant bis zu den Insassen durch. Bei höheren Tempi nehmen lediglich die Windgeräusche etwas zu, stören aber auch nie. Die objektive Messung bestätigt den subjektiven Eindruck: Bei 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum lediglich 66,0 db(A).

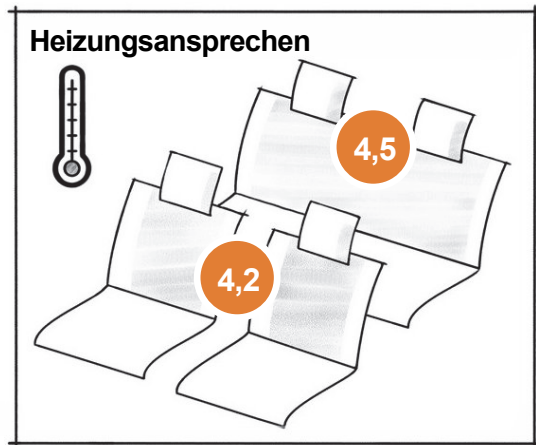
2,9

Klimatisierung

Der S-Max hat in der Ausstattungslinie Titanium eine Dreizonen-Klimaanlage serienmäßig an Bord.

+ Die Temperatur kann für Fahrer und Beifahrer getrennt vorgewählt werden, die hinteren Passagiere können eine separate Klimatisierung wählen. Allerdings kann hinten im Stil einer manuellen Klimaanlage lediglich warm oder kalt ausgewählt werden, eine exakte Temperatur ist nicht einstellbar. Im Fond kann auch die Luftverteilung (oben/unten) gewählt werden. Auf den vorderen Plätzen sind die Luftverteilung und die Intensität der Klimatisierung ebenfalls frei kombinierbar, aber nur für beide Seiten gemeinsam. Die Umluftfunktion wird automatisch gesteuert, um eine schnelle Klimatisierung zu gewährleisten und gleichzeitig ein Beschlagen der Scheiben zu verhindern. Um unangenehme Gerüche möglichst aus dem Auto fernzuhalten, wird die Luft per Aktivkohlefilter gereinigt.

- In der zweiten Sitzreihe kann man die Fenster nur halb öffnen. Der effiziente Dieselmotor, der verhältnismäßig wenig Abwärme produziert und der große Innenraum des Ford sind ungünstige Voraussetzungen für den Heizungstest. So dauert es dann tatsächlich sehr lange, bis nach einem Kaltstart bei -10°C ein angenehmes Temperaturniveau erreicht wird.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,5

MOTOR/ANTRIEB

3,6

Fahrleistungen*

Der zwei Liter große Dieselmotor mit vier Zylindern entwickelt 150 PS bei 3750 Umdrehungen, sein maximales Drehmoment von 350 Nm liegt schon bei 1.750 Umdrehungen an. Laut Hersteller vergehen 12,1 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h, als Maximalgeschwindigkeit gibt Ford 196 km/h an. Der kräftige, aber nicht sportlich wirkende Antrieb sorgt in dem schweren Wagen für ausreichende Fahrleistungen, souverän motorisiert ist man aber nicht: Für den Sprint von 60 auf 100 km/h, der einen Überholvorgang simuliert, vergehen 7,5 Sekunden (gemessen im dritten Gang). Für die Elastizitätsmessungen im vierten und fünften Gang, ebenfalls gemessen von 60 bis 100 km/h, benötigt der Van 10,2 beziehungsweise 14,8 Sekunden.

- Im sechsten Gang ist die Elastizität für den Alltag nicht mehr ausreichend: 24,1 Sekunden verstreichen hier bei Vollgas von 60 auf 100 km/h.

2,2

Laufkultur

+ Die Laufkultur kann überzeugen. Vibrationen sind nur schwach vorhanden, auch merkliche Dröhngeräusche treten nur unter Last bis etwa 1.500 Umdrehungen auf.

1,7

Schaltung

⊕ Das manuelle Sechsgang-Getriebe lässt sich präzise und angenehm schalten, auch schnelle Gangwechsel sind kein Problem. Der Rückwärtsgang liegt links vorn und lässt sich auch bei noch langsam vorwärts rollendem Auto einlegen. Gegen unbeabsichtigtes Einlegen ist er durch einen Ring gesichert, der angezogen werden muss. Die Kupplung ist fein dosierbar, der S-Max lässt sich auch am Berg feinfühlig anfahren. Unterstützend wirkt in dieser Situation die Berganfahrhilfe, die den Wagen einen Moment lang an der Steigung bremst, um ein Zurückrollen zu verhindern. Das Start-Stopp-System lässt den Wagen nicht wieder an, wenn zuerst der Gang eingelegt und dann die Kupplung getreten wird. Dann muss man kurz in den Leerlauf schalten und der Wagen springt an. Ist man in Fahrt, zeigt eine Schaltempfehlung im Kombiinstrument den für die aktuelle Situation optimalen Gang an.

2,0

Getriebeabstufung

⊕ Das Getriebe ist gut abgestimmt und die Spreizung gelungen, da in jeder Situation der passende Gang gefunden wird. Im sechsten Gang rotiert die Kurbelwelle bei 130 km/h mit niedrigen 2.100 Umdrehungen, was zwar die Elastizität einschränkt, aber verbrauchsmindernd wirkt.

2,0

FAHREIGENSCHAFTEN

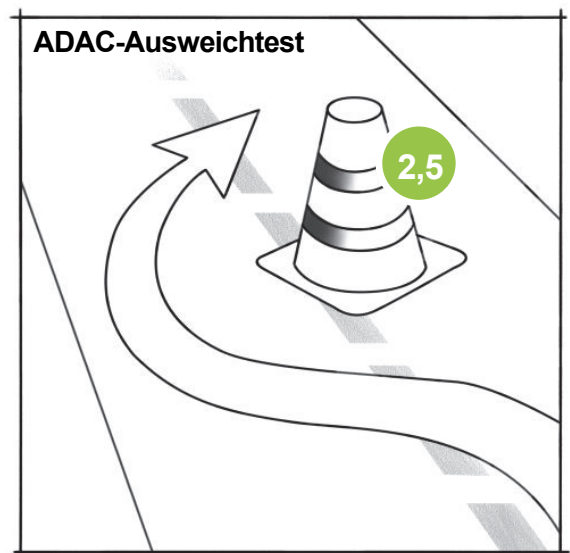
2,4

Fahrstabilität

Geht man in zügig gefahrenen Kurven vom Gas, verhält sich der S-Max unbeeindruckt und folgt weiter der Spur. Grundsätzlich zeigt der Van in Kurven den Grenzbereich durch gut kontrollierbares Untersteuern an. Diese Grenze verschiebt sich im beladenen Zustand zu niedrigeren Geschwindigkeiten. Die Traktion des Wagens ist über alle Zweifel erhaben, der Allradantrieb verteilt je nach Fahrsituation die Kraft einzeln auf die vier Räder und sorgt so im Test stets für sehr gute Traktion.

⊕ Sehr stabil zeigt sich der Ford bei kurzen Lenkimpulsen, die den Wagen nicht aus der Spur werfen. Auch Spurrinnen und Verwerfungen in der Fahrbahn beeinflussen die Richtungsstabilität nicht. Im ADAC Ausweichtest schlägt sich der S-Max gut: Er spricht beim Ausweichen agil an. Beim Zurücklenken sorgt sein spitzes Ansprechen aber auch dafür, dass man die Linie nicht so leicht trifft. Insgesamt durchheilt der Ford den Parcours sicher und für einen Van durchaus sportlich.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,5

Lenkung*

⊕ Gelungen zeigt sich die Lenkungsabstimmung. Die Lenkung spricht spontan an und ermöglicht ein direktes Lenken. Gerade auf der Autobahn profitiert der Ford von der Zielgenauigkeit bei kleinen Lenkwinkeln, entspanntes Reisen ist die Domäne des Wagens. Über das Lenkrad hat man jederzeit einen guten Kontakt zur Fahrbahn, das Lenkgefühl ist gut ausgeprägt.

Von Anschlag zu Anschlag sind knapp über zweieinhalb Lenkradumdrehungen erforderlich, was das Rangieren genauso erleichtert wie der niedrige Kraftaufwand bei langsamer Fahrt. Nicht im Testwagen, aber in der Aufpreisliste findet man eine Aktivlenkung, die eine von der Geschwindigkeit abhängige variable Lenkübersetzung bietet.

– Der Wendekreis ist mit 12,4 Metern sehr groß und beeinträchtigt die Manövrierbarkeit des Autos.

1,3 Bremse

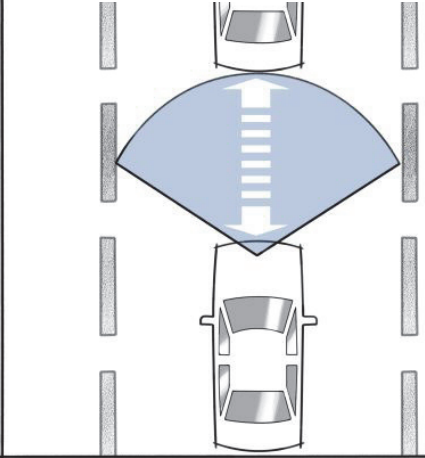
+ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der Bremsweg des getesteten S-Max beträgt aus 100 km/h bis zum Stillstand sehr kurze 34,3 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact 5 der Größe 245/45 R19 102W). Dabei zeigt sich die Bremse trotz des sehr hohen Fahrzeuggewichts auch bei starker Beanspruchung sehr standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Spurtreue beim Bremsen in Kurven ist bemerkenswert, das Fahrzeug bleibt stabil in der Spur.

1,6 SICHERHEIT

0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

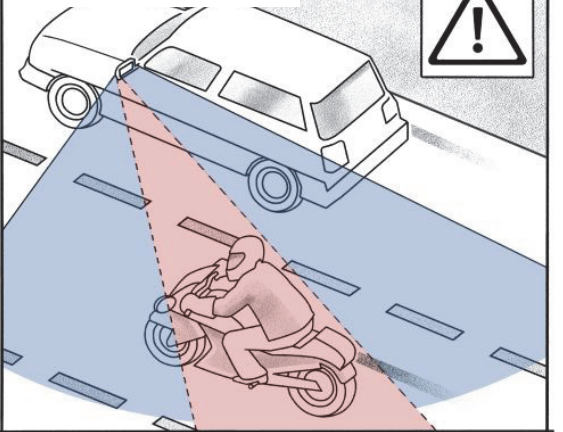
+ In diesem Kapitel schneidet der Sportvan sehr gut ab. Der Ford ist ab Werk mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm sowie einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer, bei Vollverzögerungen das volle Bremspotenzial zu mobilisieren. Im Falle einer Notbremsung blinken die reaktionsschnellen LED-Bremsleuchten, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Gegen Aufpreis ist die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage sowie auch eine Aktivlenkung mit variabler Übersetzung erhältlich. Ebenfalls optional gibt es den empfehlenswerten Pre-Collision-Assist, der von vier km/h bis zur Höchstgeschwindigkeit aktiv ist. Bei einer drohenden Kollision mit einem Fahrzeug oder einem Fußgänger erhält der Fahrer zunächst eine akustische und optische Warnung. Letztere wird durch einen Lichtbalken vorn in der Armaturentafel nah an der Windschutzscheibe angezeigt und ist sehr hell. Gleichzeitig bereitet der adaptive Bremsassistent das Auto für eine Bremsung vor. Betätigt der Fahrer anschließend das Bremspedal, steht das volle Verzögerungspotenzial unabhängig vom Pedalweg zur Verfügung. Reagiert der Fahrer nicht, wird bei einer drohenden Kollision automatisch eine Bremsung eingeleitet.

Automatische Abstandsregelung



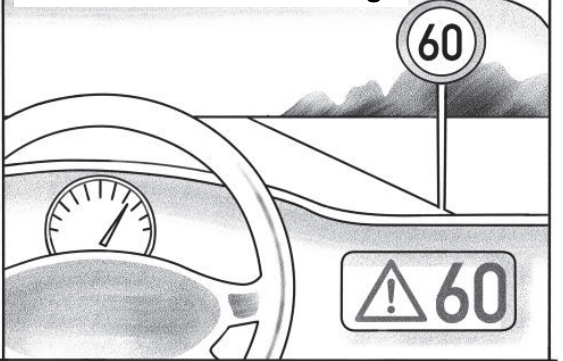
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

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.

Verkehrszeichenerkennung



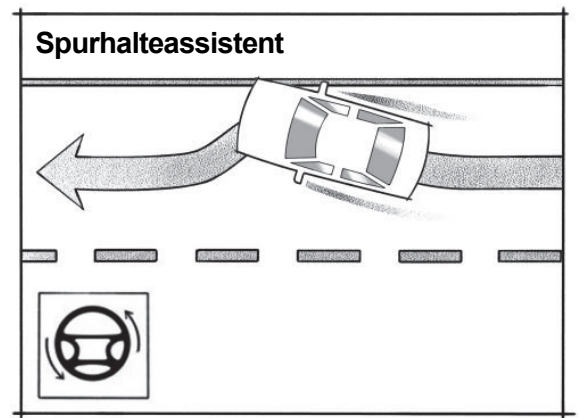
Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Bei Differenzgeschwindigkeiten bis zu 30 km/h kann das System Kollisionen vermeiden, bei höheren Differenzen zumindest die Aufprallgeschwindigkeit verringern. Ebenfalls optional ist ein Toter-Winkel-Assistent erhältlich. Das System überwacht die seitlichen Bereiche neben dem Fahrzeug bis ca. drei Meter hinter dem Stoßfänger. Befindet sich in diesem Bereich ein anderes Fahrzeug, wird dies dem Fahrer durch Lampen in den Außenspiegeln signalisiert. Eine Akutwarnung gibt das System aber nicht aus, wenn der Fahrer den Blinker setzt. Das System unterstützt auch beim Rangieren mit der Querverkehrserkennungsfunktion. Ist der Rückwärtsgang eingelegt, können Fahrzeuge bis zu einer Entfernung von 14 m erkannt werden. Ab Werk gibt es beim Titanium eine Müdigkeitserkennung und einen Spurhalteassistenten. Eine Anzeige im Kombiinstrument zeigt dem Fahrer an, wenn dieser eine Pause machen soll. Der Spurhalteassistent lässt sich am Blinkerhebel aktivieren. Es kann eingestellt werden, dass der Fahrer durch Vibrationen im Lenkrad (drei Intensitätsstufen) gewarnt wird. Alternativ lenkt das System ohne Warnung das Fahrzeug (ohne Blinkerbetätigung) wieder in die Fahrbahnmitte zurück. Letztlich stellt eine Kombination beider Maßnahmen die dritte Möglichkeit dar. Serienmäßig ist der Titanium auch mit einer kamerabasierten Verkehrszeichenerkennung ausgestattet. Das System kann zwei Verkehrsschilder gleichzeitig anzeigen und erkennt Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie deren Aufhebung und Überholverbotsschilder. Serienmäßig ist der Ford mit einem direkt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet, das den Fahrer warnt, wenn ein Reifen Luft verliert. Ab Werk besitzt der S-Max Titanium einen Geschwindigkeitsbegrenzer, der auf Wunsch die von der Frontkamera erfassten Geschwindigkeitsbegrenzungen als Limit übernimmt. Auch ein Toleranzbereich lässt sich festlegen, um wieviel km/h die erfasste Geschwindigkeitsbegrenzung überschritten werden darf. Gegen Aufpreis ist das adaptive LED-Licht erhältlich, das die Ausleuchtung an die Umgebung (Stadt-/Überlandfahrt) anpasst. Zudem schwenkt das Licht in Kurven mit und es gibt ein separates Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer. Ein versehentliches Anfahren ist nicht möglich, da sich der Motor nur mit betätigtem Kupplungspedal starten lässt. Für den S-Max das Schlüsselsystem "MyKey" serienmäßig. Damit kann der Zweitschlüssel individuell programmiert werden. So lässt sich z. B. die maximale Fahrgeschwindigkeit oder Lautstärke des Radios begrenzen. Es kann auch eingestellt werden, dass Sicherheitssysteme nicht deaktiviert werden können. Das MyKey Sicherheitssystem ist eine sehr innovative und sinnvolle Ergänzung, wenn das Fahrzeug z. B. von Fahranfängern genutzt wird.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist der Blinker außer Funktion, wodurch beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht ohne Weiteres angezeigt werden kann. In den Türverkleidungen fehlen Rückleuchten oder Strahler, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf die offenen Türen hinweisen.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der S-Max ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopfairbags vorn und hinten ausgestattet. Zudem gibt es einen Knieairbag für den Fahrer. Seitenairbags hinten sind optional erhältlich. Die Gurte der Vordersitze und der äußeren Sitze in der zweiten Reihe haben Straffer und Kraftbegrenzer.



Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.



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

Der ADAC Crashtest wurde mit dem Ford Galaxy durchgeführt, die Ergebnisse sind auf den weitgehend baugleichen S-Max übertragbar. Im ADAC Crashtest erhält der Galaxy 87 Prozent der möglichen Punkte (Test 09/2015) - insgesamt erreicht er die vollen fünf Sterne bei den Crashtests. Vorn reichen die Kopfstützen für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 Meter. Zur besseren Anpassung sind sie nach vorn schwenkbar und besitzen einen geringen Abstand zum Kopf. Zudem besitzen sie ein Schleudertrauma-Schutzsystem und können dadurch optimal wirken. Vorn werden die Passagiere ermahnt, sich anzuschnallen. Den Status der hinten Sitzenden kann sich der Fahrer im Kombiinstrument anzeigen lassen, schnallt sich jemand ab, wird der Fahrer optisch und akustisch informiert. Serienmäßig hat der Titanium das Ford SYNC-Entertainmentsystem mit Notruf-Assistent. Ist ein Mobiltelefon per Bluetooth verbunden, wird nach einem Unfall mit Airbagauslösung (außer Knieairbag) oder Kraftstoffpumpenabschaltung automatisch ein Notruf abgesetzt. Dann werden Rettungskräfte informiert und der genaue Fahrzeugstandort übermittelt. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, was nach einem Unfall von Vorteil sein kann.

➖ In der zweiten und dritten Reihe reichen die Kopfstützen nur für Passagiere bis zu einer Größe von knapp 1,65 m. Der Abstand zum Kopf fällt ebenfalls nicht befriedigend aus, da er zu groß ist. Das Warndreieck und der Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht. Dadurch können sie im Bedarfsfall schlecht erreichbar sein.

1,6

Kindersicherheit

➕ Im ADAC Crashtest erhält der mit dem S-Max weitgehend baugleiche Galaxy 87 Prozent der möglichen Punkte im Bereich der Kindersicherheit (Test 09/2015). Alle drei Plätze der zweiten Reihe sind mit Isofix-Befestigungspunkten und Ankerhaken ausgestattet. Es passen auch tatsächlich drei Sitze nebeneinander hinein. Sowohl was Gurtlänge, Gurtschlossbedienung, Schlosslänge und den Abstand der Gurtanlenkpunkte zueinander als auch die Form und Stabilität der Polster angeht lassen sich Kindersitze auf allen Plätzen problemlos per Gurt befestigen. Sitze aller Altersgruppen sind auf allen Plätzen erlaubt (auch in der dritten Reihe). Der Beifahrerairbag lässt sich serienmäßig per Schlüsselschalter deaktivieren, um dann vorn rechts einen der Fahrtrichtung entgegengesetzten Kindersitz montieren zu können.

➖ Die Position der Gurtanlenkpunkte im Fond ist ungünstig, deshalb lassen sich Kindersitze nur mit erhöhtem Kraftaufwand stabil befestigen. Isofix-Sitze lassen sich nur mit Einsteckhilfe (und auch dann nicht problemlos) montieren, ansonsten ist es mühselig, die Befestigungsbügel zu erwischen.

1,8

Fußgängerschutz

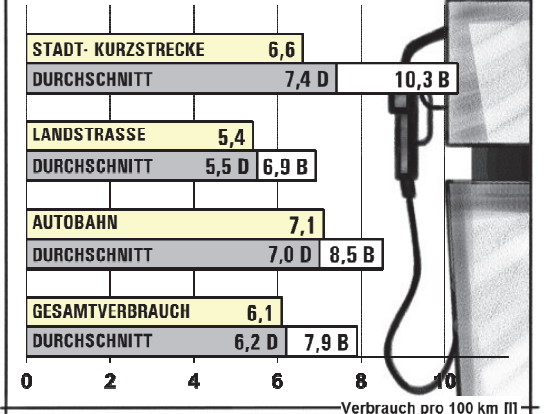
➕ Im ADAC Crashtest erhält der Ford gute 79 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz (Test 09/2015). Während der komplette Stoßfänger und die Motorhaube entschärft sind, weisen die unteren Teile der A-Säulen noch erhöhtes Verletzungspotential auf.

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des S-Max 2.0 TDCi mit 150 PS und Allradantrieb fällt noch zufriedenstellend aus. Mit einer CO₂-Bilanz von 195 g/km erhält das Fahrzeug 25 Punkte im CO₂-Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,1 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Innerorts verbraucht der Wagen 6,6 l/100 km, außerorts 5,4 l/100 km und auf der Autobahn konsumiert er 7,1 l/100 km.

Verbrauch



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

1,7 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoff-Kapitel erhält der Diesel 43 von 50 möglichen Punkten. Der NO_x-Ausstoß ist erhöht. Hier werden die Nachteile des im Vergleich zur AdBlue-Technik günstigeren NO_x-Speicherката sichtbar, der unter hoher Last nicht mehr so effektiv arbeitet wie die Harnstofflösung. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der Ford auf 68 Zähler - das entspricht drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

3,4 AUTOKOSTEN

2,8 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Ford einigermaßen sparsam mit dem günstigeren Diesel-Kraftstoff umgeht, erhält er in diesem Kapitel eine recht gute Bewertung.

2,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 24 Monate oder alle 30.000 Kilometer ist eine Wartung - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre eine große Inspektion fällig. Der 2,0 Liter-Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der jedoch erst nach 200.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Der Rußpartikelfilter ist nach eigenen Angaben völlig wartungsfrei und muss nicht ersetzt werden. Zudem gewährt Ford eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,7 Wertstabilität*

⊕ Dem Van mit der sportlichen Dachlinie wird in Verbindung mit dem Dieselmotor für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert.

5,0 Kosten für Anschaffung*

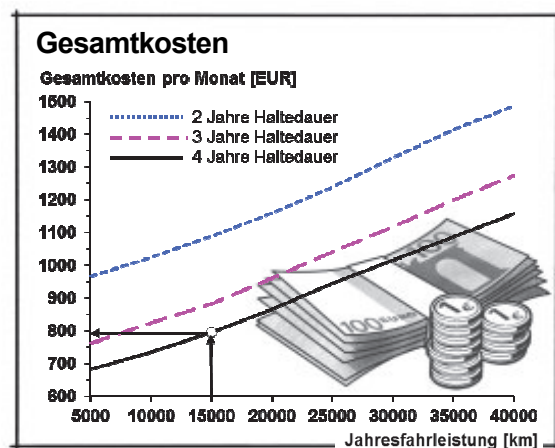
– Mit einem Grundpreis von 37.850 Euro ist der S-Max 2.0 TDCi mit 150 PS in der Topausstattung Titanium und mit Allradantrieb sehr teuer. Der Titanium bietet dafür allerdings eine gute Serienausstattung. Unter anderem sind ein Licht- /Regensensor, eine Dreizonen-Klimaautomatik sowie ein Spurhalteassistent enthalten. Das sehr gute LED-Licht, die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage, der empfehlenswerte Pre-Collision-Assist sowie ein Navigationssystem müssen aber extra bezahlt werden.

4,2 Fixkosten*

– Die Fixkosten liegen nicht gerade niedrig. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 278 Euro. Zusätzlich ist der Wagen ungünstig in den Versicherungsklassen eingestuft (KH:18; TK: 26; VK: 23).

3,3 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen im Klassenvergleich noch zufriedenstellend aus. Während die Betriebskosten und der Wertverlust noch überschaubar sind, liegt der Ford in allen anderen Kostenkapiteln über dem Klassendurchschnitt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 795 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.5 EcoBoost Start/Stopp	2.0 EcoBoost Start/Stopp Automatik	2.0 TDCi Start/Stopp	2.0 TDCi Start/Stopp	2.0 TDCi Start/Stopp	2.0 TDCi Bi-Turbo Start/Stopp Powershift
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1999	4/1997	4/1997	4/1997	4/1997
Leistung [kW (PS)]	118 (160)	177 (240)	88 (120)	110 (150)	132 (180)	154 (210)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	240/1750	340/1900	310/n.b.	350/1750	400/2000	450/1750
0-100 km/h[s]	9,9	8,4	13,4	10,8	9,7	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	226	183	198	211	218
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,5 S	7,9 S	5,0 D	5,0 D	5,0 D	5,5 D
CO2 [g/km]	149	180	129	129	129	144
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/22/24	16/22/24	18/23/24	18/23/26	19/23/26	19/23/26
Steuer pro Jahr [Euro]	138	210	258	258	258	288
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	795	863	768	778	798	836
Preis [Euro]	30.400	37.100	31.450	32.950	34.450	40.850

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1997 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	3750 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R17
Reifengröße (Testwagen)	245/45R19W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,2/12,35 m
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,6/5,4/7,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	139 g/km
CO2-Ausstoß Test (*WTW)	195 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4796/1916/1655 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2140 mm
Leergewicht/Zuladung	1990 kg/600 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	550 l/1025 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	90 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1145 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	97 Euro
Monatliche Werkstattkosten	61 Euro
Monatliche Fixkosten	131 Euro
Monatlicher Wertverlust	506 Euro
Monatliche Gesamtkosten	795 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/26
Grundpreis	37.850 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegeliicht (LED-Scheinwerfer)	1.300 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (ACC)	1.380 Euro°
Allradantrieb	2.000 Euro°
Automatikgetriebe	2.000 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (LED-Scheinwerfer)	1.300 Euro°
LED-Abblendlicht (inkl. Fernlicht, adaptiv)	1.300 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (passiv + aktiv)	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	460 Euro°

INNEN

3.Sitzreihe voll versenkbar	1.100 Euro°
Airbag, Seite hinten	325 Euro°
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (3 Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	ab 570°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie°

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 695
Lackierung Metallic (ruby-rot)	1.150 Euro°
Panorama-Glasdach	1.150 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen