
Fahrbericht Ford S-Max 2.0 | TDCi: Tiefstapler

Von Jens Riedel

Es gibt Hochdach-Kombis und es gibt Vans – und den S-Max. Das Modell aus Köln bleibt konzeptionell eine Ausnahme auf dem Automarkt. Er verbindet die Länge und Variabilität eines Vans, verzichtet aber auf die übliche Höhe. Der auf ihm aufbauende Galaxy ist nur fünf Zentimeter länger, aber – ebenso wie der VW Sharan – acht Zentimeter höher. Seit Einführung der zweiten Generation vor anderthalb Jahren stapelt der S-Max mit schmalerer Fensterlinie und höherer Schulter noch tiefer und rückt von der Seite her beinahe schon optisch in die Nähe eines klassischen Kombis. Seine inneren Tugenden leiden darunter aber nicht.

Mal ehrlich, VW-Sharan-, Seat-Alhambra- und Ford-Galaxy-Fahrer, – wann haben Sie die Innenhöhe ihres Fahrzeugs wirklich benötigt? Drei gleich große, verschieb- und separat umklappbare Einzelsitze im Fond und zwei im Kofferraumboden versenkte Zusatzsitze bietet auch der nur 1,66 Meter hohe S-Max. Okay, wenn es hart auf hart kommt, fehlen ihm zu den klassischen Vertretern seiner Zunft das Standardvolumen eines Kleinwagenkofferraums. Über 2000 Liter Gepäckvolumen sind aber auch für nicht ganz alltägliche Transportaufgaben meistens mehr als genug. Und mit 806 Kilogramm Zuladung braucht sich unser Testwagen erst recht nicht zu verstecken und steckt sogar noch den Klassenprimus aus Wolfsburg in die Tasche.

Alle fünf hinteren Sitzlehnen lassen sich vom Kofferraum aus mit einem einfachen Knopfdruck umklappen (den S-Max bietet Ford auch als reinen Fünfsitzer an). Und auch für den Zugang in die letzte Reihe reicht ein einfacher Griff, damit Sitz und Lehne nach vorne rücken. Ganz hinten finden Mitfahrer zwar ausreichend Kopfhöhe vor, aber die Oberschenkelauflage ist konzeptionell bedingt sehr gering. Absolut unverständlich bleibt allerdings, warum es Ford immer noch nicht geschafft hat, eine um 90 Grad umlegbare Beifahrerlehne für den Transport sehr langer Stücke einzubauen. Erstaunlich ist auch, dass in einem so großen Auto kein Platz zur Unterbringung der Gepäckraumrollos geschaffen wurde. Dafür sind die Ford-Ingenieure aber stolz, trotz der Siebensitzigkeit ein vollwertiges Reserverad unter den Kofferraum bekommen zu haben.

Ford ist bekannt für seine dynamischen Fahrwerke und so wird der S-Max gerne als (flacher) Sportvan vermarktet. Die Wankneigung des Vans hält sich in erfreulichen Grenzen. So erfreut der Kölner mit einer sehr direkten Lenkung, die unmittelbar aus der Mittellage heraus anspricht. Das Doppelkupplungsgetriebe schaltet sehr sanft. Der S-Modus hebt das Drehzahlniveau des 180-PS-Diesels um etwa 500 Umdrehungen in der Minute an und dreht die Gänge natürlich auch weiter aus. Ungewöhnlich für ein Doppelkupplungsgetriebe ist, dass manuell nur über Schaltwippen, nicht aber über den Wählhebel eingegriffen werden kann. Nicht ganz zum dynamischen Anspruch passt die Stopp-Start-Automatik. Sie reagiert ein wenig träge, wenn es es um das Wiederanfahren geht. Auf dem Papier glänzt der S-max dafür mit einem Normverbrauch von 5,0 Litern je 100 Kilometer und der Effizienzklasse A. Respekt.

Absolutes Lob verdienen die perfekt positionierten Kopfstützen. Weitere Annehmlichkeiten (zum Teil Zusatzausstattung) sind ein beheizbares Lenkrad, Aux-, zwei USB-Anschlüsse und insgesamt vier 12-Volt-Anschlüsse sowie ein SD-Kartenschlitz und (erfreulicherweise) noch ein CD-Player. Für die mittlere Reihe gibt es sogar eine 230-Volt-Steckdose in der Mittelkonsole, für die allerdings ein Adapter benötigt wird.

Zu den (teils optional) erhältlichen Assistenzsystemen gehören die zweifache Verkehrszeichenerkennung mit intelligentem Geschwindigkeitsbegrenzer,

Abstandsregeltempomat, Toter-Winkel-Assistent und aktive Spurhaltehilfe sowie ein halbautomatischer Einparkassistent. Bei der Bedienung des Infotainmentsystems Sync mit 8-Zoll-Touchscreen hilft die relativ zuverlässige Sprachsteuerung. Gewünscht hätten wir uns allerdings bei der Adresseneingabe für das Navigieren eine verbale Wiederholung statt nur der Anzeige des Straßennamens.

Unser Testfahrzeug in der Ausstattung Titanium hat inklusive Verkehrschild-Erkennung, beheizbarer Frontscheibe, Spurhalteassistent und beheizbarer Vordersitze sowie Fernlichtassistent einen Grundpreis von 41 000 Euro. Dieser erhöhte sich mit den zusätzlichen beiden Sitzen, adaptiver Geschwindigkeitsregelanlage, Premium-Soundsystem, Pre-Collision-Assist, Einparkautomat, Key-Free-System, elektrischer Heckklappe und weiterer Zusatzausstattung um gut ein Viertel bzw. einen ganzen Ford Ka+. (ampnet/jri)

Daten Ford S-Max Titanium 2.0 I TDCi 132 kW

Länge x Breite x Höhe (m): 4,80 x 1,91 (o. Spiegel) x 1,66 (o. Dachreling)

Motor: R4-Turbodiesel, 1997 ccm

Leistung: 132 kW / 180 PS bei 3750 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm bei 2000–3250 U/min

Getriebe: 6-Gang-Doppelkupplung

Höchstgeschwindigkeit: 208 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,5 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,0 Liter

CO₂-Emissionen: 129 g/km (Euro 6)

Effizienzklasse: A

Leergewicht / Zuladung: 1734 kg / 806 kg

Kofferraumvolumen: 282–2020 Liter (7-Sitzer)

Max. Anhängelast: 2000 kg

Wendekreis: 11,9 m

Bereifung: 235/55 R17

Wartungsintervalle: 30 000 km

Basispreis: 41 000 Euro

Bilder zum Artikel



Ford S-Max.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford S-Max.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford S-Max.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford S-Max.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford S-Max.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford S-Max.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford S-Max.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford S-Max.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford S-Max.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford S-Max.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford S-Max.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford S-Max.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford
