

Pressepräsentation Ford S-Max: Noch näher am Ideal

Von Jens Riedel

Der Ford S-Max kam schon immer dem automobilen Ideal der EierlegendenWollmichsau nahe. Mit der zweiten Generation setzt der Sportvan diese Idee noch stärker um. Mit der kompletten Neuentwicklung haben die Kölner gezielt einige der bisherigen Detailschwächen eliminiert. Optisch wirkt der S-Max, der bei seiner Erstpräsentation vor neun Jahren als Mischung aus beidem gedacht, nun stärker wie ein Kombi als ein Van. Das Design orientiert sich klar am ebenfalls in diesem Jahr neu erschienenen Mondeo. Gleichwohl bleibt das Konzept des Fahrzeugs nach dem Verschwinden des Mitsubishi Grandis weiterhin konkurrenzlos.

Für den äußerlich kombihafteren Auftritt sind in erster Linie die höhere Schulterpartie mit dem schmaleren Fensterband verantwortlich. Zwei betonte Linien an den Türen strecken den Van ebenfalls optisch in die Länge. Kaum der Erwähnung wert dürfte Markenkennern inzwischen die Frontgestaltung sein. Auch der S-Max trägt natürlich den markanten trapezförmigen Kühlergrill, der bei den kleinen Modellen etwas überdimensioniert aussieht, aber spätestens am Mondeo harmonisch wirkt. Beim Sportvan passen die Proportionen noch besser.

Ihre Hausaufgaben bestens gemacht haben die Entwickler und Ingenieure im Interieur. Das bislang viel zu große Anzeigendisplay zwischen den beiden Rundinstrumenten ist auf ein vernünftiges Maß geschrumpft. Tachometer und Drehzahlmesser präsentieren sich in gediegener Eleganz und endlich muss die Kühlwassertemperatur nicht länger in einem Untermenü des Bordcomputers ans Tageslicht gebracht werden. Einem Sportvan gut zu Gesicht steht auch die höhergelegte Mittelkonsole, die besseren Zugriff auf den Schalthebel gewährt und zudem noch mehr Platz im Ablagefach sowie tiefere Cupholder bietet. Ästheten mögen dem einen Flugzeugcockpit entlehnten Handbremshebel vermissen, die elektronische Feststellbremse schafft aber nicht nur mehr Platz, sondern ist eben auch komfortabler. Komplette erneuert wurde auch die nun besser zu bedienende Heizungs- und Lüftungsanlage, die im Vorgängermodell vor allem durch ihre recht

schwache Leistung auffiel. Da wurden dann auch gleich die bisherigen und wenig wirksamen hinteren Lüftungsausströmer aus der B-Säule in den Dachhimmel verlegt.

An der Materialanmut gab es auch in der ersten Generation wenig auszusetzen. Jetzt wirkt alles noch ein bisschen feiner und hochwertiger. Da ohnehin 70 Prozent der S-Max-Kunden zur Topausstattung Titanium gegriffen haben, wird Ford auch hier (wie schon beim Mondeo) eine noch luxuriösere Vignale-Version auf den Markt bringen. Doch auch so steht beispielsweise schon ein Sony-Premiumsoundsystem zur Wahl.

Die drei mittleren Einzelsitze klappen nun mit einem Handgriff (und nicht mehr mit zweien) um und lassen sich ebenso wie die beiden Plätze in Reihe drei auch vom Kofferraum aus umlegen. Erleichtert hat Ford zudem beim Siebensitzer den Zugang in die hinterste Reihe, denn mit einem einfachen Zug am Haken neigt sich nicht nur die Lehne nach vorne, sondern rutscht der Sitz auch gleich noch ein Stück beiseite. Bei dem nach wie vor recht flexiblen Sitzkonzept findet sich dann auch der einzige nicht ausgemerzte Schwachpunkt im S-Max: Die Ingenieure haben auch bei der Neuauflage vergessen, dem Auto eine komplett umlegbare Beifahrerrückenlehne zu spendieren. Schade. Dafür gibt es auf Wunsch für Fahrer und Beifahrer Multikontur-Massagesitze.

Eine Stufe im Kofferraum bei umgeklappten Rückenlehnen steht einem Van überhaupt nicht gut: Nur Käufer eines Siebensitzers bekamen bei Ford bislang die ebene Ladefläche, Fahrer des Fünfsitzers mussten sich dafür extra einen ausziehbaren Laderaumboden bestellen, der zudem nicht ganz bündig mit den Lehnen abschloss. Der neue S-Max verfügt nun serienmäßig über einen höher gelegten Kofferraumboden und nutzt den Platz darunter als Staufach. Die Heckklappe fällt nun auch etwas breiter aus, wegen der Option auf die Rückfahrkamera wanderte der Griff leider sehr weit nach unten. Auf Wunsch lässt sie sich aber ja auch per Sensor mit einer Fußbewegung unter dem Stoßfänger handlos öffnen und schließen. Die Entwickler haben es sogar noch geschafft, jetzt auch noch ein vollwertiges Reserverad außen am Unterboden unterzubringen. Und endlich ist auch eine Dachreling montiert.

Deutlich gewachsen ist natürlich die Auswahl an Assistenzsystemen. Sie umfasst unter anderem auch eine Verkehrszeichenerkennung, ein Pre-Collision-System mit Fußgängererkennung und eine Frontkamera zur besseren Sicht in engen Parklücken oder an Kreuzungen. Angeboten werden außerdem adaptive LED-Scheinwerfer, die bei Gegenverkehr einzelne Bereiche des Fernlichts automatisch ausblenden.

Besonders stolz ist Ford auf zwei eigene Neuerungen. Zum einen ist ein intelligenter Speedlimiter erhältlich, der den Tempomaten mit der Verkehrszeichenerkennung oder

dem Navigationssystem verknüpft. Er passt die Geschwindigkeit innerhalb einer individuell vorgegebenen Toleranz von maximal 10 km/h dem tatsächlich erlaubten Wert an. Dies geschieht ohne Bremsengriffe über die Drosselklappe des Motors. Zweites Novum ist die kurz nach der Markteinführung erstmals in Deutschland verfügbare Adaptiv-Lenkung mit drei einstellbaren Modi. Sie setzt die Befehle des Fahrers präziser und schneller um und reduziert den nötigen Lenkeinschlag um rund 30 Prozent. Das entspricht fast einer kompletten Umdrehung.

Das Motorenangebot spannt sich vom 88 kW / 120 PS starken 2,0-Liter-Diesel bis zum gleich großen Benziner mit doppelt so viel Leistung. Neu sind der 1,5-Liter-Ecoboost-Benziner mit 118 kW / 160 PS und der Biturbo-Diesel mit 154 kW / 210 PS und 450 Newtonmetern Drehmoment. Den Löwenanteil dürften die bereits bekannten mittleren Leistungsstufen des 2,0 l TDCi mit 110 kW / 150 PS und 132 kW / 180 PS sowie der Einstiegsbenziner ausmachen. Für die beiden Selbstzünder ist als Premiere im S-Max auch Allradantrieb bestellbar. Ford hat zudem auch am Fahrwerk gefeilt und den S-Max nicht nur noch eine Spur dynamischer, sondern auch komfortabler gemacht. Beides fiel auf einer ersten Ausfahrt angenehm auf. Ebenfalls erfreulich: Das Geräuschniveau wurde deutlich gesenkt.

In einem Detail ist der S-Max dennoch ganz der alte geblieben. Die mit dem Facelift 2010 eingeführte Ausführung des Modellschriftzuges an der Heckklappe wurde nicht verändert. Und das ist auch gut so.

Ab September rollt der S-Max in den Handel. Die Preise liegen leicht über dem Niveau des Vorgängers und beginnen bei 30 150 Euro. (ampnet/jri)

Daten Ford S-Max 2,0 l TDCi 110 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: 110 kW / 150 PS bei 3750 U/min

Max. Drehmoment: 350 Nm bei 1750 - 2750 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 198 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,8 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,4 Liter

CO₂-Emissionen: 139 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: 1725 kg / 575 kg

Kofferraumvolumen: max. 2200 Liter

Max. Anhängelast: 2000 kg

Wendekreis: 11,9 m

Bereifung: 235/55 R17

Wartungsintervalle: 20 000 km

Basispreis: 32 700 Euro

Bilder zum Artikel



Ford S-Max.



Ford S-Max.



Ford S-Max.



Ford S-Max.



Ford S-Max.



Ford S-Max.



Ford S-Max.



Ford S-Max.



Ford S-Max.



Ford S-Max.



Ford S-Max.



Ford S-Max.



Ford S-Max.



Ford S-Max.



Ford S-Max.



Ford S-Max.



Ford S-Max.



Ford S-Max.



Ford S-Max.



Ford S-Max.



Ford S-Max.
