

## Testnotizen zum Ford S-Max 2,0 I TDCI mit 120 kW/163 PS und Power-Shift-Automatikgetriebe, Titanium S, Fünfsitzer

Im Test vom 11. bis zum 25. Juni 2010.  
Kennzeichen: K – QF 1506

Von Redaktion TAXI / „Fahrschule“, Dietmar Fund  
Springer Fachmedien München GmbH  
Aschauer Straße 30  
81549 München  
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69  
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

### Karosserie

Der **Bug** des S-Max ist auch vom **höhenverstellbaren Fahrersitz** aus nicht zu sehen. Die vier **Türen** öffnen weit und bieten einen **bequemen Einstieg** auf angenehm hoch angeordnete Sitze. Die **Heckklappe** öffnet auch für großer Personen weit genug, die darunter noch stehen können. Zum Zuwerfen gibt es nur rechts innen einen Griff.

Die **Ladekante** ist angenehm niedrig, der Kofferraum beinahe quaderförmig und dadurch gut zu beladen. Der **Fünfsitzer hat einen guten Gepäckraum** für vier Fahrgäste. Die **Rundumsicht ist gut**. Die kleinen seitlichen Fensterchen hinter den A-Säulen halten die Sichteinschränkungen in Kreisverkehren und beim Abbiegen in Grenzen. Der Heckwischer hat einen großen Wischbereich. Das ist auch nötig, weil die Heckscheibe bei Regenwetter rasch zusetzt. Die gegenläufigen Wischer vorne lassen nur im Bereich des Innenrückspiegels einen Lücke, was unerheblich ist. Die Tankentlüftung ist gut.

### Innenraum

Der Fahrlehrer und der Prüfer sehen den Tacho bei Geschwindigkeiten bis 140 km/h ein. Selbst wenn der Fahrer den Längsverstellbereich seines Sitzes ganz ausgenutzt und ihn ganz abgesenkt hat, kann dahinter noch ein großer Prüfer sitzen, ohne mit den Knie anzustoßen. Der Testwagen hatte Vordersitze, die sich längs, in der Höhe, in der Neigung und in der Neigung der Rückenlehne elektrisch verstellen ließen. Nur die fahrerseitige Lendenwirbelstütze muss von Hand eingestellt werden.

Die **Vordersitze** sind auch für große Menschen geschnitten und bieten befriedigenden Seitenhalt. Ihre **straffe Polsterung** ist auch auf Langstrecken sehr bequem. Der Testwagen hatte Ledersitze, die beim Titanium S Serie sind. Die Kopfstützen lassen sich weit herausziehen.

Der überarbeitete Innenraum weist eine **Armaturentafel** mit sich angenehm anfühlenden Oberflächen und Materialien auf, deren Elemente sauber eingepasst sind. Auch die Bedientasten im Lenkrad fühlten sich gut an. Etwas weniger robust und griffschmeichelnd wie etwa im VW-Konzern wirkten die Lenkstockhebel, was ihren Funktionen einschließlich einer guten Antippfunktion für den Blinker keinen Abbruch tat. Für Fahrschulen gut ist der links vom Lenkrad separat angebrachte

Drehschalter für die Beleuchtung. Stellt man ihn auf Automatik, leuchtet tagsüber das **LED-Tagfahrlicht**, das bei der Einfahrt in einen Tunnel zuverlässig auf Abblendlicht umgeschaltet wird. Der Testwagen hatte **Xenon-Scheinwerfer mit aktivem Kurven- und statischem Abbiegelicht**, das die Fahrbahn sehr gut ausleuchtet.

Die **großen Türablagen** fassen 1,5-l-Flaschen und daneben noch einige Musik-CD. Unter der nicht in der Höhe verstellbaren und auch nicht längs verschiebbaren Armauflage zwischen den Vordersitzen kann man zwei 0,5-l-Flaschen unterbringen. Eine Ablage für ein Handy hat der S-Max dagegen nicht, zumindest nicht in der Ausführung mit Aschenbecher.

## **Fahrerassistenzsysteme**

Der Testwagen hatte den **Radar-gestützten Abstandsregler** als Zusatzfunktion des Tempomaten. Er wird mit einem Tastenfeld links im Lenkrad eingeschaltet. Darunter befinden sich zwei weitere Tasten, mit denen sich der Wunschabstand zum Vordermann in fünf Schritten einstellen lässt. Sie werden dem Fahrer im Display angezeigt. Nachdem der Fahrer die Wunschgeschwindigkeit mit Tasten rechts im Lenkrad eingestellt hat, beschleunigt der Tempomat das Fahrzeug bis zu diesem Limit. Sobald ein vorausfahrendes Fahrzeug vom Radar erfasst wird, wird es im Display symbolisch angezeigt. Dann bleibt nicht mehr viel Zeit, um auszuscheren, bevor der Regler das Gas wegnimmt oder im Falle einer sehr hohen Geschwindigkeitsdifferenz zu bremsen beginnt. Das zwingt dazu, auf der Autobahn früher als sonst auszuscheren, um nicht zuvor eingebremst zu werden, was den Regler dann auf der Überholspur erst wieder zum Beschleunigen zwingen würde. Man muss mit dem ACC also noch vorausschauender fahren und kann nicht ganz kurz zur Seite ziehen, einen Schnellfahrer vorbeilassen und dann kurz vor dem vorausfahrenden Fahrzeug wieder einscheren.

Sehr angenehm ist das System bei Kolonnenfahrten, bei denen man ohnehin nicht überholen kann. Bis zum Stillstand bremsen oder gar wieder anfahren kann es im S-Max nicht. Stattdessen schaltet sich der Regler kurz vor dem Auffahren aus, was durch eine großflächige Warnanzeige signalisiert wird.

Das System eignet sich in erster Linie für lange Fahrten auf wenig belebten Autobahnen. Wo so viel Verkehr ist, dass man ständig die Fahrspur wechseln muss, ist es eher unkomfortabel zu bedienen.

Im Testwagen war auch der **Spurwechselassistent** verbaut. Er zeigt mit gelben Leuchten in den beiden Außenspiegeln an, ob sich ein Fahrzeug im toten Winkel befindet. Leider blinkt die Leuchte im linken Außenspiegel erst auf, wenn man ein überholendes Fahrzeug schon im Rückspiegel sieht und es sich bereits im Kollisionsbereich befindet. Auf der rechten Seite dagegen blinkt die Leuchte auch dann noch auf, wenn man ein langsames Fahrzeug bereits passiert hat. Mit dieser Auslegung ist das System wenig hilfreich.

Ebenfalls eingebaut war die **Rückfahrkamera**, die aber beim Einlegen des Rückwärtsganges einen Wechsel von der Radiofunktion weg erfordert, sonst erscheint kein Bild auf dem Bildschirm des Navigationssystems. Das Bild wirkte bei Regen sehr unscharf.

## Motor und Antriebsstrang

Der **Common-Rail-Direkteinspritzer** ist gut gedämmt und läuft geschmeidig. Er hält sich selbst beim Beschleunigen und auf der Autobahn akustisch sehr zurück. Seine Kraft entwickelt er rasch und gleichmäßig. Auf Überlandstrecken bietet der 2-l-Motor mit seinen 120 kW/163 PS immer **genügend Leistungsreserven** fürs Überholen.

Mit dem **Sechsgang-Direktschaltgetriebe „PowerShift“**, das Ford mit Getrag entwickelt hat, harmoniert der Vierzylinder bestens. Mit seiner leichten Kriechfunktion kommt das PowerShift den Fahrshülern bei der BE-Ausbildung entgegen; Taxifahrer hätten sicher gerne ein wenig mehr Schub, ohne auf das Gaspedal treten zu müssen.

Das „DSG“ von Ford wechselt seine sechs Gänge so weich wie das DSG-Original von Volkswagen, solange man nicht ruckartig Gas gibt. Es könnte in der Stadt früher in den höheren Gang schalten. Hier manuell einzugreifen, wäre möglich, aber den Hebel nach rechts zu wuchten und dann nach hinten zum Hochschalten ist sehr umständlich. Schaltpaddeln am Lenkrad bietet Ford nicht an. Nur im manuellen Modus wird der eingelegte Gang angezeigt, was im Fahrschulbetrieb nicht optimal ist. Die Schaltlogik des PowerShift überzeugt. Infolgedessen muss man höchstens vor einem Gefälle in den manuellen Modus wechseln, um die Motorbremswirkung stärker zu nutzen.

## Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Ganzjahresreifen** des Typs Goodyear Excellence in der Dimension 225/50 R 17 bestückt. Auch mit ihnen zeigte sich der sportliche Van sehr ausgewogen abgestimmt. Er rollt komfortabel über grobe Bodenunebenheiten, schaukelt sich dennoch auf langgezogenen Bodenwellen nicht auf. Auch die Seitenneigung hält sich in so engen Grenzen wie bei einem Kombi.

## Verbrauch

Auf insgesamt 2.606 Test-Kilometern verbrauchte der Ford S-Max 2,0 l TDCi mit 120 kW/163 PS zwischen 6,9 Litern und 8,2 Litern. Der Durchschnittsverbrauch betrug 7,4 Liter.