



Der Backstreetboy

Autoflotte-Test | Der Ingolstädter zeigte kurzzeitig dem übermächtigen VW-Duo die Rücklichter im Flottenmarkt. Wir gehen auf Geheimnissuche und klären, was genau den Kombi alles zu Everybody's Darling macht.



Klassisch | Die Proportionen stimmen beim Avant. Am Design wurde bewusst wenig geändert. Manche mögen das etwas langweilig finden, aber der Erfolg gibt den Ingolstädtern recht



Fotos: Rocco Swantusch/Autoflotte

Sitzprobe | Der Platz im Fond ist nicht üppig, aber ausreichend und auf jeden Fall sehr bequem

— Kennen Sie noch Nick, Kevin, Brian, Alex und Howie? Das tanzend-singende Quintett aus den USA eroberte Ende der 1990er Jahre die Charts. Das Geheimnis der fünf Backstreet Boys lag darin begründet, dass der eine gewagtere Choreographie draufhatte als die anderen vier, dafür traf einer dann die Töne besser als die anderen.

Kurzum: Die Mischung machte den Erfolg der Jungs von nebenan aus. So kann man auch den aktuellen Mittelklässler aus Ingolstadt verstehen. Die Summe seiner positiven Details garantiert ihm eine Top-Performance, die den Süddeutschen für kurze Zeit (Juli und August) sogar die Zulassungskrone im Flottenmarkt sicherte.

Karosserie | Was braucht eine Reiselimousine, um geliebt zu werden? Kraft, Platz und Komfort. Für die Kommodität auf Touren sorgt die bekannte „Audi drive select“-Auswahl, die von „Effizienz“ und „Komfort“ über „Dynamik“, „Auto“ bis hin zu „Individual“ reicht. Das Fahrwerk gibt es so wahlweise steifer als gewöhnlich und die Gasannahme wird direkter, was in einer höheren Agilität mündet.

Interieur | Nun könnte man leicht konzentrieren, dass im Vergleich mit dem Audi der Münchner Rivale noch etwas spritziger ist – gerade was die Innenstadtfahrt betrifft. Richtig. Auch nimmt einem der Konkurrent aus Stuttgart noch mehr an Lenk- und Denk-

arbeit während der Fahrt ab. Und letztlich kann der Wolfsburger Flottenkönig auf sein noch größeres inneres Reich blicken (Stichwort Kofferraum). Geschenkt. Alles ist richtig. Nur liegt die Kunst des A4 darin, dass der Fahrer an keiner Stelle das Gefühl hat, dass ihm etwas Wichtiges fehlt. Es passt alles.

Zumal am Arbeitsplatz der Vielfahrer, im Interieur, am meisten Neuheiten zu finden sind. Das digitale Kombiinstrument mit der integrierten Google-Maps-Darstellung will man nicht mehr missen. Wie auch das exzellente Head-up-Display. Die vorderen Sportsitze mit der Vierwege-Lendenwirbelstütze kosten zwar Aufpreis, sind ihr Geld aber wert. Gold wert ist in der Kombi-Klasse natürlich



Was braucht es mehr? | Der Arbeitsplatz der Vielfahrer ist perfekt organisiert bei toller Verarbeitung



Steuerung | Zum Eingeben von Namen reicht es, mit dem Finger die Buchstaben zu zeichnen

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Tolle Verarbeitung ▶ Extrem ausgewogene Reiselimousine ▶ Vibrationsarmes und leises Beschleunigen auf den Top-Speed, dann ist er stets sehr leise unterwegs 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Weniger agil beim Anfahren ▶ Das konservative Audi-Design ist Geschmackssache ▶ Viel Ausstattung, aber zu hohen Aufpreisen

der Kofferraum, der mit 1.510 Litern gegenüber dem Vorgänger zulegt und den Abstand zum VW Passat Variant (1.780 Liter) zumindest verkürzt.

Antrieb | Seine 1,6 Tonnen merkt man dem Avant nur beim Anfahren an. Im City-Tempo will der Spurt nur zögerlich starten, dafür geht es auf der Autobahn nahezu übergangslos auf Tempo 200. Die Kraftreserven von 190 PS bieten dafür die Basis. Das ausgesprochen gut von Außengeräuschen abgeschirmte Cockpit ist dann die Kür. Vibrationsarm geht es auf die linke Spur. Die anvisierten 116 Gramm CO₂ pro Kilometer aus dem Normverbrauch bleiben dabei natürlich auf der Strecke, aber mit 6,7 Litern fühlt sich die Reise-Limousine wohl.

Fahrpraxis | Das rollende Büro ist hier eine ganze Vorstandsetage. Von der reibungslosen Kopplung des Smartphones über die hilfreichen „connected Services“ (wie das Suchen der günstigsten Tankstelle) klappt alles wie am Schnürchen. Wer etwas verträumt den Avant verlässt und dabei sein Handy im

Restwerte | DAT-Prognose

Audi A4 Avant Design 2.0 TDI

Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 41,1 %

25.000 km/Jahr: 38,3 %

40.000 km/Jahr: 33,7 %



Wagen lässt, wird mit einer Ansage („Ihr Mobiltelefon befindet sich noch im Fahrzeug“) dran erinnert. Gut zupackende Bremsen und die sauber schaltende siebenstufige S-tronic runden den exzellenten Fahrservice des Süddeutschen ab.

Preise und Ausstattung | Das Niveau „Design“ (alternativ ist „Sport“ verfügbar) kostet in der Grundversion mit der siebenstufigen S-Tronic gut 36.600 Euro. Mit „Audi design selection“, dem Stadt- und dem Tour-Assistenten, Feinnappa-Leder und dem MMI-Navi

Daten und Preise | Audi A4 Avant Design 2.0 TDI

Gesamtpreis Testwagen **55.748 Euro**

R4/1.968 cm³ | 140 kW/190 PS | 400 Nm/1.750-3.000 U/min | 7-Gang | 7,9 s | 231 km/h | 4,4 D | 116 g/km

4.725 x 1.434 x 1.842 mm | 505 – 1.510 Liter

Wartung: 30.000 km nach Serviceanzeige (max. 24 Monate)

Effizienzklasse: A+

Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 16 | 23 | 23

Garantie: 2 Jahre

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Plus summiert sich der Listenpreis des Ingolstädters auf stolze 55.748 Euro. Bei einer interessanten Leasingrate dürfte dem Zuschlag aber nicht viel entgegenstehen. Es sein denn, man hat sich am noblen, aber doch stetigem Audi-Design etwas sattgesehen. Aber Beststeller neigen bekanntlich wenig zum Ausbrechen aus Konventionen. So machten es übrigens auch die Backstreet Boys, die zwanzig Jahre nach der Gründung der Band immer noch tourten – und zwar mit ihren altbekannten Hits. |rs

Das Beste aus zwei Welten

Autoflotte-Test | Der Ford S-Max ist ein Van, der eigentlich eine Reislimousine sein will. Der Spagat gelingt ihm gut – wer viel und lange reist, findet mit ihm seinen passenden Begleiter.



Foto: Christian Frederik Merten/Autoflotte

Stylisch | Nicht nur für einen Van ist der S-Max sehr dynamisch gezeichnet. Vor allem auf den montierten 19-Zoll-Rädern kommt er eher wie ein Crossover daher

— Als Ford 2006 den ersten S-Max auf den Markt brachte, hatten die Kölner ein Ziel: Mit der Flachdachversion des neuen Galaxy wollte man auch im Premiumsegment räubern.

Das scheint gelungen, laut Ford wird ein Großteil der S-Max in gehobenen Ausstattungslinien und mit zahlreichen Extras geordert. Seit 2015 ist die zweite S-Max-

Generation am Start, im Zuge der Allrad-Offensive gibt es den Van nun auch mit Fords intelligentem Allradantrieb. Mit vier angetriebenen Rädern fuhr der S-Max auch zum Autoflotte-Test vor.

Karosserie | Vans sind kastenförmig, ihnen ist die Praktikabilität schon ins Blech gepresst. So weit das Vorurteil – das im Falle des S-Max so ganz und gar nicht zutrifft. Wie der neue Renault Espace, der ja gar kein richtiger Van mehr sein will, wirkt auch S-Max Nummer zwei eher wie ein Crossover für die lange Reise. Das im Vergleich zum Bruder Galaxy rund zehn Zentimeter niedrigere Dach, die nach hinten deutlich abfallende Dachlinie, insgesamt flüssig-dynamische Linien und die am Testwagen montierten 19-Zoll-Räder unterstreichen diesen Eindruck ganz besonders. Aber wie immer – das moderne Design hat auch seine Nachteile: Die Übersicht nach vorn links und rechts ist ob sehr schräger A-Säulen und trotz zusätzlicher Seitenfenster eher eingeschränkt – besonders beim Abbiegen in der Stadt stören die vorderen Dachpfosten doch stark. ▶



Fotos: Christian Frederik Merten/Autoflotte

Schokoladenseite | Das flach auslaufende Dach nimmt dem S-Max das Kastenförmige, dennoch schluckt er bis zu 2.020 Liter Gepäck

fahrschwäche geplagten S-Max in bestimmten Situationen an Elastizität – zum Beispiel an Autobahnsteigungen. Der S-Max wird so zwar nicht zur lahmen Ente – ganz und gar nicht. Man muss nur wissen, dass er sich eher zum komfortablen Langstreckengleiten eignet als zum dynamischen Spurten – aber wer den Fokus darauf legt, wird sich wohl auch nicht in erster Linie für einen Van entscheiden. Das hohe Fahrzeuggewicht macht sich auch beim Verbrauch bemerkbar – trotz vieler schnellerer Autobahnetappen sind die gemessenen 8,9 Liter doch recht hoch.

Interieur | Trotz seines dynamischen Außendesigns bietet der S-Max seinen Insassen ein sehr luftiges Raumgefühl. Das gilt zumindest für die fünf Passagiere, die im Falle des von uns getesteten Siebensitzers vorne oder in der zweiten Sitzreihe Platz nehmen dürfen. Die dritte Sitzreihe – wie die zweite ebenfalls einzelbestuhlt – bietet dagegen nur eingeschränkten Einstiegs- und vor allem Raumkomfort. Erwachsene sollten die letzte Reihe daher mitreisenden Kindern überlassen, die sich dort sicherlich nicht ganz so eingequetscht fühlen dürften. Ganz und gar praktisch ist dagegen der Umbau des Innenraums: Sind die Sitzlehnen umgelegt, werden sie einfach per Hebel oder Schlaufe in die aufrechte Position gebracht. Wer sie dann wieder in die Waagerechte befördern möchte, um die Ladekapazität zu erweitern, drückt einfach einen der fünf Knöpfe im Gepäckraum. Dass sich der Raum für Koffer und Taschen im siebensitzigen Zustand in Grenzen hält, versteht sich dabei von selbst, als Fünfsitzer ist der S-Max aber von der schluckfreudigen Sorte. Öffnen lässt sich die elektrische Heckklappe übrigens nicht nur auf Knopfdruck, sondern auch per Fußsteuerung.

Kommen wir zum Fahrer-Arbeitsplatz: Das Cockpit lässt laut einigen Mitfahrern zwar Raumfahrer-Atmosphäre aufkommen, ist aber übersichtlich gestaltet. Das gilt für die Ablesbarkeit der Instrumente als auch für die Mittelkonsole – deren Kunststoffe im



Spaceig | Modisches, aber doch übersichtliches Cockpit, Mittelkonsole mit durchschnittlicher Materialqualität

oberen Bereich übrigens gerne etwas hochwertiger ausfallen dürften. Und auch Bordcomputer und Infotainment inklusive Navigation geben bei der Bedienung keine Rätsel auf – zumal die Zeiten der lupenkleinen Bildschirme bei größeren Ford auch vorbei sind. Der Monitor des S-Max mit Ford Sync-2-System misst acht Zoll. Pfliffiges Detail am Rande: der kleine ausklappbare Innen Spiegel am Dachhimmel, der den Blick auf die zweite und dritte Sitzreihe freigibt.

Antrieb | Lassen wir die Katze aus dem Sack: Sein dynamisches Äußeres setzt der S-Max im Fahrbetrieb nur zum Teil in die Praxis um. Leer wiegt der S-Max 2.0 TDCi mit Allradantrieb ohne Sonderausstattung knapp 1,8 Tonnen, und das spürt man. Wer Power will, muss die teils hakelige Schaltung bemühen und runterschalten. Aber selbst dann fehlt es dem generell mit einer ausgeprägten An-

Fahrpraxis | Unser S-Max fuhr auf 19-Zöllern, und das war im Alltag deutlich spürbar. Kurze Fahrbahnebenheiten federte der ansonsten zwar straff, aber fordtypisch gut abgestimmte S-Max eher poltrig ab. Die Lenkung arbeitete präzise und direkt, wendig ist der S-Max aber nicht, der Wendekreis doch recht üppig. Dafür war er zu jeder Zeit fahrsicher, die Kraftverteilung des Allradantriebs ließ sich im Cockpit über eine eigene Anzeige ablesen. Auch wer den S-Max über lange Strecken bewegt, steigt entspannt aus, wozu die guten Sitze ihren Beitrag leisten. Weiteres Plus: Die adaptiven Scheinwerfer arbeiten auch im Fernlichtmodus zuverlässig und präzise, Objekte im Sichtfeld schneidet die Automatik weich und geschmeidig aus.

Preise, Ausstattung | Der getestete Titanium fuhr mit Vollausrüstung vor. Serienmäßig an Bord der Topausstattung sind unter anderem Multifunktionslederlenkrad, Sportsitze vorn, Infotainment- und Navigationssystem, Tempomat, Einparkhilfe vorn und hinten, schlüsselloser Zugang und Start, beheizte Frontscheibe, Licht- und Regensensor, Sitzheizung vorn, 17-Zoll-Leichtmetallfelgen sowie Verkehrszeichen-, Fernlicht- und Spurhalteassistent, dazu packte Ford noch zahlreiche Pakete und Einzeloptionen. Interessant: Die Business Edition gibt es als Alternative zur Topausstattung Titanium für 168 Euro weniger, an Bord ist dann aber bereits ein Navigationssystem inklusive Ford Sync 3. | Christian Frederik Merten

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Großzügiges Platzangebot ▶ Hoher Langstreckenkomfort ▶ Gute Variabilität mit sieben Einzelsitzen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wenig dynamischer Antrieb ▶ Ausgeprägte Anfahrschwäche ▶ Vergleichsweise hoher Verbrauch

Restwerte DAT-Prognose	DAT GROUP
Ford S-Max 2.0 TDCi Titanium AWD	
Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach 36 Monaten und	
15.000 km/Jahr: 41,0%	
25.000 km/Jahr: 38,2%	
40.000 km/Jahr: 33,5%	

Daten und Preise Ford S-Max 2.0 TDCi Titan. AWD
Grundpreis Testwagen 31.807 Euro
R4/1.997 cm ³ 110 kW/150 PS 350 Nm/1.750 – 2.750 U/min 6-Gang 12,1 s 196 km/h 5,4 D 139 g/km
4.796 x 1.916 x 1.655 mm 282 – 2.020 Liter
Wartung: 2 Jahre/30.000 km
Effizienzklasse: A
Haftpflcht Teilkasko Vollkasko: 18 26 23
Garantie: 2 Jahre ohne km-Begrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer