



Ford C-MAX (2003-2010)

Kölner Großraumlimousine

Die erste Generation des C-MAX gefällt durch geschickte Details sowie für die damalige Zeit hohen Sicherheits- und Technikstand. Das Platzangebot ist vorn gut und der Kofferraum schluckt auch locker das Urlaubsgepäck. Das Raumangebot in der zweiten Sitzreihe reicht in der Regel vollkommen aus. Besonders gefällt die variabel verwendbare Rücksitzbank. Damit lassen sich der Kofferraum erweitern oder der mittlere Sitz als Tisch verwenden. Die angenehm gepolsterten Sitze und das ausgewogene Fahrwerk lassen auch längere Touren nicht zum Schrecken werden. Die Bedienung gestaltet sich weitgehend einfach. Bei den Hauptuntersuchungen fallen in erster Linie verschlissene Achsaufhängungen auf. Die ADAC Pannenstatistik bescheinigt dem C-Max Zuverlässigkeit im unteren Mittelfeld.

Empfehlung: Für den C-Max sind verschiedene Motoren verfügbar. Der Basismotor 1.6 mit 100 oder 115 PS verhilft dem Van nur zu arg zähen Fahrleistungen. Besser passt ein 1.8 mit 120 oder 125 PS. Wird regelmäßig mit mehr Beladung oder schneller gefahren ist der 2.0 mit 145 PS die richtige Wahl. Der 1.6 TDCi mit nur 90 PS ist zwar sparsam, lässt es aber arg gemächlich angehen. Merkbare spritziger ist die stärkere Version mit 109 PS. auf ähnlichem Niveau bewegen sich auch der 1.8 TDCi mit 115 PS und der 2.0 TDCi mit 110 PS. Der ideale Dieselmotor ist der 2.0 TDCi mit 136 PS. Damit ist man souverän unterwegs und hat auch für zügige Autobahnetappen oder Anhängerbetrieb genügend Reserven. Die Ergas- und Autogas-Motoren spielen auf dem Gebrauchtwagenmarkt so gut wie keine Rolle.

- ⊕ tadellose Verarbeitung, sehr großer und variabler Kofferraum, viele geschickte Details, körpergerechte Sitze, ausgewogene Federung, sichere Straßenlage (ESP), gute Bremsen
- ⊖ schwache Basismotorisierungen, hohe Unterhaltskosten, anfällige Turbolader (1.6 TDCi)

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2022)

Erstzulassungsjahr	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ADAC-Bewertung	-	40,8	47,0	40,0	37,1	38,8	50,9	48,9

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	28,9	27,8	27,2	25,0	22,3	21,0	18,4	17,8
	36,6	36,0	35,3	33,3	31,6	30,2	28,7	25,2
	44,2	44,3	43,5	41,7	40,9	39,4	39,0	32,6
	51,9	52,5	51,6	50,0	50,2	48,6	49,3	40,0
	>51,9	>52,5	>51,6	>50,0	>50,2	>48,6	>49,3	>40,0

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Der C-Max kommt in der ADAC Pannenstatistik auf unterdurchschnittliche Werte. Im TÜV-Report taucht der C-Max aufgrund des Alters nicht mehr auf. Bis zuletzt schnitt der Kölner etwa durchschnittlich ab. Die verschleißfreudigen Achsaufhängungen weisen vermehrt Mängel auf. Hin und wieder kommen auch defekte Abgasanlagen vor.
Häufige Bauteilfehler	Abgasrückführung (2004), Generator (2004-2010), Partikelfilter (2006-2010), Starterbatterie (2008-2010), Zündkerze (2009)
Rückrufe	9/2005: Wasser kann in den Motor des Heckscheibenwischers eindringen und dort einen Kurzschluss verursachen; überhitzter Motor kann Kunststoffverkleidungen beschädigen. Abhilfe: Einbau eines geänderten Dichtrings und einer Dichttülle, Dauer etwa eine Stunde. Betroffene Fzg. in Deutschland: 61.440 (auch andere Modelle betroffen) 1/2008: Jeweils mit 2,0 l-TDCi-Dieselmotor und 100 kW/136 PS: Ford hat bei internen Qualitätskontrollen festgestellt, dass sich das Rückschlagventil in der Unterdruckpumpe des Bremssystems bei niedrigen Umgebungstemperaturen und kaltem Motor möglicherweise nicht öffnet und den Bremskraftverstärker dann nicht mit Unterdruck versorgt. Die Bremse bleibt in diesem Fall zwar funktionsfähig, jedoch ist deutlich höherer Pedaldruck erforderlich. Das Bauteil wird ersetzt, die veranschlagte Arbeitszeit beträgt ca. 0,3 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 24.000 (auch andere Modelle betroffen) 9/2008: Ein nicht korrekt gefertigtes Teilstück der Servolenkungsleitung kann undicht werden und Servoöl austreten. Dies führt zum Verlust der Servounterstützung, weshalb erheblich höhere Lenkkräfte erforderlich werden und sich im Extremfall kann das Servolenkungsöl an heißen Motorteilen entzünden kann. Die Händler prüfen anhand des Produktionscodes am Leitungsteil ob die Leitung getauscht werden muss. In diesem Fall dauert die Aktion etwa 1,6 Stunden und ist für den Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 8.100 (auch andere Modelle betroffen) 6/2009: Ford hat bei internen Qualitätskontrollen festgestellt, dass sich das Rückschlagventil in der Unterdruckpumpe des Bremssystems bei niedrigen Umgebungstemperaturen und kaltem Motor möglicherweise nicht öffnet und den Bremskraftverstärker dann nicht mit Unterdruck versorgt. Die Bremse bleibt in diesem Fall zwar funktionsfähig, jedoch ist deutlich höherer Pedaldruck erforderlich. Das Rückschlagventil wird ersetzt, die veranschlagte Arbeitszeit zum Austausch des Ventils beträgt etwa eine halbe Stunde. Die Aktion läuft seit Mai 2009 und lief schon einmal im Januar 2008 zum gleichen Problem. Betroffene Fzg. in Deutschland: 12.000 (auch andere Modelle betroffen) 1/2012: 1.6/1.8/2.0 TDCi und 1.8 Benziner: Bei Feuchtigkeitseintritt kann es zum Kurzschluss und Ausfall des Lüfters kommen. Auch ein Brandschaden ist im Kurzschlussfall nicht auszuschließen. Die Händler ergänzen einen Zusatzkabelstrang, der die Spannungsversorgung zum

Lüftermodul bei ausgeschalteter Zündung unterbricht (Sicherheitsschaltung). Zusätzlich wird um das Modul eine Schutzabdeckung angebracht, die vor Wassereintritt und Korrosion schützen soll. Die Maßnahmen dauern etwa eine Stunde und sind für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 3.047 (auch andere Modelle betroffen)

12/2013: Mit optional beheizbaren Waschdüsen.: Wegen unzureichender Abdichtung der Waschdüsen können diese im Inneren korrodieren und es kann zum Kurzschluss mit Überhitzung kommen. Durch die heißen Düsen können dann möglicherweise auch Hitze- bzw. Brandschäden am Windlaufgrill entstehen. Die Händler tauschen die Waschdüsen gegen modifizierte Teile mit integrierter Sicherung aus. Die Aktion läuft seit Nov. 2013, dauert etwa eine halbe Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 35.000

7/2014: Gelöstes Streusalz kann in die Elektronik (Steuergerät) des Kühlerlüfters eindringen. Dies verursacht dort Korrosion und Überhitzung. In Folge können sich die umliegenden Kabel und Bauteile sogar entzünden. Die Händler überprüfen das Kühlerlüfter-Modul und bauen, falls erforderlich, einen zusätzlichen Kabelstrang ein, der die Stromversorgung des Kühlerlüfter-Moduls bei ausgeschalteter Zündung unterbricht. Zusätzlich wird an das Modul ein Spritzschutz angebracht, der vor Wassereintritt und Korrosion schützen soll. Die Aktion läuft seit Juli 2014, dauert etwa eine Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 31.000 (auch andere Modelle betroffen)

12/2017: Nur Erdgas-Fahrzeuge: Korrosion am Erdgas-Multiventil kann zu Fehlfunktionen der Druckentlastungsvorrichtung führen. Der Hersteller ruft daher das Produkt zurück, stellt jedoch auch auf Nachfrage keine weiteren Informationen bereit. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe.

7/2018: 1,0L-, 1,5L- oder 1,6L-Ecoboost-Benzinmotor und 6-Gang-Schaltgetriebe: Bei betroffenen Fahrzeugen kann ein Bruch der Kupplungsdruckplatte auftreten. Dies führt zu einer Geruchsbildung von der Kupplung sowie zu einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit und der Fahrzeugleistung. Im Fall eines Bruchs der Kupplungsdruckplatte ist möglicherweise ein Geräusch (Schlagen/Knallen) aus dem Bereich des Getriebes hörbar. Ford ruft betroffene Fahrzeuge daher in die Werkstatt. Für Fahrzeuge mit automatischer Start-Stopp-Funktion wurde eine neue Software-Kalibrierung entwickelt. Für Fahrzeuge ohne automatisches Start-Stopp-System wurde ein alternativer Kupplungssatz freigegeben. In Abhängigkeit vom Zustand der Kupplung wird entweder die Software aktualisiert oder die Kupplung getauscht. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 189.800 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

08/2003	Modelleinführung: Großraumlimousine der Kompaktklasse mit fünf Sitzplätzen auf Basis des Ford Focus. Motoren: 1.6 (74 kW/100 PS), 1.8 (88 kW/120 PS), 1.6 TDCi (80 kW/109 PS) und 2.0 TDCi (100 kW/136 PS)
05/2004	Rußpartikelfilter für 2.0 TDCi (100 kW/136 PS) optional erhältlich
07/2004	neue Motoren: 1.6 Ti-VCT (85 kW/115 PS), 1.8 (92 kW/125 PS), 2.0 (107 kW/145 PS); Rußpartikelfilter für 1.6 TDCi (80 kW/109 PS) optional erhältlich; Motor 1.8 (88 kW/120 PS) entfällt
01/2005	neuer zusätzlicher Motor: 1.6 TDCi (66 kW/90 PS)
04/2005	neuer zusätzlicher Motor: 1.8 TDCi (85 kW/115 PS)
09/2005	2.0 mit Erdgasantrieb (CNG) erhältlich
10/2005	Motor 1.6 TDCi (80 kW/109 PS) serienmäßig mit Rußpartikelfilter (erfüllt Euro 4)
12/2005	neu: 1.8 mit Bio-Ethanol (FFV, 92 kW/125 PS)
01/2006	stufenloses Automatikgetriebe (Durashift) für 1.8 und 1.6 TDCi; Rußpartikelfilter für 2.0 TDCi (100 kW/136 PS) serienmäßig; Motor 1.8 TDCi (85 kW/115 PS) entfällt
07/2006	Motor 1.8 Ti-VCT (85 kW/115 PS) entfällt
05/2007	Modellpflege und Modellumbezeichnung zu "Ford C-Max" (Motoren unverändert)
02/2008	Bivalenter Autogasantrieb in Verbindung mit 2.0 erhältlich, bei Benzinbetrieb (107 kW/145 PS) und bei Autogasbetrieb (93 kW/126 PS)
03/2008	Einführung Powershift-Automatikgetriebe (Direktschaltgetriebe mit Doppelkupplung)

08/2009	Motoren 1.6 (74 kW/100 PS) und 2.0 (107 kW/145 PS) erfüllen Schadstoffklasse Euro 5
09/2010	Ende der Baureihe; Nachfolgemodell wird eingeführt

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Van
Länge/Breite/Höhe [mm]	4333/1825/1601
Breite mit Spiegeln [mm]	2025
Kofferraumvolumen [l]	460
Dachlast [kg]	75

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.6	1.6 Ti-VCT	1.8	2.0	1.6 TDCi	1.6 TDCi	1.8 TDCi	2.0 TDCi DPF
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1596	4/1596	4/1798	4/1999	4/1560	4/1560	4/1753	4/1997
Leistung [kW/PS]	74/100	85/115	92/125	107/145	66/90	80/109	85/115	100/136
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	150/4000	155/4150	165/4000	185/4500	215/1750	240/1750	280/1900	320/2000
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	12,9	11,9	10,8	9,8	13,1	11,3	11,2	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	186	193	203	174	185	188	200
Verbrauch Hersteller pro 100 km	6,9 l S (NEFZ)	6,6 l S (NEFZ)	7,1 l S (NEFZ)	7,3 l S (NEFZ)	4,8 l D (NEFZ)	4,9 l D (NEFZ)	5,4 l D (NEFZ)	5,8 l D (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	164 g/km	160 g/km	169 g/km	174 g/km	127 g/km	129 g/km	143 g/km	154 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	E	E	E	E	B	B	C	D
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	1200/665	1200/670	1200/685	1400/695	1200/695	1300/695	1500/730	1500/745
Tankinhalt [l]	55,0	55,0	55,0	55,0	53,0	53,0	53,0	53,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/11/15	16/11/15	16/11/15	17/14/16	18/12/17	18/12/17	18/12/17	19/17/22
Steuer pro Jahr* [Euro]	108	108	121	135	266	266	299	308
Schadstoffklasse	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 3	Euro 4	Euro 4

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	1.6	1.6 Ti-VCT	1.8	2.0	1.6 TDCi	1.6 TDCi	1.8 TDCi	2.0 TDCi DPF
Wartung 1	160	150	160	160	170	300	330	200
bei km/Monate	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12
Wartung 2	330	330	330	340	340	430	530	370
bei km/Monate	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	60000/36	60000/36	40000/24
Wartung 3	350	350	350	360	370	-	-	390
bei km/Monate	80000/48	80000/48	80000/48	80000/48	80000/48	-/-	-/-	80000/48
Wartung 4	430	450	490	510	470	-	-	1280
bei km/Monate	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	-/-	-/-	120000/ 72
Zahnriemen	530	550	-	-	340	-	430	440
bei km/Monate	160000/ 96	160000/ 96	-/-	-/-	200000/ 120	-/-	160000/-	200000/ 120
Bremsscheiben und -beläge vorne	430	430	430	430	410	430	430	430
Bremsscheiben und -beläge hinten	450	450	450	390	450	450	450	450
Auspuffanlage (nach Kat)	550	560	600	600	630	590	530	530
Kupplung	1030	1030	1120	1070	990	1150	1090	1000
Generator	330	-	320	310	-	-	530	320
Anlasser	350	-	440	460	-	-	450	470

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.6	1.6 Ti-VCT	1.8	2.0	1.6 TDCi	1.6 TDCi	1.8 TDCi	2.0 TDCi DPF
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	90	90	92	105	108	108	111	125
Betriebskosten (Kraftstoff)	192	185	197	202	141	144	156	166
Werkstatt-/ Reifenkosten	97	97	100	101	102	109	110	107
Gesamtkosten pro Monat	379	372	389	408	352	361	378	398
Gesamtkosten pro km [Cent]	30,4	29,8	31,1	32,7	28,2	28,9	30,2	31,9

Garantien

Für den C-Max gab es eine allgemeine Garantie zwei Jahre lang. Ansonsten gewährte Ford zwölf Jahre Garantie gegen Rost.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Beim Euro NCAP-Crashtest im Jahr 2003 erreichte der Ford Focus C-Max vier von fünf Sternen.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.