



Ford Grand C-MAX 2.0 TDCi Titanium (DPF)

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Der C-MAX ist auch als Grand C-Max lieferbar und bietet neben üppigeren Platzverhältnissen im Fond große Schiebetüren, welche für exzellentes Ein- und Aussteigen sorgen. Insgesamt hat Ford damit einen rundum gelungenen Kompaktvan auf den Markt gebracht, welcher zudem mit dritter Sitzreihe lieferbar ist (Aufpreis). Der besonders gut zugängliche Kofferraum erfreut durch sehr viel Stauraum und hohe Variabilität. Mit dem 140 PS starken Dieselmotor ist man flott unterwegs, ohne dies danach an der Zapfsäule zu bereuen. Im Schnitt liegt der Verbrauch bei recht niedrigen 5,3 l/100 km. Der Lohn sind vier Sterne im EcoTest. Insgesamt kann der Grand C-MAX auch durch seinen guten Komfort und niedrige Innengeräusche punkten. Leider kann die Heizleistung im Winter nicht überzeugen. Der Preis liegt bei nicht gerade günstigen 27.600 Euro. **Karosserievarianten:** C-MAX.

Konkurrenten: Citroen Grand C4 Picasso, Mazda 5, Renault Grand Scenic, VW Touran.

+ gute Verarbeitung, sehr bequemer Ein- und Ausstieg, sehr großer Kofferraum, vorne und hinten viel Platz, leiser Innenraum, kräftiger Motor, sichere Fahreigenschaften, gute aktive und passive Sicherheit

- großer Wendekreis, keine Beifahrerairbag-Deaktivierung, schwache Heizung, teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL



⊕ Die Verarbeitungsqualität der Karosserie ist gut, nur kleinere Details wie die Blechabschlüsse der Heckklappe könnten etwas sauberer verarbeitet sein. Die Spaltweiten an Türen wie Klappen sind gleichmäßig und schmal, die Türen schließen leicht. Im Innenraum setzt sich der gute Eindruck fort, mit sauber eingepassten Kunststoffelementen und guter Haptik (aufgeschäumtes Armaturenbrett). Details wie die lackierten Kunststoffelemente in der Mittelkonsole sorgen für ein angenehmes Ambiente. Auf dem Dach sind 75 kg Gepäck erlaubt, eine Dachreling ist gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen verbaut). Die maximale Zuladung beträgt sehr großzügige 645 kg. Der Tankverschluss besitzt keinen Tankdeckel, welcher abgeschraubt werden müsste.

⊖ Bei einer Reifenpanne steht serienmäßig nur ein Reparaturset zur Verfügung, welches sich schon bei kleinen Beschädigungen als unwirksam erweisen kann. Immerhin kann man optional ein schmales Notrad ordern. Nur dann findet man auch Bordwerkzeug und einen Wagenheber an Bord. Die lackierten Stoßfänger und die Türen sind nicht gegen kleine Parkrempler geschützt. Die Motorhaube wird nur über einen einfachen Haltestab offen gehalten. Immerhin findet man nun wieder einen Hebel im Innenraum, um die Haube zu öffnen und nicht mehr das komplizierte System des Vorgängers (öffnen mit dem Schlüssel).

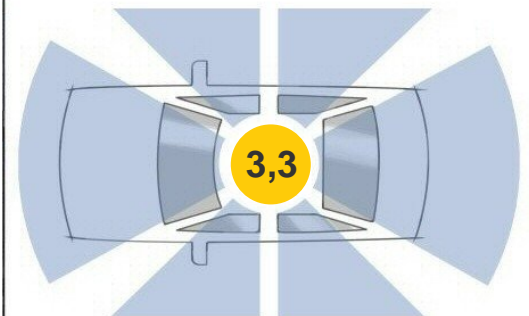
Der Grand C-MAX bietet eine zufriedenstellende Rundumsicht. Die Sicht nach hinten ist akzeptabel, da die breiten C-Säulen zumindest durch eine kleine Scheibe getrennt sind. Der Blick auf Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug ist aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe schlecht. Die Scheibenwischer sind zwar in moderner Aerotwin-Technik ausgeführt und wischen gegenläufig, allerdings wird der rechte Scheibenbereich nicht ideal gewischt, da der rechte Scheibenwischer zu klein ist.

⊕ Durch die tief nach unten gezogene Motorhaube hat man einen guten Bodenblick, die Front ist dadurch allerdings kaum einsehbar. Das leicht erhöhte Sitzen sorgt für einen recht guten Blick auf das Verkehrsgeschehen. Die Außenspiegel sind groß und beheizbar. Beide sind asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können, zusätzlich ist nun auch ein Totwinkelassistent erhältlich (siehe Kapitel "Aktive Sicherheit"). Gegen Aufpreis sind helle Xenon-Scheinwerfer inklusive Abbiegelicht erhältlich (im Testwagen verbaut), welche für eine optimale Fahrbahnausleuchtung sorgen.

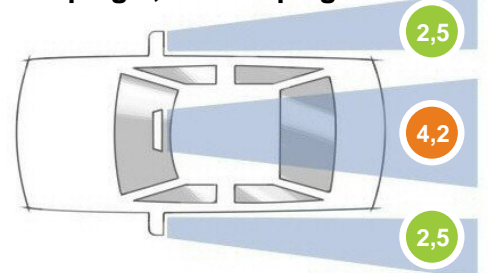


Versenkbare Kopfstützen und kleine Sichtfenster zwischen den Dachsäulen erleichtern die Sicht nach schräg hinten.

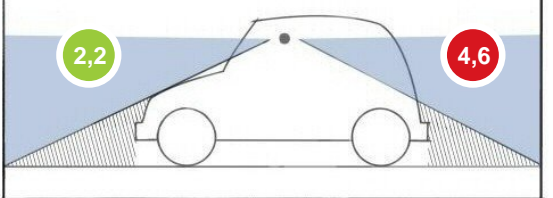
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Die aufpreispflichtigen Parksensoren für vorne und hinten sind sehr zu empfehlen. Zusätzlich ist auch eine gut funktionierende Rückfahrkamera erhältlich. Der automatische Einpark-Assistent (Automated Parking System-SAPP) kann optional geordert werden und vermisst während der Vorbeifahrt Parklücken am Fahrbahnrand. Passt die Lücke, wird der Fahrer informiert und das Fahrzeug lenkt auf Knopfdruck automatisch in die Parklücke - der Fahrer muss nur noch Gas und Bremse betätigen. Das System funktioniert in der Praxis recht zuverlässig. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Serie).

⊖ Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung (Aufpreis, nicht im Testwagen) können, wie auch in den anderen Ford Modellen, bei Dunkelheit störende Lichtreflexe erzeugen. Ein Tagfahrlicht ist nicht einmal gegen Aufpreis lieferbar.

1,7 Ein-/Ausstieg

⊕ Das schlüssellose Zugangssystem im Testwagen funktioniert insgesamt gut, allerdings verschließt sich der Wagen nicht automatisch bei Verlassen des Fahrzeugs. Es muss entweder ein Knopf am Türgriff (nur vordere Türen) oder die Taste auf der Fernbedienung gedrückt werden. Das System hat aber den Vorteil, dass man sich nicht mehr versehentlich aussperren kann, da das Fahrzeug den Schlüssel im Innenraum erkennt und dann nicht verriegelt wird. Die niedrigen Türschweller und die angenehme Höhe der Sitze sorgen vorne für hohen Komfort beim Einsteigen. Auch hinten fällt der Einstieg dank der im Grand C-MAX serienmäßigen Schiebetüren sehr leicht. Die Schiebetüren werden an Steigungen sicher offen gehalten und sorgt selbst bei sehr engen Platzverhältnissen für komfortables Ein- und Aussteigen. An allen Türen sind am Dachhimmel Haltegriffe vorhanden. Die Follow-me-Home-Funktion beleuchtet den Bereich vor dem Fahrzeug nach dem Abschließen noch für einige Sekunden. Die Türen haben zudem eine Einstiegsbeleuchtung (Aufpreis, Fahrerassistentpaket).

⊖ Die Türaufhalter sind zwar stark genug, um die vorderen Türen auch an Steigungen offen zu halten, allerdings haben sie nur zwei Rasterungen, wodurch die Türen in der ersten Stufe zu weit offen stehen. Das kann in engen Parklücken schnell dazu führen, dass man die Tür gegen das Nachbarauto schlägt.

0,6 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum ist sehr groß. Die getestete Fünfsitzer-Variante (dritte Reihe kostet Aufpreis) bietet 490 l Stauraum (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Klappt man die vorderen Sitze um, erweitert sich das Volumen auf 955 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Der Kofferraum bietet mit 490 l Volumen reichlich Platz fürs Gepäck.

1,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich gegen Aufpreis elektrisch betätigen (Family-Paket) und schwingt weit auf. Selbst Personen über 1,90 m stoßen sich nicht den Kopf. Die äußere Ladekante liegt auf fast optimaler Höhe (61 cm), innen stört keine Bordwand über welche das Gepäck gehoben werden müsste. Die große Ladeöffnung und die optimale Höhe der Ladekante eignen sich sehr gut zum Einladen großer und schwerer Gegenstände. Das Format ist zweckmäßig.

2,1 Kofferraum-Variabilität

Es gibt nur wenige brauchbare Ablagen im Kofferraum. Unter dem Kofferraumboden findet man ein großes Staufach (nur ohne Reserverad), dazu gibt es noch zwei kleine Fächer in den Radhäusern. Insgesamt fehlt es aber etwas an brauchbaren Ablagemöglichkeiten oder Gepäcknetzen.

⊕ Die hinteren Sitze lassen sich dreigeteilt umklappen. Der Mittelsitz lässt sich unter den rechten Sitz klappen, wodurch zwischen den zwei Außensitzen noch etwas Stauraum freigegeben wird. Die Lehnen aller drei Rücksitze lassen sich einzeln klappen, allerdings können die Sitze nicht wie beim C-MAX komplett ausgebaut werden. Dadurch entsteht eine kleine Stufe, der Ladeboden ist nicht komplett eben. Gegen Aufpreis ist das "FoldFlatSystem" erhältlich, welches eine zusätzliche dritte Sitzreihe beinhaltet (nicht im Testwagen).

1,7 INNENRAUM

1,8 Bedienung

Für den Grand C-MAX benötigt man etwas Eingewöhnungszeit, bis man das Fahrzeug intuitiv bedienen kann. Viele kleine gleichförmige Tasten (speziell zur Bedienung des Radios und Navigationssystems) sowie eine Vielzahl an ergonomisch nicht perfekt platzierten Lenkradtasten erschweren die Handhabung vieler Funktionen. Das Radio liegt zwar in optimaler Höhe, allerdings ist das Bedienfeld etwas zu flach angeordnet. Die vielen kleinen Tasten und der große Dreh-Drück-Regler in der Mitte sind schlecht zu handhaben. Nicht alle Bedienschritte sind klar verständlich. Das Klimabedienteil ist zwar etwas weit unten angebracht, lässt sich aber zufriedenstellend bedienen. Nur die kleinen Tasten und das überfrachtete Display stören etwas.



Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität des Fahrerplatzes sind gut, bieten aber immer noch Raum für Verbesserungen.

⊕ Das in Höhe und Weite einstellbare Lenkrad lässt sich dem Fahrer gut anpassen. Auch die Pedale und der Schalthebel sind ergonomisch angeordnet. Die Außenspiegeleinsteller und die Fensterheber funktionieren serienmäßig elektrisch. Alle Fensterheber haben eine Auf- und Abwärtsautomatik und arbeiten auch ohne Zündung (nur bis eine Tür geöffnet wird). Optional ist der Fahrersitz elektrisch einstellbar, die Schalter lassen sich einfach und intuitiv bedienen. Die Instrumente sind klar beschriftet und bieten einen guten Kontrast. Nur die polarblaue Beleuchtung ist bei Dunkelheit nicht ideal. Es gibt für alle wichtigen Funktionen Kontrollleuchten, der Momentan- und Durchschnittsverbrauch lassen sich auf dem großen TFT Bildschirm zwischen Tacho und Drehzahlmesser anzeigen. In der Ausstattungsvariante Titanium schalten sich serienmäßig automatisch das Abblendlicht und die Wischer ein. Ein Tempomat ist serienmäßig an Bord. Der Fahrer wird bei nicht richtig geschlossenen Türen oder Heckklappe akustisch und optisch gewarnt. In den Türen befinden sich große Ablagen, so können auch Wasserflaschen untergebracht werden.

⊖ Vorne stört der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen beim Angurten.

1,2 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot vorne ist riesig. Knapp 2,00 m große Personen finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit reicht für weit über 2 m große Personen. Dank der großzügigen Innenbreite und dem hohen Dach hat man ein exzellentes Raumgefühl.

2,1 Raumangebot hinten*

⊕ Auf den längs verschiebbaren Rücksitzen finden Personen bis über 1,90 m genügend Bein- und Kopffreiheit vor (Fahrsitz auf 1,85 m große Personen eingestellt). Das subjektive Raumgefühl ist dank der großzügigen Innenbreite sehr gut. Der schmale Mittelsitz eignet sich aber nur als Notsitz. Gegen Aufpreis ist auch eine dritte Sitzreihe lieferbar (nicht im Testwagen).



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz ist zu schmal und für längere Fahrten kaum geeignet.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität ist zufriedenstellend. Der Mittelsitz kann unter den rechten Fondsitz geklappt werden. Beim Grand C-MAX kann die Lehnenneigung der Sitze eingestellt werden, zudem lassen sich diese längs verschieben. Im Gegensatz zum C-MAX sind die Sitze aber nicht ausbaubar.

2,5 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Das Fahrwerk des Grand C-MAX ist tendenziell etwas straffer abgestimmt, bietet aber ordentlichen Komfort. Bei langen Bodenwellen schwingt der Van nicht zu stark nach, auch nicht voll beladen. Trotz der strafferen Auslegung werden kleine Unebenheiten der Straße gut geschluckt. Grobe Einzelhindernisse dringen etwas stärker, nicht aber unangenehm in den Innenraum und sind insgesamt gut gedämpft. Die Seitenneigung in Kurven ist für einen Van akzeptabel, Wankbewegungen bei schnellen Richtungsänderungen sind nicht zu stark ausgeprägt.

2,1 Sitze

⊕ Die Vordersitze sind bequem gepolstert, angenehm konturiert und bieten akzeptablen Seitenhalt. Sowohl der Fahrer- als auch der Beifahrersitz sind höhenstellbar (gegen Aufpreis Fahrerseite elektrisch). Auch eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze findet man für beide vorn Sitzenden. Der Kraftaufwand zum Betätigen der Lordosenstütze ist dabei aber etwas zu hoch. Die Sitzposition des Fahrers ist insgesamt gut, auch wenn man sich eine zusätzliche Neigungseinstellung des Fahrersitzes wünschen würde. Hinten ist der Sitzkomfort ebenfalls akzeptabel. Die Sitze sind bequem gepolstert und bieten recht gute Körperunterstützung. Die Oberschenkel liegen aber kaum auf der Sitzfläche auf. Positiv ist die Lehnenneigungseinstellung der Fondsitze, wodurch man auch hinten individuell eine angenehme Sitzposition einstellen kann.

1,7 Innengeräusch

⊕ Das Ergebnis bei der Geräuschmessung im Innenraum fällt sehr gut aus. Bei 130 km/h wurden lediglich 67 dB(A) gemessen. Motor- und Fahrgeräusche sind sehr gut gedämmt, nur Windgeräusche nehmen mit steigender Geschwindigkeit etwas zu.

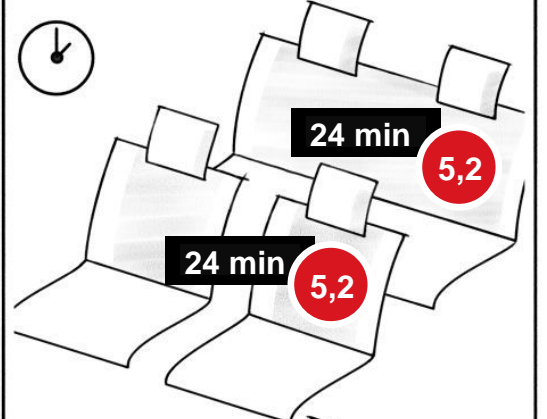
3,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer)

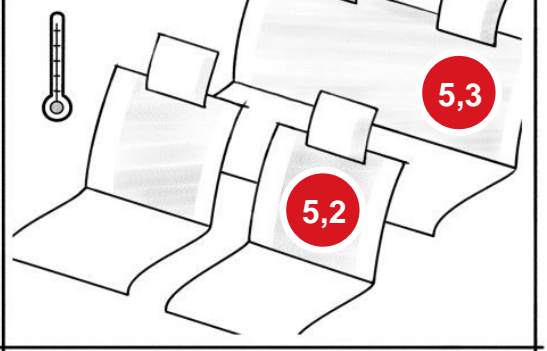
⊕ Eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik ist in dieser Ausstattungsvariante Serie. Fahrer- und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Die Luftmengenverteilung ist in allen Kombinationen einstellbar (oben/mitte/unten). Besonders erwähnenswert sind die vielen einstellbaren Luftdüsen im Armaturenbrett sowie separate Luftdüsen im Fond.

⊖ Der Dieselmotor schafft es nicht, den großen Innenraum in akzeptabler Zeit zu erwärmen. Es vergehen vorne wie hinten rund 24 Minuten, bis eine angenehme Temperatur von 22°C erreicht wird. Die maximale Heizleistung ist schlecht.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,8 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen des 140 PS starken Dieselmotors sind überzeugend. Überholvorgänge können in kurzer Zeit absolviert werden. Der Motor muss dazu nicht weit ausgedreht werden. Schon bei niedrigen Drehzahlen liegt das maximale Drehmoment von 320 Nm an und sorgt für entsprechend Vortrieb.

2,3 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft in allen Drehzahlbereichen weitgehend kultiviert und unauffällig. Vibrationen sind kaum zu spüren. Erst im oberen Drehzahlbereich nehmen die Vibrationen im Innenraum leicht zu. Störende Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen sind kaum vorhanden.

1,8 Schaltung

⊕ Alle Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht schalten. Nur bei sehr schnellem Gangwechsel haken sie leicht. Der Rückwärtsgang lässt sich einfach und geräuschlos einlegen. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.

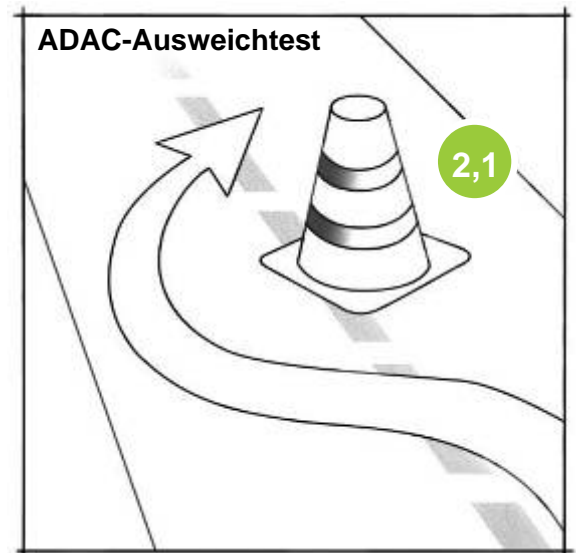
1,1 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Dieselmotors. Bei einer Autobahngeschwindigkeit von 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit gerade mal 2.300 Touren. Das spart auf langen Strecken Kraftstoff.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Die Stabilität bei einem plötzlichen Lenkimpuls (z.B. Spurwechsel) ist gut. Das Fahrzeug reagiert sicher und giert dabei kaum um die Hochachse. Auch die Spurrillenempfindlichkeit ist nicht zu ausgeprägt, der Geradeauslauf ist gut. Bei Seitenwind oder seitlich abfallender Straßen korrigiert die elektronische Servolenkung selbstständig den Lenkwinkel, wodurch eine gute Spurtreue erreicht wird. Die Traktion ist auch bei starkem Beschleunigen aus der Kurve gut. Das neuartige "Vectoring Traction System" nutzt gezielt die Bremsanlage, um den Effekt eines aktiven Differenzials zu simulieren und die Kraftverteilung zwischen den angetriebenen Vorderrädern zu regeln. Dabei gleicht das VTS Schlupf-Unterschiede aus und verteilt das Motordrehmoment je nach Fahrsituation und Straßenzustand an die Vorderräder. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der Grand C-MAX ein unkritisches Fahrverhalten. Das Fahrzeug lenkt gut ein, zeigt beim Gegenlenken eine leichte Untersteuertendenz und wird durch effektive ESP-Eingriffe stabilisiert.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,3 Kurvenverhalten

⊕ Der Grand C-MAX zeigt für einen Familienvan ein sportliches Fahrverhalten. Selbst bei schnell durchfahrenen Kurven hält sich das Untersteuern in Grenzen. Lastwechselreaktionen sind nicht zu ausgeprägt vorhanden, zudem wird das Fahrzeug frühzeitig durch das effektiv eingreifende ESP stabilisiert.

2,5 Lenkung*

⊕ Die elektronisch gesteuerte Servolenkung spricht um die Mittellage sehr präzise und direkt an. Auch das Lenkgefühl und der Fahrbahnkontakt bei schnell durchfahrenen Kurven sind für einen Van sehr gut. Die direkte Auslegung der Lenkübersetzung sorgt für ein gutes Handling, beim Rangieren gefällt der geringe Kraftaufwand, der aufgebracht werden muss.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 12,4 m viel zu groß aus.

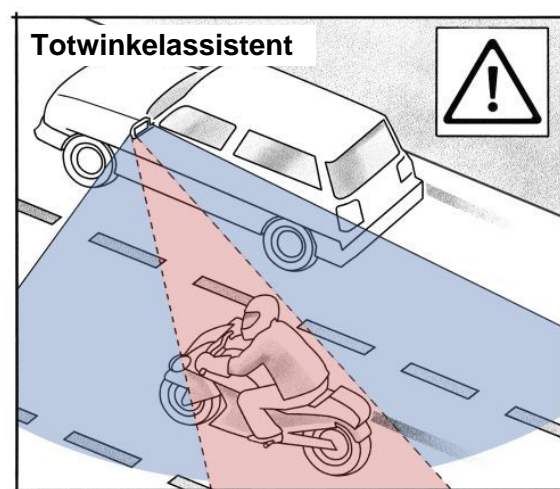
2,1 Bremse

⊕ Der Ford Grand C-MAX benötigt für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand 37 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy HP der Größe 215/50R17W). Die Bremse lässt sich gut dosieren und spricht auch bei hohen Geschwindigkeiten spontan an. Erkennt das System eine mögliche Notsituation (z.B. wenn der Fahrer schlagartig vom Gas geht), wird das Bremssystem automatisch vorgefüllt (Prefill) und die Beläge näher an die Bremsscheiben gerückt. Die elektronische Bremsvorspannung (EBP) ist eine Ergänzung zum Bremsassistent (EBA), der bei einer Gefahrenbremsung dem Fahrer hilft, das komplette Potenzial der Bremse zu nutzen.

2,0 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

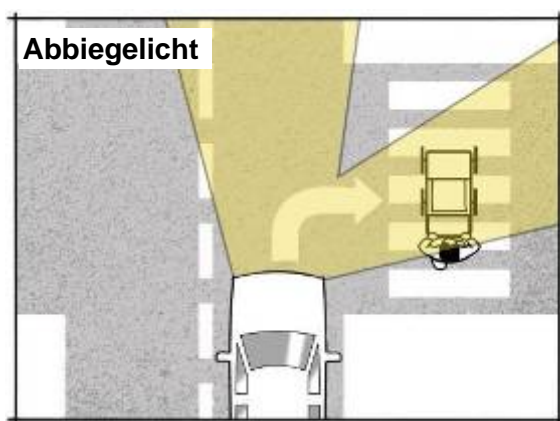
⊕ Der Ford Grand C-MAX bietet neben ESP und einem Bremsassistenten auch serienmäßig ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem, welches über Drehzahlvergleich der einzelnen Räder einen Druckverlust an einem Rad erkennt und den Fahrer entsprechend informiert. Gegen Aufpreis gibt es einen Totwinkelassistenten, der aber nicht perfekt funktioniert und noch etwas an Feinabstimmung bedarf. Zudem sollte die Warnung effektiver erfolgen. Helle Xenonscheinwerfer mit integriertem Abbiegelicht sind nun gegen Aufpreis erhältlich. Bei einer Notbremsung blinken die Bremsleuchten. Nach Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Serienmäßig gibt es einen Geschwindigkeitslimiter.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die neue Generation des Ford Grand C-MAX ist serienmäßig mit Front-, Seiten und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Beim ADAC Crashtest erreicht der C-MAX bei der Insassensicherheit mit 92% der Punkte ein fünf Sterne Ergebnis. Auch der weitgehend baugleiche Grand C-MAX sollte ein ähnliches gutes Ergebnis erreichen. Die Kopfstützen vorne sind sehr hoch (bis maximale Personengröße von 1,90 m) und sehr nahe am Kopf platziert. Dadurch werden die vorderen Insassen bei einem Heckaufprall sehr gut vor einem Schleudertrauma geschützt.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Auch beim ADAC Heckcrash wurden die Kopfstützen gut bewertet. Die hinteren Kopfstützen lassen sich leider nicht ganz so weit ausziehen - nur bis 1,70 m große Personen finden ein sehr gutes Schutzpotential vor. Anschnallerinnerer gibt es für beide vordere Insassen. Für die hinteren Insassen wird dem Fahrer im Kombiinstrument der Ansnallstatus angezeigt. Die Außentürgriffe sind sehr stabil, wodurch im Falle verklemmter Türen hohe Zugkraft aufgebracht werden kann.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Mit 41 von max. 49 Punkten erreicht der C-MAX 83% der Punkte beim ADAC-Crashtest. Der Grand C-MAX sollte ein ähnlich Ergebnis erreichen. Auf den beiden äußeren Rücksitzen lassen Kindersitze stabil unterbringen. Die Befestigung der Kindersitze ist sehr einfach, da die Gurtschlösser fest fixiert sind und die Zugänglichkeit aufgrund der großen Schiebetüren hervorragend ist. Beide äußeren Sitze der zweiten Sitzreihe sind mit Isofix inklusive Ankerhaken ausgerüstet. Auch der Mittelsitz eignet sich gut zum Befestigen von Kindersitzen. Leider passen aber nicht drei Kindersitze nebeneinander in den Fond. Die Fensterheber haben einen frühzeitig funktionierenden Einklemmschutz.

⊖ Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt (beim Ford-Händler nachrüstbar).

3,0 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erreicht der C-MAX (gleiche Front wie Grand C-MAX) 50% der Punkte. Entschärft wurden nur die mittleren Bereiche des Stoßfängers und der Motorhaube. Die Vorderkante sowie die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube sind zu aggressiv gestaltet.

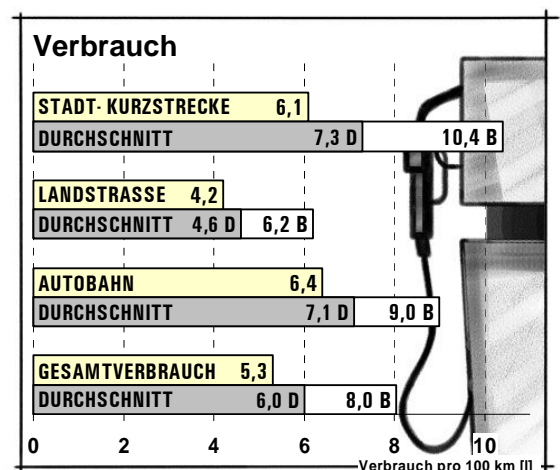
2,2 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO2*

Der Grand C-MAX 2.0 TDCI mit 140 PS zeigt einen zufriedenstellenden Verbrauch. Durchschnittlich wurden 5,3 l/100 km gemessen. Innerorts liegt der Verbrauch bei niedrigen 6,1 l, außerorts bei 4,2 l und auf der Autobahn bei 6,4 l pro 100 km. Mit einem ermittelten CO₂-Ausstoß von 140 g/km erreicht das Fahrzeug 32 Punkte im Kapitel CO₂ des ADAC EcoTest.

1,6 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist gering. Keine Schadstoffgruppe zeigt besondere Auffälligkeiten. Das reicht für 44 Punkte in diesem Kapitel. Insgesamt kann der Grand C-MAX 2.0 TDCI 76 Punkte im EcoTest einfahren, was klar für vier Sterne ausreicht.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

3,0

WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,0

Betriebskosten*

- + Die Betriebskosten halten sich aufgrund des günstigen Dieselmotors auf geringem Niveau.

4,3

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 12 Monate oder alle 20.000 Kilometer ist eine kleinere Wartung - alle 40.000 km oder alle zwei Jahre eine Inspektion fällig. Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der jedoch erst nach 200.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

- + Ford gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Die jährlichen Serviceabstände sind vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer relativ kurz und bringen mehr Werkstattaufenthalte mit sich. Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen, Reifenersatz sowie hohe Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung.

1,0

Wertstabilität*

- + Dem ganz neuen Ford Grand C-MAX mit beliebtem Dieselmotor und praktischen Schiebetüren kann ein sehr guter Restwertverlauf prognostiziert werden.

4,2

Kosten für Anschaffung*

- Teuer zeigt sich der Grand C-MAX in der Anschaffung. Die Ausstattungsvariante "Titanium" bietet zwar eine sehr reichhaltige Serienausstattung, doch liegt der Grundpreis dafür bei nicht ganz familienfreundlichen 27.950 Euro. Das bedeutet einen Aufschlag von 1.500 Euro gegenüber dem C-MAX. Dafür erhält man Schiebetüren und ein größeres Raumangebot im Fond. Zudem ist der Grand C-MAX auch als Siebensitzer lieferbar - die dritte Sitzreihe kostet aber weitere 700 Euro Aufpreis.

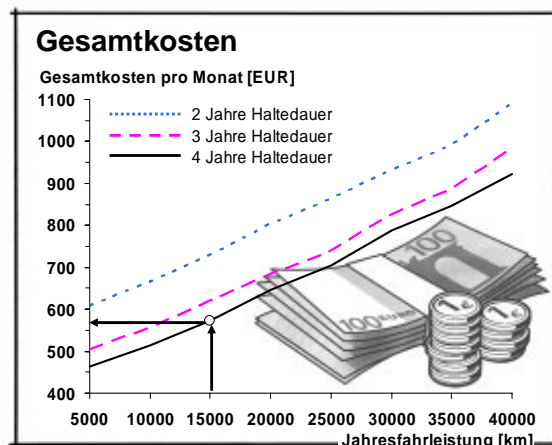
4,1

Fixkosten*

- + Der Grand C-Max kann mit einer günstigen Einstufung bei der Haftpflichtversicherung punkten.
- Teuer zeigt er sich dagegen bei der Teil- und Vollkaskoversicherung. Zudem liegen die jährlichen KFZ-Steuern auf hohem Niveau (228 Euro/Jahr).

2,8 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen dank der guten Wertstabilität und den geringen Betriebskosten auf akzeptablem Niveau. Negativ wirken sich dagegen der hohe Anschaffungspreis sowie die nicht besonders niedrigen Fixkosten aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 572 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 Ti-VCT	1.6 Ti-VCT	1.6 EcoBoost	1.6 EcoBoost	1.6 TDCi	1.6 TDCi	2.0 TDCi Powershift	2.0 TDCi
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	4/1596	4/1596	4/1560	4/1596	4/1998	4/1997
Leistung [kW(PS)]	77(105)	92(125)	110(150)	134(182)	70(95)	85(115)	85(115)	120(163)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	150/4000	159/4000	240/1600	240/1600	230/1500	270/1750	300/1500	340/2000
0-100 km/h[s]	13,5	12,3	9,9	8,9	14,3	12,3	12,3	9,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	177	185	202	215	166	180	182	205
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,1 S	7,1 S	6,8 S	6,8 S	4,8 D	4,8 D	5,9 D	5,4 D
CO2 [g/km]	159	159	154	154	124	124	154	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/16	14/18/16	18/20/17	18/20/17	17/19/19	17/19/19	17/19/19	16/22/21
Steuer pro Jahr [Euro]	110	110	100	100	160	160	258	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	559	567	595	613	526	533	586	593
Preis [Euro]	20.150	21.150	24.000	25.000	22.250	23.250	26.350	26.850

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1997 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16
Reifengröße (Testwagen)	215/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,35 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,1/ 4,2/ 6,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	139g/km / 140g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4520/1828/1684 mm
Leergewicht/Zuladung	1655 kg/645 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	490 l/955 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	785 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1130 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	114 Euro
Monatliche Werkstattkosten	61 Euro
Monatliche Fixkosten	87 Euro
Monatlicher Wertverlust	309 Euro
Monatliche Gesamtkosten	571 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/21
Grundpreis	27.950 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Ford Grand C-MAX 2.0 TDCi Titanium (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Rückfahrkamera (zzgl. Navigation)	260 Euro ^o
Abbiegelicht (inkl. Bi-Xenon)	950 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent (Fahrer-Assistenz II)	600 Euro ^o
Automatikgetriebe (Power-Shift)	1.750 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (Fahrer-Assistenz, ab)	600 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (und Limiter)	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Titanium X Paket II)	950 Euro ^o

INNEN

3. Sitzreihe	700 Euro
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (ab)	330 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (ab)	510 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	655 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Sommer-Paket)	900 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	1,7	Fahreigenschaften	2,2
Verarbeitung	2,2	Fahrstabilität	2,0
Sicht	2,5	Kurvenverhalten	2,3
Ein-/Ausstieg	1,7	Lenkung*	2,5
Kofferraum-Volumen*	0,6	Bremse	2,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,2	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,1
Innenraum	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Bedienung	1,8	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot vorne*	1,2	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	2,1	Umwelt/EcoTest	2,2
Innenraum-Variabilität	3,0	Verbrauch/CO ₂ *	2,8
Komfort	2,5	Schadstoffe	1,6
Federung	2,2		
Sitze	2,1	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,0
Innengeräusch	1,7	Betriebskosten*	2,0
Klimatisierung	3,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,3
Motor/Antrieb	1,8	Wertstabilität*	1,0
Fahrleistungen*	2,0	Kosten für Anschaffung*	4,2
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	4,1
Schaltung	1,8	Monatliche Gesamtkosten*	2,8
Getriebeabstufung	1,1		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest