



Ford B-MAX 1.6 TDCi Titanium (DPF)

Fünftürige Großraumlimousine der Kleinwagenklasse (70 kW / 95 PS)

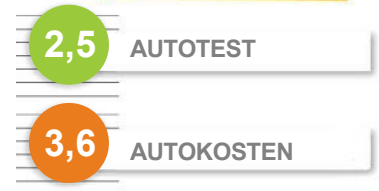
Ford - eine Idee weiter: Mit seinem extravaganten Türkonzept spiegelt der neue B-MAX den Marken-Slogan hervorragend wider. Denn beim B-MAX gibt es keine klassischen B-Säulen. Die wurden in die Schiebetüren integriert - was einen sehr großen Einstiegsbereich zur Folge hat, zumindest wenn auch die Vordertüre geöffnet ist. Dann gelangt man nicht nur einfacher ins Fahrzeug, sondern erreicht auch die Rückbank deutlich besser - was beispielsweise die Montage von Kindersitzen erleichtert. Doch wo Licht ist, ist auch Schatten. Durch die Verlagerung der B-Säulen fallen die Türpfosten sehr massiv aus. Das merkt man einerseits am höheren Gewicht der Türen, vor allem wird aber der Blick zur Seite durch die breiten Pfosten stark eingeschränkt. Darüber hinaus präsentiert sich der kleine Van als durchaus solides und gelungenes Fahrzeug, ordentlich verarbeitet, mit einem komfortabel abgestimmten Fahrwerk, großzügigem Raumangebot und guter Sicherheitsausstattung. Doch das Gesamtpaket hat einen stolzen Grundpreis, der bei 20.750 Euro beginnt - dann sind aber noch nicht alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Citroen C3 Picasso, Hyundai ix20, KIA Venga, Nissan Note, Opel Meriva, Toyota Verso-S.

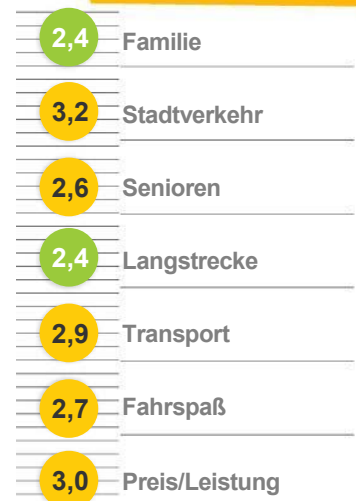
- +** große Reichweite, bequemer Ein- und Ausstieg, großzügiges Innenraumangebot, angenehme Geräuschkulisse im Innenraum
- geringe Zuladung, mäßige Rundumsicht, sehr großer Wendekreis



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

Verarbeitung

Der neue B-MAX ist insgesamt gut verarbeitet, wenn auch an einigen Stellen etwas Verbesserungspotenzial vorhanden ist.

⊕ Die Stoßfänger und Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, wenn diese insgesamt auch etwas schmaler sein dürften. Die Türausschnitte sind sehr gut gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet, es fehlen leider Lackschutzleisten an den Türschwelleren. Auch der Innenraum präsentiert sich ansprechend und kann mit einer guten Verarbeitung überzeugen. So sind die verwendeten Kunststoffe teilweise geschäumt und auch der Kofferraum ist ordentlich verkleidet. Der Motor ist nach unten abgeschottet, das reduziert Luftverwirbelungen, Geräuschemissionen und den Kraftstoffverbrauch. Zum Tanken braucht kein Verschluss abgeschraubt werden - dank speziellem Mechanismus kann nach dem Öffnen der Tankklappe der Zapfhahn hineingesteckt und getankt werden. Dieser Mechanismus dient auch als Fehlbetankungsschutz.

⊖ Teilweise sind unschöne Schweißstellen sichtbar, so bei geöffneter Schiebetüre am Seitenteil. Auch die Führung der elektrischen Leitungen von der Karosserie in die Schiebetüren hätte Ford besser lösen können. Diese sind zwar in einem schützenden Kunststoffrohr, allerdings reibt dieses beim Öffnen und Schließen der Schiebetür an der Türverkleidung. Die Türverkleidungen selbst und Teile des Armaturenbrettes, die sich nicht im direkten Sichtfeld befinden, bestehen aus harten und somit auch kratzempfindlichen Kunststoffen. Weder Stoßfänger noch Fahrzeugflanken besitzen Kunststoffleisten, die bei Parkremplern oder vor fremden Autotüren schützen würden - lediglich am Heck ist ein unlackierter, austauschbarer Einsatz. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten.

2,7

Alltagstauglichkeit

Der B-MAX bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch eher nur für Kurzstrecken eignet. Insgesamt kann dem Ford eine gute bis durchschnittliche Alltagstauglichkeit attestiert werden.

⊕ Das Tankvolumen beträgt 47 Liter, so dass mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 980 km möglich sind.

⊖ Die maximale Zuladung fällt mit 435 kg recht gering aus. Auf dem Dach sind nur Lasten bis 60 kg zulässig, eine Dachreling ist nicht vorhanden. Der B-MAX ist serienmäßig nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet - gegen Aufpreis ist ein Notrad lieferbar (zulässig bis max. 80 km/h; nicht im Testwagen). Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht im serienmäßigen Lieferumfang enthalten.

3,1

Sicht

Beim Sichtkapitel schneidet der B-MAX nur durchschnittlich ab. Er kann weder bei der Karosserieübersichtlichkeit noch beim Lichtsystem besondere Glanzpunkte setzen. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn zufriedenstellend aus, deutlich helleres Xenonscheinwerfer und Kurvenlicht sind allerdings nicht erhältlich.



Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

⊕ Durch die etwas höhere Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen recht gut überblicken. Durch die flache Motorhaube sind vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse gut erkennbar. Am Heck gibt es eine optionale Einparkhilfe, die das Rangieren erleichtert. Die Scheibenwischer besitzen die Drehpunkte außen bei den A-Säulen und weisen dadurch einen großen Wirkungsbereich auf. Gegen Aufpreis ist die Windschutzscheibe beheizt, das erleichtert das Enteisen der Scheibe im Winter. Beide Außenspiegel besitzen einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser wahrgenommen werden können. Durch das Tagfahrlicht wird man von anderen Verkehrsteilnehmern leichter gesehen. Bei störendem Scheinwerferlicht blendet der Innenspiegel automatisch ab.

⊖ Aufgrund der flachen Motorhaube lässt sich die Fahrzeugfront nur schwer einsehen bzw. abschätzen, dies wirkt sich beim Rangieren negativ aus (gegen Aufpreis sind Parksensoren vorn erhältlich; nicht im Testfahrzeug). Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der B-MAX nur ausreichend ab. Die Sicht wird durch die breiten Dachpfosten beeinträchtigt - besonders die in den Türen integrierte B-Säule fällt sehr breit aus. Die Heckscheibenunterkante ist weit oben, so dass sich im hinteren Nahbereich befindliche Objekte schlecht erkennen lassen. Der Innenspiegel bietet nur ein kleines Sichtfeld nach hinten und auch die Außenspiegel dürften etwas größer ausfallen. Die Heizdrähte der Windschutzscheibe brechen das Licht entgegen kommender Fahrzeuge und können unter Umständen als störend wahrgenommen werden.

2,4 Ein-/Ausstieg

Beim Ein- und Ausstieg gibt der Ford ein gutes Bild ab. Das Fahrzeug wird mittels Funkfernbedienung ent- und verriegelt. Auffällig ist der Entfall der klassischen B-Säule. Diese findet sich aber in den Türen (Vordertüre und Schiebetüre) wieder, wodurch die Türen jedoch recht schwer ausfallen. Die Tür rasterungen sind dementsprechend kräftig dimensioniert, haben aber an Steigungen Mühe, die Vordertüren zuverlässig offen zu halten.

⊕ Die Sitze sind in einer guten Höhe über der Straße angeordnet und auch die Schweller liegen tief, so dass die Beine zum Einsteigen nicht weit angehoben werden müssen. Durch die hohe Karosserieform fällt auch der Abstand zwischen den Sitzen und der Dachlinie großzügig aus. Auch in den Fond gelangt man bequem. Nach dem Öffnen der Schiebetüren tut sich ein großer Einstiegsbereich auf - hier kommen die Vorteile der fehlenden B-Säule besonders zum Vorschein. Am Dachhimmel gibt es für alle Insassen Haltegriffe außer beim Fahrer, dort ist ein Brillenfach. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine Zeit lang an und beleuchten die Umgebung vor dem Fahrzeug.

⊖ Die Türschweller fallen sehr breit aus, so dass man zum Ein- und Aussteigen einen großen Schritt machen muss. Man kann sich leicht aussperren, da nur bei offener Fahrertüre das Verriegeln unterbunden wird. Im Fond muss man beim Öffnen der Schiebetüren etwas Acht geben, da man den Arm recht leicht an der inneren Verkleidung stößt. Zum Schließen ist viel Kraftaufwand erforderlich, zudem ist der Griff weit hinten und nicht optimal erreichbar.

Rundumsicht



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.

2,2 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich großzügig aus.

⊕ Üblicherweise fasst das Ladeabteil 280 Liter - dies entspricht acht handelsüblichen Getränkeboxen. Klappt man die Rücksitzlehne um, lassen sich bis zu 625 Liter verstauen (gemessen bis zur Fensterunterkante). Dann kann der Kofferraum auch über einen weiten Teil bis unters Dach beladen werden.



Der Kofferraum des neuen Ford B-Max stellt großzügige 280 l Volumen zur Verfügung.

2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Der B-MAX bietet eine gute Kofferraum-Zugänglichkeit. Das Format ist praktisch, Kofferraumbreite sowie -höhe fallen durchschnittlich aus. Der Ladeboden lässt sich zweifach verstellen.

⊕ Die Heckklappe lässt sich über einen elektrischen Taster entriegeln und relativ leicht öffnen. Zum Schließen gibt es einen praktischen Griff in der Verkleidung. Die Klappe schwingt weit auf und bietet Personen bis 1,93 m genügend Platz darunter. Die äußere Ladekante liegt nur rund 63 Zentimeter über der Straße, wodurch das Ladegut zum Einladen nicht weit angehoben werden muss. Befindet sich der Ladeboden in der oberen Stellung, ist er eben zur Ladekante, dies erleichtert das Ausladen (in der unteren Position ist der Ladeboden 12 Zentimeter tiefer als die Ladekante). Die Kofferraumtiefe ist verhältnismäßig gering, wodurch sich bei der Rückbank liegende Gegenstände einfacher erreichen lassen.

⊖ Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe etwas schwach beleuchtet.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Der B-MAX bietet mit einer asymmetrisch geteilten Rückbank eine übliche Kofferraum-Variabilität.

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich zwar nur von vorn, aber ohne großen Kraftaufwand umlegen - dabei entsteht ein ebener Ladeboden. Die Beifahrersitzlehne kann vollständig nach vorn geklappt werden, das erleichtert den Transport langer Gegenstände. Kleine Utensilien lassen sich in zwei kleinen Fächern (links und rechts in der Kofferraumverkleidung) oder unter dem Ladeboden befördern. Zur Ladungssicherung gibt es auch stabile Zurrösen im Kofferraum. Gegen Aufpreis ist das "Traveller-Paket" mit Laderaum-Organiser erhältlich (nicht im Testwagen).

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzbank können die Sicherheitsgurte eingeklemmt und beschädigt werden.

2,3 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Die Bedienung des B-MAX funktioniert nach einer gewissen Orientierungs- und Eingewöhnungszeit gut. Allerdings ist die Mittelkonsole zum Teil mit Schaltern überfrachtet und dadurch unübersichtlich.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und auch der Schalthebel liegt gut zur Hand. Die Pedale sind ebenfalls ordentlich angeordnet. Durch das schlüssellose Startsystem kann der Schlüssel zum Motorstart in der Tasche bleiben.

Der beleuchtete Startknopf liegt etwas hinter dem Lenkrad versteckt und ist nur seitlich zugänglich. Der Drehlichtschalter ist ebenfalls hinter dem Lenkrad versteckt, allerdings kann man die Steuerung auch dem Lichtsensor überlassen. Die Nebelleuchterschalter befinden sich beim Licht, der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Instrumente selbst sind klar gekennzeichnet und lassen sich gut ablesen. Ein Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- oder Durchschnittsverbrauch. Sind Türen oder Heckklappe geöffnet, wird der Fahrer gewarnt. Vorn sind die Scheibenwischer sensorgesteuert, der Heckwischer besitzt eine Waschfunktion und Intervallschaltung. Die Bedienung der Wisch-Wasch-Automatik vorn ist etwas gewöhnungsbedürftig, da man den Schalter nicht zu sich zieht, sondern von außen drauf drücken muss. Das Display des Audiosystems ist sehr gut positioniert, die Bedienung des Radios erfordert allerdings eine gewisse Eingewöhnung - es kann auch über Lenkradtasten bedient werden. Der Tempomat wird ebenfalls mittels Lenkradtasten aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt. Das Klimaanlagebedienteil liegt zwar recht günstig, besitzt aber viele Schalter mit kleinen Piktogrammen. Der Heckscheibenheizungsschalter ist recht klein, die Heizung wird nach einer gewissen Zeit automatisch abgeschaltet. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Alle wichtigen Schalter sind vorbildlich beleuchtet, auch die Lenkradtasten und dadurch im Dunkeln gut zu finden. Vorn gibt es zwei Leseleuchten, eine zusätzliche Einstiegsbeleuchtung ist vorn wie hinten. Das zweigeteilte Handschuhfach weist ein zufriedenstellendes Format auf und ist beleuchtet. Vorn sind Anzahl und Größe der Ablagen gut, es gibt auch Halter für große Flaschen. Den Fondpassagieren stehen an den Lehnen der Vordersitze befestigte, klappbare Tische zur Verfügung.



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

⊖ Das Radiobedienteil ist mit Schaltern überfrachtet und unübersichtlich. Der Hebel der Lordosenstütze ist recht weit oben in der Lehne und dadurch nur mäßig erreichbar. Zum Schließen voll geöffneter Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe weit weg sind.

2,1 Raumangebot vorne*

Vorn fällt das Raumangebot im Klassenvergleich großzügig aus.

⊕ Personen bis zu einer Körpergröße von 1,92 m finden genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus. Doch auch die Innenbreite erweist sich im Klassenvergleich als sehr großzügig. Das subjektive Raumempfinden fällt angenehm aus - das Panoramadach lässt zusätzlich Licht in den Innenraum und lässt diesen großzügig wirken. Lediglich die massive Mittelkonsole schränkt die Beinfreiheit etwas ein.

2,1 Raumangebot hinten*

Auch im Fond sind die Platzverhältnisse großzügig.

⊕ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden Passagiere bis 1,84 m auf der Rückbank bequem Platz. Im Fond ist die Innenbreite ebenfalls sehr großzügig, so dass zwei Erwachsene problemlos nebeneinander Platz finden - das Raumgefühl ist auch hier angenehm.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden gerade noch Personen bis 1,84 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,8 Innenraum-Variabilität

Für den B-MAX werden keine Sitzvarianten angeboten, so dass die Innenraum-Variabilität ausreichend ausfällt.

⊕ Die Beifahrerlehne lässt sich nach vorn umklappen, das erleichtert den Transport längerer Gegenstände. Zudem kann sie dann als "Tisch" genutzt werden.

2,7 KOMFORT

2,3 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung hat Ford recht komfortabel gewählt, so dass sich der B-MAX auch hervorragend für Langstrecken eignet.

⊕ Aufgrund der komfortablen Auslegung neigt die Karosserie bei langen Bodenwellen zum Nachschwingen, kurze Bodenwellen dringen allerdings nur wenig bis zu den Insassen durch. Karosserie-Stuckern ist bei regelmäßiger Anregung kaum vorhanden. Einzelhindernisse oder Querfugen dringen leicht bis zu den Insassen durch, unbequem wird es aber nicht. Raue Fahrbahnbeläge absorbiert die Federung souverän und auch beim Überfahren von Kopfsteinpflaster werden die Insassen nur wenig durchgeschüttelt. Insgesamt kann auch ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden. Aufbaubewegung der Karosserie beim Beschleunigen oder Bremsen sind durchschnittlich vorhanden. Auch Seitenneigungen zeigen sich in schnell durchfahrenen Kurven recht ausgeprägt.

2,7 Sitze

Die Sitze sind angenehm gepolstert und bieten eine gute Atmungsaktivität. Vorn sitzt man etwas bequemer als im Fond - insgesamt kann eine gute bis zufriedenstellende Bewertung erteilt werden.

⊕ Der Fahrersitz kann in der Höhe eingestellt werden und besitzt auf der rechten Seite eine Armlehne. Zudem verfügt er über eine manuell einzustellende Lordosenstütze. Die Lehnen der Vordersitze sind recht gut konturiert und hoch, könnten aber im Schulterbereich etwas mehr Seitenhalt bieten. Die Konturierung der Sitzflächen ist durchschnittlich und die Flächen dürften etwas länger ausfallen, dann hätte man etwas mehr Oberschenkelaufgabe. Der Fahrer kann seinen linken Fuß ordentlich abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die Sitzposition des Fahrers ist im Ganzen angenehm, allerdings beeinträchtigt die massive Mittelkonsole etwas die Beinfreiheit des Fahrers. Im Fond sind die Lehnen ebenfalls hoch. Die Sitzposition ist im Fond zufriedenstellend, es fehlt aber auf der äußeren Seite eine Armablage (innen ist eine ausklappbare Auflage).

⊖ Im Fond sind sowohl die Lehnen als auch die Sitzflächen wenig bis gar nicht konturiert, wodurch der Seitenhalt in Kurven leidet. Man wünscht sich auch etwas mehr Oberschenkelaufgabe.

2,1 Innengeräusch

Beim Innengeräusch schneidet der B-MAX gut ab, das niedrige Geräuschniveau im Innenraum fällt angenehm auf.

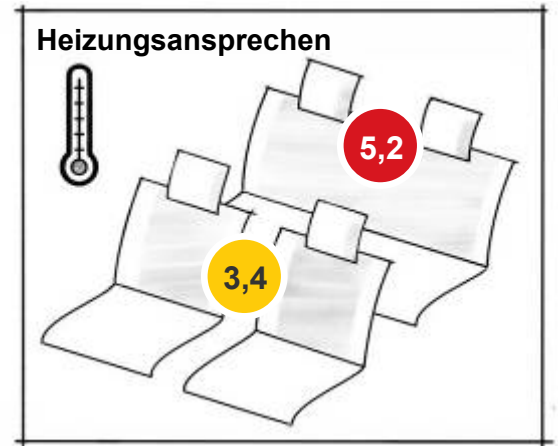
+ Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h niedrige 68 dB(A). Es sind kaum Fahrgeräusche vorhanden und auch die Windgeräusche halten sich selbst bei hohen Geschwindigkeiten im Hintergrund. Lediglich der Motor ist nach dem Kaltstart oder bei hohen Drehzahlen etwas präsenter.

3,4 Klimatisierung

Der B-MAX ist in der getesteten Variante serienmäßig mit einer Klimaanlage ausgestattet. Optional ist eine Klimaautomatik erhältlich (im Testwagen verbaut).

+ Die Temperatur kann zwar nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt werden, wird aber situationsabhängig geregelt. Auch die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, die Austrittsbereiche können aber einzeln angewählt werden. Für kalte Tage gibt es optional eine Sitzheizung vorn sowie eine Frontscheibenheizung. Letztere vereinfacht das Enteisen der Windschutzscheibe im Winter.

- Beim ADAC Heizungstest kann der B-MAX nicht völlig überzeugen. Während der Temperaturanstieg vorn noch akzeptabel ist, dauert es hinten sehr lange bis angenehme Temperaturen vorherrschen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 1,6-l-Selbstzünders mit einer Maximalleistung von 95 Pferdestärken (bei 3800 U/min) sind im Klassenvergleich durchschnittlich.

+ Im vierten Gang liegen die Elastizitätswerte des Motors im guten Mittelfeld. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in zufriedenstellenden 8,3 Sekunden absolviert.

- Im fünften Gang sind die Elastizitätswerte des Motors nicht mehr so gut, das Aggregat weist aber noch zufriedenstellende Zugkraftreserven auf.

2,8 Laufkultur

Die Laufkultur des Diesellaggregats geht insgesamt in Ordnung, allerdings ist das harte Wirkprinzip des Selbstzünders recht deutlich spürbar - besonders nach dem Kaltstart.

+ Leichte, aber nicht störende Vibrationen am Lenkrad sind ständiger Reisebegleiter. Dröhn- und Brummfrequenzen sind ebenfalls nicht zu stark ausgeprägt.

- Im niedertourigen Drehzahlbereich (ca. 1000 bis 1500 U/min) sind unter Last deutliche Vibrationen und Störfrequenzen wahrnehmbar.

2,1 Schaltung

Das Fünf-Gang-Schaltgetriebe weist im Allgemeinen eine gut Präzision auf.

⊕ Die Gänge sind ordentlich geführt und lassen sich gut wechseln, wenn auch ein kleiner Widerstand überwunden werden muss. Die Schaltwege sind nicht zu lang, allerdings hakt es gelegentlich bei schnellen Schaltvorgängen. Der Rückwärtsgang lässt sich weitgehend problemlos einlegen - außer das Fahrzeug rollt noch nach vorn, dann kracht es im Getriebe. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, entsprechend des Betriebszustandes den richtigen Gang zu wählen. Die Kupplung lässt sich fein dosieren und auch Anfahren an Steigungen stellt den Fahrer dank einer Berganfahrhilfe (deaktivierbar) vor keinerlei Probleme.

2,3 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, allerdings könnte ein sechster Gang das Drehzahlniveau bei höheren Geschwindigkeiten senken.

⊕ Die einzelnen Ganganschlüsse passen zueinander, so dass ein gleichmäßiges Beschleunigen möglich ist. Der fünfte Gang ist so ausgelegt, dass der Motor noch über gewisse Zugkraftreserven verfügt, das Drehzahlniveau bei Autobahngeschwindigkeiten aber nicht zu hoch ausfällt. Bei 130 km/h dreht das Aggregat mit 2700 U/min.

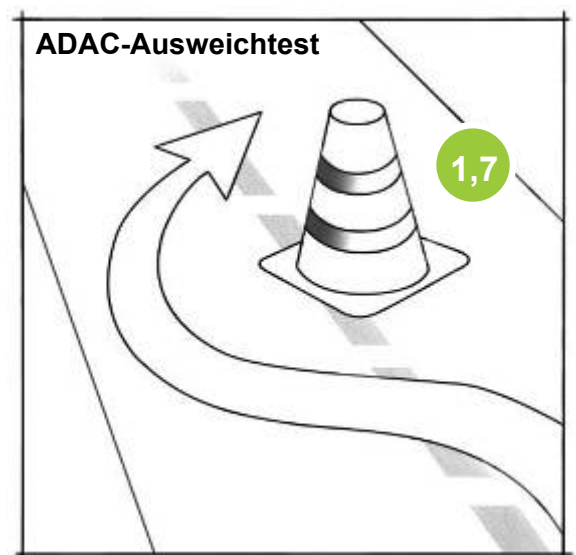
⊖ Werden die Gänge nach der Schaltpunktanzeige gewechselt, wird der Motor oft im Drehzahlbereich von ca. 1000 bis 1500 U/min betrieben und produziert dann Störfrequenzen.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

Bei der Fahrstabilität kann der B-MAX ein gutes Ergebnis einfahren.

⊕ Der Ford reagiert mit einem leicht nachpendelnden Heck auf Lenkimpulse, bleibt aber dennoch sicher beherrschbar. Spurrillen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität des Vans. Beim ADAC Ausweichtest gibt der Ford ein gutes Bild ab: Er schiebt beim ersten Anlenken über die Vorderräder - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Beim anschließenden Gegenlenken drängt das Heck etwas nach bzw. das Fahrzeug schiebt über alle vier Räder. Beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht ein kleiner Gegenpendler, allerdings wird der Wagen zuverlässig vom elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) wieder stabilisiert. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt das Heck ebenfalls leicht. Voll beladen nimmt die Untersteuerneigung etwas zu. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund, hindert die Traktionskontrolle die Antriebsräder am Durchdrehen.



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.

2,8 Lenkung*

Die Lenkung ist Ford recht gut gelungen, allerdings kann der B-MAX beim Wendekreis nicht überzeugen.

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Lenkbefehlen zügig an und erweist sich als recht präzise. Dem Fahrer wird auch ein zufriedenstellender Fahrbahnkontakt vermittelt, jedoch wünscht man sich besonders um die Mittellage etwas mehr Rückmeldung und eine definiertere Mittenzentrierung. Die Lenkübersetzung hat Ford direkt gewählt, das kommt der Agilität des B-MAX zugute. Zudem erweist sich die Lenkung als leichtgängig - daher ist kein großer Kraftaufwand beim Rangieren erforderlich.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 11,1 m im Klassenvergleich groß aus.

2,6 Bremse

Der B-MAX kann mit einer standfesten Bremsanlage punkten, allerdings könnte der Bremsweg aus 100 km/h geringer ausfallen.

⊕ Die Bremse spricht schnell an und kann gut dosiert werden. Der Bremsweg aus 100 km/h fällt mit 38,3 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental PremiumContact, 195/55 R16 87H) noch zufriedenstellend aus. Bei Vollverzögerungen in Kurven zeigt der B-MAX eine gute Spurtreue - im Bedarfsfall hilft das ESP.

2,0 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bei der aktiven Sicherheit gibt der B-MAX, speziell im Kleinwagensegment, ein gutes Bild ab.

⊕ Der Van ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Ab Werk ist auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord. Es kann über einen Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad feststellen und warnt dann den Fahrer. Gegen Aufpreis ist das "Active City Stop" erhältlich. Das System überwacht den Abstand zum Vorausfahrenden und leitet bei einer drohenden Kollision automatisch den Bremsvorgang ein, um diese zu verhindern (bis 15 km/h) oder die Folgen zu minimieren (bis 30 km/h). Bei einer Vollverzögerung blinken zunächst die Bremslichter, zusätzlich wird ab Stillstand die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr auf die Gefahrensituation hinzuweisen. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da sich der Motor nur bei betätigtem Kupplungspedal starten lässt. In den Vordertüren sind Rückstrahler, die bei Dunkelheit auf den offenen Zustand hinweisen.

⊖ Die Blinker sind außer Funktion, wenn die Warnblinkanlage aktiviert ist, so dass ein Richtungswechsel beim Abschleppen nicht angezeigt werden kann.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

Beim Insassenschutz kann der B-MAX ebenfalls punkten.

⊕ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm weist der Van einen Erfüllungsgrad von 92 Prozent auf. Er ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie Kopf-Schulterairbags vorn wie hinten ausgestattet. Zudem gibt es für den Fahrer einen Knieairbag.

Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis 1,86 m Körpergröße guten Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Vorn werden die Passagiere ermahnt sich anzuschnallen. Die Türgriffe sind stabil, so dass zum Öffnen hohe Zugkräfte aufgebracht werden können - dies kann nach einem Unfall von Vorteil sein. Gegen Aufpreis ist auch ein Notruf-Assistent erhältlich. Wird ein Airbag ausgelöst oder die Kraftstoffpumpe abgeschaltet, setzt der B-MAX automatisch einen Notruf ab - vorausgesetzt ein Mobilfunkgerät ist via Bluetooth mit dem Fahrzeug verbunden.

– Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis 1,65 m optimalen Schutz - das ist zu wenig, wenn auch der Abstand zum Kopf gering ist. Der Verbandskasten hat keinen festen Platz, so dass er im Notfall erst gesucht werden muss.

1,8 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit des B-MAX ist gut. Auf beiden äußeren Rücksitzen und dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze sicher befestigen. Es finden aber nur zwei Kindersitze auf der Rückbank nebeneinander Platz.

+ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erhält der B-Max 84 Prozent der möglichen Punkte. Es gibt auf den äußeren Fondplätzen Isofix-Halterungen mit Ankerhaken. Aufgrund der fehlenden B-Säulen sind die Plätze auch sehr gut erreichbar, was die Montage der Kinderrückhaltesysteme deutlich erleichtert. Das Platzangebot reicht selbst für hohe Kindersitze und auch die Gurte sind lang genug für Systeme mit großem Gurtbedarf. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren. Laut Bedienungsanleitung sind auf allen Sitzplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber im Fond funktioniert zuverlässig und senkt somit das Verletzungsrisiko. Vorn gibt es einen zweiten Innenspiegel, mit dem sich das Geschehen auf der Rückbank beobachten lässt, ohne sich umdrehen zu müssen.

– Auf den äußeren Plätzen sind die Gurtanlenkpunkte ungünstig unter dem Sitzpolster. Auf dem Mittelplatz sind das Schloss und der Gurtanlenkpunkt sehr nah beieinander. Im Fond sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher und die Isofix-Halterungen können nur mit Einsteckhilfen problemlos genutzt werden. Der Mittelsitz weist zudem eine ungünstige Sitzkontur auf.

2,4 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz gibt der B-Max ein gutes Bild ab - er erreicht beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm 67 Prozent der möglichen Punkte.

+ Der komplette Stoßfänger und ein Teil der Motorhaube sind entschärft und reduzieren das Verletzungsrisiko beim Zusammenstoß.

– Die Randbereiche der Vorderkante sowie der hintere Bereich der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet.

2,9 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO2*

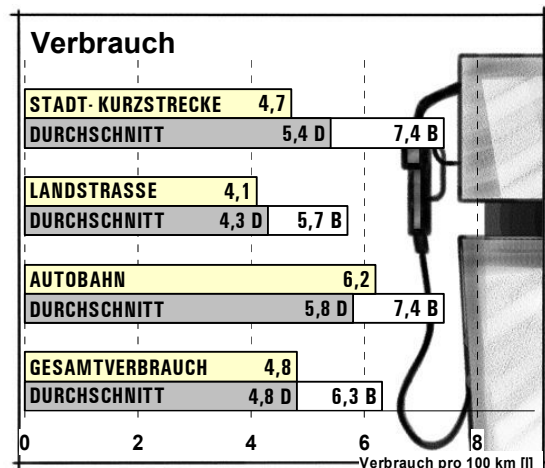
In diesem Kapitel landet der B-Max im hinteren Klassenmittelfeld.

– Beim ADAC EcoTest wurde ein CO₂-Ausstoß von 152 g/km ermittelt - dies entspricht 26 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,8 Liter auf 100 Kilometer. Innerorts verbraucht der B-Max 4,7 l/100 km und außerorts 4,1 l/100 km. Auf der Autobahn genehmigt er sich 6,2 l/100 km.

2,3 Schadstoffe

Beim Schadstoff-Kapitel schneidet der Ford gut ab.

+ Insgesamt sind die Schadstoffanteile im Abgas niedrig, so dass der B-Max 37 von 50 möglichen Punkten erhält. Lediglich die Stickoxidwerte könnten beim anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas geringer sein. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der B-Max 63 Punkte - dies entspricht drei Sternen im ADAC EcoTest.



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

3,6 AUTOKOSTEN

2,7 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der Ford ist zwar kein Spritsparkünstler, allerdings benötigt er den günstigeren Dieselmotor und landet damit insgesamt im guten Klassenmittelfeld.

3,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ Ford gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

1,4 Wertstabilität*

+ Dem B-MAX kann ein guter Restwertverlauf prognostiziert werden. Das pfiffige Türkonzept ohne B-Säule erleichtert den Ein- und Ausstieg und macht den Fond besser zugänglich. Zudem stellt der Van ein völlig neues Modell dar, so dass während des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem Neuen zu rechnen ist.

4,5 Kosten für Anschaffung*

– Ein Schnäppchen ist der B-MAX im Kleinwagenvergleich nicht, denn ein Mindestpreis von 20.750 Euro ist nicht gerade wenig. Der B-MAX präsentiert sich zwar in der getesteten Variante ordentlich ausgestattet, damit aber alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord sind, müssen weitere 1200 Euro aufgewendet werden.

5,1

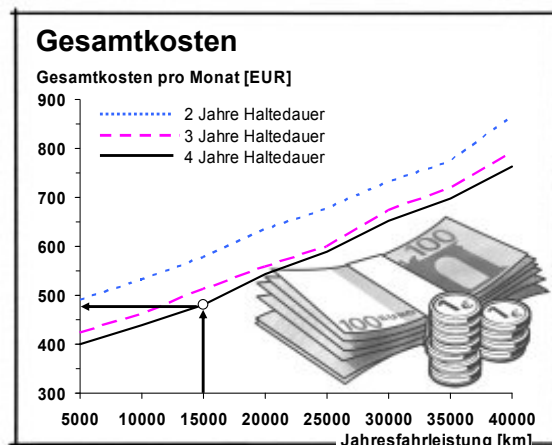
Fixkosten*

☹ Auch die Fixkosten fallen hoch aus. Allein die Kfz-Steuer schlägt mit 152 Euro pro Jahr zu Buche. Doch auch die Haftpflichtversicherung und die Vollkasko-Einstufung fallen sehr teuer aus. Lediglich die Teilkaskoeinstufung fällt zufriedenstellend aus (KH: 18; TK: 17; VK: 20).

3,8

Monatliche Gesamtkosten*

Während der B-MAX bei der Wertstabilität sehr gut abschneidet, muss er beim Anschaffungspreis und den Fixkosten Federn lassen. Insgesamt landet er mit monatlichen Gesamtkosten von 502 Euro im hinteren Bereich des Klassensegments.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 481 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.0 EcoBoost Start/Stop	1.6 Powershift	1.0 EcoBoost Start/Stop	1.5 TDCi (DPF)	1.6 TDCi (DPF)
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1400	3/998	4/1596	3/998	4/1500	4/1560
Leistung [kW(PS)]	66(90)	74(100)	77(105)	88(120)	55(75)	70(95)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	125/4000	170/1500	150/4200	200/1400	185/1700	215/1750
0-100 km/h[s]	13,8	13,2	12,1	11,2	16,5	13,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	171	175	182	189	158	174
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,0 S	4,9 S	6,4 S	4,9 S	4,1 D	4,0 D
CO2 [g/km]	139	114	149	114	109	104
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/16	17/19/16	17/19/16	17/20/16	18/20/17	18/20/17
Steuer pro Jahr [Euro]	86	28	110	28	142	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	475	464	511	480	448	460
Preis [Euro]	15.950	17.350	18.500	18.350	17.250	18.750

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-Haftpf.
 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	1560 ccm
Leistung	70 kW(95 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	215 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16
Reifengröße (Testwagen)	195/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,05/11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	174 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,7/ 4,1/ 6,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	104g/km / 152g/km
Innengeräusch 130km/h	68,1dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4077/1751/1604 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2080 mm
Leergewicht/Zuladung	1345 kg/435 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	280 l/625 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	575 kg/575 kg
Dachlast	60 kg
Tankinhalt	47 l
Reichweite	975 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	97 Euro
Monatliche Werkstattkosten	51 Euro
Monatliche Fixkosten	111 Euro
Monatlicher Wertverlust	222 Euro
Monatliche Gesamtkosten	481 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/17
Grundpreis	20.750 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion (Komfort-Paket II)	650 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Cool & Sound III)	1.200 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	ab 1.200 ^o
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Cool & Sound III)	1.200 Euro ^o
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Cool & Sound III)	1.200 Euro ^o
Knieairbag	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	565 Euro ^o
Panorama-Glasdach	650 Euro ^o
Tagfahrlicht	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	2,5
Verarbeitung	2,6	Fahrstabilität	2,1
Alltagstauglichkeit	2,7	Lenkung*	2,8
Sicht	3,1	Bremse	2,6
Ein-/Ausstieg	2,4	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Volumen*	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Kofferraum-Variabilität	2,5	Kindersicherheit	1,8
Innenraum	2,3	Fußgängerschutz	2,4
Bedienung	2,3	Umwelt/EcoTest	2,9
Raumangebot vorne*	2,1	Verbrauch/CO ₂ *	3,4
Raumangebot hinten*	2,1	Schadstoffe	2,3
Innenraum-Variabilität	3,8		
Komfort	2,7		
Federung	2,3	AUTOKOSTEN	3,6
Sitze	2,7	Betriebskosten*	2,7
Innengeräusch	2,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,4
Klimatisierung	3,4	Wertstabilität*	1,4
Motor/Antrieb	2,5	Kosten für Anschaffung*	4,5
Fahrleistungen*	2,9	Fixkosten*	5,1
Laufkultur	2,8	Monatliche Gesamtkosten*	3,8
Schaltung	2,1		
Getriebeabstufung	2,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen