



Ford B-MAX 1.0 EcoBoost Start/Stop Titanium

Fünftürige Großraumlimousine in der Kleinwagen-Klasse (88 kW / 120 PS)

Ford - eine Idee weiter: Mit seinem extravaganten Tür-Konzept spiegelt der neue B-MAX den Marken-Slogan hervorragend wider. Die klassischen B-Säulen wurden in die Schiebetüren integriert - die Folge: ein sehr großer Einstiegsbereich, zumindest wenn auch die Vordertür offen ist. Auch die Rückbank ist besser zu erreichen, was die Montage von Kindersitzen erleichtert. Durch die Verlagerung der B-Säulen fallen die Türpfosten jedoch sehr massiv aus, was mehr Gewicht zur Folge hat. Vor allem aber ist der Blick zur Seite stark eingeschränkt. Darüber hinaus präsentiert sich der B-MAX als solides, gelungenes Fahrzeug mit ordentlicher Verarbeitung, komfortablem Fahrwerk und großzügigem Raumangebot. Der kräftige Dreizylinder-Motor sorgt für ordentlich Fahrspaß, auch wenn der Verbrauch darunter leidet. Leider ist die getestete Variante zu teuer. Trotz des stolzen Grundpreises von 20.350 Euro verlangt Ford sogar für ein Radio nochmals 1.200 Euro Aufpreis.

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

+ bequemer Ein- und Ausstieg, großzügiges Innenraumangebot, durchzugsstarker Motor, niedriges Geräuschniveau

- zu kurz übersetztes Fünfganggetriebe, mäßige Rundumsicht, sehr großer Wendekreis, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4 Familie

3,1 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,4 Langstrecke

2,9 Transport

2,0 Fahrspaß

3,1 Preis/Leistung

2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8

Verarbeitung

Der Ford B-MAX ist insgesamt gut verarbeitet, wenn auch an einigen Stellen noch 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 Schutzleisten 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. 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 darüber hinaus 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. Der Motorraum ist beim 1.0 EcoBoost von unten nicht verkleidet, was eine starke Verschmutzung des Motorraums zur Folge hat.

2,9

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 48 Liter, damit sind mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 840 km möglich.

⊖ Die maximale Zuladung fällt mit 440 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 nur bei Wahl des optionalen Notrads an Bord.

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, 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. Man kann entweder nur für hinten oder für vorne und hinten eine Einparkhilfe ordern, die das Rangieren erleichtert. Zusätzlich gibt es gegen Aufpreis eine Rückfahrkamera. Die Scheibenwischer wischen gegenläufig und sorgen so für ein optimales Wischergebnis. 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 lassen sich die Fahrzeugdimensionen vorne schwer 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 liegt 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 optionalen Frontscheibenheizung brechen das Licht entgegen kommender Fahrzeuge und können unter Umständen als störend wahrgenommen werden.

2,2 Ein-/Ausstieg

Beim Ein- und Ausstieg gibt der Ford ein gutes Bild ab. Auffällig ist der Entfall der klassischen B-Säule. Diese findet sich aber in den Türen (Vordertüre und Schiebetüre) wieder, wodurch die Türen sehr 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. Das im Testwagen verbaute optionale schlüssellose Zugangssystem "Ford Key Free-System" ermöglicht es, dass man zum Öffnen und Verschließen des Fahrzeugs den Schlüssel in der Tasche lassen kann. Mit dem schlüssellosen Zugangssystem kann man sich auch nicht versehentlich aussperren, da das Fahrzeug "erkennt", wenn der Schlüssel noch im Fahrzeug liegt. Am Dachhimmel gibt es für alle Insassen Haltegriffe außer beim Fahrer, dort findet man stattdessen ein Brillenfach. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine Zeit lang an und beleuchten die Umgebung vor dem Fahrzeug.



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 Türschweller fallen sehr breit aus, so dass man zum Ein- und Aussteigen einen großen Schritt machen muss. Im Fond muss man beim Öffnen der Schiebetüren aufpassen, da man den Arm recht leicht an der inneren Verkleidung stößt. Zum Schließen ist ein hoher Kraftaufwand erforderlich, zudem ist der Griff weit hinten und nicht optimal erreichbar.

2,2 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich großzügig aus.

+ Üblicherweise fasst das Ladeabteil 280 Liter - dies entspricht acht handelsüblichen Getränkekisten. 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 in der Höhe 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 von über 1,90 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 liegt der Ladeboden 12 Zentimeter tiefer als die Ladekante). Die Kofferraumtiefe ist verhältnismäßig gering, wodurch sich an der Rückbank liegende Gegenstände einfach 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.

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 Tasten für die Nebelleuchten befinden sich nahe am Lichtschalter, 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 Hebel nicht zu sich zieht, sondern einen extra Knopf am Wischerhebel hat, den man drücken muss. Zieht man am Wischerhebel wird dagegen die Wischanlage der Heckscheibe aktiviert. 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 und dadurch im Dunkeln gut zu finden. Die Innenraumbeleuchtung ist hell - vorne gibt es zusätzlich zwei Leseleuchten. 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.

- Das Radiobedienteil ist mit Schaltern überfrachtet und unübersichtlich. Der Hebel der Lordosenstütze ist nicht ideal erreichbar und erfordert einen etwas höheren Kraftaufwand. Zum Schließen voll geöffneter Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe weit weg sind.



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

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 ist angenehm - 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

2,4 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung hat Ford angenehm komfortabel gewählt, so dass sich der B-MAX auch gut für Langstrecken eignet. Gegenüber dem Dieselmodell spricht die Federung des 1.0 EcoBoost minimal härter an.

⊕ Aufgrund der komfortablen Auslegung neigt die Karosserie bei langen Bodenwellen zum Nachschwingen, kurze Bodenwellen dringen allerdings nur wenig bis zu den Insassen durch. Bei regelmäßiger Anregung ist kaum eine Stuckerneigung vorhanden. Einzelhindernisse und Querfugen dringen nicht zu stark 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 Oberschenkelauflege. Der Fahrer kann seinen linken Fuß ordentlich abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die Sitzposition des Fahrers ist im Ganzen angenehm, allerdings schlägt man auch schon mal mit dem Knie an der massiven Mittelkonsole an. Im Fond gefallen die hohen Lehnen, die auch für große Personen genügend Auflage bieten. Die Sitzposition ist im Fond zufriedenstellend, es fehlt aber auf der äußeren Seite eine Armablage (in der Mitte gibt es eine ausklappbare Armlehne).

⊖ 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 Oberschenkelauflege.

2,0 Innengeräusch

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

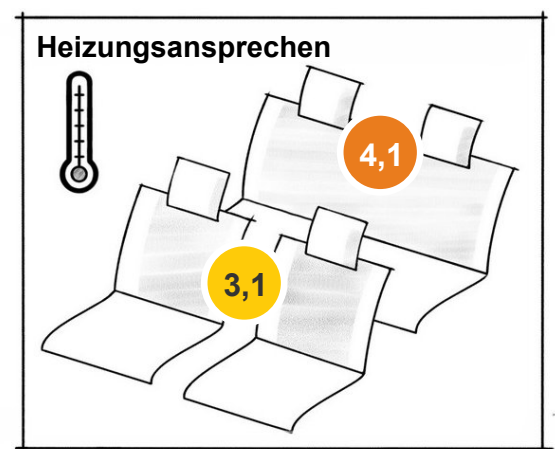
⊕ Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h niedrige 67,4 dB(A). Es sind kaum Fahrgeräusche vorhanden und auch die Windgeräusche halten sich selbst bei hohen Geschwindigkeiten im Hintergrund. Der Dreizylinder-Turbomotor hält sich bei Konstantfahrt akustisch erstaunlich zurück, klingt bei Druck aufs Gaspedal etwas knurrig, aber nicht aufdringlich und versprüht so einen sportlichen, aber nie unkomfortabel wirkenden Eindruck.

3,2 Klimatisierung

Der B-MAX ist in der getesteten Variante serienmäßig mit einer Klimaanlage ausgestattet. Optional ist eine Klimaautomatik erhältlich (im Testwagen verbaut). Da der kleine Dreizylinder-Benziner nur wenig Abwärme produziert, ist bei den EcoBoost-Modellen eine Zusatzheizung 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 1.0 EcoTest nicht ganz überzeugen. Vorne wird der Innenraum in zufriedenstellender Zeit erwärmt, hinten dauert es deutlich länger.



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

2,1 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen*

⊕ Der Dreizylinder-Turbomotor sorgt mit seinen 200 Nm Drehmoment und einer maximalen Leistung von 120 PS für flotte Fahrleistungen. Der spritzige Antritt, welcher durch sportlichen Motorklang untermalt wird, vermittelt dabei durchaus Fahrspaß. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt der B-MAX nur 6,3 s - Überholmanöver lassen sich somit in kurzer Zeit absolvieren. Auch die Elastizität des Motors ist sehr gut. Im vierten Gang vergehen 8,3 s, im kurz ausgelegten fünften Gang sind es lediglich 10,9 s. Der Motor zeigt dabei auch bei niedrigen Drehzahlen ein gutes Gasansprechen.

2,4 Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Dreizylinders fällt überraschend unauffällig aus.

- + Vibrationen sind gut gedämpft und fallen kaum auf. Unter Last läuft der Motor zwar rau, vermittelt aber mit seinem kernigen Klang durchaus Fahrspaß.
- Nicht perfekt läuft das Aggregat bei niedrigen Drehzahlen. Möchte man unterhalb von 2.000 1/min beschleunigen, werden recht deutlich Dröhngeräusche auf die Karosserie übertragen.

2,1 Schaltung

+ Das Fünfgang-Getriebe lässt sich zufriedenstellend präzise schalten, die Gänge sind ordentlich geführt, haken aber speziell bei schnellen Schaltvorgängen etwas. Der Rückwärtsgang lässt sich weitgehend problemlos einlegen. Wenn das Fahrzeug allerdings noch leicht rollt, kracht es im Getriebe. Eine Schaltempfehlung informiert den Fahrer über die idealen Schaltpunkte, um möglichst ökologisch unterwegs zu sein. Die Kupplung lässt sich hervorragend dosieren, ein Abwürgen des Motors ist kaum noch möglich. Anfahren an Steigungen stellt den Fahrer dank einer Berganfahrhilfe vor keinerlei Probleme.

3,0 Getriebeabstufung

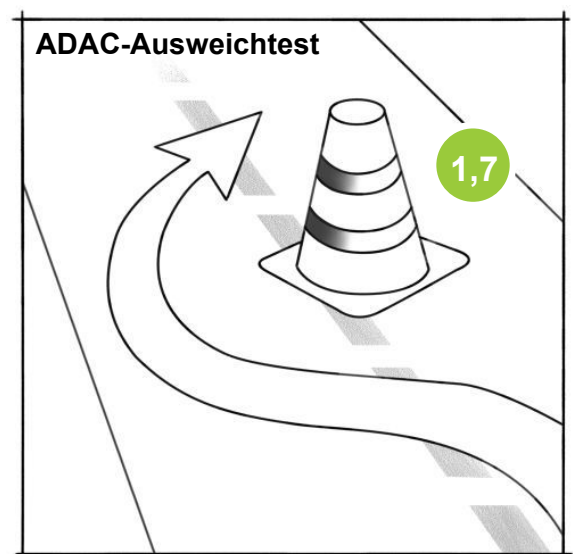
Erstaunlich, dass Ford den leistungsstarken B-MAX 1,0 EcoBoost mit einem recht kurz ausgelegten Fünfgang-Getriebe ausstattet. Der drehmomentstarke Motor würde problemlos mit einem längeren Sechsgang-Getriebe auskommen.

- + Die Abstufungen zwischen den einzelnen Gängen passen gut zur Charakteristik des Motors. Für die typischen Fahrgeschwindigkeiten steht immer ein passender Gang parat, ohne dass man bei jeder kleinen Geschwindigkeitsänderung gleich in einen anderen Gang schalten muss.
- Im fünften Gang dreht der Motor schon bei 130 km/h mit knapp 3.700 1/min. Der drehmomentstarke Motor wäre problemlos mit einer längeren Gesamtübersetzung zurechtgekommen.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

+ Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert der B-MAX mit einem leicht nachpendelnden Heck, bleibt aber dennoch sicher beherrschbar. Spurrillen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität, am Geradeauslauf gibt es nicht auszusetzen. Beim ADAC Ausweichtest schneidet der Ford gut ab. Erst schiebt er beim 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.



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.

Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt das Heck ebenfalls leicht nach, bleibt aber auch hier sicher beherrschbar. Voll beladen nimmt die Untersteuerneigung etwas zu. Die Traktion ist selbst bei starkem Beschleunigen aus der Kurve gut. Das "Torque Vectoring Control" nutzt gezielt die Bremsanlage, um den Effekt eines aktiven Differenzials zu simulieren und die Kraftverteilung zwischen den angetriebenen Vorderrädern zu regeln. Dabei gleicht das TVC Schlupf-Unterschiede aus und verteilt das Motordrehmoment je nach Fahrsituation und Straßenzustand an die Vorderräder.

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 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. Der Bremsweg aus 100 km/h liegt mit 38,3 m allerdings nur im durchschnittlichen Bereich. (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental PremiumContact, 195/55 R16 87H).

+ Die Bremse spricht schnell an und kann gut dosiert werden. Bei einer starken Bremsung in Kurven wird das Fahrzeug zwar etwas unruhig bleibt aber stets sicher beherrschbar.

2,0 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bei der aktiven Sicherheit gibt der B-MAX ein gutes Bild ab.

+ Das Fahrzeug 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 gibt es 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 weist das Fahrzeug einen Erfüllungsgrad von 92 Prozent auf. Man findet serienmäßig Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags an Bord. 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. Anschnallerinnerer ermahnen die vorderen Passagiere 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.

- Hinten 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 dem Mittelplatz sind das Schloss und der Gurtanlenkpunkt sehr nah beieinander. Der Mittelsitz weist zudem eine ungünstige Sitzkontur auf. Kindersitze sollten deshalb nur in Ausnahmefällen auf dem Mittelsitz befestigt werden, da eine stabile Unterbringung kaum möglich ist. Im Fond sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher und die Isofix-Halterungen können nur mit Einsteckhilfen problemlos genutzt werden.

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.

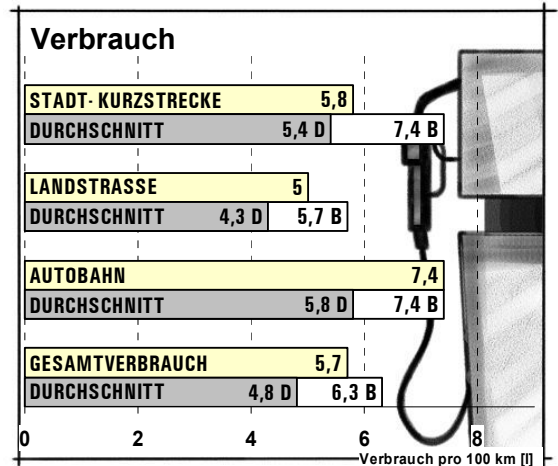
+ Der komplette Stoßfänger und ein Teil der Motorhaube sind entschärft und reduzieren das Verletzungsrisiko beim Zusammenstoß.

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

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2*

Beim ADAC EcoTest erreicht der B-MAX 1.0 EcoBoost mit einem ermittelten CO₂-Ausstoß von 159 g/km noch akzeptable 24 Punkte. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,7 l/100 km. Innerorts sind es 5,8 l/100 km und außerorts 5,0 l/100 km. Auf der Autobahn steigt der Verbrauch mit 7,4 l/100 km etwas an, was vor allem an dem kurz ausgelegten Fünfgang-Getriebe liegen sollte.



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

1,5 Schadstoffe

+ Der B-MAX 1.0 EcoBoost erreicht bei den Schadstoffen gute 45 Punkte, keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der B-MAX 69 Punkte und verpasst damit knapp die vier Sterne im EcoTest.

3,8 AUTOKOSTEN

4,2 Betriebskosten*

- Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Aufgrund des nicht besonders niedrigen Verbrauchs an Super-Kraftstoff fallen die Betriebskosten hoch aus.

3,6 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.

2,0 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.

4,4 Kosten für Anschaffung*

- Ein Schnäppchen ist der B-MAX im Kleinwagenvergleich nicht, denn ein Mindestpreis von 20.350 Euro ist nicht gerade günstig. Der B-MAX präsentiert sich zwar in der getesteten Variante ordentlich ausgestattet, doch verlangt Ford trotzdem für das eine oder andere Detail unverhältnismäßigen Aufpreis.

Das man selbst in der hohen Ausstattungsvariante Titanium noch für ein Radio extra bezahlen muss, ist nicht akzeptabel. Hinzu kommt, dass man in der Ausstattungsvariante nur das teure Radio-System für 1.200 Euro ordern kann. Investieren sollte man auf jeden Fall die 350 Euro für das City-Notbremssystem, welches Auffahrunfälle in der Stadt vermeiden kann.

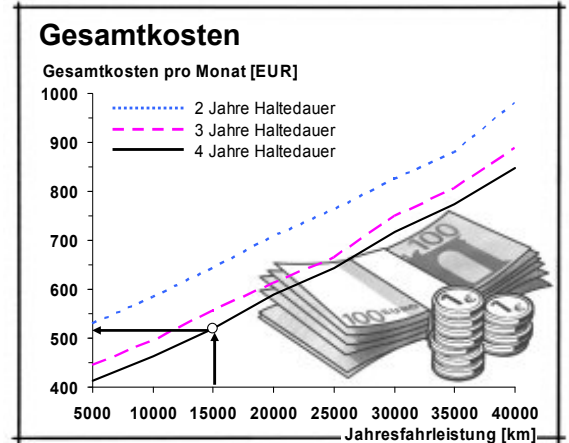
3,6 Fixkosten*

Bei den Fixkosten zeigt der B-MAX ein gemischtes Bild. Insgesamt fallen diese aber noch akzeptabel aus.

- ⊕ Die jährliche Kfz-Steuer liegt bei lediglich 28 Euro. Die Einstufung in der Teilkaskoversicherung ist günstig (TK:16).
- ⊖ Deutlich teurer fällt die Einstufung der Haftpflicht- sowie der Vollkaskoversicherung aus (KH:17; VK:20).

4,1 Monatliche Gesamtkosten*

- ⊖ Während der B-MAX bei der Wertstabilität gut abschneidet, verhindern vor allem der hohe Anschaffungspreis und die Betriebskosten ein besseres Ergebnis bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 519 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	1.6 TDCi
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]	509	505	552	521	481	501
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

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	998 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1400 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	189 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/5,0/7,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	114 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	159 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4077/1751/1604 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2080 mm
Leergewicht/Zuladung	1320 kg/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	280 l/625 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	635 kg/750 kg
Dachlast	60 kg
Tankinhalt	48 l
Reichweite	840 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	123 Euro
Monatliche Werkstattkosten	52 Euro
Monatliche Fixkosten	98 Euro
Monatlicher Wertverlust	246 Euro
Monatliche Gesamtkosten	519 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/16
Grundpreis	20.350 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.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion	350 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten)	455 Euro ^o
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 hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
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	305 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
Tagfahrlicht	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen