



Ford Grand C-MAX 1.6 EcoBoost Start/Stop Titanium

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Mit dem Grand C-MAX bietet Ford einen variablen, familienfreundlichen Van in der unteren Mittelklasse an. Dieser ist als Fünf- oder - gegen Aufpreis - auch als Siebensitzer erhältlich. Im Innenraum bietet der Grand C-MAX viel Platz. Die zwei Sitze ganz hinten lassen sich versenken, so dass man einen ebenen Ladeboden erhält. Der Fondmittelsitz kann mit wenigen Handgriffen unter den rechten Außensitz geklappt werden - dadurch entsteht ein Durchgang nach hinten, gleichzeitig wird auch das Raumempfinden gesteigert. Als besonders praktisch erweisen sich die beiden Schiebetüren, da man so von beiden Seiten bequem in das Fahrzeug gelangt. Für den Vortrieb sorgt ein 1.6-l-Ottomotor mit einer Maximalleistung von 150 PS und einem maximalen Drehmoment von 240 Nm bei 1.600 U/min. Damit kann der Ford bei den Fahrleistungen ein gutes Ergebnis erzielen. Beim Kraftstoffverbrauch überzeugt der Grand C-MAX allerdings nicht. Im ADAC EcoTest wurde ein Durchschnittsverbrauch von 6,9 Liter auf 100 Kilometer ermittelt - das ist im Klassenvergleich hoch. Überdurchschnittlich ist auch der Anschaffungspreis, der bei der getesteten Variante bei 26.170 Euro liegt. Zudem bietet die Ausstattungsliste einige empfehlenswerte Optionen, wie z. B. das Fahrer-Assistenz-Paket, das das Sicherheitsniveau deutlich steigert.

Karosserievarianten: C-MAX. **Konkurrenten:** u. a.: Chevrolet Orlando, Citroen Grand C4 Picasso, KIA Carens, Opel Zafira Tourer, Toyota Verso.

- +** hohe Zuladung, Xenonlicht erhältlich, effektive Bremsen, gute aktive und passive Sicherheit
- großer Wendekreis, Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht serienmäßig, hohe Autokosten



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

4,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,9 Familie

3,5 Stadtverkehr

2,2 Senioren

2,2 Langstrecke

1,9 Transport

2,5 Fahrspaß

3,1 Preis/Leistung

⊕ Die Verarbeitungsqualität der Karosserie ist insgesamt gut, aber nicht tadellos. Die Anbauteile sind zwar ordentlich eingepasst, allerdings könnten die Blechabschlüsse (z. B. an der Heckklappe) etwas sauberer verarbeitet sein. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und sind nicht zu groß, die Türen schließen leicht. Im Innenraum setzt sich der gute Eindruck fort, mit sauber eingepassten Kunststoffelementen und teilweise aufgeschäumten Materialien - lackierte Kunststoffelemente in der Mittelkonsole werben das Interieur optisch auf. Allerdings könnten die Kanten teilweise sauberer entgratet sein. Die Türausschnitte sind ordentlich gegen Schmutz von außen abgedichtet und mit Trittschutzleisten. Der Tankdeckel kann zwar immer geöffnet werden, ein spezieller Mechanismus verhindert allerdings ein falsches Befüllen. Darüber hinaus muss aufgrund des Mechanismus kein Tankdeckel mehr abgeschraubt werden. Der Motorraum ist von unten verkleidet und verschmutzt dadurch nicht so schnell.

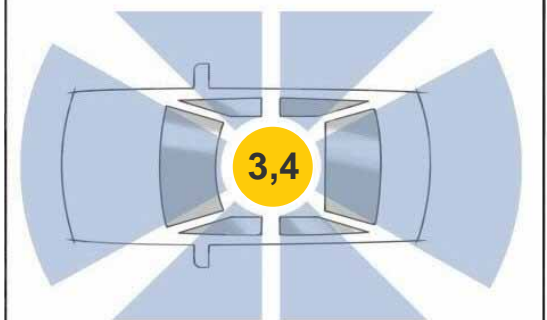
⊖ Die lackierten Stoßfänger und die Türen müssen ohne schützende Stoßleisten auskommen, daher können bereits kleine Parkrempler teure Reparaturen nach sich ziehen. Die Türverkleidungen bestehen aus harten und kratzempfindlichen Kunststoffen. Die Motorhaube wird nur über einen einfachen Haltestab offen gehalten.

⊕ Bei der Alltagstauglichkeit gibt der Grand C-MAX ein gutes Bild ab. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze, einen schmalen Mittelsitz (der sich maximal für Kurzstrecken eignet) und zwei weitere Sitze im Kofferraum, die ebenfalls nicht langstreckentauglich sind - insgesamt passen so bis zu sieben Personen hinein. Die maximale Zuladung fällt mit 565 Kilogramm großzügig aus. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 Kilogramm transportiert werden, hierfür gibt es eine Reling. Mit einer Tankfüllung (60 l) sind Reichweiten bis 870 Kilometer möglich.

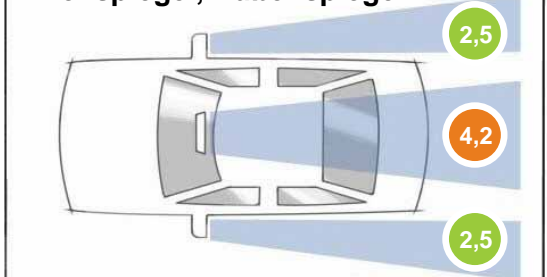
⊖ Serienmäßig ist der Grand C-MAX nur mit einem Pannenset ausgestattet. Im Falle des Testfahrzeugs war das optionale Notrad (inkl. Wagenheber und Radmutternschlüssel) an Bord, allerdings ist die Kofferraummulde zu klein für die Fahrbereifung.

Die Karosserie des Grand C-MAX lässt sich nur zufriedenstellend überblicken. Bei der Rundumsichtmessung landet der Ford im hinteren Mittelfeld.

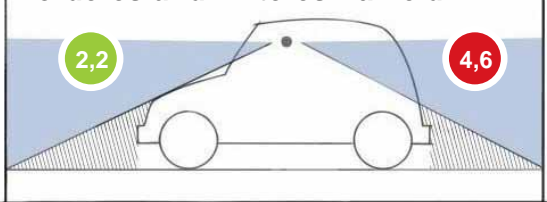
Rundumsicht



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.



Kleine Sichtfenster zwischen den Dachsäulen verbessern etwas die Sicht nach schräg hinten.

Die Sicht nach hinten ist akzeptabel, da die breiten C-Säulen zumindest durch eine kleine Scheibe getrennt sind. Der Blick auf tief liegende Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug ist aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe schlecht. Die Scheibenwischer arbeiten zwar gegenläufig, allerdings wird der rechte Scheibenbereich nicht ideal gewischt, da der rechte Scheibenwischer zu klein ist.

⊕ Aufgrund der etwas erhöhten Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Durch die tief nach unten gezogene Motorhaube hat man einen guten Bodenblick, die Front ist dadurch allerdings kaum einsehbar. Die Außenspiegel sind groß, beheizbar und besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Serie). Die aufpreispflichtigen Xenon-Scheinwerfer sorgen inklusive Abbiegelicht (im Testwagen verbaut) für eine optimale Fahrbahnausleuchtung. Ordert man den Fahrspurassistenten, ist das Fernlicht sensorgesteuert. Die optionalen Parksensoren für Front und Heck sind sehr zu empfehlen. Zusätzlich ist auch eine gut funktionierende Rückfahrkamera erhältlich (im Testwagen). Der automatische Einpark-Assistent (Activ Park Assist) kann optional geordert werden und prüft während der Vorbeifahrt Parklücken am Fahrbahnrand. Passt die Lücke, wird der Fahrer informiert und das Fahrzeug lenkt auf Knopfdruck automatisch in diese - der Fahrer muss nur noch Gas und Bremse betätigen. Das System funktioniert in der Praxis recht zuverlässig.

⊖ Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung können, wie auch in den anderen Ford Modellen, bei Dunkelheit störende Lichtreflexe erzeugen. Der Grand C-Max ist nicht serienmäßig mit Tagfahrlicht ausgestattet, allerdings lässt sich dieses im Ford Zubehör-Programm finden.

1,8

Ein-/Ausstieg

⊕ Das schlüssellose Zugangssystem im Testwagen funktioniert insgesamt gut, allerdings verschließt sich der Wagen nicht automatisch nach dem Verlassen des Fahrzeugs. Es muss entweder ein Knopf am Türgriff (nur vordere Türen) oder die Taste auf der Fernbedienung gedrückt werden. Die niedrigen Türschweller und die angenehme Höhe der Sitze sorgen vorn 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. Trotz des schlüssellosen Zugangssystems wird das Fahrzeug verriegelt wenn es mit der Fernbedienung abgeschlossen wird, der Schlüssel sich aber im Innenraum befindet. Ganz nach hinten gelangt man trotz der Schiebetüren nur mühsam, das Platzangebot ist gering.



Der Kofferraum des Grand C-Max bietet zwischen 70 (bei aufgestellter 3. Sitzreihe) und üppigen 865 l Volumen zur Verfügung.

1,7

Kofferraum-Volumen*

⊕ Ist die dritte Sitzreihe versenkt, fasst das Ladeabteil bis zur Kofferraumabdeckung 400 Liter (dachhoch: 785). Klappt man die Rücksitze um können bis zur Fensterkante 865 Liter verstaut werden, dachhoch sogar 1.655 Liter.

⊖ Ist die dritte Sitzreihe ausgeklappt, passen lediglich 70 Liter in das Ladeabteil.

2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Heckklappe lässt sich gegen Aufpreis elektrisch betätigen und schwingt weit auf - Personen bis 1,90 m stoßen sich nicht den Kopf. Die Ladeöffnung erweist sich als sehr hoch, aber durchschnittlich breit. Das Ladeabteil selbst hat eine zufriedenstellende Größe. Das Gepäck muss zum Einladen nicht weit angehoben werden, da die äußere Ladekante mit 68 Zentimetern nicht zu hoch liegt. Beim Ausladen stört keinerlei Stufe. Bei der Rückbank liegende Gegenstände lassen sich recht gut erreichen. Das Ladeabteil wird mit zwei Lampen ordentlich ausgeleuchtet.
- Am abstehenden Heckklappenschloss können sich große Personen den Kopf stoßen. Der Kofferraumboden ist (aufgrund der dritten Sitzreihe) insgesamt uneben.

2,2 Kofferraum-Variabilität

Es gibt nur wenige brauchbare Ablagen im Kofferraum. Unter dem Kofferraumboden findet man im hinteren Teil zwar drei kleine Fächer, allerdings sind diese schon mit dem Bordwerkzeug und dem Verbandskasten gefüllt. Zudem gibt es noch zwei kleine Fächer in den Radhäusern. Insgesamt fehlt es aber etwas an brauchbaren Ablagemöglichkeiten oder Gepäcknetzen.

- + Die zweite Sitzreihe lässt sich dreigeteilt umklappen. Darüber hinaus kann Mittelsitz unter den rechten Sitz geklappt werden, wodurch zwischen den zwei Außensitzen noch ein wenig Stauraum freigegeben wird.

1,8 INNENRAUM

2,0 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 von 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. Auch das Klimaanlagenbedienteil ist etwas weit unten positioniert und die Tasten sind etwas klein.

- + Das in Höhe und Weite einstellbare Lenkrad lässt sich dem Fahrer gut anpassen. Auch die Pedale und der Schalthebel sind ergonomisch angeordnet. Der beleuchtete Start-/Stopp-Knopf ist in der Mittelkonsole positioniert und gut zugänglich. Sowohl das Abblend- und Fernlicht als auch die Scheibenwischer sind sensorgesteuert. 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. Ein Tempomat (mit Geschwindigkeitsbegrenzer) ist serienmäßig an Bord und lässt sich am Lenkrad aktivieren, die eingestellte Geschwindigkeit wird angezeigt. Der Fahrer wird bei nicht richtig geschlossenen Türen oder Heckklappe akustisch und optisch gewarnt. Die Klimaanlage lässt sich recht einfach bedienen. Die Frisch- und Umluftfunktion wird automatisch gesteuert und die Heckscheibenheizung nach einer gewissen Zeit wieder deaktiviert.



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

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). In den Türen befinden sich große Ablagen, so können auch Wasserflaschen untergebracht werden. Das Handschuhfach ist zwar beleuchtet, aber in der Größe nur durchschnittlich.

– Vorne stört der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen beim Angurten, zudem behindert er die Einsteller der Lordosenstützen. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen.

1,6 Raumangebot vorne*

+ Das Raumangebot ist vorn sehr großzügig. Personen bis knapp zwei Meter finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit reicht für weit über zwei Meter große Insassen. Dank der großzügigen Innenbreite und dem hohen Dach hat man ein angenehmes Raumgefühl, wenn auch die wuchtige Mittelkonsole dieses etwas einschränkt.

1,8 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.

– Ganz hinten sind die Platzverhältnisse nur ausreichend. Sowohl die Beinfreiheit als auch die Innenraumbreite sind gering.



Auf der mittleren Sitzreihe finden Personen bis zu 1,90 m Körpergröße bequem Platz. Ganz hinten ist das Platzangebot deutlich eingeschränkt.

2,3 Innenraum-Variabilität

+ Die Innenraum-Variabilität ist gut. Die Lehnen aller drei Rücksitze lassen sich einzeln klappen, allerdings können die Sitze nicht wie beim C-MAX komplett ausgebaut werden. Gegen Aufpreis ist das "FoldFlatSystem" erhältlich, das eine zusätzliche dritte Sitzreihe beinhaltet, diese kann voll versenkt werden.

2,4 KOMFORT

2,2 Federung

+ Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung ist Ford recht gut gelungen. Der Grand C-MAX federt lange Bodenwellen ordentlich ab, neigt aber bei voller Beladung zu leichtem Nachschwingen. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse schluckt die Federung souverän. Kopfsteinpflaster und raue Fahrbahnbeläge dringen nicht zu stark zu den Insassen durch, Querfugen werden allerdings etwas deutlicher im Innenraum wahrgenommen. Nickbewegungen beim Bremsen zeigen sich recht gut gedämpft, allerdings zeigt die Karosserie deutliche Wankbewegungen in schnell durchfahrenen Kurven. Es kann ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

2,3 Sitze

⊕ Die Vordersitze lassen sich in der Höhe einstellen (gegen Aufpreis Fahrerseite elektrisch), sind bequem gepolstert und angenehm konturiert. Sie bieten auch in schnell durchfahrenen Kurven einen ordentlichen Seitenhalt, allerdings könnte dieser im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein. Zudem sind beide mit einer in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Der Kraftaufwand zum Betätigen der Lordosenstütze ist aber etwas hoch. Die Sitzposition des Fahrers ist insgesamt gut, auch wenn man sich eine zusätzliche Neigungseinstellung des Fahrersitzes wünschen würde. Der Fahrer kann seinen linken Fuß ordentlich abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Hinten ist der Sitzkomfort ebenfalls akzeptabel. Die Sitze sind bequem gepolstert und bieten recht gute Körperunterstützung. Positiv ist die Lehnenneigungseinstellung der Fondsitze, wodurch man auch hinten individuell eine angenehme Sitzposition einstellen kann.

⊖ In der zweiten Sitzreihe sind die Lehnen niedrig und in der Dritten zu niedrig. Ganz hinten sind die hart gepolsterten Sitze nur ausreichend konturiert und bieten dadurch wenig Körperunterstützung. Hier liegen die Oberschenkel kaum auf der Sitzfläche auf, wodurch die Sitzposition nicht sonderlich bequem ist.

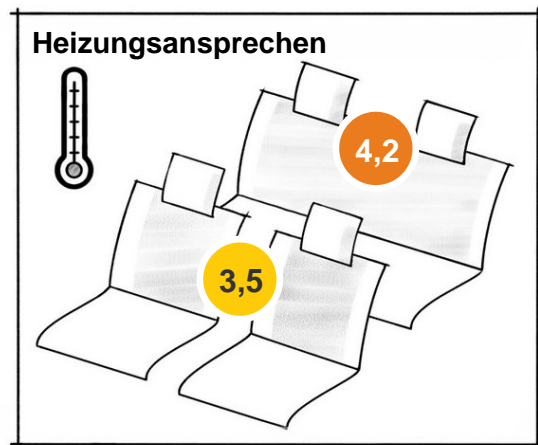
2,2 Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau ist im Innenraum nicht zu hoch, bei Tempo 130 wurde ein Pegel von 68,2 dB(A) gemessen. Fahr- und Motorgeräusche werden bei moderaten Geschwindigkeiten wenig im Innenraum wahrgenommen, wenn auch das Motorengeräusch mit den Drehzahlen deutlich ansteigt. Doch auch die Windgeräusche nehmen mit steigender Geschwindigkeit etwas zu.

2,8 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest schneidet der Grand C-Max mit dem 1.6-l-Benzinmotor durchschnittlich ab. Während der Innenraum vorn in akzeptabler Zeit auf Wohlfühltemperatur erwärmt wird, dauert es im Fond lange bis angenehme Temperaturen vorherrschen.

⊕ Eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik ist in dieser Ausstattungsvariante Serie. Fahrer- und Beifahrer können 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. Frisch- und Umluftzufuhr werden geregelt.



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

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen des 150 PS starken Ottomotors mit einem Drehmoment von 240 Nm (bei 1.600 U/min) sind gut. Im vierten und fünften Gang sind die Elastizitätswerte des Motors gut, im sechsten Gang gut bis zufriedenstellend. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in kurzen 6,2 Sekunden absolviert.

2,0 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des kleinen Benziners geht in Ordnung. Vibrationen werden nur im niedertourigen Drehzahlbereich und oberhalb von 4.500 U/min unter Last wahrgenommen. In diesen Drehzahlbereichen erzeugt das Aggregat auch leichte Störfrequenzen. Insgesamt läuft das Aggregat jedoch weitgehend kultiviert und unauffällig.

1,7 Schaltung

⊕ Die Schaltung kann überzeugen. Alle Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Die Schaltwege sind nicht zu lang, so dass sich auch schnelle Schaltvorgänge realisieren lassen. Allerdings haken die Gänge dann etwas. Der Rückwärtsgang lässt sich einfach und geräuschlos einlegen und ist zudem gegen versehentliches Schalten gesichert. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen. Anfahren an Steigungen ist dank gut dosierbarer Kupplung und einer Berganfahrhilfe problemlos möglich.

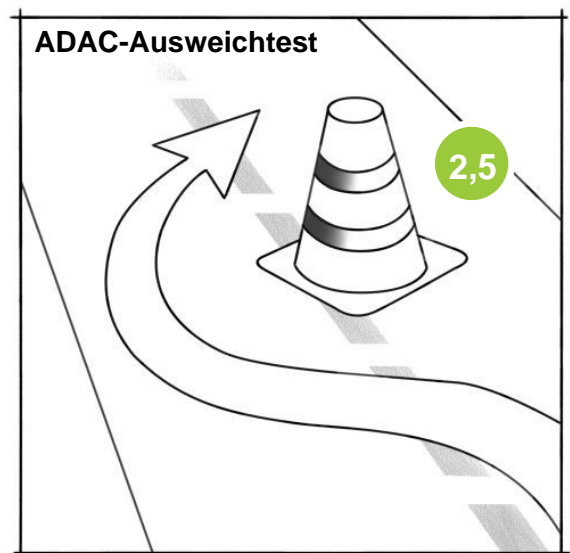
2,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen insgesamt gut, es ist ein gleichmäßiges Beschleunigen möglich. Die Gesamtübersetzung ist insgesamt zufriedenstellend, bei Tempo 130 dreht der Motor im höchsten Gang mit rund 3.000 Touren. Eine etwas längere Übersetzung würde das Drehzahlniveau auf Autobahnetappen und somit auch den Kraftstoffverbrauch senken.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität ist insgesamt in Ordnung. Plötzliche Lenkimpulse quittiert der Grand C-MAX zwar mit einem deutlich nachpendelndem Heck, eine Schleudergefahr besteht allerdings nicht. Die Spurrillenempfindlichkeit ist nicht zu ausgeprägt, der Geradeauslauf ist gut. Bei Seitenwind oder seitlich abfallender Straßen korrigiert die elektronische Servolenkung (EPAS) selbstständig den Lenkwinkel, wodurch eine gute Spurtreue erreicht wird. Die Traktion ist auch bei starkem Beschleunigen aus der Kurve gut. Das Torque Vectoring Control-System (TVC) 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 das jeweilige Rad. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Grand C-MAX ein unkritisches Fahrverhalten. Das Fahrzeug lenkt gut ein, zeigt beim Gegenlenken eine leichte Untersteuertendenz, wird aber durch effektive ESP-Eingriffe wieder stabilisiert. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt der Ford kaum Lastwechselreaktionen.



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 elektronisch gesteuerte Servolenkung spricht um die Mittellage direkt an und erweist sich als präzise. Der Fahrer erhält bei geringen Lenkwinkeln eine zufriedenstellende Rückmeldung, bei größeren Lenkwinkeln wird diese besser. Beim Rangieren sind weder hohe Lenkkräfte noch viel Kurbelei erforderlich - von Anschlag bis Anschlag sind rund 2,5 Umdrehungen notwendig.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 11,8 m für die Fahrzeugklasse zu groß aus.

1,7 Bremse

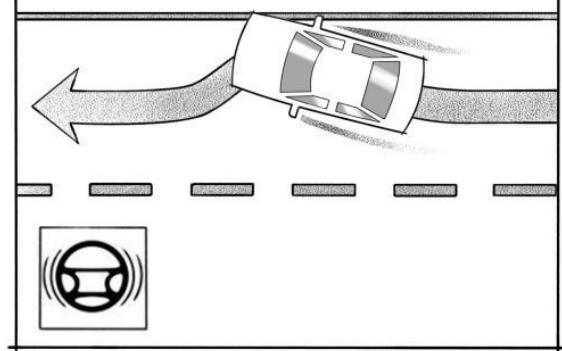
⊕ Die Bremse spricht schnell an, lässt sich einwandfrei dosieren und erweist sich als belastbar. Der Grand C-MAX steht bei einer Vollverzögerung aus Tempo 100 nach guten 35,5 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental Conti Sport Contact 3; Größe: 215/50 ZR17 95W). Der C-MAX ist mit einer elektronischen Bremsvorspannung (EBP) ausgestattet. 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 Brems Scheiben gerückt. Das EBP ist eine Ergänzung zum Bremsassistent (EBA), der bei einer Gefahrenbremsung dem Fahrer hilft, das komplette Potenzial der Bremse zu nutzen.

1,8 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

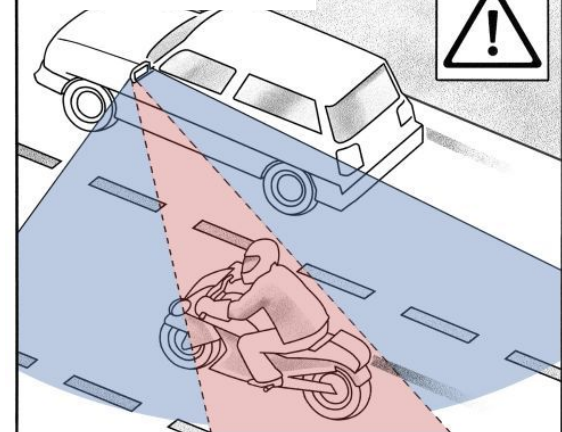
⊕ Der Ford Grand C-MAX bietet neben ESP und einem Bremsassistenten auch serienmäßig ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem, welches über einen Drehzahlvergleich der einzelnen Räder einen Druckverlust an einem Rad erkennt und den Fahrer entsprechend informiert. Optional gibt es Activ City Stop. Das System überwacht den Abstand zum Vorfahrenden und erhöht in Gefahrensituationen den Bremsdruck. Das System ist unterhalb von 30 km/h aktiv und kann bis 15 km/h Kollisionen vermeiden und bis 30 km/h die Unfallschwere reduzieren. Gegen Aufpreis gibt es einen Totwinkelassistenten, der aber nicht perfekt funktioniert und noch etwas an Feinabstimmung bedarf. Zudem sollte die Warnung effektiver erfolgen. Darüber hinaus sind im Paket ein Fahrspurassistent, eine Müdigkeitserkennung, eine Verkehrsschilderkennung und ein Fernlichtassistent erhältlich. Helle Xenonscheinwerfer mit Abbiegelicht können ebenfalls geordert werden. Bei einer Notbremsung blinken die Bremsleuchten.

Spurhalteassistent



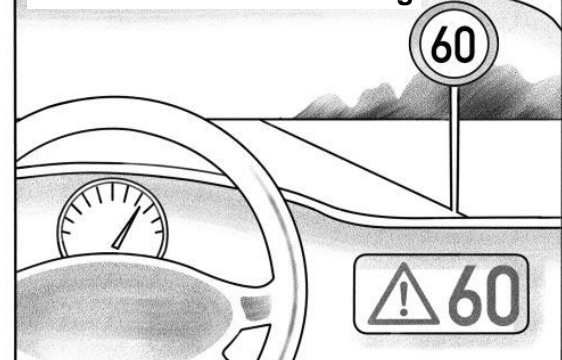
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Totwinkelassistent



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.

Verkehrsschilderkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Serienmäßig gibt es einen Geschwindigkeitslimiter. Rückstrahler in den Vordertüren warnen im Dunkeln, wenn diese offen sind.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage funktioniert der Blinker nicht, dadurch lässt sich ein Richtungswechsel nicht ohne Weiteres anzeigen. Der Warnblinkanlagenschalter hebt sich zwar farblich gut ab, ist aber sehr klein.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Grand C-MAX ist serienmäßig mit Front-, Seiten und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Beim ADAC Crashtest erreicht der Grand C-MAX bei der Insassensicherheit 96 Prozent der möglichen Punkte. Die Kopfstützen bieten vorn Personen bis rund 1,85 m guten Schutz und sind sehr nahe am Kopf platziert. Dadurch werden die vorderen Insassen bei einem Heckaufprall sehr gut vor einem Schleudertrauma geschützt. Auch in der zweiten Sitzreihe weisen sie einen geringen Abstand zum Kopf auf. Vorn werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden (auch der dritten Sitzreihe) wird im Display angezeigt. Die Außentürgriffe sind sehr stabil, so dass große Kräfte aufgebracht werden können - das kann sich nach einem Unfall als vorteilhaft erweisen.

⊖ In der zweiten Sitzreihe bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis 1,72 m guten Schutz. In der dritten Sitzreihe werden nur Passagiere bis 1,56 m geschützt. Zudem ist der Abstand zum Kopf recht groß.

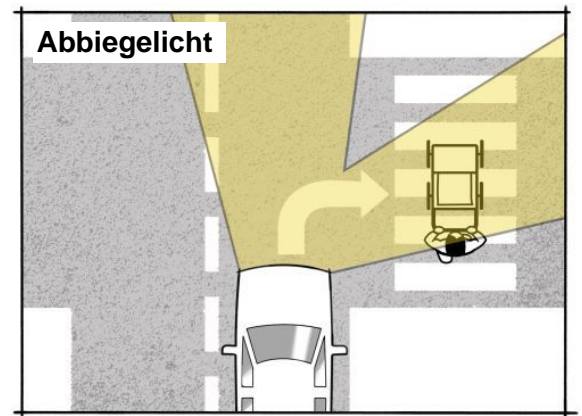
1,9 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest erhält der Grand C-MAX 81 Prozent der möglichen Punkte. Auf den beiden äußeren Rücksitzen gibt es Isofixhalterungen zur sicheren Montage von Kindersitzen. Allerdings sind auf allen Plätzen die Gurte lang und reichen auch für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf. Auch die Gurtschlösser sind kurz (aber nur in der zweiten Sitzreihe fest), wodurch sich Kindersitze einfacher montieren lassen. Auf den Fondaußenplätzen und in der dritten Sitzreihe sind die Abstände zwischen den Schlössern und den Gurten optimal. In der zweiten Sitzreihe sind diese auch sehr gut positioniert, ganz hinten liegen die Schlösser aber ungünstig. Es lassen sich auf allen Sitzplätzen problemlos hohe Kindersitze verwenden. Zur zweiten Sitzreihe ist die Zugänglichkeit aufgrund der großen Schiebetüren hervorragend. Leider passen aber nicht drei Kindersitze nebeneinander in den Fond. Die Fensterheber haben einen frühzeitig funktionierenden Einklemmschutz. Es sind auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen zugelassen, allerdings ist auf dem Beifahrerplatz ein deaktivierter Airbag Voraussetzung. Kann der Beifahrerairbag nicht deaktiviert werden, sind Kindersitze der Gruppen 0 und 0+ nicht zulässig.

⊖ Der Beifahrerairbag lässt sich nicht serienmäßig deaktivieren (optional erhältlich). Die Isofix-Halterungen können nur mit Einsteckhilfen problemlos genutzt werden. Ganz hinten ist die Montage hoher Kindersitze aufgrund des eingeschränkten Zugangs umständlich.

3,1 Fußgängerschutz

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



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.

3,0 UMWELT/ECOTEST

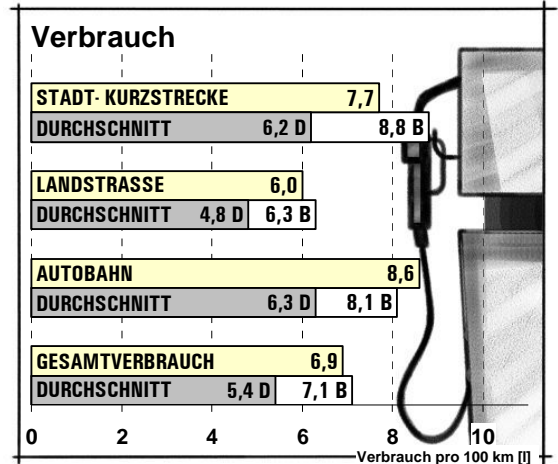
4,1 Verbrauch/CO₂*

– Im ADAC EcoTest schneidet der Grand C-MAX 1.6 EcoBoost nicht besonders gut ab, er erhält in diesem Kapitel lediglich 19 Punkte. Es wurde ein CO₂-Ausstoß von 190 g/km ermittelt. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,9 Liter auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 7,7 l/100 km im Innerortsteil und 6,0 l/100 km im Außerortsteil und 8,6 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

1,8 Schadstoffe

Insgesamt bringt es der Grand C-MAX 1.6 EcoBoost im EcoTest auf 61 Punkte, das entspricht drei von fünf Sternen.

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind nicht zu hoch, keine Schadstoffgruppe zeigt besondere Auffälligkeiten. Lediglich der CO-Wert steigt im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas an. In diesem Kapitel reicht es für 42 Punkte.



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

4,0 AUTOKOSTEN

5,2 Betriebskosten*

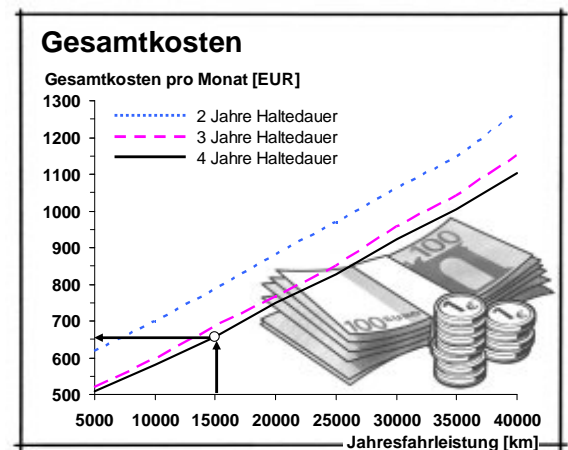
– Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, was im Falle des Grand C-MAX 1.6 EcoBoost zu einer schlechten Bewertung führt.

3,3 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 1,6-Liter Ottomotor 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 verhindern zusätzlich eine bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 656 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,7 Wertstabilität*

Dem getesteten Ford Grand C-MAX wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum im Klassenvergleich ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

4,1 Kosten für Anschaffung*

➔ Teuer zeigt sich der Grand C-MAX in der Anschaffung. Die Ausstattungsvariante "Titanium" bietet zwar recht gute Serienausstattung, doch liegt der Grundpreis dafür bei nicht ganz familienfreundlichen 26.170 Euro. Man erhält zwar Schiebetüren und ein größeres Raumangebot im Fond - bzw. gegen Aufpreis (700 Euro) eine dritte Sitzreihe. Für alle klassenüblichen Ausstattungsdetails müssen aber weitere 1.155 Euro aufgewendet werden.

3,6 Fixkosten*

Der Grand C-MAX landet bei den fixen Kosten im hinteren Klassenmittelfeld. Während die Haftpflicht- und Vollkaskoeinstufungen ungünstig ausfallen, zeigt sich die Teilkaskoeinstufung noch überschaubar. Die jährliche Kfz-Steuer liegt mit 110 Euro nicht zu hoch.

4,1 Monatliche Gesamtkosten*

➔ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen mit 656 Euro recht hoch. Besonders negativ wirken sich die Betriebs- und Anschaffungskosten aus.

DIE MOTORVARIANTEN						
in der preisgünstigsten Modellversion						
TYP	1.0 EcoBoost Start/Stop	1.6 Ti-VCT	1.6 Ti-VCT	1.0 EcoBoost Start/Stop	1.6 EcoBoost Start/Stop	1.6 EcoBoost Start/Stop SYNC
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1596	4/1596	3/998	4/1596	4/1596
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	77 (105)	92 (125)	92 (125)	110 (150)	134 (182)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	170/1500	150/4000	159/4000	170/1500	240/1600	240/1600
0-100 km/h[s]	13,6	13,5	12,3	12,2	9,9	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	177	185	185	202	215
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,2 S	6,7 S	6,7 S	5,2 S	6,4 S	6,4 S
CO2 [g/km]	119	154	154	119	149	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/22/16	15/22/16	15/22/16	15/22/16	17/21/17	17/21/17
Steuer pro Jahr [Euro]	38	120	120	38	110	110
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	562	603	611	575	642	652
Preis [Euro]	20.450	20.250	21.250	21.450	24.070	26.270

Aufbau		Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	GR = Großraumlimousine	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	BU = Bus		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas
KB = Kombi	PK = Pick-Up		G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1596 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	5700 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16
Reifengröße (Testwagen)	215/50ZR17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,65/11,8 m
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,7/6,0/8,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	149 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	190 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4520/1828/1684 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2075 mm
Leergewicht/Zuladung	1635 kg/565 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	400 l/865 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	870 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	154 Euro
Monatliche Werkstattkosten	58 Euro
Monatliche Fixkosten	108 Euro
Monatlicher Wertverlust	336 Euro
Monatliche Gesamtkosten	656 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/17
Grundpreis	26.170 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 2013 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 01.03.2013 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

Abbiegelight (inkl. Bi-Xenon)	860 Euro ^o
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Lichtsensor	Serie
Parkhilfe, elektronisch (Einpark-Assistent)	700 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	270 Euro ^o
Spurassistent (Fahrer-Assistenz)	1.100 Euro
Tempomat (und Limiter)	Serie
Totwinkelassistent (Fahrer-Assistenz)	1.100 Euro ^o
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verkehrsschilderkennung (Fahrer-Assistenz)	1.100 Euro ^o
Xenonlicht	860 Euro ^o

INNEN

3. Sitzreihe	700 Euro ^o
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	405 Euro ^o
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (inkl. Rückfahrkamera)	870 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	655 Euro ^o
Panorama-Glasdach (Sommer-Paket)	900 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen