



Ford C-MAX 1.5 EcoBoost Start/Stop Titanium

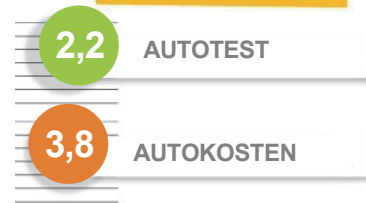
Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Zur Mitte seines Produktzykluses hat Ford den C-MAX umfassend überarbeitet. Die äußerlichen Modifikationen umfassen eine neue Front mit dem trapezförmigen Grill im aktuellen Ford-Look sowie neu gestaltete Scheinwerfern und Rückleuchten. Deutlich tiefgreifender sind die Änderungen im Innenraum. Das Cockpit beherbergt jetzt ein großes Touchscreen-Display, das der bisherigen Tastenflut ein Ende bereitet. Allerdings ist der Bildschirm recht weit entfernt und erzwingt vom Fahrer eine unbequeme Armhaltung. Neues gibt es auch antriebsseitig zu vermelden: So kommt ein neu entwickelter 1,5-Liter-Turbobenziner mit 150 PS zum Einsatz, der den Ford C-MAX souverän motorisiert. Der Verbrauch liegt mit ermittelten 6,4 l/100 km auf durchschnittlichem Niveau, womit der Ford sich drei Sterne im EcoTest sichert. Der Innenraum präsentiert sich erfreulich variabel. Die drei Einzelsitze im Fond lassen sich bei Bedarf ausbauen. Ist das Sitzsystem "Komfort" an Bord, können die äußeren Sitze nach hinten und innen verschoben werden, wodurch sich ein sehr gutes Platzangebot ergibt. Ebenfalls gegen Aufpreis sind viele Assistenzsysteme erhältlich, die dem C-MAX zusammen mit dem guten Crashtestergebnis ein hohes Sicherheitsniveau bescheren. Mit einem Grundpreis von 24.250 Euro ist der Kölner allerdings kein Sonderangebot, zudem sind die Unterhaltskosten relativ hoch. **Karosserievarianten:** Grand C-MAX. **Konkurrenten:** BMW 2er Active Tourer, Citroen C4 Picasso, Mercedes B-Klasse, VW Golf Sportsvan.

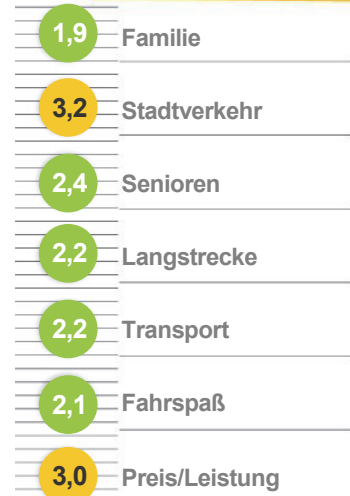
- +** Variabler Innenraum, ausgewogenes Fahrwerk, kräftiger und laufruhiger Motor, viele Assistenzsysteme erhältlich
- Hohe Unterhaltskosten, großer Wendekreis, Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht serienmäßig, Touchscreen-Display unergonomisch platziert



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



Stand: Oktober 2015
Text: A. Lidl

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 ordentliche 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 die Schweller mit Einstiegsleisten vor Kratzern geschützt. 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 besitzen zwar keine Schutzleisten, immerhin ist der untere Bereich aus unlackiertem Kunststoff und kann bei Bedarf ausgetauscht werden.

⊖ Die Türen müssen ohne schützende Stoßleisten auskommen, unvorsichtig geöffnete Türen benachbarter Fahrzeuge können daher zu teuren Reparaturen führen. Die Motorhaube wird nur über einen einfachen Haltestab offen gehalten - eine Gasdruckfeder wäre die bessere Alternative.

Bei der Alltagstauglichkeit gibt der C-MAX ein gutes Bild ab. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze sowie einen schmalen Mittelsitz, der sich allerdings nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung ist mit 440 Kilogramm nicht sehr üppig bemessen. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 Kilogramm transportiert werden, eine Dachreling ist für den C-MAX allerdings nicht erhältlich. Ist die aufpreispflichtige Anhängerkupplung an Bord, dürfen Anhänger mit bis zu 1.500 (gebremst) beziehungsweise 695 Kilogramm (ungebremst) gezogen werden. Die maximale Stützlast liegt bei 75 Kilogramm, womit auch zwei schwere E-Bikes auf einem Heckgepäckträger transportiert werden dürfen. Mit einer Tankfüllung (55 l) sind Reichweiten von bis zu 855 Kilometern möglich.

⊖ Serienmäßig ist der C-MAX nur mit einem Pannenset ausgestattet. Optional kann ein Notrad (inkl. Wagenheber und Radmutter Schlüssel) geordert werden (nicht im Testwagen). Somit fehlen auch ein Wagenheber sowie ein Radmutter Schlüssel.

Die Karosserie des C-MAX lässt sich nur zufriedenstellend überblicken. Bei der Rundumsichtmessung landet der Ford im hinteren Mittelfeld. Während sich die Front dem Blick völlig entzieht, ist das Heck gut abschätzbar. Die Sicht nach schräg hinten wird zwar durch die zusätzlichen Dreiecksfenster zwischen den C- und D-Säulen etwas verbessert, ist aber aufgrund der breiten Säulen dennoch stark eingeschränkt. Der Blick auf tief liegende Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug ist aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe nur mäßig.



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

Die Scheibenwischer arbeiten zwar gegenläufig, allerdings wird der rechte Scheibenbereich nicht ideal gewischt, da der rechte Scheibenwischer etwas 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, niedrige Gegenstände können gut erkannt werden. 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 inklusive Abbiege- und Kurvenlicht (im Testwagen verbaut) sorgen für eine optimale Fahrbahnausleuchtung. Ordert man den Spurhalteassistenten, ist das Fernlicht sensorgesteuert. Die optionalen Parksensoren für Front und Heck sind sehr zu empfehlen und erleichtern ebenso wie die aufpreispflichtige Rückfahrkamera (beides im Testwagen) das Einparken enorm. Der automatische Einpark-Assistent (Active Park Assist) kann ebenfalls 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. Im Zuge der Modellüberarbeitung beherrscht das zuverlässig funktionierende System jetzt auch das Ausparken.

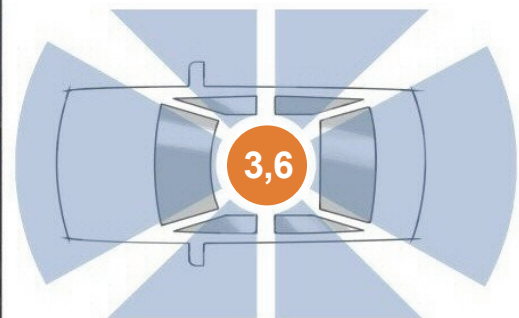
- Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung können bei Dunkelheit störende Lichtreflexe erzeugen.

2,1 Ein-/Ausstieg

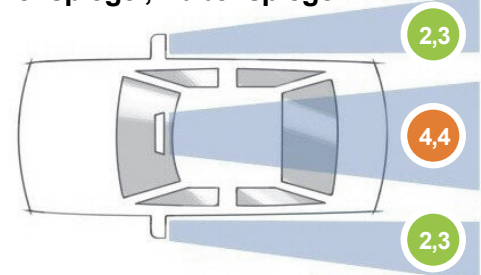
Die Türaufhalter sind zwar stark genug, um die vorderen Türen auch an Steigungen offen zu halten, allerdings haben sie nur zwei Rasterungen, wodurch die Türen in der ersten Stufe zu weit offen stehen. Das kann in engen Parklücken schnell dazu führen, dass man die Tür gegen das Nachbarauto schlägt.

+ Die niedrigen Türschweller und die angenehme Höhe der Sitze sorgen vorn für guten Komfort beim Einsteigen. Auch hinten fällt der Einstieg leicht, da die Fondtüren weit öffnen und einen recht großen Bereich frei geben, auch wenn man aufgrund des recht breiten Schwellers einen größeren Schritt machen muss. An allen Türen sind am Dachhimmel Haltegriffe vorhanden, die das Ein- und Aussteigen erleichtern. Die Follow-me-Home-Funktion beleuchtet den Bereich vor dem Fahrzeug nach dem Abschließen noch für einige Sekunden. Zudem war der Testwagen mit einer Umfeldbeleuchtung ausgestattet, die in den Außenspiegeln untergebracht ist. Eine Funkfernbedienung hat der C-MAX serienmäßig an Bord, zum Starten des Motors per Startknopf ist allerdings kein Schlüssel notwendig. Optional ist zudem ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich.

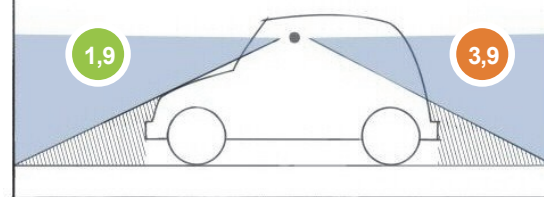
Rundumsicht



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.

1,2 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Ladeabteil fasst bis zur Kofferraumabdeckung 460 Liter. Entfernt man die Abdeckung, sind es 625 Liter, dann lassen sich bis zu elf Getränkeboxen darin verstauen. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen schluckt der Kofferraum des C-MAX bei Beladung bis zur Fensterunterkante 830 Liter, bis unters Dach sogar 1.390 Liter.



Der Kofferraum des neuen Ford C-Max bietet wie schon bei seinem Vorgängermodell üppige 460 l Volumen zur Verfügung.

2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht entriegeln und schwingt weit auf, sodass sich auch bis zu 1,90 Meter große Personen nicht den Kopf stoßen. Gegen Aufpreis ist auch eine elektrische Heckklappe erhältlich, die sich entweder per Knopfdruck oder aber sensorgesteuert öffnen und schließen lässt (nicht im Testwagen). Dabei genügt es, den Fuß unter den hinteren Stoßfänger zu bewegen. Voraussetzung ist, dass man den Autoschlüssel bei sich führt. Die Ladeöffnung erweist sich als sehr hoch, aber nur durchschnittlich breit. Klappt man die Rücksitze nach vorn oder baut sie aus, ergibt sich eine ebene Ladefläche. Das Gepäck muss zum Einladen nicht weit angehoben werden, da die äußere Ladekante mit 61 Zentimetern sehr niedrig liegt. Ladekante und -fläche liegen nicht auf einem Niveau, beim Ausladen muss deshalb eine kleine Stufe von knapp zwölf cm überwunden werden. Nahe der Rückbank liegende Gegenstände lassen sich recht gut erreichen, da der Kofferraum nicht sonderlich tief ist. Das Ladeabteil wird mit zwei Lampen ordentlich ausgeleuchtet.

⊖ Am vorstehenden Heckklappenschloss können sich große Personen den Kopf stoßen.

2,4 Kofferraum-Variabilität

Im Kofferraum finden sich keine brauchbaren Ablagen, immerhin gibt es vier stabile Zurrösen zur Ladungssicherung. Unter dem Kofferraumboden lassen sich nur kleinere Gegenstände in der Reserveradmulde verstauen. Insgesamt fehlt es an brauchbaren Ablagemöglichkeiten oder Gepäcknetzen.

⊕ Die zweite Sitzreihe lässt sich dreigeteilt umklappen.

2,0 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Zum Facelift wurde das Bedienkonzept des C-MAX gründlich überarbeitet. Dadurch fällt die Bedienung nun ein gutes Stück leichter, was vor allem an der reduzierten Anzahl an Bedienelementen auf der Mittelkonsole liegt. Sie sind nun ergonomischer angeordnet, die Eingewöhnungsphase fällt daher nicht mehr so langwierig aus. Großen Anteil daran hat der nun lieferbare Acht-Zoll-Touchscreen (Ford SYNC 2) - die vielen kleinen Tasten zur Radiobedienung gehören damit der Vergangenheit an. Durch die hohe Funktionsvielfalt benötigt man aber doch eine gewisse Eingewöhnungszeit. Auch das Klimabedienteil sowie die Tasten im Lenkrad wurden überarbeitet.



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

In der Summe stellt die dringend notwendige Überarbeitung des Bedienkonzepts eine spürbare Verbesserung dar und sorgt nun für einen deutlich höheren Bedienkomfort.

+ Das Lenkrad lässt sich in einem weiten Bereich in Höhe und Weite einstellen. Der Schalthebel liegt gut zur Hand. Durch das schlüssellose Startsystem kann der Motor ohne Einstecken des Zündschlüssels gestartet werden, der Startknopf ist zudem beleuchtet. Der Lichtschalter sitzt günstig am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad und ist beleuchtet. Der serienmäßige Regensensor schaltet die Wischer automatisch an und regelt die Wischgeschwindigkeit. Alle wichtigen Schalter sind bei Dunkelheit beleuchtet, auch die Lenkradtasten. Die Instrumente sind sehr gut ablesbar, für alle wichtigen Funktionen gibt es Anzeigen und Kontrollleuchten. Ein Bordcomputer zum Abrufen des Durchschnittsverbrauchs und der Restreichweite ist serienmäßig an Bord. Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf-/Abwärtsautomatik, funktionieren auch nach dem Abstellen des Motors (bis eine Türe geöffnet wird) und verfügen über einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Die Lautsprecher liefern einen klaren Klang, auch bei größerer Lautstärke. Das Klimabedienteil ist übersichtlich aufgebaut, allerdings etwas tief angeordnet, was während der Fahrt eine starke Blickabwendung von der Fahrbahn erfordern kann. Detaileinstellungen der Klimaautomatik lassen sich über den Touchscreen im Bordmenü durchführen. Ablagen gibt es in ausreichender Zahl. Vorn finden sich Becherhalter in der Mittelkonsole und große Türfächer, die auch größere Flaschen aufnehmen können. Hinten gibt es ebenfalls Türfächer sowie Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitzlehnen. Das Handschuhfach ist zwar recht flach gestaltet, dafür aber sehr tief und beleuchtet. Für die vorn und hinten Sitzenden stehen hell leuchtende Leselampen zur Verfügung. Eine nicht richtig geschlossene Tür oder Heckklappe wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt.

- Um den Touchscreen-Bildschirm zu bedienen, muss der Fahrer den Arm weit ausstrecken, da das Display weit oben und nach hinten versetzt ist. Das ist auf Dauer unbequem. Zudem müssen sich Fahrer und Beifahrer bei voll geöffneten Türen weit aus dem Auto lehnen, weil auch die Griffe zu weit weg liegen. Die Lordosenstützen der Vordersitze sind während der Fahrt nicht zu bedienen, da sie kaum erreichbar sind. Vorne stört der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen beim Angurten, zudem behindert er das Einstellen der Lordosenstützen.

1,7 Raumangebot vorne*

+ Das Raumangebot in der ersten Reihe ist sehr großzügig. Personen bis knapp 1,95 Meter finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit reicht für weit über zwei Meter große Insassen. Dank der großzügigen Innenbreite, dem hohen Dach und der weit vorgezogenen Frontscheibe hat man ein angenehmes Raumgefühl, das lediglich durch die wuchtige Mittelkonsole etwas eingeschränkt wird.

2,4 Raumangebot hinten*

+ Auf den Rücksitzen finden Personen bis rund 1,80 m Größe genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit ist sogar für bis zu rund 1,90 Meter große Personen ausreichend (Fahrersitz auf 1,85 m große Personen eingestellt). Hat man wie im Testwagen das optionale Sitzsystem Komfort geordert, lassen sich die beiden äußeren Sitze schräg nach hinten und innen fahren. Davon profitiert neben der Bein- auch die Ellbogenfreiheit. Das subjektive Raumgefühl ist dank der sehr großzügig bemessenen Innenbreite gut.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,0

Innenraum-Variabilität

⊕ Die Innenraum-Variabilität ist gut. Die drei Einzelsitze im Fond lassen sich nach vorn klappen oder bei Bedarf auch komplett ausbauen. Dies ist allerdings mit einem erhöhten Kraftaufwand verbunden. Der Testwagen hatte das optionale Sitzsystem Komfort an Bord. Damit lassen sich die äußeren Fondsitze bei Bedarf nach schräg innen und hinten verschieben. Zuvor muss allerdings der mittlere Sitz nach hinten geklappt werden.

2,4

KOMFORT

2,2

Federung

⊕ Der überarbeitete Ford C-MAX bietet insgesamt einen gelungen Federungskomfort. Und das, obwohl der Kompakt-Van ausschließlich auf konventionelle Dämpfer vertraut. Adaptive Dämpfer sind für den Kölner im Gegensatz zu manchem Konkurrenten nicht erhältlich. Doch das erweist sich im Falle des Ford keinesfalls als Nachteil. Das Fahrwerk ist ausgewogen abgestimmt und absorbiert kurze wie auch lange Wellen gekonnt und ohne störende Aufbaubewegungen, kurz aufeinanderfolgende kurze Wellen lassen den Ford aber etwas unruhig wirken. Bei voller Beladung neigt die Hinterachse allerdings etwas zum Nachschwingen. Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Teerflicken verarbeitet die Federung recht sensibel, auch Querfugen werden gut geschluckt. Raue Fahrbahnbeläge oder Kopfsteinpflaster dringen nur gut gedämpft zu den Insassen durch, der Langsamfahrkomfort gibt ebenfalls keinen Grund zur Klage.

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. Beide Sitze sind zudem mit einer in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Der Kraftaufwand zum Betätigen der Lordosenstütze ist allerdings 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 beiden äußeren Sitze sind bequem gepolstert, bieten eine recht gute Körperunterstützung und sind ordentlich konturiert.

⊖ Der mittlere Fondsitz ist für längere Strecken nicht geeignet, da er schmal geschnitten, hart gepolstert und unergonomisch geformt ist.

2,2

Innengeräusch

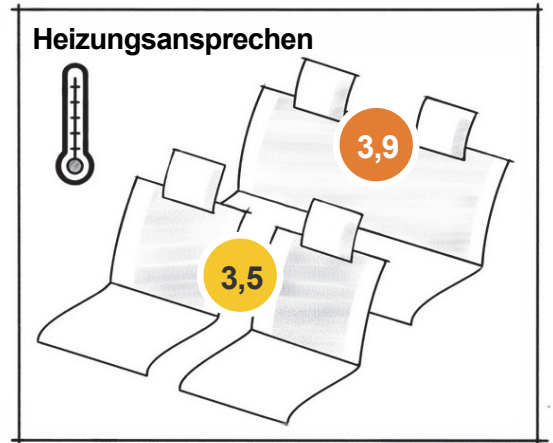
⊕ Der C-MAX bietet einen guten Geräuschkomfort. Bei Tempo 130 liegt der Geräuschpegel bei gemessenen 68,4 dB(A). Der Benziner läuft recht leise und dringt nur gut gedämmt in den Innenraum. Erst bei hohen Drehzahlen erhebt er merklich die Stimme und ist deutlich vernehmbar. Die Reifen- und Fahrwerksgeräusche halten sich in Grenzen, nur die Windgeräusche steigen bei zunehmendem Tempo etwas stärker an.

2,8

Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest schneidet der C-MAX mit dem 1,5-Liter-Benzinmotor durchschnittlich ab. Vorn wird der Innenraum in akzeptabler Zeit auf Wohlfühltemperatur erwärmt, im Fond dauert es noch etwas länger.

+ Eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik ist in der Ausstattungsvariante Titanium Serie. Fahrer- und Beifahrer können die Temperatur separat einstellen. Die Luftmengenverteilung ist in allen Kombinationen einstellbar (oben/mitte/unten), allerdings für die linke und rechte Seite gemeinsam. Besonders erwähnenswert sind die vielen einstellbaren Luftdüsen im Armaturenbrett sowie die zusätzlichen Luftdüsen im Fond.



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

2,0

MOTOR/ANTRIEB

1,7

Fahrleistungen*

+ Die Fahrleistungen lassen für einen Familien-Van kaum Wünsche offen. Für den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h benötigt der 150 PS leistende C-MAX 1.5 EcoBoost nur 5,1 Sekunden (zweiter und dritter Gang). Bei den Elastizitätsmessungen (von 60 auf 100 km/h) schneidet der Ford dank des kräftigen Drehmoments von 240 Newtonmeter, das bereits ab 1600 1/min abrufbar ist, ebenfalls gut ab. Im vierten Gang benötigt der Ford 6,9 s, im fünften 10,0 s und in der höchsten Übersetzung 13,1 s. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 204 km/h.

2,0

Laufkultur

+ Der Turbobenziner legt eine gute Laufkultur an den Tag. Nur bei sehr niedrigen Drehzahlen und gleichzeitig hoher Lastanforderung neigt das Triebwerk zum Dröhnen. Gleiches gilt für die Motorvibrationen, die nur unter diesen Bedingungen verstärkt auftreten.

1,9

Schaltung

+ Die serienmäßige Sechsgang-Schaltung kann überzeugen. Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Die Schaltwege sind nicht zu lang, so dass sich auch schnelle Schaltvorgänge realisieren lassen. Der Rückwärtsgang kann einfach und geräuschlos einlegt werden (synchronisiert), zudem ist er 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

+ Das Sechsgang-Getriebe ist passend gestuft, 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 auf Autobahnetappen das Drehzahlniveau und somit auch den Kraftstoffverbrauch senken.

2,3

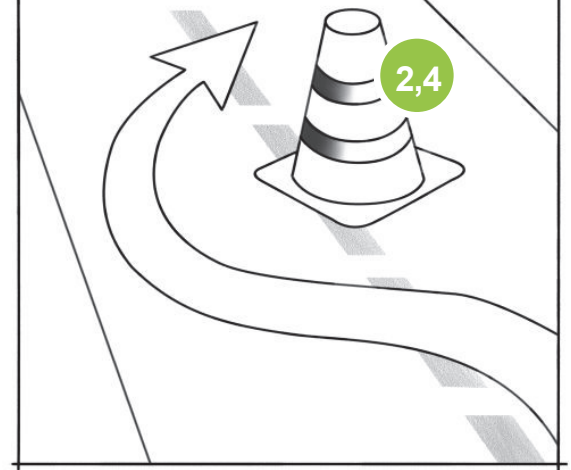
FAHREIGENSCHAFTEN

2,5

Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität ist insgesamt gut. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert der C-MAX zwar mit einer pendelnden Lenkung, eine Schleudergefahr besteht allerdings nicht. Im ADAC Ausweichtest zeigt der Van ein unkritisches Fahrverhalten. Das Fahrzeug lenkt spontan ein, wobei das Heck zum Mitlenken neigt. In der Folge greift das elektronische Stabilitätsprogramm ein, wodurch das Fahrzeug an Geschwindigkeit verliert. Beim anschließenden Gegenlenken und Zurücklenken in die ursprüngliche Fahrspur legt der Ford ein leicht untersteuerndes und sicheres Fahrverhalten an den Tag. Lastwechselreaktionen sind dem Ford nahezu fremd. 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, das mehr Traktion hat. Der Geradeauslauf ist generell gut, bei stark ausgeprägten Spurrinnen oder kräftig abfallender Fahrbahnoberfläche läuft der Wagen leicht aus der Spur und der Fahrer muss korrigierend eingreifen.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,5

Lenkung*

Der ermittelte Wendekreis beträgt 11,4 Meter und fällt im Klassenvergleich allenfalls durchschnittlich aus.

⊕ Die elektromechanische Servolenkung hinterlässt insgesamt einen recht ausgewogenen Eindruck. Die recht leichtgängige Lenkung spricht direkt aus der Mittellage an, bei größeren Lenkwinkeln erfolgt die gewünschte Richtungsänderung mit leichtem Zeitverzug, da die Hinterachse erst mit leichter Verzögerung Seitenkraft aufbaut. Die Rückmeldung dürfte bei größeren Lenkwinkeln etwas ausgeprägter sein, die Präzision der direkt übersetzten Lenkung ist gut. Von Anschlag zu Anschlag sind rund 2,5 Lenkradumdrehungen nötig.

2,0

Bremse

⊕ Der Ford C-MAX gibt sich bei den Bremsmessungen keine Blöße. Der Mittelwert aus den zehn Vollbremsungen liegt bei 36,4 Metern (halbe Zuladung, Continental ContiSportContact 3 der Größe 215/50 ZR17 95W). Dabei punktet die mit Scheibenbremsen rundum ausgerüstete Anlage mit einem guten Ansprechverhalten sowie einwandfreier Dosierbarkeit.

1,9

SICHERHEIT

1,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der C-MAX ist serienmäßig mit ESP, einem Bremsassistenten und einem direkt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet. Zur Reifendruckerkennung sind Sensoren in den Rädern verbaut. Das optionale Xenonlicht, das den Lichtkegel je nach Fahrsituation anpasst (insgesamt sieben Lichtprogramme), umfasst auch ein Abbiege- sowie dynamisches Kurvenlicht. Neben einem City-Notbremssystem, das jetzt bis 50 km/h aktiv ist, einem Spurwechsel- und einem Spurhalteassistenten (mit Lenkeingriff oder mit Lenkrad-Vibration, wählbar) kann auch ein Müdigkeitswarner sowie eine Verkehrszeichenerkennung geordert werden. Optional ist auch ein Abstandsregeltempomat mit Bremsfunktion und Auffahrwarnsystem erhältlich. Ein Speedlimiter ist Serie. Der Parkassistent umfasst jetzt zusätzlich eine Querverkehr-Erkennungsfunktion. Ist der Rückwärtsgang eingelegt, können querende Fahrzeuge erkannt werden und es wird eine Warnung ausgegeben. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei getretenem Kupplungspedal gestartet werden kann. Ein pfliffiges Detail ist das aus anderen Baureihen bekannte Schlüsselsystem "MyKey". Der Zweitschlüssel lässt sich individuell programmieren. So kann z. B. die maximale Fahrgeschwindigkeit oder Lautstärke des Radios begrenzt werden. Es kann auch eingestellt werden, dass Sicherheitssysteme nicht deaktiviert werden können. Das MyKey-Sicherheitssystem ist eine sehr innovative und sinnvolle Ergänzung, wenn das Fahrzeug z. B. von Fahranfängern genutzt wird.

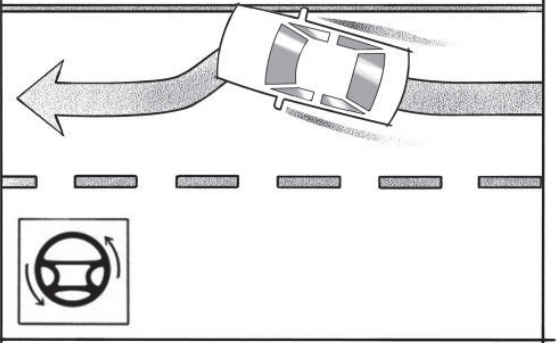
⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage funktioniert der Blinker nicht, dadurch lässt sich ein Richtungswechsel nicht ohne Weiteres anzeigen. Der Warnblinkanlagenschalter hebt sich zwar farblich gut ab, ist aber sehr klein.

1,8

Passive Sicherheit - Insassen

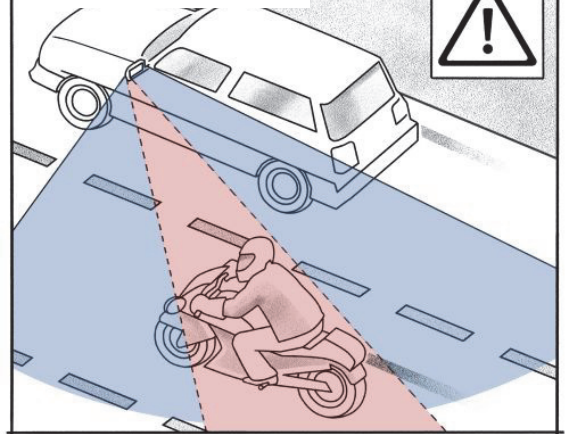
⊕ Der C-MAX ist serienmäßig mit Front-, Seiten und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Beim ADAC Crashtest erreicht der Kompakt-Van bei der Insassensicherheit 92 Prozent der möglichen Punkte (Stand 2010). Die Kopfstützen bieten vorn Personen bis rund 1,90 m guten Schutz und sind nahe am Kopf platziert. 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.

Spurhalteassistent



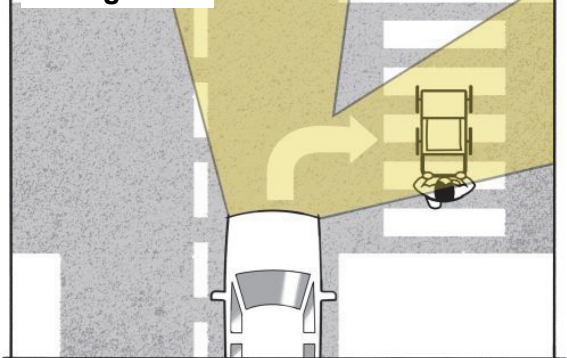
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

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.

Abbiegelicht



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.

Vorn werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden 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. Ist ein Mobiltelefon über Bluetooth gekoppelt, setzt der Notruf-Assistent nach einem Unfall automatisch einen Notruf ab.

⊖ In der zweiten Sitzreihe bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis rund 1,65 Meter guten Schutz. Warndreieck und Verbandskasten befinden sich unter dem Gepäckraumboden und sind nach einem Unfall unter Umständen schwer zu erreichen.

2,2

Kindersicherheit

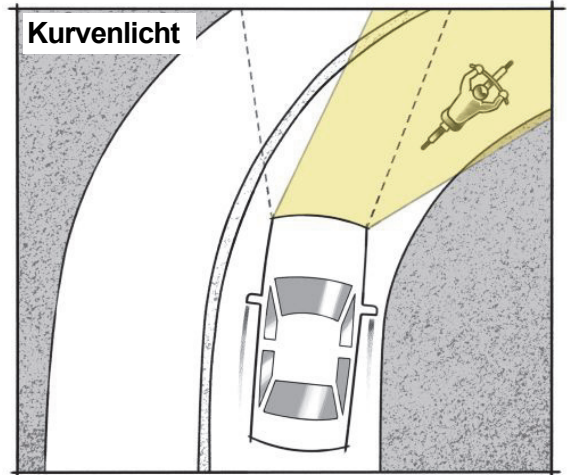
+ Beim ADAC Crashtest erreicht der C-MAX 83 Prozent der möglichen Punkte (Stand 2010). Auf den beiden äußeren Rücksitzen gibt es Isofixhalterungen zur sicheren Montage von Kindersitzen. Allerdings sind die Gurte auf allen Plätzen lang und reichen auch für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf. Die Gurtschlösser sind kurz, aber lose, was die Montage erschwert. Auf den Fondaußenplätzen sind die Abstände zwischen den Schlössern und den Gurten optimal. Es lassen sich auf allen Sitzplätzen hohe Kindersitze verwenden. 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 dafür ein deaktivierter Airbag auf dem Beifahrerplatz Voraussetzung. Kann der Beifahrerairbag nicht deaktiviert werden, sind Kindersitze der Gruppen 0 und 0+ nicht zulässig. Der Beifahrerairbag lässt sich in der getesteten Ausstattung Titanium per Schlüssel deaktivieren.

⊖ Eine Beifahrerairbag-Deaktivierung lässt sich nur nachträglich von einer Werkstatt einbauen. Die weiche Sitzfläche auf den äußeren Sitzen lässt keine lagestabile Fixierung der Kindersitze zu, zudem sind Isofix-Kindersitze nur mithilfe von Einsteckhilfen problemlos zu montieren.

3,1

Fußgängerschutz

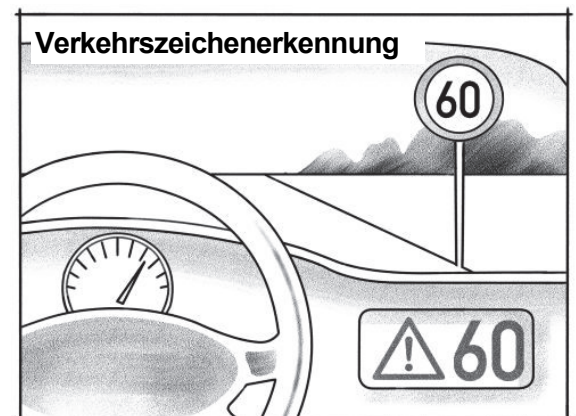
Beim Fußgängerschutz erreicht der C-MAX 50 Prozent der möglichen Punkte (Stand 2010). Entschärft wurden nur die mittleren Bereiche des Stoßfängers und der Motorhaube. Die Vorderkante sowie die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube sind allerdings zu aggressiv gestaltet.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Einschlafwarner
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.



Verkehrszeichenerkennung
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.

2,8 UMWELT/ECOTEST

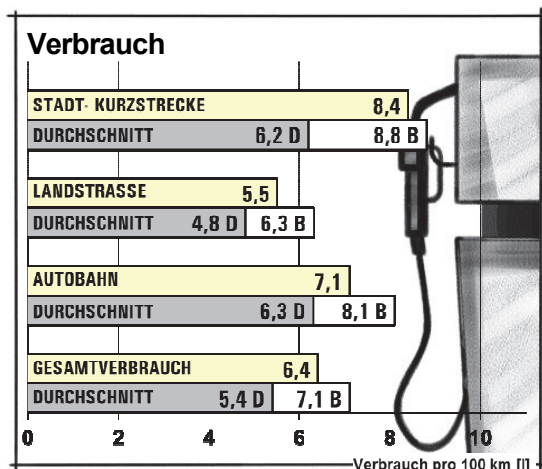
3,6 Verbrauch/CO2*

Im ADAC EcoTest schneidet der C-MAX 1.5 EcoBoost nicht sonderlich gut ab. Er erhält in diesem Kapitel lediglich 24 Punkte. Es wurde ein CO₂-Ausstoß von 175 g/km ermittelt. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,4 Litern auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 8,4 l im Innerortsteil, 5,5 l im Außerortsteil und 7,1 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

2,0 Schadstoffe

Insgesamt bringt es der Ford C-MAX 1.5 EcoBoost im EcoTest auf 64 Punkte, was drei von fünf Sternen entspricht.

⊕ In diesem Kapitel erreicht der Ford gute 40 Punkte. Und das, obwohl der direktinspritzende Turbobenziner im ADAC Autobahnzyklus einen leicht erhöhten CO-Ausstoß aufweist.



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

3,8 AUTOKOSTEN

4,8 Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, was im Falle des C-Max 1.5 EcoBoost zu einer schlechten Bewertung führt.

3,2 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.

3,9 Wertstabilität*

Dem getesteten Ford C-Max 1.5 EcoBoost Titanium wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum im Klassenvergleich allenfalls ein ausreichender Restwertverlauf prognostiziert.

4,2 Kosten für Anschaffung*

➖ Teuer zeigt sich der Ford C-Max in der Anschaffung. Die Ausstattungsvariante Titanium bietet zwar eine zufriedenstellende Serienausstattung, doch liegt der Grundpreis dafür bei nicht sonderlich familienfreundlichen 25.250 Euro.

2,5 Fixkosten*

➕ Der Ford ergattert bei den fixen Kosten gerade noch die Note gut. Die Teilkasko- und Vollkaskoeinstufungen liegen auf akzeptablem Niveau (TK: 18; VK: 19), die HaftpflichtEinstufung (KH:15) ist erfreulich niedrig. Die jährliche Kfz-Steuer ist mit 118 Euro nicht allzu hoch.

3,8 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen durchschnittlich hoch aus. Negativ wirken sich dabei die hohen Aufwendungen für den Betrieb sowie die Anschaffung aus.

DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 Ti-VCT	1.0 EcoBoost Start/Stopp	1.0 EcoBoost Start/Stopp	1.5 EcoBoost Start/Stopp	1.5 EcoBoost Start/Stopp Automatik	1.6 LPG
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	3/998	3/998	4/1498	4/1498	4/1596
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	74 (100)	92 (125)	110 (150)	134 (182)	87 (118)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	150/2500	170/1400	170/1400	240/1600	240/1600	147/4000
0-100 km/h[s]	15,7	12,6	11,4	9,4	9,2	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	174	187	204	213	185
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,4 S	5,1 S	5,1 S	6,1 S	6,5 S	6,6 FG
CO2 [g/km]	149	117	117	139	149	127
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/17	16/19/17	16/19/17	15/19/18	15/19/18	16/19/17
Steuer pro Jahr [Euro]	140	64	64	118	138	96
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	545	526	618	653	686	615
Preis [Euro]	17.850	18.950	21.850	23.100	28.000	24.800

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen

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 Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1498 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	5700 1/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	215/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35/11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	204 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	5,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,4/5,5/7,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	139 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	175 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4379/1828/1610 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2070 mm
Leergewicht/Zuladung	1475 kg/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	460 l/830 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	695 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	855 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	124 Euro
Monatliche Werkstattkosten	57 Euro
Monatliche Fixkosten	97 Euro
Monatlicher Wertverlust	360 Euro
Monatliche Gesamtkosten	638 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/18
Grundpreis	25.250 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (im Paket)	1040 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch	870 Euro
Automatikgetriebe	1750 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (im Paket)	1040 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (im Paket)	950 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	480 Euro ^o
Xenonlicht	1040 Euro ^o

INNEN

3. Sitzreihe ((nur für Grand C-MAX))	nicht erhältlich
Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Frontscheibe beheizbar	210 Euro ^o
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	300 Euro

AUSSEN

Anhängerkupplung	510 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	655 Euro
Schiebe-Hubdach	1250 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen