



Ford Grand C-MAX 1.5 TDCi Start/Stop Titanium

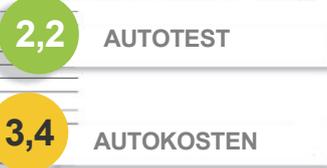
Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

Parallel zum kleineren C-MAX hat auch der Grand C-MAX eine umfassende Überarbeitung erfahren. Eine neue Front im aktuellen Ford-Look sowie neu gestaltete Scheinwerfer und Rückleuchten sind äußerlich die auffallendsten Änderungen. Im Innenraum gehen die Modifikationen sogar noch weiter. 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. Auch unter der Motorhaube hat sich einiges getan: Dort sitzt jetzt ein neu entwickelter 1,5-Liter-Turbodiesel mit 120 PS, der im Grand-C-MAX für ordentliche Fahrleistungen sorgt. Im ADAC EcoTest kommt der Familien-Van auf vier von fünf Sternen, der ermittelte Verbrauch beträgt 4,8 l/100 km. Das Kofferraumvolumen ist ebenso großzügig wie das Raumangebot, zudem lässt sich der Ford optional mit zwei zusätzlichen Einzelsitzen in der dritten Reihe aufrüsten. Ein Alleinstellungsmerkmal unter den Kompakt-Vans sind die Schiebetüren, die sich besonders in engen Parklücken als ausgesprochen praktisch erweisen. Gegen Aufpreis lässt sich der Grand C-MAX mit zahlreichen Assistenzsystemen ausstatten, was ihm zusammen mit dem guten Crashtestergebnis ein hohes Sicherheitsniveau beschert. Allerdings ist der Kölner mit einem Grundpreis von 27.750 Euro keinesfalls ein Sonderangebot. Hinzu kommt, dass die Unterhaltskosten recht hoch ausfallen. **Karosserievarianten:** C-MAX. **Konkurrenten:** BMW 2er Active Gran Tourer, Citroen C4 Grand Picasso, Kia Carens, Opel Zafira Tourer, VW Touran.

- +** Ausgewogenes Fahrwerk, hohe Zuladung, üppiges Raumangebot, gute aktive und passive Sicherheit
- Touchscreen-Display unergonomisch platziert, Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht serienmäßig, großer Wendekreis, hohe Autokosten



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



Stand: Oktober 2015
Text: A. Lidl

1,9

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

Verarbeitung

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 mit sauber eingepassten Kunststoffelementen und teilweise aufgeschäumten Materialien fort - lackierte Kunststoffelemente in der Mittelkonsole werten das Interieur zudem 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 das Fehlbetanken. 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.

2,2

Alltagstauglichkeit

+ Bei der Alltagstauglichkeit gibt der Ford 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 640 Kilogramm üppig bemessen. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 Kilogramm transportiert werden. Ist die aufpreispflichtige Anhängerkupplung an Bord, dürfen Hänger mit bis zu 1.200 (gebremst) beziehungsweise 750 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 (53 l) sind Reichweiten von bis zu 1.100 Kilometern möglich - ein sehr guter Wert.

– Serienmäßig ist der Grand C-MAX nur mit einem Pannenset ausgestattet. Optional kann ein Notrad (inkl. Wagenheber und Radmutterenschlüssel) geordert werden (nicht im Testwagen).

2,4

Sicht

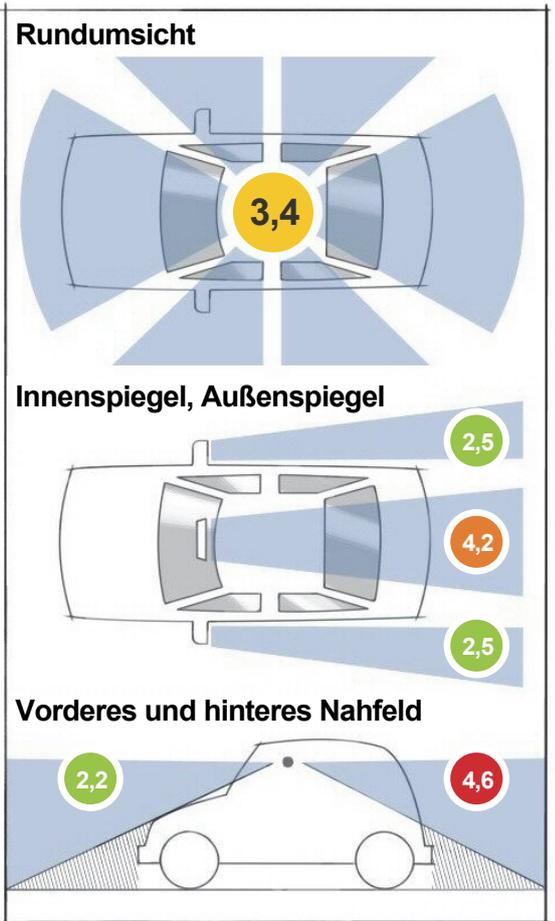
Die Karosserie des Grand C-MAX lässt sich nur zufriedenstellend überblicken. Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Ford durchschnittlich ab. Während sich die Front dem Blick völlig entzieht, ist das steile Heck gut abschätzbar. Die Sicht nach schräg hinten wird zwar durch das zusätzliche dritte Fenster 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 wegen der hoch angesetzten Heckscheibe nur mäßig. Die Scheibenwischer arbeiten zwar gegenläufig, dennoch bleibt rechts oben ein größerer Bereich unberührt.



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

⊕ 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 sehr gute 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 kann das System jetzt nicht nur längs, sondern auch quer parken und zudem das Fahrzeug aus der Parklücke wieder herausfahren.

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



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.

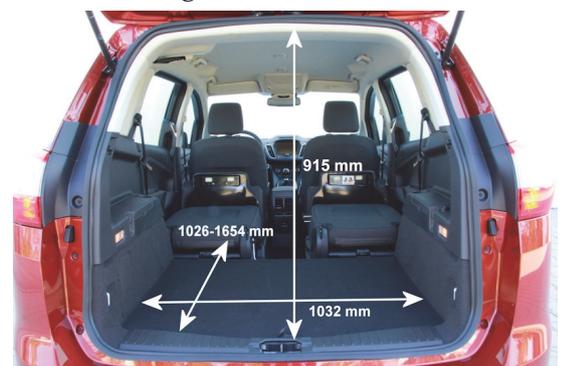
1,8 Ein-/Ausstieg

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 schon 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. Hinten wartet der Grand C-MAX mit einer echten Besonderheit auf: Als einziger Van in dieser Fahrzeugklasse bietet der Kölner praktische Schiebetüren, die das Ein- und Aussteigen speziell in engen Parklücken sehr erleichtern. Zudem geben die Schiebtüren einen großen Türausschnitt frei. 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 Grand C-MAX serienmäßig an Bord, zum Starten des Motors per Startknopf ist allerdings kein Schlüssel notwendig. Optional ist zudem ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich.

0,6 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Ladeabteil des Kompakt-Vans ist sehr groß. Es fasst bis zur Kofferraumabdeckung 490 Liter. Entfernt man die Abdeckung, sind es 875 Liter, dann lassen sich bis zu 14 Getränkekisten darin verstauen.



Der Kofferraum des neuen Ford Grand C-Max bietet mit 490 - 1.745 l Volumen deutlich mehr Stauraum als der herkömmliche Ford C-Max (460 - 1.390 l)

Bei umgeklappten Rücksitzlehnen schluckt der Kofferraum des Grand C-MAX bei Beladung bis zur Fensterunterkante 955 Liter, bis unters Dach sogar 1.745 Liter.

2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Heckklappe lässt sich leicht entriegeln und schwingt weit auf, sodass sich auch knapp 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. Das Gepäck muss zum Einladen nicht weit angehoben werden, da die äußere Ladekante mit 61 Zentimetern sehr niedrig liegt. Ladekante und -fläche liegen fast auf einem Niveau, beim Ausladen muss deshalb nur eine zwei Zentimeter hohe Stufe 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.
- Legt man die Fondsitze um, ergibt sich eine unpraktische Stufe, die das Beladen mit großen Gegenständen erschwert. Am abstehenden Heckklappenschloss können sich große Personen den Kopf stoßen.

2,4 Kofferraum-Variabilität

Im Kofferraum finden sich zwei kleine Fächer sowie zwei Cupholder, die für die Passagiere der optionalen dritten Sitzreihe gedacht sind (nicht im Testwagen). Unter dem Kofferraumboden befinden sich in der Reserveradmulde zwar einige Fächer, allerdings sind diese teilweise schon mit dem Bordwerkzeug, dem Verbandskasten sowie dem Tirefit-Set gefüllt. Insgesamt mangelt es an brauchbaren Ablagemöglichkeiten oder Gepäcknetzen.

- + Die zweite Sitzreihe lässt sich dreigeteilt umklappen. Darüber hinaus kann der Mittelsitz unter den rechten Sitz geklappt werden, wodurch zwischen den zwei Außensitzen noch ein wenig Stauraum freigegeben wird.
- Der Gurt für den mittleren Fondsitz ist am Dachhimmel angebracht. Zum Umklappen der Rücksitze muss er erst umständlich am Hilfgurtschloss ausgeklinkt werden.

1,9 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Zum Facelift wurde das Bedienkonzept des Grand 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 Verarbeitungsqualität und Funktionalität des Fahrerplatzes sind gut, bieten aber immer noch Raum für Verbesserungen.

die Tasten im Lenkrad wurden überarbeitet. 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 ist etwas erhöht positioniert und liegt dadurch 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 Tür 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, in die auch größere Flaschen passen. 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. Die aufpreispflichtige adaptive Geschwindigkeitsregelung (im Testwagen) lässt sich über praktische Lenkradtasten bedienen, die eingestellte Geschwindigkeit wird im Mittendisplay angezeigt. Ein Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer ist in der Ausstattung Titanium serienmäßig an Bord.

⊖ 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 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. Für die Insassen der zweiten Reihe bietet der Grand C-MAX lediglich Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitzlehnen sowie zwei Cupholder in den Türverkleidungen.

1,6 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot in der ersten Reihe ist sehr großzügig. Personen bis rund 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 einschränkt wird.

1,8 Raumangebot hinten*

⊕ Auf den längs verschiebbaren Rücksitzen finden Personen bis über 1,90 m genügend Bein- und Kopffreiheit vor (Fahrersitz auf 1,85 m große Personen eingestellt). Das subjektive Raumgefühl ist dank der großzügigen Innenbreite sehr gut.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,0

Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraum-Variabilität schneidet der Ford Grand C-MAX durchschnittlich ab. 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 "Ford Flat System" erhältlich, das zwei zusätzliche, versenkbare Einzelsitze für die dritte Sitzreihe beinhaltet (nicht im Testwagen).

2,5

KOMFORT

2,3

Federung

+ Der überarbeitete Ford Grand 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 Sitz der zweiten Reihe ist für längere Strecken nicht geeignet, da er schmal geschnitten, hart gepolstert und unergonomisch geformt ist. Zudem sind die Lehnen der Fondsitze recht niedrig.

2,4

Innengeräusch

+ Der Kölner bietet einen guten Geräuschkomfort. Bei Tempo 130 liegt der Geräuschpegel bei gemessenen 69,1 dB(A). Der Diesel ist ordentlich gedämmt, aufgrund der recht kurzen Übersetzung tritt er aber selbst auf der Autobahn nicht hinter die übrigen Fahrgeräusche zurück. Die Reifen- und Fahrwerksgeräusche halten sich in Grenzen, nur die Windgeräusche steigen bei zunehmendem Tempo etwas stärker an.

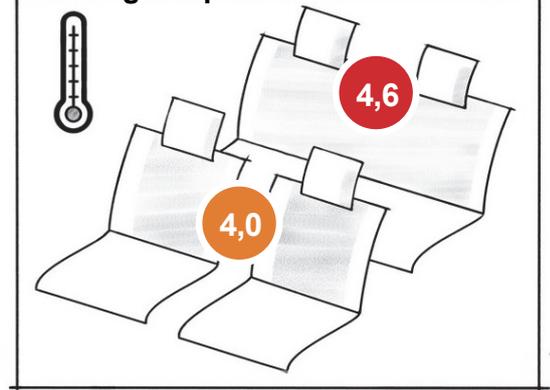
3,0

Klimatisierung

⊕ 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 nur für die linke und rechte Seite gemeinsam. Besonders erwähnenswert sind die vielen einstellbaren Luftdüsen im Armaturenbrett sowie die zusätzlichen Luftdüsen im Fond.

⊖ Im ADAC Heizungstest schneidet der Grand C-MAX 1.5 TDCi aufgrund des großen Innenraums und des effizienten Diesels, der wenig Abwärme produziert, nur mäßig ab. Hinten dauert es noch länger als vorn, ehe sich eine angenehme Temperatur einstellt.

Heizungsansprechen



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

2,4

MOTOR/ANTRIEB

3,1

Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 120 PS leistenden Turbodiesels fallen zufriedenstellend aus. Für den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h (gemessen im dritten Gang) benötigt der Familien-Van 7,5 Sekunden. Bei den Elastizitätsmessungen (von 60 auf 100 km/h) schneidet der Ford dank des kräftigen Drehmoments von 270 Newtonmeter, das bereits ab 1750 Touren abrufbar ist, gut ab. Im vierten Gang vergehen dafür 9,2 s, im fünften 12,2 und im sechsten Gang 17,3 s. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 180 km/h.

2,3

Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Diesel arbeitet recht kultiviert, auch wenn leichte Motorvibrationen über einen weiten Drehzahlbereich im Innenraum zu spüren sind. Störende Brummfrequenzen verknüpft sich der Selbstzünder größtenteils, nur unterhalb von 1.500 1/min ist im Fahrgastraum im verstärktem Maße ein deutlich vernehmbares Brummen zu hören.

1,8

Schaltung

⊕ Die serienmäßige Sechsgang-Schaltung kann vollauf überzeugen. Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Die Schaltwege sind nicht zu lang, sodass 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. Das serienmäßige Start-Stopp-System arbeitet angenehm unauffällig und ruckarm.

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 2.600 Touren. Eine etwas längere Übersetzung würde das Drehzahlniveau auf Autobahnetappen und somit auch den Kraftstoffverbrauch senken.

2,3

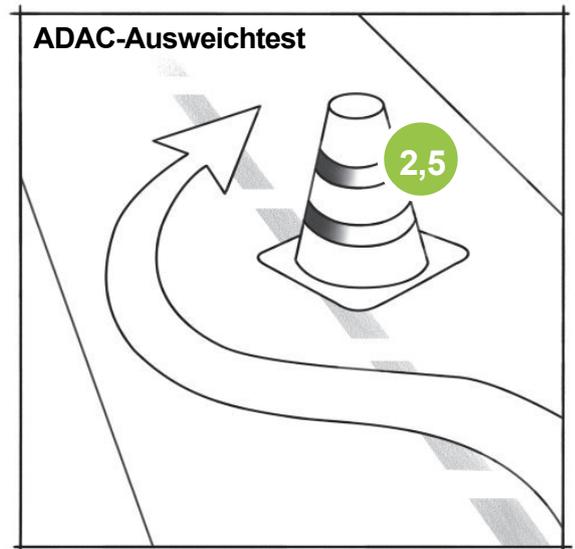
FAHREIGENSCHAFTEN

2,5

Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität ist insgesamt gut. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert der Grand 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 Gegen- 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 Schlupfunterschiede aus und verteilt das Motordrehmoment je nach Fahrsituation und Straßenzustand an das 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.

2,7

Lenkung*

⊕ Die elektromechanische Servolenkung hinterlässt insgesamt einen recht ausgewogenen Eindruck. Sie spricht aus der Mittellage direkt an. Die Rückmeldung der recht leichtgängigen Lenkung dürfte bei größeren Lenkwinkeln etwas ausgeprägter sein, die Präzision ist gut. Von Anschlag zu Anschlag sind rund 2,5 Lenkradumdrehungen nötig, wodurch sich der Lenkaufwand speziell in der Stadt in Grenzen hält.

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

1,9

Bremse

⊕ Der Ford Grand C-MAX gibt sich bei den Bremsmessungen keine Blöße. Der Mittelwert aus den zehn Vollbremsungen liegt bei 36,1 Metern (halbe Zuladung, Continental ContiSportContact 3 der Größe 215/50 ZR17 95W). Dabei punktet die Bremsanlage mit einem guten Ansprechverhalten sowie einwandfreier Dosierbarkeit.

1,8

SICHERHEIT

1,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Serienmäßig ist der Familien-Van 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, da der Motor nur bei getretenem Kupplungspedal gestartet werden kann. Ein pfiffiges 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.

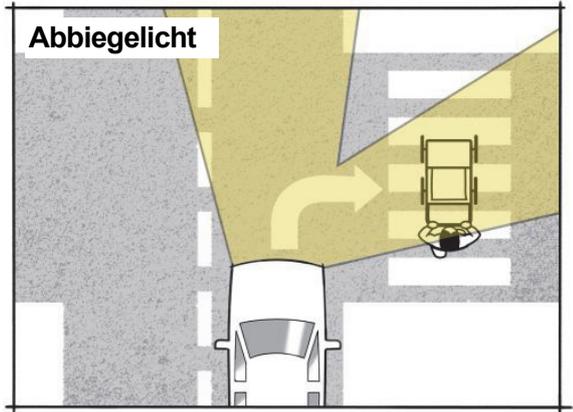
⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage funktioniert der Blinker nicht, dadurch lässt sich ein Richtungswechsel nicht ohne Weiteres anzeigen. Der Warnblinkanlagenschalter hebt sich zwar farblich gut ab, ist aber sehr klein.

1,5

Passive Sicherheit - Insassen

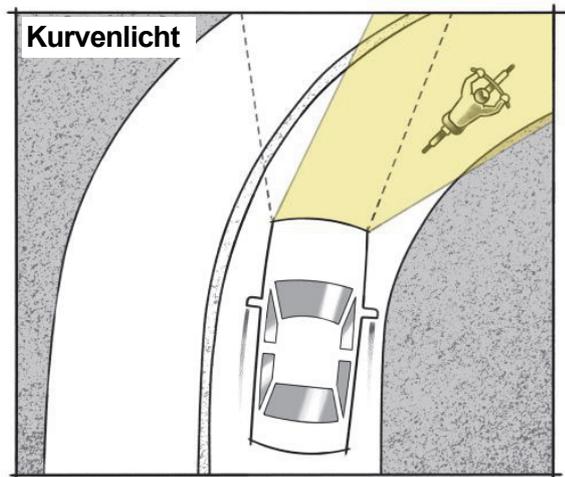
⊕ Der Ford ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Beim ADAC Crashtest erreicht der Kompakt-Van bei der Insassensicherheit 96 Prozent der möglichen Punkte (Stand 2010). Die Kopfstützen bieten vorn Personen bis rund 1,90 m guten Schutz und sind nahe am Kopf platziert. 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.

Abbiegelicht



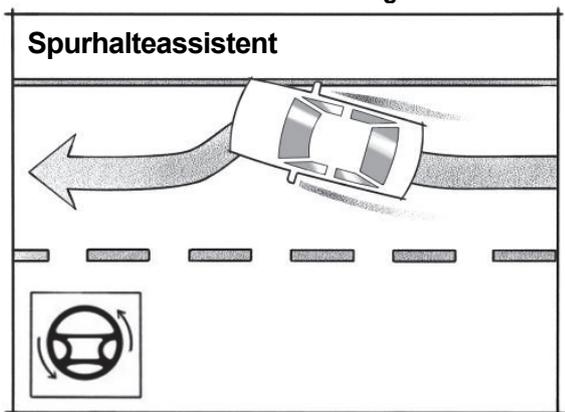
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Kurvenlicht



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

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.

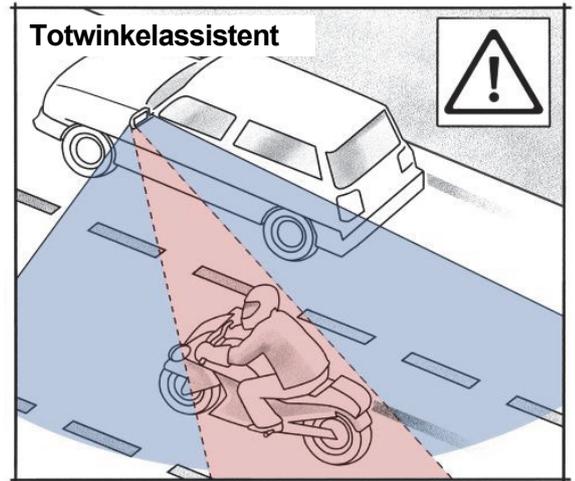
Vorn werden die Insassen ermahnt, sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird im Display angezeigt. Die Außentürgriffe sind sehr stabil, sodass große Kräfte aufgebracht werden können - das kann sich nach einem Unfall als vorteilhaft erweisen. Ist ein Mobiltelefon über Bluetooth gekoppelt, setzt der Notruf-Assistent nach einem Unfall automatisch einen Notruf ab.

➖ In der zweiten Sitzreihe bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis rund 1,70 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 Van 81 Prozent der möglichen Punkte (Stand 2010). Auf den beiden äußeren Rücksitzen gibt es Isofixhalterungen zur sicheren Montage von Kindersitzen. Die Gurte sind auf allen Plätzen lang und reichen auch für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf. Die Gurtschlösser sind kurz und fest fixiert, was die Montage erleichtert. 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. 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. Die Fensterheber haben einen frühzeitig funktionierenden Einklemmschutz.

➖ 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 trotz Einsteckhilfe nicht problemlos zu montieren.



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.



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

3,1 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erreicht der Grand 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.

2,4 UMWELT/ECOTEST

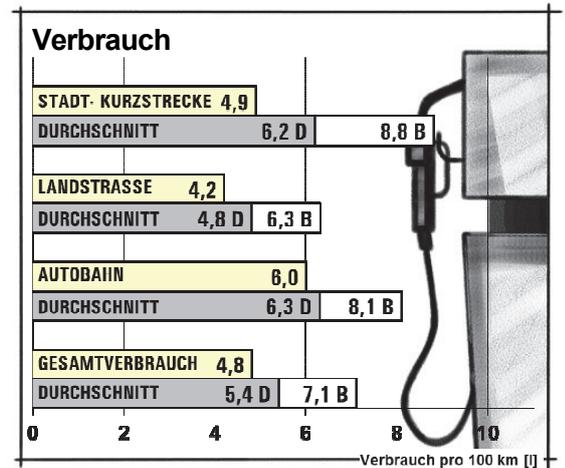
2,9 Verbrauch/CO₂*

In diesem Kapitel erzielt der Ford Grand C-MAX 1.5 TDCi ein durchschnittliches Ergebnis. Für den ermittelten CO₂-Ausstoß von 153 g/km bekommt der Kölner 31 Punkte. Aus der Messung ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 4,8 l/100 km. Dieser setzt sich aus 4,9 l innerorts, 4,2 l außerorts sowie 6,0 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

1,9 Schadstoffe

Insgesamt kommt der Grand C-MAX 1.5 TDCi im EcoTest auf 72 Punkte, was vier von fünf Sternen entspricht.

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind nicht zu hoch, lediglich der NO_x-Wert steigt im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas an. In diesem Kapitel reicht es für 41 Punkte.



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

3,4 AUTOKOSTEN

2,5 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, was im Falle des Grand C-Max mit Dieselmotor zu einer recht guten Bewertung führt.

3,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist abwechselnd eine Wartung oder eine große Inspektion jeweils mit Ölwechsel fällig. Der 1,5 Liter-Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der jedoch erst nach 200.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Ford gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die jährlichen Serviceabstände sind vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer relativ kurz und bringen mehr Werkstattaufenthalte mit sich.

3,0 Wertstabilität*

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

4,7 Kosten für Anschaffung*

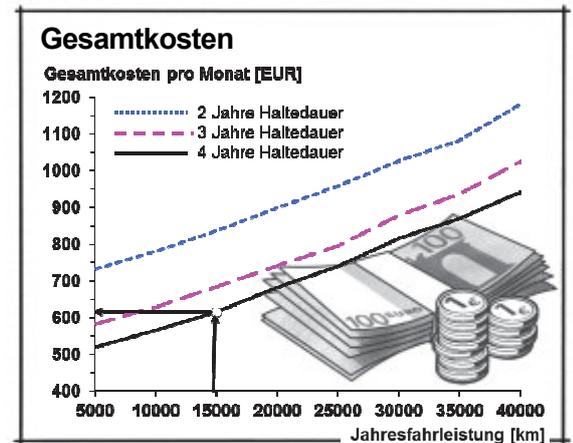
➔ Teuer zeigt sich der Grand C-MAX in der Anschaffung. Die Ausstattungsvariante Titanium bietet zwar eine zufriedenstellende Serienausstattung, doch liegt der Grundpreis dafür bei nicht sonderlich familienfreundlichen 27.750 Euro.

3,7 Fixkosten*

Die Fixkosten des Grand C-MAX 1.5 TDCi sind vergleichsweise hoch. Die Teilkasko- und Vollkaskoeinstufungen liegen auf akzeptablem Niveau (TK: 19; VK: 20), die HaftpflichtEinstufung (KH: 17) ist erfreulich niedrig. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 178 Euro.

3,5 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen durchschnittlich hoch aus. Negativ wirken sich dabei vor allem die hohen Anschaffungskosten aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 615 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0 EcoBoost Start/Stop	1.0 EcoBoost Start/Stop	1.5 EcoBoost Start/Stop	1.5 EcoBoost Start/Stop Automatik	1.5 TDCi Start/Stop	1.5 TDCi Start/Stop	2.0 TDCi Start/Stop	2.0 TDCi Start/Stop Powershift
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	3/998	4/1498	4/1498	4/1499	4/1499	4/1997	4/1997
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	92 (125)	110 (150)	134 (182)	70 (95)	88 (120)	110 (150)	125 (170)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	170/1400	170/1400	240/1600	240/1600	230/1500	270/1750	320/1750	340/2000
0-100 km/h[s]	13,6	12,2	9,7	9,5	14,3	12,3	9,8	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	185	202	211	166	180	202	209
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,2 S	5,2 S	6,3 S	6,8 S	4,4 D	4,4 D	4,6 D	5,0 D
CO2 [g/km]	119	119	144	154	113	113	119	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/17	16/19/17	15/19/18	15/19/18	17/20/19	17/20/19	16/19/22	16/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	68	68	128	148	178	178	238	258
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	540	552	670	698	544	630	666	717
Preis [Euro]	20.450	21.450	24.600	29.500	22.550	25.600	27.100	29.850

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 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
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1499 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	3600 1/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	215/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,65/11,8 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,9/4,2/6,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	113 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	153 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4519/1828/1642 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2065 mm
Leergewicht/Zuladung	1585 kg/640 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	490 l/955 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	53 l
Reichweite	1100 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	88 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	109 Euro
Monatlicher Wertverlust	363 Euro
Monatliche Gesamtkosten	615 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/19
Grundpreis	27.750 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet 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 [°]
Abstandsregelung, elektronisch	870 Euro [°]
Automatikgetriebe	1750 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (im Paket)	1040 Euro [°]
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (im Paket)	950 Euro [°]
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	480 Euro [°]
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	1040 Euro [°]

INNEN

3.Sitzreihe voll versenkbar	760 Euro
Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	Serie
Frontscheibe beheizbar	210 Euro [°]
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	300 Euro [°]

AUSSEN

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

[°] im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen