



Ford C-MAX (2010-2019) Diesel

Großraumdynamiker

Die zweite Generation des Kompaktvans von Ford wurde von 2010 bis 2019 hergestellt. 2015 gab es ein umfangreiches Facelift, bei dem vor allem der Innenraum aufgeräumt wurde. Das ausgewogene Fahrwerk und die gekonnt abgestimmte Lenkung bringen viel Fahrspaß, vor allem dann, wenn einer der kräftigen Turbomotoren an Bord ist. Neben dem Basismodell gibt es auch den längeren Grand C-Max, der bei Bedarf und entsprechender Ausstattung bis zu sieben Personen transportieren kann. Zudem bietet die größere Version hinten Schiebetüren statt normaler Klapptüren. Ein Vorteil hauptsächlich in engen Parklücken und mit Kindern. Überzeugen kann der C-Max nicht nur durch seine Fahreigenschaften, sondern auch durch das gute Raumangebot vor allem in der ersten Reihe. In der zweiten Reihe geht es etwas enger zu, doch auch hier steht genug Raum zur Verfügung. Der Kofferraum bietet ein überdurchschnittlich großes Stauvolumen, erst recht im längeren C-Max. Leider ist die Bedienung bis zum Facelift durch eine Vielzahl von Knöpfen und einen winzigen Bildschirm nicht ideal. Modelle nach dem Facelift lassen sich über den größeren Touchbildschirm einfacher bedienen. Die Verarbeitung des Vans ist gut, die Materialein im Innenraum können aber nicht durchweg überzeugen und sind zum Teil kratzempfindlich. Auf längeren Etappen bringen die bequemen Sitze vorne und die sehr gute Geräuschdämmung Vorteile. Beim TÜV schneidet der C-Max überdurchschnittlich gut ab, lediglich die Achsaufhängungen und Ölverlust verursachen manchmal Probleme. In der ADAC Pannenstatistik kommt der C-Max auf ein durchwachsendes Ergebnis. Besonders ältere Expempalre fallen durch häufige Pannen aus.

Empfehlung: Empfehlenswert ist grundsätzlich die mittlere Ausstattungslinie Trend, die serienmäßig alles wichtige, wie zum Beispiel eine Klimaanlage, elektrische Fensterheber und beheizbare Außenspiegel an Bord hat. Für den C-Max gibt es eine Vielzahl verschiedener Diesel-Motoren mit 1,5, 1,6 und 2,0 l Hubraum. Die schwächeren Varianten mit 95 und 105 PS reichen prinzipiell zwar aus, wirklich souverän ist man damit aber nicht unterwegs. Die kräftigeren Varianten mit 115 und 120 PS (120 PS auch mit Doppelkupplungsautomatik) bieten sich eher an. Außerdem sind diese Varianten sehr zahlreich verkauft worden und die Auswahl ist somit groß. Wirklich souverän motorisiert ist der C-Max mit den 2.0 l großen Motoren und 140 bis 170 PS. Damit lassen sich auch schnelle Autobahnetappen angenehm zurücklegen und der Wunsch nach mehr Leistung kommt eigentlich nie auf. Diese Versionen sind oft auch an ein zackig schaltendes Doppelkupplungsgetriebe oder eine Sechsstufenautomatik gekoppelt (170 PS nur mit Automatik). Wer die Bedienung über einen Touchscreen der über eine Hundertschaft an Knöpfen vorzieht, wählt ein Facelift-Modell ab Baujahr 2015.

- ⊕ gute Verarbeitung, bequemer Ein- und Ausstieg, sicheres Fahrverhalten, problemlos beim TÜV, bequeme Sitze, großer Kofferraum, bis zu sieben Sitze, leiser Innenraum, große Motorenauswahl
- ⊖ gewöhnungsbedürftige Bedienung (bis Facelift), teils schwache Motoren, keine Beifahrerairbag-Deaktivierung, kratzempfindliche Kunststoffe im Innenraum, langsames Navi (bis Facelift), durchwachsendes Abschneiden in der ADAC Pannenstatistik

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2022)

Erstzulassungsjahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ADAC-Bewertung	48,9	35,7	32,8	26,7	24,6	15,1	11,6	6,2	4,8	4,1

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	17,8	15,8	12,3	10,7	9,0	7,0	4,9	3,4	2,4	1,4
	25,2	22,3	18,5	16,3	16,5	13,8	11,9	10,1	6,6	4,0
	32,6	28,9	24,6	21,8	24,1	20,5	18,8	16,8	10,7	6,6
	40,0	35,4	30,8	27,4	31,6	27,3	25,8	23,5	14,9	9,2
	>40,0	>35,4	>30,8	>27,4	>31,6	>27,3	>25,8	>23,5	>14,9	>9,2

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik zeigen sich die Ford C-Max ziemlich durchwachsen. Vor allem ältere Exemplare neigen zu häufigen Pannen. Im TÜV-Report schneidet der C-Max dagegen insgesamt gut ab, nur die Achsaufhängungen schwächeln des öfteren und Ölverlust vor allem bei jüngeren C-Max bereitet hin und wieder Probleme.
Häufige Bauteilfehler	Anlasser (2013, 2015), Einspritzdüse/Injektor (2011-2012), Generator (2010), Kühl-/Heizungsschlauch (2013), Partikelfilter (2010), Starterbatterie (2010-2014)
Rückrufe	<p>5/2011: Der Verriegelungsmechanismus (Lehnenversteller) der zweiten Sitzreihe kann schadhaft sein. Dadurch kann es zum plötzlichen Vorklappen der Sitzlehnen kommen. Die Händler prüfen, ob entsprechende Sitzkorrekturhalterungen bereits am Sitzrahmen vorhanden sind. Falls nicht, werden diese noch nachträglich angebracht um Schäden am Verriegelungsmechanismus zu vermeiden. Die Aktion dauert bei erforderlicher Nachrüstung bis zu zwölf Stunden und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 160</p> <p>8/2013: Mit 1.0l EcoBoost/Duratec-Motor: Wegen eines Fertigungsfehlers kann der Anschlusszapfen für die Kraftstoffdampfdruckgewinnung aus dem Aktivkohlebehälter am Motor-Ansaugluftkanal verstopft sein. Die dadurch behinderte Spülung der Kraftstoffdämpfe führt dazu, dass die Emissionsvorschriften nicht mehr erfüllt werden. Die Händler prüfen die Zapfenöffnung am Ansaugluftkanal und bauen bei Verstopfung einen neuen Zapfen ein. Die Aktion läuft seit Aug. 2013, dauert etwa eine halbe Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 2.600 (auch andere Modelle betroffen)</p> <p>9/2017: Es wurden möglicherweise defekte Airbag-Zünder verbaut, wodurch bei einem Unfall der/die Seitenairbag(s) und/oder der/die Knie-Airbags nicht auslösen. Bei den betroffenen Fahrzeugen ist ein Austausch des/der Airbags erforderlich. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Je nach Modell und Anzahl Airbags 0,4 bis 1,8 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 1.855 (auch andere Modelle betroffen)</p> <p>12/2017: Nur Erdgas-Fahrzeuge: Korrosion am Erdgas-Multiventil kann zu Fehlfunktionen der Druckentlastungsvorrichtung führen. Der Hersteller ruft daher das Produkt zurück, stellt jedoch auch auf Nachfrage keine weiteren Informationen bereit. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe.</p> <p>1/2018: Nur 1.6-EcoBoost-Motor (Benzin): Bei betroffenen Fahrzeugen ist es möglich, dass Zylinderköpfe beim Betrieb aufgrund einer unzureichenden Kühlmittel-Menge überhitzen. Die Überhitzung kann zum Reißen von Zylinderköpfen und in der Folge zu einem Austritt von Öl auf eine heiße Oberfläche führen, dann besteht Brandgefahr. In der Werkstatt wird das Kühlsystem um einen Kühlmittelstands-Sensor ergänzt und die Software aktualisiert, damit der Fahrer hör- und sichtbar gewarnt wird, falls der Kühlmittelstand zu niedrig ist. Werden diese Meldungen ignoriert, wird die Motorleistung automatisch gedrosselt. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos.</p>

Dauer in der Werkstatt: 4,3 bis 4,6 Std. (je nach Baureihe), 2,7 Std. wenn nur der Kühlmittelstands-Sensor eingebaut werden muss. Betroffene Fzg. in Deutschland: 56.000 (auch andere Modelle betroffen)

2/2018: Ein möglicher Gussfehler in einer Charge kann zu Ermüdungsrissen und in der Folge zu einem Radbruch führen. Der Hersteller ruft betroffene Fahrzeuge daher zurück in die Werkstatt, bzw. hat dies bereits abgeschlossen. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe.

7/2018: 1,0L-, 1,5L- oder 1,6L-EcoBoost-Benzinmotor und 6-Gang-Schaltgetriebe: Bei betroffenen Fahrzeugen kann ein Bruch der Kupplungsdruckplatte auftreten. Dies führt zu einer Geruchsbildung von der Kupplung sowie zu einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit und der Fahrzeugleistung. Im Fall eines Bruchs der Kupplungsdruckplatte ist möglicherweise ein Geräusch (Schlagen/Knallen) aus dem Bereich des Getriebes hörbar. Ford ruft betroffene Fahrzeuge daher in die Werkstatt. Für Fahrzeuge mit automatischer Start-Stopp-Funktion wurde eine neue Software-Kalibrierung entwickelt. Für Fahrzeuge ohne automatisches Start-Stopp-System wurde ein alternativer Kupplungssatz freigegeben. In Abhängigkeit vom Zustand der Kupplung wird entweder die Software aktualisiert oder die Kupplung getauscht. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 189.800 (auch andere Modelle betroffen)

5/2019: EcoBoost-Motoren (Benziner) mit Schaltgetriebe: Ein hoher Grad an Verschleiß kann zu ungewolltem Kupplungsschlupf (Durchrutschen) und reduzierter Antriebskraft führen. Wenn eine verschlissene Kupplung, bei der bereits Kupplungsschlupf auftritt, weiterhin bei hoher Leistungsabforderung durchrutscht, kann dies eine Überhitzung verursachen (in der Regel wahrnehmbar durch Geruchsbildung). In seltenen Fällen könnte die Kupplungsdruckplatte brechen (wahrnehmbar durch Schlagen/Knallen aus dem Bereich des Getriebes). In Extremfällen besteht Brandgefahr. Abhilfe: Für Fahrzeuge mit Motor-Start-Stopp-Funktion wird eine neue Software aufgespielt. Die überarbeitete Software erkennt Kupplungsschlupf bei hoher Leistungsabforderung und reduziert in diesem Falle die Motorleistung, um die Gefahr eines Bruchs der Kupplungsdruckplatte zu reduzieren. Für Fahrzeuge ohne Motor-Start-Stopp-Funktion wird ein alternativer Kupplungssatz freigegeben. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 78.000 (auch andere Modelle betroffen)

5/2019: EcoBoost-Motoren (Benziner) mit Schaltgetriebe: Ein Bruch der Kupplungsdruckplatte kann unter Umständen auftreten. Dies führt zu Geruchsbildung von der Kupplung sowie zu einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit und der Antriebsleistung. Auch die Gefahr von Rauchbildung und Feuer im Motorraum kann bestehen. Abhilfe: Es erfolgt eine Systemprüfung zur Ermittlung des Zustands der Kupplung. Befindet sie sich in einem guten Zustand, dann wird die Software aktualisiert. Sollte sich die Kupplung in einem weniger guten Zustand befinden, erfolgt ein Kupplungsaustausch. Dauer in der Werkstatt: 0,6 bis 5,8 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 189.800 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

11/2010	Einführung der zweiten Generation der Großraumlimousine C-MAX und der 7-Sitzer-Variante mit längerem Radstand als Grand C-MAX mit drei Motoren: 1.6 Ti-VCT (77 kW/105 PS), 1.6 Ti-VCT (92 kW/125 PS), 1.6 EcoBoost (110 kW/150 PS), 1.6 EcoBoost (134 kW/182 PS), 1.6 TDCi (70 kW/95 PS) und 1.6 TDCi (85 kW/ 115 PS); alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 5; City-Nobremassistent und Spurwechselwarner optional erhältlich
02/2011	neue zusätzliche Motorvarianten: 1.6 Flexifuel (Ethanol-Betrieb, 88 kW/120 PS), 2.0 TDCi (85 kW/115 PS), 2.0 TDCi (103 kW/140 PS) und 2.0 TDCi (120 kW/163 PS)
05/2011	1.6 EcoBoost- und 1.6 TDCi-Motoren serienmäßig mit Start-/Stopp-Automatik
12/2011	neuer zusätzlicher Motor: 1.6 Ti-VCT (63 kW/85 PS)
02/2012	Einführung Autogasvariante 1.6 Ti-VCT LPG (86 kW/117 PS)

09/2012	neue zusätzliche Motorvarianten: 1.0 EcoBoost (74 kW/100 PS) und 1.0 EcoBoost (92 kW/125 PS)
06/2015	Modellpflege und Facelift; neue Motoren: 1.6 Ti-VCT (63 kW/ 85 PS), 1.0 EcoBoost (74 kW/100 PS), 1.0 EcoBoost (92 kW/125 PS), 1.5 EcoBoost (110 kW/150 PS), 1.5 EcoBoost (134 kW/182 PS), 1.5 TDCi (70 kW/95 PS), 1.5 TDCi (77 kW/ 105 PS), 1.5 TDCi (88 kW/120 PS), 2.0 TDCi (110 kW/150 PS) und 2.0 TDCi (125 kW/170 PS); alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6; Müdigkeitserkennung, Spurhalteassistent, Abstandsregelung mit Norbremsassistent, Querverkehrswarner hinten und Verkehrsschilderkennung optional erhältlich
07/2015	Einführung Autogasvariante 1.6 Ti-VCT LPG (86 kW/117 PS)
03/2018	Motorisierungen 1.6 Ti-VCT (63 kW/ 85 PS), 1.6 Ti-VCT LPG (86 kW/117 PS) und 1.5 TDCi (77 kW/ 105 PS) eingestellt
07/2018	Motorisierung 1.5 EcoBoost (134 kW/182 PS) eingestellt
12/2019	Baureihen C-Max und Grand C-Max eingestellt

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	C-Max	Grand C-Max
Länge/Breite/Höhe [mm]	4380/1828/1626	4520/1828/1684
Breite mit Spiegeln [mm]	2067	2067
Kofferraumvolumen [l]	471	600
Dachlast [kg]	75	75

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.6 TDCi	1.6 TDCi ECOnetic	1.6 TDCi	1.5 TDCi Start/Stop	2.0 TDCi	2.0 TDCi Start/Stop	2.0 TDCi	2.0 TDCi Start/Stop
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1560	4/1499	4/1560	4/1499	4/1997	4/1997	4/1997	4/1997
Leistung [kW/PS]	70/95	77/105	85/115	88/120	103/140	110/150	120/163	125/170
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	230/1500	270/1750	270/1750	270/1750	320/1750	370/2000	340/2000	400/2000
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	13,3	12,1	11,3	11,3	9,6	9,2	8,6	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	184	184	184	201	204	210	212
Verbrauch Hersteller pro 100 km	4,6 l D (NEFZ)	3,8 l D (NEFZ)	4,6 l D (NEFZ)	4,1 l D (NEFZ)	4,9 l D (NEFZ)	4,4 l D (NEFZ)	5,1 l D (NEFZ)	4,8 l D (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	119 g/km	99 g/km	119 g/km	105 g/km	129 g/km	114 g/km	134 g/km	124 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	B	A+	B	A	B	A	B	A
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	1200/695	400/400	1200/695	1200/700	1500/740	1500/745	1500/740	1500/750
Tankinhalt [l]	53,0	53,0	53,0	53,0	60,0	60,0	60,0	60,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/17/21	19/17/21	19/17/21	19/17/21	19/18/22	19/18/22	20/18/22	20/18/22
Steuer pro Jahr* [Euro]	152	150	152	162	258	228	218	248
Schadstoffklasse	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	1.6 TDCi	1.6 TDCi ECONetic	1.6 TDCi	1.5 TDCi Start/Stop	2.0 TDCi	2.0 TDCi Start/Stop	2.0 TDCi	2.0 TDCi Start/Stop
Wartung 1	150	210	150	210	200	240	200	240
bei km/Monate	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12
Wartung 2	320	330	320	330	350	390	350	390
bei km/Monate	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24
Wartung 3	330	350	330	350	300	340	300	340
bei km/Monate	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36
Wartung 4	480	500	480	500	450	490	450	490
bei km/Monate	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72
Zahnriemen	390	440	390	440	380	410	380	410
bei km/Monate	200000/ 120	200000/ 120	200000/ 120	200000/ 120	200000/ 120	200000/ 120	200000/ 120	200000/ 120
Bremsscheiben und -beläge vorne	500	530	500	530	550	530	550	530
Bremsscheiben und -beläge hinten	490	480	490	480	490	480	490	480
Auspuffanlage (nach Kat)	600	440	600	440	620	740	620	740
Kupplung	670	1030	670	1030	1240	1180	1240	-
Generator	660	700	660	700	590	690	590	690
Anlasser	420	480	420	480	600	430	600	430

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.6 TDCi	1.6 TDCi ECONetic	1.6 TDCi	1.5 TDCi Start/Stop	2.0 TDCi	2.0 TDCi Start/Stop	2.0 TDCi	2.0 TDCi Start/Stop
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	112	112	112	113	131	128	120	122
Betriebskosten (Kraftstoff)	140	119	140	127	147	135	153	145
Werkstatt-/ Reifenkosten	96	94	97	94	107	110	102	111
Gesamtkosten pro Monat	347	325	348	334	385	373	374	379
Gesamtkosten pro km [Cent]	27,8	26,0	27,9	26,7	30,8	29,8	29,9	30,3

Garantien

Der C-Max bietet eine zweijährige allgemeine Garantie. Eine Lackgarantie gibt es zwar nicht, jedoch eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Eine zweijährige, europaweite Mobilitätsgarantie bietet Ford ebenfalls.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Der Ford C-MAX erreicht drei Sterne. Für die Bewertung wurden die Ergebnisse des Ford Grand C-MAX verwendet, da er auf der gleichen Basis aufgebaut ist und die gleiche Sicherheitsausstattung aufweist. Das Fahrzeug ist mit Kopfairbags in der ersten und zweiten Sitzreihe ausgestattet. Für die vorderen Plätze sind zusätzlich optische und akustische Gurtwarner, Seitenairbags sowie Gurtkraftbegrenzer und Gurtstraffer verbaut. Das Verletzungsrisiko ist in der ersten Sitzreihe mittel bis sehr gering. In der zweiten Sitzreihe besteht für Erwachsene und Kinder mangels Gurtkraftbegrenzer und Gurtstraffer teilweise ein sehr hohes Verletzungsrisiko. Es sind ISOFIX-Halter in der zweiten Sitzreihe montiert mit i-Size-Kennzeichnung. Die gegurtete Montage auf dem Beifahrersitz ist kritisch, der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist im Serienumfang nicht deaktivierbar (nur Option). Auf allen Sitzen der zweiten und dritten Sitzreihe können die getesteten, gegurteten Kindersitze ohne Probleme eingesetzt werden. Der C-MAX ist mit einem sehr einfachen, automatischen Notbremsassistenten ausgestattet, der nur im Stadtverkehr funktioniert und keine Fußgänger erkennt.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.