

Testnotizen zum Ford C-Max Trend 1,6 I TDCi 85 kW/115 PS

Im Test vom 28. April bis zum 12. Mai 2011.
Kennzeichen: K – QG 5758

Von Redaktion TAXI / „Fahrschule“, Dietmar Fund
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Der kurze **Bug** des C-Max ist wie bei allen Wettbewerbern auch vom höhenverstellbaren Fahrersitz aus nicht einzusehen. Die A-Säulen behindern die Sicht in Kreisverkehren und beim Abbiegen kaum. Die **Außenspiegel** sind für ein Fahrzeug dieser Kategorie schön groß. Im Testwagen hatten beide eine gelbe Warnleuchte für den **Spurwechselassistenten**. Er warnt auf der linken Seite viel zu spät vor Fahrzeugen im toten Winkel, nämlich fast erst dann, wenn sie schon neben einem sind. Auf der rechten Seite wiederum warnt die Leuchte auch dann noch, wenn das überholte Fahrzeug schon ganz im Rückspiegel zu sehen ist und deshalb gefahrlos eingeschert werden kann. Mit einer solchen Charakteristik ist dieses Assistenzsystem eigentlich überflüssig.

Die **vorderen Scheibenwischer** arbeiten gegenläufig. So hat auch der Fahrlehrer beziehungsweise der Beifahrer stets einwandfreie Sicht. Der Heckscheibenwischer hält eine große Fläche frei.

Der Testwagen hatte die **elektrisch angetriebene Heckklappe**, die im Fahrschulauto überflüssig ist und in einem Taxi nur nerven würde, da sie sehr langsam öffnet und schließt. Der Fahrer ist da bedeutend schneller. Betätigt wird die Heckklappe bei stehendem Fahrzeug von einer Taste in der Armaturentafel aus oder von außen per Funkfernbedienung, die oft nicht gleich funktionierte. Geschlossen wird sie mit einer Taste innen an der Heckklappe.

Der C-Max hat das **Easy-Fuel-System** von Ford, das eine Fehlbetankung verhindert und ohne Tankdeckel auskommt. Das ist eigentlich eine feine Sache, zumal sich der Wagen so gut volltanken lässt, ohne dass Dieselmotorkraftstoff überschäumt. Man muss den Tankrüssel allerdings sehr genau einführen, sonst kann es passieren, dass der Tank nach wenigen Litern überschwappt und gar nicht voll wird. Die Tankentlüftung ist ansonsten gut.

Für ein **Tagfahrlicht** muss man sogar in der Top-Ausstattung Titanium 25 Euro (incl. MwSt.) extra bezahlen. Nur für die Titanium-Ausstattung kann man das „Titanium X-Paket II“ bestellen, zu dem außer Bi-Xenon-Scheinwerfern auch dunkel getönte Seitenscheiben ab der zweiten Sitzreihe und eine getönte Heckscheibe gehören. Ob deren Lichtdurchlässigkeit die für die Prüfungstauglichkeit erforderlichen Werte erreicht oder nicht, verraten weder das Gutachten zur Prüfungstauglichkeit noch die Preisliste.

Der Testwagen verfügte über den **Einpark-Assistenten von Valeo**. Nach seiner Aktivierung per Taste in der Mittelkonsole zeigt er an, ob eine längs neben der Fahrbahn befindliche Parklücke lang genug ist und von welchem Punkt aus man den Einparkvorgang starten kann. Nach dem Einlegen des Rückwärtsgangs muss man dann in der Ebene nur noch die feinfühlig Kupplung kommen lassen und das Lenkrad frei geben, das Lenkrad dreht sich von alleine. Falls ein Korrekturzug nach vorn nötig wird, zeigt der Assistent den auch an. Für Fahrschulen ist dieses Assistenzsystem sinnvoll.

Innenraum

Der **Fahrersitz** des Testwagens hatte eine Lendenwirbelstütze und eine Höhenverstellung, der Beifahrersitz nicht. Die **Höhenverstellung für den Beifahrersitz** gibt es nur als Serienausstattung des Topmodells Titanium. Die Lehnenneigung beider Vordersitze lässt sich über ein Rändelrad feinfühlig einstellen. Die Sitze sind angenehm straff gepolstert und geben guten Seitenhalt.

Der Testwagen war ein **reiner Fünfsitzer**, bei dem die drei Einzelsitze im Fond zwar einzeln klapp- und herausnehmbar, aber nicht längs verschiebbar sind und auch nicht in eine Vierer-Konstellation umgebaut werden können. Hinter dem ganz zurückgefahrenen Beifahrersitz gibt es noch genügend Fußraum, während ein 1,85 Meter großer Fahrgast oder Prüfer mit den Knien schon die Vordersitzlehne berührt. Bei einem höhenverstellbaren Beifahrersitz könnte der Knieraum beim Absenken noch knapper als beim nicht höhenverstellbaren Sitz des Testwagens werden. Für Fahrschulen ist auf jeden Fall das **Sitzsystem „Komfort“ empfehlenswert**, das es aber **nur in der Top-Ausstattung Titanium** gegen Aufpreis gibt. Bei ihm kann man den Mittelsitz wegklappen und die beiden äußeren Sitze nach innen und nach hinten schieben. Dann ist die Kniefreiheit auch für große Mitfahrer gut.

Das **Lenkrad** ist in der Höhe und in der Entfernung verstellbar. Die beiden **Lenkstockhebel** fühlen sich nicht sehr hochwertig an. Das gilt auch für den Kunststoff der vielen Bedientasten im Lenkrad, mit denen man im Testwagen den Bordcomputer, das CD-Radio und den Geschwindigkeitsregler steuern konnte.

Während sich die genarbten Oberflächen des **Cockpits** gut anfühlen, wirken die vielen Bedientasten in der Mittelkonsole billig, obwohl sie gut verarbeitet sind und nichts wackelt. Die Trend-Ausstattung bietet nur eine manuelle Klimaanlage, deren Regler selbsterklärend sind. Für Fahrschulen ist auch wegen des Wiederverkaufswerts das **Trend-Komfort-Paket zu empfehlen**, das eine Klimaanlage mit automatischer Temperaturkontrolle und Teppich-Fußmatten vorn und hinten (!) für 500 Euro (incl. MwSt.) bietet. Einige Nebenfunktionen wie die Sendersuche beim Radio sind unnötig kompliziert. Unverständlich: Die im Testwagen verbaute Sprachbedienung erstreckte sich nicht auf das Navigationssystem, bei dem sie den meisten Nutzen hätte.

Im Tastenfeld hinter dem Schalthebel saß beim Testwagen auch die Taste, mit der man das automatische Einparksystem aktiviert.

Zwischen den Vordersitzen bietet der C-Max Trend eine **12-Volt-Steckdose** und die gut sichtbaren Einstellräder der Sitzheizung vorn. Dahinter sind **zwei Getränkehalter** angeordnet, gefolgt von einer Ablage mit quadratischem Zuschnitt, die beispielsweise

1-l-Flaschen aufnehmen könnte und auch von hinten gut zu erreichen ist. Die Türablagen nehmen kleinere Thermoskannen und 1-l-Flaschen auf. Neben den Getränkehaltern ist der gute alte Handbremshebel gut greifbar.

Der Testwagen hatte das **Ford-eigene Navigationssystem** aus dem „Business-Paket I“. Seine Bedienung ist verwirrend. Es fehlt eine einfache Return-Taste, sodass man bei Fehleingaben nicht gleich sieht, wie man sie korrigieren kann. Dieses Navigationssystem kann man nicht empfehlen.

Teppich-Fußmatten lässt sich Ford extra bezahlen. Sie kosten aus Velours 80 Euro für vorn und hinten (incl. MwSt.). Aufpreisfrei gibt es sie nur im Top-Modell Titanium.

Die Innenbeleuchtung ist befriedigend. Ford hat hier gespart und nur eine Innenleuchte relativ weit hinten oberhalb der Vordersitze montiert.

Motor und Antriebsstrang

Der 1,6-l-TDCi ist **prima gedämmt** und arbeitet nach dem Kaltstart sofort leise und laufruhig. Mit einer kleinen Verschnaufpause für den Turbolader kommt er recht gleichmäßig auf Touren und lässt den C-Max mit seinen 85 kW/115 PS bei 3.600/min und einem maximalen Drehmoment von 270 Newtonmetern bei 1.750/min sogar **spritzig** wirken. Tempo 30 kann man bequem im dritten Gang fahren, bei Tempo 50 empfiehlt sich allerdings der vierte. Der sechste passt schon bei Überlandfahrten ab 70 km/h.

Rangieren kann man dank der **feinfühlig**en **Kupplung** mit Standgas. Das **Sechsgang-Getriebe** lässt sich butterweich und **mustergültig präzise** schalten. Die Gänge rasten schön merklich ein, was die Fahrausbildung sehr erleichtert. Auch der Rückwärtsgang vorne links lässt sich nach dem Hochziehen eines Sperrings gut einlegen. Der Schalthebel ist angenehm hoch und dadurch sehr griffgünstig angeordnet.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Sommerreifen** des Typs **Continental Premium Contact 2** in der Dimension 215/55 R 16 bestückt. Das **Fahrwerk** ist damit sehr **ausgewogen abgestimmt** – mit einem Tick ins Straffe und trotzdem gutem Abrollkomfort auf schlechten Wegstrecken. Die **elektromechanische Servolenkung** wirkt auf Umsteiger etwas hektisch und spitz. Sie setzt Lenkbefehle direkt in Richtungsänderungen um und **vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt**. Die Motorradbegleitung bei Überlandfahrten im C-Max dürfte auf jeden Fall mächtig Freude machen.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.294 Test-Kilometern verbrauchte der Ford C-Max Trend 1,6 l TDCi mit 85 kW/115 PS zwischen 5,0 Litern und 5,4 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug **5,2 Liter**. Das ist für einen Kompaktvan ein sehr guter Wert. Mancher Kleinwagen erreicht selbst mit Dieselmotor nur mit Mühe solche Verbräuche.

Defekte am Testwagen

Zwischendurch leuchtete einmal die Warnleuchte auf, die den **Ausfall des Spurwechselassistenten** im rechten Außenspiegel anzeigte. Nach dem nächsten Motorstart war sie wieder erloschen und das Assistenzsystem funktionierte wieder ganz normal.