

Testnotizen zum Ford Grand C-Max 2.0 TDCi Titanium mit Sechsgang-Getriebe

Im Test vom 26. April bis zum 11. Mai 2012.
Kennzeichen: K – QH 5540

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 **Bug** des Grand C-Max ist **nicht einzusehen**. Bei Rangiermanövern auf engem Raum bewährt sich die Ultraschall-Einparkhilfe auch vorn. Sie zeigt kritische Bereiche in dem **zentralen Display** an, das auch über die Funktionen des Radios, des Telefon und des Navisystems informiert. Da es unter einer kleinen Hutze untergebracht ist, kann man es auch bei sonnigem Wetter gut ablesen.

Nach hinten ist der lange C-Max **sehr übersichtlich**. Bei Schmuttelwetter hält der Heckwischer einen sehr großen Bereich der Heckscheibe frei. Die gegenläufigen Scheibenwischer vorn sind für Fahrlehrer und Beifahrer eine gute Sache, weil ihr ungewischter Bereich rund um den Innenrückspiegel liegt und damit nicht ins Gewicht fällt. Der Testwagen hatte eine **Rückfahrkamera** mit Hilfslinien, die eine gute Hilfe beim Rangieren auf engem Raum sind.

Ein- und aussteigen kann man vorne wie hinten dank der großen Türausschnitte und der angenehm hohen Sitzposition **sehr bequem**. Große Personen müssen allerdings hinten den Kopf ein Stück weit einziehen. Fahrgäste können die Schiebetüren sehr gut alleine schließen und wieder öffnen.

Die **Tankentlüftung** ist in Ordnung, man kann ihn sehr gut volltanken und damit Verbrauchswerte gut miteinander vergleichen. Dank des für Ford typischen Einfüllstutzens ohne Deckel, der nur für Diesel-Zapfpistolen passt, ist eine Fehlbetankung praktisch ausgeschlossen.

Die **Außenspiegel** sind angenehm groß. Im Testwagen war der Spurwechsel-Assistent eingebaut, der mit gelben Leuchten vor herannahenden Fahrzeugen warnt.

Der **Kofferraum** hat nach dem Absenken der beiden Zusatzsitze der dritten Reihe keinen ganz ebenen Boden, was seine Nutzung erschwert. Die Kofferraumabdeckung lässt sich kaum mit einer Hand einsetzen und ist daher im Taxi-Einsatz eher hinderlich. Wer alle sieben Sitze braucht, muss sie herausnehmen und am Betriebsitz lagern, denn in den knappen und schmalen Kofferraum hinter den Sitzen passt sie nicht.

Die **elektrisch angetriebene Heckklappe** öffnet und schließt **sehr langsam** und ist deshalb keine Empfehlung wert. Dasselbe gilt für das **schlüssellose**

Zugangssystem, das den Testwagen nicht immer über das Ziehen am Griff öffnete. Auch das Verriegeln über das Berühren einer Taste an der Fahrer- oder Beifahrertüre funktionierte oft nicht, sodass man doch die Fernbedienung am bartlosen Schlüssel nehmen musste.

Innenraum

Beide Vordersitze des Testwagens waren mit einem Ratschenhebel **in der Höhe verstellbar** und hatten eine manuelle Lendenwirbelstütze. Ihre Lehnenneigung lässt sich mit einem Rändelrad feinfühlig auch während der Fahrt regulieren. In der hintersten Position seines Sitzes sieht der Fahrlehrer den rechts eingebauten Tacho von 0 bis 120 km/h ein, ohne den Kopf zum Fahrschüler hinüber zu strecken. Steht der Sitz weit vorne, reicht der Blick immer noch bis 110 km/h. Die mittige Tankanzeige sieht der Fahrlehrer in jedem Fall gut ein. Der Prüfer sieht den Tacho bis 160 km/h, während der unterste Bereich häufig durch den Blinkerhebel verdeckt wird.

Die **Sitze** sind auch auf langen Strecken sehr bequem, da sie angenehm straff gepolstert sind und guten Seitenhalt geben. Personen mit langen Beinen würden sich aber eine längere oder noch besser nach vorn ausziehbare Sitzauflage wünschen. Die Kopfstützen sind auch für große Menschen weit genug herausziehbar.

Wenn der Fahrlehrer seinen in vielen Stufen höhenverstellbaren Sitz auf halbe Höhe gebracht hat, hat er noch immer eine gute Kopffreiheit, während der große Prüfer dahinter dann nicht mehr mit den Knien an die Beifahrersitzlehne stößt. Taxifahrer sollten den Sitz gleich so einstellen, weil der Knieraum der zweiten Reihe durch die Absenkung des Sitzes rasch eingeschränkt wird. Steht der Sitz ganz unten und hinten, wird die **Kniefreiheit der zweiten Reihe** knapp, auch wenn die längs verschiebbaren Sitze schon ganz hinten stehen. Wie beim Mazda5 kann man das Sitzkissen des Mittelsitzes seitlich unter das Sitzkissen eines der äußeren Sitze klappen und hat dann einen Sechssitzer mit mehr Ellbogenfreiheit. Als Zustieg nach hinten eignet sich die Lücke aber nicht.

Die **dritte Reihe** lässt sich **leicht von der Heckklappe aus aufstellen**. Schon das Klettern nach hinten ist für erwachsene Fahrgäste recht beschwerlich. Ihre Sitzposition leidet unter den sehr niedrigen Rückenlehnen und dem mangelnden Platz für die Füße, die man nicht unter die zweite Sitzreihe schieben kann. Eigentlich eignen sich die zwei einzelnen Zusatzsitze nur für Schülertransporte und allenfalls noch für Jugendliche im Disco-Taxi.

Der Grand C-Max hat erfreulich **viele Luftausströmdüsen** in der Armaturentafel, mit denen man den kühlenden Luftstrom der Klimaautomatik gut lenken kann. Am Ende der Mittelkonsole gibt es zwei Luftausströmer für den Fond, unter denen beim Testwagen noch eine **230-Volt-Steckdose für Laptops** saß.

Die beiden **Lenkstockhebel sind selbsterklärend**. Ein separater Lichtschalter mit guter Automatikposition sitzt links vom Lenkrad, was für die Fahrausbildung eine gute Sache ist. Der Blinker bietet eine Antippfunktion. **Gewöhnungsbedürftig** sind sowohl die **vielen kleinen Knöpfe in der Mittelkonsole** als auch die vielen **Bedientasten im Lenkrad**, die der Grand C-Max mit dem C-Max und dem Focus

teilt. Am praktischsten ist noch das Tastenfeld für den Geschwindigkeitsregler links. Recht verwirrend sind die Tasten rechts für das Radio und die Telefonanlage.

Mit den beiden Tastenfeldern oben für den Bordcomputer muss man sich in aller Ruhe beschäftigen, dann kommt man mit ihnen gut klar.

Der Testwagen hatte ein **Navigationssystem**, das auf seinem **kleinen Bildschirm** auch eine Kartendarstellung bietet. Die Eingabe eines Zieles ist etwas umständlicher als bei den besten Navisystemen, aber immerhin ohne Bedienungsanleitung zu begreifen. Der Wechsel zwischen verschiedenen Ansichten und die Korrektur von Falscheingaben sind umständlich gelöst. Leider gilt die **Sprachbedienung** nicht für das Navi.

Die **Koppelung eines Handys** über Bluetooth **geht einfach**. Das Telefon kann man dank auch per **Sprachsteuerung** bedienen. Sie **versteht** aber während der Fahrt **nicht alle Ziffern zuverlässig**, sodass man häufig doch zum Cursor im Tastenfeld greifen muss und unnötig abgelenkt wird. Da gibt es beispielsweise bei BMW oder Mercedes-Benz bessere Lösungen, die sich dort noch dazu auch auf das Navigationssystem erstrecken.

Der Grand C-Max bietet **zwei tiefe Becher- beziehungsweise Getränkehalter** hinter dem Schalthebel, ein **Ablagefach für 1-l-Flaschen** unter der Armauflage zwischen den Vordersitzen und **große Ablagen in den Vordertüren**. Sie fassen sowohl 1,5-l-Flaschen oder Thermoskannen als auch einen DIN A5-Timer oder einen Stapel Musik-CD. Ins tiefe **Handschuhfach** kann man auch biegsame DIN A4-Unterlagen legen.

Motor und Antriebsstrang

Der **Motor** ist **sehr gut gedämmt** und läuft sahnig, mit hoher Laufruhe. Er hat eine **spürbare Anfahrschwäche**, die man nach kurzer Übung gut beherrschen kann. Zu ungestüm legt er etwa im zweiten Gang nicht los. Bei Tempo-30-Zonen passt der dritte Gang. Innerorts kann man gerade noch bei 50 km/h den fünften Gang einlegen. Der sechste passt so richtig erst ab 80 km/h.

Die **Kupplung** hat einen gut fühlbaren Schleifpunkt. Rangieren kann man vor- wie rückwärts mit Standgas alleine.

Die **Sechsgangschaltung** ist **mustergültig präzise**. Ihre Gänge zu wechseln, macht Freude. Sowohl beim Hinauf- als auch beim Herunterschalten gleitet der Schalthebel von alleine in die richtige Gasse. Auch der Rückwärtsgang links vorne lässt sich über einen Ring zum Hochziehen gut einlegen.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Sommerreifen** des Typs Michelin Primacy HP in der Dimension 215/50 R 17 bestückt. Mit ihnen zeigt sich das **Fahrwerk sehr gut abgestimmt**. Es bietet einen sehr guten Kompromiss aus hohem Abrollkomfort auch auf schlechten Wegstrecken, niedriger Tendenz zum Aufschaukeln auf langgezogenen Bodenwellen und guter Kurvenlage. Die **Lenkung** vermittelt einen

guten Fahrbahnkontakt. Der **Geradeauslauf** ist gut, der **Wendekreis** allerdings sehr groß.

Verbrauch

Auf insgesamt 3.066 Test-Kilometern verbrauchte der Ford Grand C-Max 2.0 TDCi Titanium zwischen 5,9 Litern auf Landstraßen und 7,7 Litern auf Autobahnetappen. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug **6,6 Liter**. Diesen Wert kann man auch erreichen, wenn man auf Autobahnen nicht schneller als 130 km/h und vorausschauend fährt.