

Ford C-MAX / Grand C-MAX

**Benziner und Diesel
ab Modelljahr 2011**



Inhalt

Einleitung

Ein Autokauf stellt sich vor	4
Lesen Sie für Auto lesen	6
Sachverhalt und Pflichten	9
In der Notwehr	10

Ausrüstung

Grundausstattung	14
Nützliche Sonderausänge	18
Reisung mitbringen	20

Modellvorstellung

Modellprogramm	24
Sonderausstattungen	26
Modellprogramm	27
Abmessungen	28

Wagenpflege

Außenwache	37
Schlecken	41
Leckflüge	42
Leckschäden	45
Schleckenwachen/Schleckenwachs	47
Auto-Mix-up - versiegelnd	50

Jahreszeiten

Fit im Sommer	55
Checkliste - bevor Sie überholen	58
Fit im Winter	59
Die richtigen Winterreifen	61
Besser steuern	64
Checkliste - am Winter überholen	66

Kleiner Passen

Motor überarbeiten	68
Warten bei einer Reifepanik	69
Wagen richtig aufbauen	69
Benutzung im Notfallprogramm	71
Druckauswertung für kleine Passen	71
Wagen abschleppen	73

Innenraum

Wo der Profi gefragt ist	75
Einlesen	77
Sitze desmontieren	78
Innenraumbeleuchtung/Leuchte wechseln	81
Gepäckverankerung wechseln	81

Die Drehmomentengabe	82
Türverklebung aus-/einbauen	82
Heckklappenverklebung aus-/einbauen	85
Fensterheber-Motor	87
Mittelkonsole	88
Sondenhörner wechseln	89
Leuchte prüfen aus-/einbauen	90
Deckelweine	91
Multimedialeinheit nachrüsten	93

Karosserie

Passive Sicherheit	95
Arbeiten an der Kofferverklebung	96
Arbeiten an der Windschutzscheibe	97
Arbeiten an der Karosserie	97
Einbringen von Reparatur	99
Leuchtenwechsel ausgebaut	99
Werkzeug desmontieren	100
Außenverklebung desmontieren	100
Spezialglas aus-/einbauen	101
Motorkabel desmontieren	101
Motorkabel justieren	102
Karosserieverklebung desmontieren	102
Stofflager desmontieren	102
Stofflager vorne desmontieren	102
Stofflager hinten desmontieren	102
Tür desmontieren	102
Heckklappe desmontieren	102
Heckklappenverklebung erneuern	102

Wartung

Ölwechselplan	110
Wartungsplan	110
Wartungsplan	110
Checkliste - bevor Sie überholen	111

Arbeitsblätter

Ölwechsel	114
Desmontieren	117
Werkzeug oder do-it-yourself	118
Wagen durchsuchen	118
Fahrschein prüfen	119
Kompressionsdruck	119
Motorkabel	121
Ölwechsel	123
Ölwechsel	123
Ölwechsel	124
Ölwechsel	125
Karosserie	127

Kompakt und trendy – die C-MAX-Derivate

Dynamische Fahrverwe- und Antriebscharakteristik, hohes Sicherheitspotential, schwingungsreines Design und geläufiges Ausstattungsportfolio – seit Herbst 2010 die charakteristischsten Merkmale der zweiten C-MAX-Generation. Alle diese Voraussetzungen stützten die Erfolgsgeschichte des Vorgängers im Segment der Multi-Activity Vehicles (MAV) auf bestem Niveau fortzuschreiben. Unter der Motorhaube der neuen Generation arbeiten moderne Vierzylinder-Ökonomie- mit 82 kW (111 PS) bis 124 kW (168 PS). Das Leistungsband der aktuellen Common-Rail-Dieselmotoren beginnt bei 76 kW (105 PS) mit 1,6-Liter-Kubikzentimetern. Standard-120 kW (163 PS) bietet die stärkste 2,0-Liter-Variante an der insgesamt vierten Motorreihe ab. Die Selbsttriebelemente verschonen die Antriebsachse per DieselParticulate Filter (DPF) vor verschmutzten Rußpartikeln.



Die zweite Ford C-MAX-Generation basiert seit Herbst 2010 als erste Modellreihe auf der neuen, für das Weltmarkt-kompaktes Fahrzeugsegment (so-C-Segment, Standard-Variante) zudem in Almussade, dem speziellen Produktionsstandort in der Nähe von Valencia, vom Band. Dazu zählen auch die seit 2011 für den nordamerikanischen Markt gefertigten Silberstein-Varianten.

Zur Markteinführung der C-MAX nahm das Aufzug 2010 in Valencia ein mit stundtäglicher Kompetenz erweiterter Vorkonfigurationen seine Arbeit auf. Insgesamt 200 Spezialisten aus dem Bereich Produktion, Produktentwicklung und Einkauf wurden in Spanien konzentriert. Das Team verantwortete bereits die finalen Reproduktions-Phasen und kooperierte eng mit der Endmontage 'Vorort'. Die Experten betonen, lange vor Serienanlauf, sämtliche die Fertigung betreffenden Aufgabenstellungen schärfte und zurechtgerichtet in den Griff.

Valencia war ein in doppelter Hinsicht positiv erlebbarer Ort: Während der vergangenen beiden Jahreszeile vertriebenes Logistikler dort ein hochflexibles Produktionssystem, um zeitgleich auf denselben Produktionslinien unterschiedliche Modelle und Karosserievarianten fertigen zu können.

Eines weiteren Beitrag zur hohen Produktqualität der zweiten C-MAX-Generation besteht der unmittelbar an den Produktionsstandort in Valencia angeschlossene Industriepark. Er beherbergt die Montagelinien über ein Drive-Transportsystem just in time mit modularer Fahrzeugkomponenten. Der auf diese Weise reduzierte Aufwand für Transport, Lagerung und Handling steigert nachweislich die Produktivität und die Qualität. Gleichesmaßen profitiert die Umwelt: Die ebenfalls betriebene Hauptfabrik macht pro Produktionsgang rund 270 Liter-Fahrben überflüssig.

Der aktuelle C-MAX fungierte übrigens auch für die dritte Focus-Generation, die ein Jahr später debütierte, als Plattformvarianten. Ab 2012 bildet die C-Plattform im Hause Ford weiterhin die Grundlage für mehr als zwei Millionen Fahrzeuge. In der vorliegenden Ausbauphase basieren bis zu zehn verschiedene Modelle und Modellvarianten auf der stabilen Plattform.

Ford C-MAX - Design-Merkmale für das C-Segment

Der Kompakt Van bewirkt zudem mit einer neuen Fahrzeugsprache, dem «Ford Kinetic Design», das «Ford New Edge Design» der ersten Auflage. Wie lautet «Ki-

netic Design» allerdings eine optische Revolution: reduziert, ist genügend Kinetic-Design, so wie es die Liniensprache im Beispiel des C-MAX anzeigt, führt insbesondere Interiors, stärkere Ausstattungen und fortschrittliche Technologien zueinander. Das Ganze gepaart mit verstellbarer Fahrerlehne und zeitgemäße Umweltverträglichen, Nicht mehr – doch auch nicht weniger!

Die Zweifelhafte der C-MAX war in Europa vom Start weg ein Modellreihe in zwei verschiedenen Karosserievarianten verfügbar. Wie geht es C-MAX in fünf-stufiger Ausführung, indem als Grand C-MAX mit vergrößertem Radstand und höherer Sitze.

Beide Versionen eröffnen den Mittelklasse ein großzügiges Raumangebot. So erlebten im Grand C-MAX zum Beispiel weitere Schichten des Innenraums ihren Zugang auf ein innovatives Frontgestühl. Im Gegensatz zu Konkurrenz muss geschulteste Tischler ihre systembedingten Vorteile besonders in engen Partikeln aus. Sie schwingen sich in größtenteils Zustand-ung an die Karosserie an und lassen Frontsitzler nicht über den gesamten Türbereich ihre Plätze einrichten.



Bequeme Lösung: Beide Schieberöhren vereinfachen im Grand C-MAX den Fronteinstieg.

Gezügelter Komfort - mit neuem Innenraumkonzept

Der fünfstufige C-MAX teilt das Aufbaumassiv seines Vorgängers in Größe und Güte mit. Er profitiert von der Kompromiss- aus einem kompakten Gewichte-Konzepten, praktischen Bodenverhältnissen, großzügigen Platzverhältnissen sowie hoher Sitzposition und sportlich-dynamischem Fahrverhalten auf.

Das Plus an Innenraum schließt der 4,32 Meter lange und besonders geräumige Ford Grand C-MAX vor allem aus dem um 140 Millimeter gestreckten Radstand. Der C-MAX misst 2040 Millimeter vom Radstandspunkt zum Radstandspunkt. Auch in der Höhe übersteigt der Grand C-MAX das klassische Schwellenmaß um 40 Millimeter. Das bietet die zu vielen Personen eine bequemere Sitzhöhe und damit einhergehend zudem noch ausreichend Platz hinter der dritten Sitzreihe.

Im vierstiefigen Grand C-MAX können die drehstuhlförmigen Kopfstützmöglichkeiten des flexiblen Sitzsystems «*FordFlexSystem*» (FFS) besonders zur Geltung. FFS setzt jene Kriterien in die Praxis um, die Ford während einer Feldforschung bei jungen Familien erheben hat. So lässt sich beispielsweise der mittlere Platz der zweiten Sitzreihe schwenk- und einfach unter dem zweiten Aufbauten versetzen. Vorteil: Auf diese Weise entsteht im Handumdrehen ein gut nutzbarer Durchgang zu den Plätzen der dritten Reihe. Das erleichtert den Ein- und Ausstieg sowie das Anordnen der Kinder in die letzten Sitze.

Blauwächler Innenraumvarianten übernehmen der C-MAX das Konzept seines Vorgängers mit drei unterschiedlichen Einstellstufen in 40-20-40-Konfiguration. Optional steht zudem das bekannte Sitzsystem «*Kinect*» zur Verfügung. Dieses Besonderheit: Aus dem mittigen Rücksatz wird ein «*Beinstützchen*», der unter anderem den Schulraum im Ford vergrößert. Außerdem sind die Aufbauten jetzt weiter nach hinten zu verschieben, was beiden Fondpassagieren ein üppiges Platzambiente beschert.

In beiden Executiveversionen identisch: Das Cockpit mit seiner erhabenen Sitzposition und dem hoch in die Armaturenbrett integrierten Schaltbrett. Dabei schließt Ford auch mit dem neuen Bedienkonzept insbesondere Wege ein. Unter dem Begriff *MyFord* stellt es die nächste Evolutionsstufe des Human Machine Interface (HMI) dar.

Verbessern die CO₂-Bilanz - moderne Motoren

Mit modernen Diesel- und Otto-Motoren tritt die zweite C-MAX-Generation nicht nur dynamischer sondern auch sparsamer auf als die Vorgänger. Entsprechend entgegenfalls ist auch die CO₂-Bilanz über Mittel. Das trifft speziell auf die Ford EcoBoost-Ottomotoren mit 118 und 132 kW (160 und 180 PS) zu. Beide sind Varianten einer kompakt neu konzipierten Generation besonders effizienter und abgasarmer Leichtbau-Motoren, die dem Prinzip des Downstrokes (kleiner Hub) folgt. Anders gesagt: EcoBoost-Motoren generieren aus gleichem - oder sogar reduzierten - Hubraum die gleiche, bzw. mehr Leistung bei geringeren spezifischen Verbrauch. Im Falle EcoBoost stehen dafür vorwiegend eine Hochdruck-Direktinjektion mit variabel steuerbarem Nockenverstell und einem Hubausweitenden Turbolader in der Pflicht.

So sparten der neue Ford C-MAX in Verbindung mit dem 132 kW (180 PS) starken 1,6-Liter-EcoBoost zum Beispiel in 8,5 Sekunden von null auf 100 km/h und benötigt die für Leichtmaschinen typische Beschleunigung von 50 auf 100 km/h im Normal-Gang in lediglich 8,8 Sekunden. Dessen herausragendes Treppenniveau zeigt ein durchschnittlicher Schadstoff-Ausstoß von gerade mit 114 g/km gegenüber.

Bei der Selbstauslastung sind die modernisierten Varianten der Ford Duratec (DC) Motoren mit 1,6- und 2,0-Liter Hubraum besonders erweiterbar. Sie liefern ein kraftvolles Leistungsangebot bei gleichzeitig optimierten Verbrauch und reduzierten Abgasen. Die 1,6-Liter-Variante erreicht im C-MAX rund 119 Gramm CO₂/km und im größeren Grand C-MAX 126 Gramm/km.

Parallel hierzu bietet Ford im C-MAX auch die modernste Version des Sechsgang-PowerShift-Automatgetriebes mit Doppelkupplungsmechanik an. Wie die Gänge selber herkömmlich wartet, kommt mit dem neu entwickelten 4-Gang-Schaltgetriebe bestens zurecht. Beide Aggregate liefern im Verbrauch mit Komponenten der unter anderem für die C-MAX Reihe aktuell erprobten Ford-EcoTech-Programme, wie zum Beispiel die Schalthilfsleistungsanzeige im Cockpit oder das Energie-Rückgewinnungs-System (Start/Stop-Operation Charge) einen gewichteten Beitrag zur Kraftstoff- und Abgasreduzierung.

Verbessert – die fahrdynamischen Eigenschaften des C-MAX

Bereits die erste Generation des Ford C-MAX erbeutet mit ihrer Kombination aus Agilität, sportlich-dynamischem Führerlebnis und gutem Kontakt der Fahrwerk. Die Hochleistungsmodelle legen die Meilenteile aus noch ein gutes Stück höher. Besondere positive Effekte hat zum Beispiel die vollständig neu entwickelte elektrische EPS-Dienstleistung (Electric Power-Assisted Steering) auf den dynamischen Fahrwinddruck. Dank sorgfältiger Feinabstimmung überträgt sie bei hohen Geschwindigkeiten mit klaren und präzisen Rückmeldungen und verbessert die Lenkkräfte während Kurvenfahrten auf ein Minimum.

Dies reicht aus die Leistung zu verbessern, auch das C-MAX-Fahrwerk ist auf Höhe der Zeit. Sowohl die Multilink-Hinterachsendrehachsen wie der vordere Füllschalen wurden tiefgreifend modifiziert.

Dieschüler das Zusammenwirken der angepassten Vorderachse: TVC-8 (Torque Vectoring Control-System) verfügt im C-MAX E, steuert einen elektronischen Differenzial, das Drehmoment zwischen den angetriebenen Vorderachse. Vorteil: Übermäßiges Über-Übersteuern wird reduziert und die Traktion gleich wie das Einzelverhalten der Vorderachseführung spürbar verbessert.

Optimieren die aktive und passive Sicherheit – moderne Technologien

Als erste Produktlinie des neuen Ford C-Segments bezieht der C-MAX sowie sein größeres Bruder eine Vielzahl fortschrittlicher Technologien und Optionen implementiert. Viele dieser Funktionen steigern die Sicherheit und erhöhen den Komfort.

- **Erweitertes Active Noise Control-System**: Das erweiterte Active Noise Control-System (ANC) ist ein intelligentes System, das die Übertragung aller Fahrzeuggeräusche, die auch zur Steuerung der Eingriffe, falls diese erforderlich werden.

Dies ist funktionales die aktive Systeme in allen Dimensionen:

- **Elektronische Bremskraftverteilung (Electronic Brakeforce Distribution)**: auch bekannt als EBD-Modul, für unabhängige Bremskräfte an allen vier Rädern. Auf diese Weise sichert EBD eine optimale Ausnutzung der Bremskraft gleichermaßen bei hoher Geschwindigkeit sowie reduzierte Bremswege.
- **Surveysensorenkontrolle**: Die Kurvenbremskontrolle (Curve Brake Control) verbessert die Stabilität bei weniger starkem Bremspedaldruck sowie bei



Wie an der Scheibe gehen Der C-MAX ist ein aktives Fahrerlebnis. Er folgt den angetriebenen Vorderachse – bis in den Bremsbereich – mit hoher Sicherheitssensoren.



Kapfeln von ESP oder ABS, indem sie den Bremsdruck an kurzweiligen Vordruck reduziert. Der Eingriff erzeugt ein stabilisierendes Moment und verhindert Übersteuern der Hinterachse, falls der Fahrer gleichzeitig zu scharf lenkt und bremst.

■ **Sicherheits-Bremsassistent:** Der Sicherheits-Bremsassistent (**Emergency Brake Assist**) hilft dem Fahrer im Falle einer Notbremsung, von der ersten Zeitabsicht an die bestmögliche Bremsleistung zu erzielen. Sobald das System erkennt, dass der Fahrer nicht den maximalen Pedaldruck aufbaut, erhöht der EBA den Bremsdruck selbstständig.

■ **Elektronische Bremsverzögerung:** Die Elektronische Bremsverzögerung (**Electronic Brake Field**) wirkt dem Verdruck im Bremsystem. ESP rückt die Bremsengänge immer dann näher gegen die Nennschleife, wenn die Sicherheitsbremse eine Verzögerungsverlängerung erkennen, die auf eine Notbremsung hindeuten könnte.

■ **Motorbremssensitiv-Steuerungssystem:** Das Motorbremssensitiv-Steuerungssystem (**Engine Tractive Control System**) steuert das Motorbremssensitiv bei Bedarf gerade in weit zurück, dass sich ein Minimalwert an geringem Schlupf an den Antriebsachsen einstellt. ESPS steuert damit die Traktion und Stabilität unter anderem beim Beschleunigen.

■ **Aktive Bremsengriff:** Der Active Bremsengriff (**Brake Lock Differential**) verteilt das bestehende Drehmoment auf die angebrachten Vorderachse. Das Rad mit dem jeweils höheren Schlupf wird von ESP abgelenkt, sodass die Antriebskräfte auch bei schlechteren Haftverhältnissen optimal in Vordruck umgesetzt werden.

■ **Notbremslicht:** Das Notbremslicht (**Emergency Brake Warning**) aktiviert die Warnblinkanlage während einer Vollbremsung. Die Fahrer nachfolgender Fahrzeuge können somit auf die Gefahrensituation vor dem Vordermann frühzeitig reagieren.

■ **Hydraulische Hinterachs-Bremsunterstützung:** Die hydraulische Hinterachs-Bremsunterstützung (**Hydraulic Rear Axle Assist**) erhöht immer dann den Bremsdruck an der Hinterachse, wenn das ABS bei schwerer beladener Fahrzeug an einem der Vorderachse aktiv wird. Der Bremsvorgang wird somit effizienter.

■ **Motorbremssensitiv-Steuerung:** Das Motorbremssensitiv-Steuerung (**Engine Drag Torque**

Control) steigert die Spurstabilität während des Bremsvorgangs. Sobald eines der Antriebsräder, bremsen vor zu starke Motorbremsewirkung, zu Motorbremse drückt, erhöht ESP kurzzeitige motorische Motorleistung.

■ **Torque Vectoring Control:** Das Torque Vectoring Control steigert die Spurstabilität in engen Kurven, indem das kurzweiligen Vordruck ablenkt. Zweigleisig gelangt mehr Antriebsleistung auf das kurzweiligen Vordruck.

■ **Integrierte Überroll-Prävention:** Die Active Rollover Protection laggt, sobald ESP Assistent für einen drohenden Überrollvorgang erkennt, die Motorleistung auf null. Die angebrachten Vorderachse bremsen ab. Folge: Ein geringes Übersteuern wird von stabilisiert dem Wagen.

■ **Anhänger-Stabilisierung:** Das optionale Anhänger-Stabilisierungssystem (**Explaner**) produziert Trailer, sobald Anhänger automatisch reduziert. ABS mit geteilten Kapfeln im Bremsystem und Motorbremssensitiv für Geschwindigkeiten. Das Gespann stabilisiert umgeben.

Die folgenden Sub-Features sind im C-MAX enthalten mit von der Partie:

- **Engelk-Assistent (Active Park Assist)**
- **«Hilfs-Winkel-Assistent» in beiden Außen spiegeln (Blind Spot Information System)**
- **Central Locking-System** mit **Geschwindigkeitsbegrenzung (Speed Limiter)**
- **Wassersperre für nicht angelegte Gurte in der 2./3. Reihe (Grand C-MAX)**
- **Elektronische Tür-Einstellung (Power Activated Child Locks)**
- **Elektronische Heckklappenöffnung (Power Operated Tailgate)**
- **Reifendruckmessung**

Auf einen Blick – die C-MAX Modellübersicht

- **C-MAX Grand C-MAX Ambiente** – die prägnantesten Van-Varianten
- **C-MAX Grand C-MAX Trend** – die kostengünstigen Van-Varianten
- **C-MAX Grand C-MAX Tourer** – die exklusiven Van-Varianten

Das Modellprogramm bewältigt die unterschiedlichsten Aufgabenstellungen. Auch die jeweiligen Basis-

modelle gehen nicht mit einer Grundausstattung. Gestiegene Ansprüche in jeder Hinsicht erfüllen zudem diverse C-MAX Ausstattungsvarianten und natürlich auch die flexibelste gesteuerte C-MAX Sonderausstattung.

Besides wie Fahrer, Beifahrer, Fahrer, Kopf- und Schenkelstütze (C-MAX vorne und hinten), Seitenairbag (Autofahrer und -passagier), Klimaanlage, ABS, ESP, elektronische Wegfahrspur, Höhen-

verstellbare Fahrerseite, umlegbare Rückbank, Seitenheizung, verstellbare Lenksäule, Innenspiegel-Schwarz- und Polierfunktion, Dreifachtemperatur, Dignodata, Wärmehitzeschutzverglasung, Notrufsystem, Aufhängesystem mit Fernbedienung oder LED-Leuchtungen – die neuen C-MAX Generation hat sie vornehmlich im Bord. Die Grand-C-MAX bringt zudem mit zwei seitlichen Schließzylindern, elektrischer Fensterheber im Fond und elektrischer Tür-Einstellung.

So kombinieren Sie – Motoren und Getriebe*

Motoren	1,0i 114CVT	1,0i 114CVT	1,0i 114CVT	1,0i Flexdrive	1,0i Coolboost	1,0i EcoBoost	1,0i TDC	1,0i TDC	1,0i TDC	1,0i TDC	1,0i TDC
Wahlleistung	62kW	71kW	62kW	66kW	66kW	104kW	70kW	65kW	65kW	62kW	62kW
CVT / PS	62/90	71/96	62/85	66/90	66/90	104/142	70/95	65/90	65/90	62/84	62/84
12V/16V											
C-MAX Ambiente	•	•	-	-	-	-	•	-	-	-	-
C-MAX Trend	-	•	•	•	•	-	•	•	•	•	-
C-MAX Titanium	-	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Grand C-MAX	-	•	-	-	-	-	•	•	-	-	-
Ambiente											
Grand C-MAX	-	•	•	-	•	-	•	•	•	•	-
Trend											
Grand C-MAX	-	•	•	-	•	•	•	•	•	•	•
Titanium											

*Stand Dezember 2008, 1 auch mit PowerShift Getriebe erhältlich, 2 nur mit PowerShift Getriebe erhältlich.

Wahlleistungsprogrammen – die beliebtesten Sonderausstattungen

Oberst der C-MAX bereits ab Werk gut ausgestattet wie das Mittelklassemodell mit, groß Teil bei den möglichen Sonderausstattungen relativ unbedeutend in der Technik. Insgesamt 18 Individualpakete sind möglich. Ein Editorial über die Ausstattungsleistungen. Aus Platzgründen beschränken wir uns an dieser Stelle detailliert darauf einzugehen. Zumal die Preislisten innerhalb der aktuellen Preisliste durchaus unterschiedlich kombinierbar und somit direktiv nicht unbedingt vergleichbar sind.

Natürlich haben alle C-MAX Goodies ihren Preis. Doch vor dem Hintergrund Preis/Leistung/Qualität stehen auch vorzugsweise Zusatzleistungen. Der theoretische Vergleich, wie Großwertwagen ab Werk einen Individualisten Vor zu bekommen, wenn alles verfügbarer. Da finden selbst ambitionierte Do-it-yourselfer nur noch wenig Potenzial, das eigene Fahrzeugpaket sinnvoll in Serie zu sehen.

Dabei ist dieser Stelle unser Rat: Studieren Sie kritisch die Wahlleistungs- und verwechseln Sie die Optionen möglichst nicht mit den verbauten Wahlleistungsleistungen. In dem Fall endet in dem meisten Fällen der Preisvergleich zum Vorteil der Werkstoffe über zu günstigen neuen Verkaufspreisen Sonderleistungen. Über-Internet-Recherchen zumindest waren ganz eindeutig: Händler vor Ort wachsam! Manag das bessere Angebot – und zwar inklusive Montage. So zum Beispiel bei kompletter Wasserpumpe, bei Achsgruppenanlagen, Kardantrieb oder Dachausparbeständen mit unterschiedlichen Abständen.

Wenn Sie sich für ein bestimmtes Modell interessieren, besuchen Sie unsere Website. Dort finden Sie alle Informationen zu den verschiedenen Modellen und den dazugehörigen Sonderleistungen. Sie können auch direkt mit einem unserer Vertriebspartner sprechen, um mehr über die Möglichkeiten zu erfahren. Wir freuen uns, Ihnen bei der Auswahl zu helfen!

Die Zusatzvertrags-Bestelllinie bei Neuzugängern führt zu Teil unserer Features mit einer Hand voll Optionen an:

- **Berganlasserassistenz:** Der Berganlasserassistenz – vornehmlich in allen neuen C-MAX Triebström oder in Kombination mit Ford PowerShift-Automatikgetriebe – dient als Garant für sicheres Anfahren an Steigungs- und Gefällestecken ganz ohne Schlingensiefel mit der Handbremse. Dabei hilft das System die Verzögerungsbremse nach dem Lösen der Bremse noch für bis zu drei Sekunden aufrecht und blockiert den Wagen damit so lange, bis genügend Antriebsmoment zum Anfahren bereitsteht.

- **Abgasreinigungssystem und Schmutzfilter-Lösungen:** Zu den besonderen Reizen des modern gestalteten Interieurs zählen auch zahlreiche praktische, vorgefüllt konzipierte Ablagerungsmöglichkeiten. Bei der getriebenen Ausstattungsstufe des Ford C-MAX kommt eine nochmals großzügiger dimensionierte Mittelkonsole inklusive einer verstellbaren Armlehne und einem Staufach hinzu, das Platz bietet für Mobiltelefone, MP3-Player, bis zu fünf CDs oder auch 1 Liter Flaschen. **Stachwort Handy:** Ford bietet für die C-MAX-Modellreihe umfangreiche Schmutzfilter-Lösungen für die Entzunderung von Mobiltelefonen vor Sonnenhitze an, die auch eine Sprachsteuerung umfassen. Hierzu kommen unterschiedliche Anordnungsvarianten für eine Vielzahl externer Speichermedien und MP3-Player. Das beinhaltet neben einem korrespondierenden USB-Port zum Beispiel auch eine spezielle Bluetooth-Lösung, über die etwa auf dem Handy gespeicherte Musiktitel auf direktem Wege von dem Audio-System des Fahrzeuges abgespielt werden können.

- **Facelift-Glasdach:** Das Raumgefühl in beiden C-MAX Modellen fällt nochmals erweitert aus, wenn das typisch dimensionierte Facelift-Glasdach inklusive einer legeren Sonnenplatte den Innenraum aufhellt. Sein Dachauschnitt reicht fast über die gesamte Dachfläche. Um die Sonneneinstrahlung zu minimieren und den Innenraum möglichst kühl zu halten, wählt Ford ein dunkel gefärbtes Scheibenglas mit vertikaler ribler Reflekt-Beschichtung.

- **LED-Innenraumbeleuchtung:** Die Triebström-Ausstattungen der C-MAX-Facelift erhält erstmals ein besonders lichtstarkes Innenraum-

Beleuchtungskonzept. Es dominiert den Innenraum punktuell mit einer LED-Lichtquelle: so zum Beispiel Teile der Dachinnende, die Türflächen und die Staufächer in den Türverkleidungen oder auch die Mittelkonsole und das Handschuhfach. Die investierte Innenraum-Aus- und Montageaufbereitung des Cockpits reflektiert in «Crystal Blue». Zudem nutzen die für jede einzelne Glühbirne vorgesehenen Deckenleuchten LED-Technologie.

- **Kapsel-Assistent:** Die Rolle des Assistenzleiters unter dem C-MAX-Sonderausstattungen gebildet seit Januar 2012 dem Kapsel-Assistenten. Er manövriert den C-MAX automatisch in Länge zur Parkabweichung legendere Parkflächen. Kurzerhand ordert rund 90 Prozent aller Manöverkriterien des Kapsel-Assistenten. Das auf Ultraschall-Sensoren basierende System wird per Schalter von der Mittelkonsole aus aktiviert. Danach soll der C-MAX wie von Geistesher in Parkflächen, die lediglich 30 Prozent länger als seine Karosserie sein müssen. Der Fahrer legt lediglich den Parkvorgang und bedient Gas und Bremse.

In aller Nähe – die Motoren

Unsero befeuert die Oldtimer der zweiten C-MAX/Grand C-MAX Generation 1,8-Liter-Motoren – ab Werk abgestimmt mit 9-Gang-Schaltgetriebe bzw. 9-Gang-Doppel (Exklusiv-Motoren mit Start/Stop-System) verpackt. Das Leistungsspektrum reicht von 63 kW (85 PS) in 1,8-Liter T-DCI bis hin zu 124 kW (167 PS) in 1,8-Liter EcoBoost.



Detailansicht modernisiert und Verbrauchsoptimiert Die Oldtimer der zweiten C-MAX-Generation.

Die Selbstläufer variieren zwischen 1,6-Liter und 76 kW (105 PS) im 1,8-Liter TDCI bis hin zu 120 kW (163 PS) im 3-Liter TDCI. Alle Diesel sind generell mit 6-Gang-Schaltgetrieben verbunden. Ausnahme: Die drei Zwei-Liter-Triebwerke lassen ihre Neuentwürfe auf Wunsch durch die beliebteste PowerShift-Automatik steuern.

1,8 l 114 V Ti-VCT - 159W-cm³ Hubraum, 82 kW (111 PS) bis 92 kW (125 PS) Leistung

Die für ihr gutes Ansprechverhalten und ihre hohe Wirtschaftlichkeit bekannten Dualen Vollaluminium-Motoren mit 18-Ventil-Zylinderkopf und variablen Nockenzeiten (Ti-VCT). Zwei integrierbare Variable Cam Timing wurden für den Einsatz in ähnlichen C-MAX erneut installiert. So wird beispielsweise die innere Anhebung des gesamten Substrichts sowie aller beweglichen Komponenten. Auch der Gegen-druck des Abgasstrahls wurde verringert und der Saugdruck entsprechend optimiert. Generell setzt das Ti-VCT-Trio im C-MAX auf eine unabhängige arbeitende, doppelte, variable Nockenverstellung (Vielstufen-Variet). Mit zwei verstellbaren Nockenzeiten lässt sich der Ladungswechsel innerhalb der Zylinder in einem großen Drehmomentbereich wesentlich besser beeinflussen.

Der Basis-Ti-VCT erreicht sein Leistungsdach mit 82 kW (111 PS) bei 6000 min.⁻¹, sein maximales Drehmoment beträgt 141 Nm bei 2600 min.⁻¹.

Die mittlere Ti-VCT-Leistungstufe stellt 77 kW (105 PS) bei 6000 min.⁻¹ in die Waagschalen. Sie bietet ihr höchstes Drehmoment mit 150 Nm zwischen 4000 - 4500 min.⁻¹ ab.



Fürs Auto unerheblich: der 1,8 l EcoBoost mit demontierter Motorabdeckung.

Auf 92 kW (125 PS) bringt es der stärkere Ti-VCT Motor bei 6000 min.⁻¹. Pundigegenüber liefert er mit 150 Nm sein maximales Drehmoment bei 4000 min.⁻¹ im Getriebe ein.

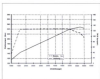
Mit 90 kW (122 PS) bei 4.000 min.⁻¹ nimmt der FlexFuel auf Basis des 77 kW 1,8-Liter Ti-VCT eine Sonderstellung ein. Sein höchstes Drehmoment stellt der FlexFuel mit 70 Nm zwischen 4000 - 6000 min.⁻¹ bereit. Er ist damit der Drehmomentstabilste aller Ti-VCT-Motoren und verfügt zudem über Bi-Ethanol-Gemische mit handelsüblichem Superbenzin.

1,6-Liter Ti-VCT 94 V EcoBoost - 200W-cm³, 110 kW (150 PS) / 120 kW (163 PS)

Die Basis der 1,6-Liter-EcoBoost-Benzoltriebwerke beginnt mit dem ersten der Ford C-MAX. Die vielseitigen und verbrauchsorientierten Motoren modifizieren derzeit sechs Ford-Bauweisen. An allen Arbeitsplätzen reduzieren EcoBoost-Triebwerke, im Vergleich zu größeren Motoren, bei verbesserter Performance, den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen in erheblichem Umfang.

Der unter anderem im C-MAX verbaut 1,6-Liter-EcoBoost hatte bereits wenige Monate nach seinem Debütantritt ein kleines Jubiläum: Mehr als 10.000 Kunden in ganz Europa entschieden sich für das kleine Drehmomentstärker. Im C-MAX ist der Hybrid-Vierzylinder in zwei Leistungsstufen verfügbar - sein Spektrum reicht von 110 kW (150 PS) bis zu 120 kW (163 PS).

Trotz seiner relativ überschaubaren Hubraums mit 1500 Kubikzentimetern positioniert der EcoBoost vorzügliche Resultate in der stärksten Version (124



Stark und weit gespannt: Das Leistungsdiagramm des 124 kW/163 PS EcoBoost mit 200 Nm zwischen 4000 - 5000 min.⁻¹.



199/182 PS) beschleunigt er den C-MAX in 8,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h und ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 217 km/h. Sein maximales Drehmoment beträgt 248 Nm – es liegt zwischen 3000 – 5000¹ an der Scherengabel an. Dank der Overboost-Funktion können die Drehmoment-Maximum für bis zu 16 Sekunden auf 278 Nm – etwa für Überholmanöver oder bei starken Beschleunigungen. Dieser Extrakick steht über einen breiten Drehmomentbereich zur Verfügung (1700 bis 4000/min). Auch die Elastizitätswerte sind bemerkenswert. So verfügt im vierten Gang nur 8,8 Sekunden für die Beschleunigung von 90 auf 100. Der Fahrer stellt die Kraft über Verschieben nach vorne ein – die elastischeren 24-Gänge COG pro Klappen.

Die Merkmale des Ottomotors bilden die aufgetrennte Kurbel aus Titanium. Er mobilisiert 124 kW (168 PS) bei 6000 min⁻¹. Mit einem maximalen Drehmoment von 230 Newtonmeter, das im Overboost kurzfristig abrufbar ist, überträgt der C-MAX Titanium geschweissten mit temperaturstabilen Fertigungsarten wie mit einer ausgeprägten Leistungseffizienz.

1,8-Liter-Dieselmotor (TDI) – 150 kW/204 PS Hubraum,

20,9 kW (28,71 PS) Leistung

Spannener, abgestimmte, durchzugsstarke als im Vorgänger. Auf die in ähnlichen Ford C-MAX verfügbaren Dieselmotor (TDI) Dieselmotoren, werden all die Attribute zu. Die jüngsten Ausbaustufen der bewährten Common-Rail-Motoren weisen zahlreiche Neuerungen miteinander, darunter zum Beispiel:

- ... ein neues Nebenaggregate mit vierstufiger Ventiltrieb, größerem Brennkammer-Druckniveau und geringerer Vernebelung.
- ... ein neues Common-Rail-Hochdruck-Einspritzsystem mit modernem Metallrohr-Düse.
- ... ein kleinerer TurboLader, der mit geringeren Masselagen schneller anspricht.

Mit allem, im Vergleich zu herkömmlichen Ottomotoren, effizienteren Verbrennungsprozessen erfüllen die Dieselmotoren durchgehend die Anforderungen der strengen Euro-5-Norm und erzielen trotz geringerer Leistung einen niedrigeren Kraftstoffverbrauch und geringere Emissionen. Zudem gewinnen die TurboLader deutlich an Flexibilität. Sie sprechen spontan an und liefern fortan auch volle Schaufel aus dem letzten Drehmoment.

Die untere Leistungsstufe des Eisenblech-Diesels erreicht 79 kW (95 PS) bei 3000 min⁻¹ und mit 238 Nm ein stabiles Drehmoment im Bereich von 1900 – 3000

min⁻¹. Das verleiht dem C-MAX zwar keine Flügel, verleiht ihm jedoch weiterhin zu einer Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h sowie einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 11,3 Sekunden.

Das Hubraumgleichgewicht mit 85 kW (115 PS) bei 3800 min⁻¹ und 278 Nm (238 Nm mit Overboost) zwischen 1700 – 2500 min⁻¹ beschleunigt den C-MAX bei 104 km/h und in 11,3 Sekunden von dem Stand auf 100 km/h.

2-Liter-Dieselmotor (TDI) – 180 kW/244 PS Hubraum,

25/100/120 kW (34/138/164 PS) Leistung

Das große Dieselmotor-Trio ist auf seine Aufgaben im C-MAX selbstverständlich mit dem gleichen Feintuning ausgestattet, wie seine Hubraumkleineren Brüder. Es kombiniert dementsprechend eine hohen Leistungscharaktere mit geringeren Verbrauchern sowie verbesserten CO₂-Emissionen.

Die mobilisierten Leistungsstufen erreichen die 180 kW (244 PS)-Variante. Die Leistungscharaktere um bis zu 20 Prozent geht einher mit einem deutlich besserer subjektiven Drehmomentangebot. Das Maximum von 306/229/240 Nm steht beim Kleinsten zwischen 1500 bis 2200 min⁻¹, von 1700 – 2700 min⁻¹ beim mittleren und zwischen 3000 – 3250 min⁻¹ beim stärksten. Selbstverständlich ist wider Hilfe zur Verfügung. Zudem sprechen die überarbeiteten TDI unterhalb von 2000 Touren deutlich temperaturstabil als der bewährte 180 kW (244 PS)-Common-Rail an.



Arbeitsraum effizient genutzt Der 1,8-Liter-Dieselmotor TDI beansprucht nahezu den gesamten Motorraum im C-MAX.