



Foto: Ford



Stauraum | Neben einem zweiten Ladeboden bietet der B-Max bis zu 2,35 Meter Ladelänge

Die Würze der Kürze

B-säulenlos | Ford will mit dem B-Max das Kompaktsegment revolutionieren. Wie groß man sich in dem Kleinen fühlt – der Test.

Der B-Max fährt ab November als Neuentwicklung auf Basis des Ford Fiesta (aber zwölf Zentimeter länger) vor, wobei die Verwandtschaft zu den größeren C- und S-Brüdern der Max-Familie von Trapez-Kühlergrill bis abfallendem Heck unverkennbar ist. Mit dem kleinen Van wollte Ford neben Innovation und Premium Raum ins B-Segment bringen. Mit 4.077 Zentimetern Länge und angenehmen Platzverhältnissen auf allen

Sitzen muss man den Kölnern dieses Klassenziel schon einmal als erreicht attestieren.

Antriebspalette | Ford sieht den B-Max in der Konkurrenz mit Opel Meriva und Citroën C3 Picasso. Und will sich unter anderem über die Motoren absetzen: Zum einen sorgt der bekannte EcoBoost-Motor (1,0 Liter Hubraum, drei Zylinder, Start-Stopp) in zwei Leistungsstufen (100/120 PS) für 4,9 Liter Verbrauch (114 g/km). Daneben stehen ein 90 PS starker 1,4- und ein 1,6-Liter-Vierzylinder (105 PS) zur Wahl – Letzterer mit Sechsgang-Automatik, während alle anderen Aggregate an eine manuelle Fünfgangschaltung gekoppelt sind. Schließlich gehören eine 1,5-Liter-Dieselsversion mit 75 PS (4,1 Liter/109 g/km) sowie ein 95 PS starker 1.6TDCi (4,0 Liter/104 g/km) zum Programm.

Für die günstige Verbrauchsbilanz sorgt auch die serienmäßige Econetic Technology, darunter Schaltempfehlung, Infosystem mit Tipps für eine sparsame Fahrweise und energieschonende Servolenkung EPAS.

Der leistungsstärkere Selbstzünder erwies sich bei einer ersten Testfahrt als ordentlich, wenn auch nicht als außerordentlich antrittsschnell. Immerhin müssen 1.310 Kilogramm (Leergewicht) in Fahrt gebracht werden. Im unteren Drehzahlbereich gelegentlich etwas brummig, fährt sich der B-Max damit aber souverän. Die Fünfgangschaltung: präzise. Das Cockpit: funktional.

Besonders überzeugen Übersicht und gute Rundumsicht dank der hohen Sitzposition.

Durchgehend geöffnet | Stolz sind die Macher auf SYNC und die Panorama-Schiebetür. 1,5 Meter Spannweite ergeben sich aus der eingesparten B-Säule dank der Kombination aus der klassischen Türe vorne und der Schiebetür hinten. Ideal zum seitlichen Einladen, auch Schäden von unachtsam aufgerissenen Hintertüren bleiben Fuhrparkleitern so erspart. Der B-Säulenersatz, garantiert Ford, verfügt dank ultrahochfester Stähle über die nötige Steifigkeit und damit passive Sicherheit.

Weitere Sicherheitsfeatures in Serie sind ABS, elektronische Bremskraftverteilung oder auch ESP. Bevor es aber kracht, soll der Active City Stop Auffahrunfälle vermeiden (294 Euro). Weitere nützliche Extras: Park-Pilot (vorne/hinten) für 382 Euro, Sicherheitstrenngitter für 252 Euro, Anhängervorrichtung (315 Euro).

Praktisch: Aus den 318 (mit Reifen-Reparatur-Set) bzw. 304 (mit Notrad) Litern Volumen im Kofferraum werden durch einfaches Umklappen der Rücksitzbank bis zu 1.386 Liter, wobei die Ladekante angenehm tief ist.

Wermutstropfen | Fazit: ein spannendes Konzept. Nur schade, dass es vorerst nur eine mobile Navi-Lösung als Option gibt (Garmin nüvi 2445LT für 125 Euro). In Kürze soll jedoch ein Navi-Festeinbau folgen. |löw

| | |
|--|-----------------------|
| 1.4 Duratec R4/1.388 cm ³ 66 kW/90 PS 128 Nm/4.200 U/min 5-Gang 13,8 s 171 km/h 6,0 S 139 g/km | ab 13.403 Euro |
| 1.0 EcoBoost R3/998 cm ³ 74 kW/100 PS 170 Nm/1.400 U/min 5-Gang 13,2 s 175 km/h 4,9 S 114 g/km | ab 14.580 Euro |
| 1.0 EcoBoost R3/998 cm ³ 88 kW/120 PS 170 Nm/1.400 U/min 5-Gang 11,2 s 189 km/h 4,9 S 114 g/km | ab 15.420 Euro |
| 1.6 TiVCT Duratec R4/1.596 cm ³ 77 kW/105 PS 150 Nm/4.200 U/min PowerSh.-Autom. 12,1 s 182 km/h 6,4 D 149 g/km | ab 15.546 Euro |
| 1.5 TDCi R4/1.499 cm ³ 55 kW/75 PS 185 Nm/1.700 U/min 5-Gang 16,5 s 158 km/h 4,1 D 109 g/km | ab 14.496 Euro |
| 1.6 TDCi R4/1.560 cm ³ 70 kW/95 PS 215 Nm/1.750 U/min 5-Gang 13,9 s 174 km/h 4,0 D 104 g/km 4.077 x 1.751 x 1.604 mm Kofferraum 304–1.386 Liter Wartung: alle 20.000 km/jährlich Ausstattungsvarianten: Ambiente Trend Titanium Individual (verfügbar ab Produktion 09/2012) | ab 15.756 Euro |