

Ford Kuga 2.0 TDCi DPF Titanium 4x4

Fünftüriger SUV der Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,2

Ford - die tun was. Aber gewaltig, wenn man den neuen Kuga betrachtet. Reichlich spät kommt der Kölner Autobauer mit seinem Beitrag in der Klasse der kleinen SUVs. Wer den dynamisch und progressiv gestalteten Allradler (auch als Frontriebler lieferbar) sieht, wird sich kaum an das einst so biedere Image von Ford aus den Zeiten eines Sierra erinnern können. Mit seinem gelungenen Design zieht er so manchen Blick auf sich. Aber auch unter dem Blech kann der Kuga überzeugen, er bietet neben einem sicheren und komfortablen Fahrwerk, das auch sportlicher Fahrweise gerecht wird, einen zeitgemäßen und sauberen Dieselmotor von Kooperationspartner und Deselexperten Peugeot an. Der Innenraum gefällt mit schöner Optik und umfangreicher Ausstattung, die Sitze sind bequem und auf Wunsch auch mit Leder bezogen. Die Bedienung gibt keine Rätsel auf, nur an den Startknopf oben auf der Mittelkonsole muss man sich gewöhnen - und Mitfahrer davon abhalten, an ihm während der Fahrt herumzuspielen, denn dann geht der Motor einfach aus. Dem Erfolg dieses gelungenen Angebots wird das aber keinen Abbruch tun. Den Kuga gibt's ab 26.500 Euro, in der getesteten Version ab 30.500 Euro. **Karosserievarianten:** keine.

Konkurrenten: Chevrolet Captiva, Nissan X-Trail, Opel Antara, Renault Koleos, Toyota RAV4, VW Tiguan.

- + **Kofferraum gut zugänglich**
- + **einfache Bedienung**
- + **gute, langstreckentaugliche Sitze**
- + **sicheres und komfortables Fahrwerk**
- + **standfeste Bremsen**
- + **hohe passive Sicherheit**
- + **gute Wertstabilität**
- **eingeschränkte Runumsicht**
- **Front, Heck und Seiten kratzempfindlich**
- **hohe Fixkosten**



Karosserie/Kofferraum

Note 2,6

Verarbeitung

Note: 2,4

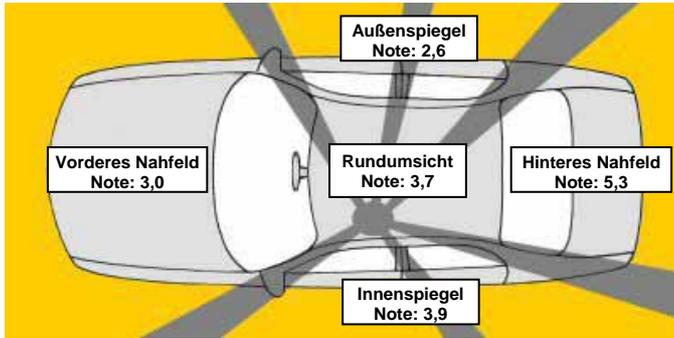
- + Die Verarbeitung der Karosserie erreicht ein hohes Qualitätsniveau, die Bleche sind passgenau verbaut, die Spalten gleichmäßig schmal und die Türen fallen satt ins Schloss. Die Türausschnitte sind nach außen gut abgedichtet und verschmutzen kaum. Eine Metallleiste mit Kuga-Schriftzug schützt die lackierten Schweller vor Kratzern (leider nur vorne). Der Unterboden ist im vorderen Bereich glattflächig, wodurch sich Luftverwirbelungen und damit auch der Verbrauch reduzieren. Mit robusten Materialien und sauber verarbeitet präsentiert sich der Innenraum. Aluapplikationen beispielsweise für Lüftungsgitter und Instrumente sowie gegen Aufpreis schwarzes Leder sorgen für einen Hauch von Luxus. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden. Bis zu 2.100 kg schwere Anhänger dürfen gezogen werden. Die Entriegelung Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert, durch den speziell gestalteten Einfüllstutzen braucht man keinen Tankdeckel mehr, zusätzlich ist eine Fehlbetankung kaum möglich.
- Die unlackierten Seitenleisten am unteren Karosseriebereich sind

zu tief, sie schützen kaum vor unvorsichtig geöffneten fremden Autotüren oder Einkaufswagen. Die elektrischen Sicherungen sind schwer zu erreichen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparatur-Set zur Verfügung; ein schmales Notrad kostet 50 Euro Aufpreis, eine ausreichend große Kofferraummulde für ein defektes Standard-Rad gibt es nicht. Die Nebelscheinwerfer sind bruchgefährdet in der Frontschürze untergebracht. Das Wechseln der Scheinwerferlampen ist extrem aufwändig, weil der Ausbau der Scheinwerfer erforderlich ist.

Sicht

Note: 3,0

- + Die Übersichtlichkeit der Karosserie kann nur zufriedenstellen, gerade nach vorne kann man die abfallende Front schlecht abschätzen - hier empfehlen sich die aufpreispflichtigen Parksensoren.
- + Durch die erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick auf den umliegenden Verkehr. Die Wirksamkeit der Scheibenwischer ist gut. Die Sicht in den großen und beheizten Außenspiegeln ist gut. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Gegen Aufpreis gibt es die Frontscheinwerfer mit Xenonlicht für Abblend- und Fernlicht. Ebenso in der Optionsliste



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

finden sich akustische hintere Parksensoren oder vordere und hintere Parksensoren, jede Variante lässt sich auch mit einer Heckkamera kombinieren, das Kamerabild wird mit Hilfslinien im großen Navidisplays angezeigt.

- Kurven- und Abbiegelicht ist noch nicht erhältlich. Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet der neue Kuga schlecht ab, weil gerade die sehr breiten C-Säulen die Sicht nach schräg hinten einschränken - hier helfen auch die versenkbaren Kopfstützen der Rückbank nicht mehr viel. Durch die hohe hintere Fensterkante unten wird der Blick Richtung Boden erheblich eingeschränkt. Die dünnen Heizdrähte der Frontscheibenheizung (Extra) können nachts störende Lichtreflexe erzeugen, zudem spiegelt sich schneller das Armaturenbrett in der Windschutzscheibe.



Trotz der versenkbaren Kopfstützen im Fond ist die Sicht nach schräg hinten aufgrund der breiten Dachsäulen stark eingeschränkt.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,2

- + Vorn kann man recht bequem ein- und aussteigen, die Türausschnitte sind hoch und ausreichend breit, besonders die Sitzfläche befindet sich in optimaler Höhe zur Straße. Auch nach hinten klappt der Zustieg recht gut, weil die Türen weit öffnen und hohe Türausschnitte freigeben. Für die Zentralverriegelung gibt es eine praktische Fernbedienung, mit der sich auch die Fenster öffnen und schließen lassen. Auf Wunsch gibt es ein schlüsselloses Zugangssystem. Bei Dunkelheit leuchten die Scheinwerfer sowie die Umfeldbeleuchtung (Option) eine Weile, wenn die Zentralverriegelung betätigt wird (beim Öffnen sowie beim Schließen). Die

Türaufhalter sind kräftig und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen.

- Typisch für einen Geländewagen, auch für einen "kleinen" wie den Kuga, sind die recht hohen Schweller, beim Einsteigen müssen die Beine hoch angehoben werden.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,0

Mit 345 l fällt der Gepäckraum klein aus für ein Fahrzeug dieser Größe. Unter dem Kofferraumboden befinden sich diverse kleinere Fächer mit einem Volumen von etwa 60 Liter.

- + Klappt man die Rückbank um, vergrößert sich das Ladevolumen auf 770 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 345 l Volumen kann der Kofferraum des Kuga nicht überzeugen. Hier bieten viele Konkurrenten, wie z.B. der BMW X3 mit 420 l, wesentlich mehr Platz für das Gepäck.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,7

- + Die Kofferraumklappe lässt sich bequem öffnen, die Heckklappe schwingt weit nach oben und kann mit einem praktischen Griff wieder geschlossen werden. Innen stört keine Bordwand. Die Ladeöffnung ist sehr groß. Durch sein praktisches Format kann das Gepäckabteil sehr gut genutzt werden. Die Heckscheibe (mit Rahmen) kann separat geöffnet werden und gibt eine verhältnismäßig große und niedrige Öffnung frei.
- Die Ladekante fällt mit 76 cm hoch aus, dass Gepäck muss weit angehoben werden.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,6

Die Rücksitzbank und die Lehne sind asymmetrisch geteilt. Den Klappmechanismus zum Umklappen kann man zufriedenstellend bedienen.

- + Zum Verstauen von Kleingepäck sind große Ablagefächer unter dem Kofferraumboden vorhanden. Es gibt zwei Gummibänder zum Fixieren an den Seitenwänden sowie eine 12 V Steckdose.
- Die Rücksitzbank ist leider nicht verschiebbar. Eine Durchlade oder ein Skisack sind nicht lieferbar. Die Beifahrersitzlehne kann man auch gegen Aufpreis nicht umklappen.

Innenraum

Note 2,2

Bedienung

Note: 1,3

- + Bei der Bedienung gibt der neue Kuga kaum Rätsel auf, sie orientiert sich weitgehend an den Ford-typischen Strukturen. Lenkrad und Schalthebel liegen sehr günstig, bei den Pedalen aber ist der Sprung zwischen Gas- und Bremspedal zu groß, das Volant lässt sich in Höhe und Reichweite einstellen. Die klar gezeichnete



Verarbeitung und Funktionalität befinden sich auf sehr gutem Niveau und geben kaum Anlass zur Kritik.

ten Instrumente sind sehr gut ablesbar. Serienmäßig werden die Wischer und das Abblenden des Innenspiegels automatisch gesteuert. Die Klimaregler sind griffgünstig in der Mittelkonsole positioniert. Auch das Radio ist einwandfrei erreichbar, auf Wunsch gibt es ein Navigationssystem mit Touchscreen, das auch das Bild der Rückfahrkamera anzeigt (gegen Aufpreis); die Bedienung erfordert eine gewisse Eingewöhnung aufgrund des hohen Funktionsumfangs. Wer auf die Rückfahrkamera verzichten kann, ist mit dem kleineren Navigationssystem (ebenfalls mit Kartendarstellung) auch schon gut bedient. Die übrigen Schalter und Knöpfe sind sinnvoll angeordnet und weitgehend beleuchtet. Den Bordcomputer, der u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch anzeigt, gibt's serienmäßig, den praktischen Tempomat ebenso. Alle vier elektrischen Fensterheber verfügen über eine Ab- und Auf-Automatik mit Einklemmschutz. Vorne kann Kleingepäck in zahlreichen Ablagen verstaut werden, 1,5-l-Flaschen finden jedoch keinen sinnvollen Platz. Dafür werden den Fondpassagieren kleine Tablett mit Getränkehaltern geboten. Das zufriedenstellend große Handschuhfach ist beleuchtet, kann aber nicht gekühlt werden. Für fast alle wichtigen Funktionen sind Kontrollleuchten vorhanden, auch für das Fahrlicht.

- Die Lenkradtasten (für Tempomat) sind nicht beleuchtet. Es gibt kein Zündschloss mehr, nur noch einen Ford-Power-Knopf oben auf der Mittelkonsole - wer das erste Mal einen Kuga starten will,



Im Fond reicht die Kniefreiheit gerade noch für Personen bis 1,77 m Größe aus.

wird erst etwas suchen müssen, gerade im Dunkeln, denn der Knopf ist vorm Starten nicht beleuchtet. Der Motor kann auch während der Fahrt über den Kopf einfach ausgemacht werden.

Raumangebot vorne*

Note: 2,3

- + Auf den Vordersitzen finden bis 1,90 m große Personen bequem Platz. Die Innenbreite fällt gerade noch gut aus, dennoch stellt sich subjektiv ein angenehmes Raumgefühl ein.

Raumangebot hinten*

Note: 3,1

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, gibt's hinten nur noch Platz für 1,77 m große Insassen. Obwohl die Innenbreite nicht ganz so groß wie vorne ausfällt, ist das Raumgefühl angenehm.

Komfort

Note 2,4

Federung

Note: 2,2

- + Die Fahrwerksabstimmung ist Ford sehr ausgewogen gelungen, sind tendiert in Richtung straff, bietet aber dennoch einen erstaunlichen Komfort. Kurze wie lange Fahrbahnwellen werden gut pariert, auch Unebenheiten wie Querfugen und abgesenkte Kanaldeckel schluckt die Federung gut. Stuckerneigung tritt auch auf der Autobahn bei höheren Geschwindigkeiten kaum auf. Die Seitenneigung ist für ein Fahrzeug dieser Klasse angenehm gering, auch Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen halten sich in Grenzen. Bei Beladung ändert sich die Federung nur wenig.

Sitze

Note: 2,2

- + Fahrersitz und Beifahrersitz lassen sich durch die Höheneinstellung unterschiedlichen Personengrößen anpassen, eine separate Neigungseinstellung fehlt leider. Die Lehnen der Vordersitze sind gut geformt und bieten dem Rücken festen Halt. Bei Kurvenfahrten bieten die straff gefederten Vordersitze insgesamt guten Seitenhalt, die Sitzfläche könnte aber etwas besser konturiert sein. Auch an der Sitzposition des Fahrers gibt es nichts auszusetzen. Die Vordersitze verfügen zusätzlich über eine Lordosenstütze, die in ihrer Intensität, nicht aber in ihrer Höhe eingestellt werden kann. Der Fahrer kann seine Beine und Füße gut abstützen. Für alle Insassen auf den äußeren Plätzen sind am Dachhimmel Haltegriffe vorhanden. Der Sitzkomfort der weicher als vorne gefederten Rücksitze ist gut, die Sitzfläche kann mit ihrer Ausformung und ihrer guten Oberschenkelunterstützung überzeugen.
- Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen (Extra) schwitzt man im Sommer.

Innengeräusch

Note: 2,0

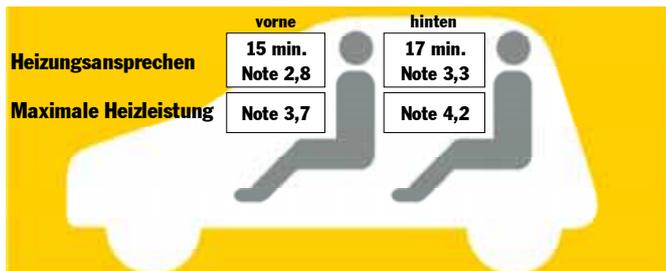
- + Sein niedriges Innengeräusch ist eine weitere positive Eigenschaft des neuen Kuga. Er kann sowohl bei den Messungen bis 130 km/h überzeugen als auch beim subjektiven Eindruck; sogar bei Geschwindigkeiten über 160 km/h sind Unterhaltungen zwischen den Insassen noch möglich, ohne sich anschreien zu müssen.

Heizung, Lüftung

Note: 2,9

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- Heizungsansprechen und -wirkung können vorne wie hinten nicht so recht überzeugen, besonders hinten bleibt die Wirkung bescheiden. Mit der spärlichen Abwärme des sparsamen Motors kann der Innenraum im Winter nur langsam erwärmt werden.
- + Eine Klimaautomatik gibt es serienmäßig, sie erlaubt die separate Temperaturregelung für Fahrer und Beifahrer. Es gibt zahlreiche Einstellmöglichkeiten für die Luftmengenverteilung, sie können individuell kombiniert werden. Gegen Aufpreis gibt es dünne Heiz-

drähte in der Frontscheibe, sie beheben oder verhindern ein Beschlagen schnell und effektiv.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 2,0

Fahrleistungen*

Note: 2,0

- + Mit den 1.660 kg Leergewicht haben die sonst munteren 136 TDCI-PS viel zu tun. Dennoch schneidet der neue Kuga beim Überholvorgang gut ab. Die Elastizitätswerte im vierten und fünften Gang sind aber gut, schaltfaules Fahren auf der Landstraße und Autobahn ist problemlos möglich.

Laufkultur

Note: 2,0

- + An der guten Laufkultur des Common-Rail-Vierzylinder-Dieselmotors gibt es nichts auszusetzen. Weitgehend frei von störenden Vibrationen kann der Motor auch gehobenen Komfortansprüchen gerecht werden.

Schaltung

Note: 2,0

- + Die sechs Vorwärtsgänge sind recht präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Das Einlegen des Rückwärtsganges über den Sicherungsring am Schaltknopf klappt problemlos und geräuschfrei.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstimmung des Sechsgang-Getriebes ist gut gelungen. Für jeden Geschwindigkeitsbereich steht der passende Gang zur Verfügung. Der sechste Gang ist eher länger ausgelegt, das senkt auf der Autobahn das Drehzahlniveau und kommt dem Verbrauch zu gute; dennoch kommt der durchzugsstarke Motor gut zurecht und ruft nicht nach Zurückschalten, wenn nach einer 80er-Zone wieder beschleunigt werden soll.

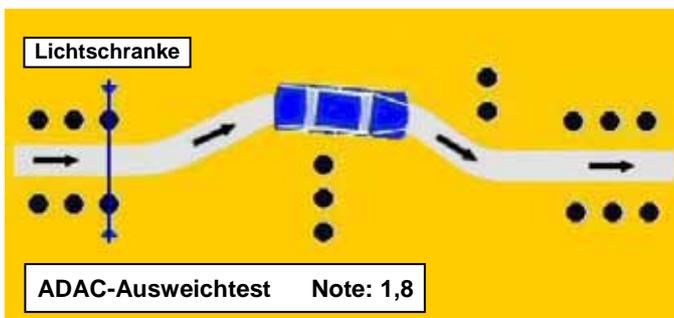
Fahreigenschaften

Note 1,7

Fahrstabilität

Note: 1,7

- + Der neue Kuga verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und bleibt einwandfrei beherrschbar - auch bei sehr hohen Geschwin-



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

digkeiten. Bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen hält er sehr gut seine Spur. Der permanente Allradantrieb sorgt für gute Traktion, auch auf weniger griffiger Straße. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt sich der Kuga souverän, leicht untersteuernd zieht er durch die Gassen ohne jede Schleuder- oder gar Kipptendenz - für ein Auto seiner Klasse ein ausgezeichnetes Ergebnis. In der Lenkung zeigt sich allerdings eine leichte Verhärtung.

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Wagen leicht und bleibt damit auch für weniger geübte Fahrer gut beherrschbar. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verhält sich der Kuga untückisch. In Grenzsituationen greift das ESP hilfreich ein.

Lenkung*

Note: 2,5

Mit einem Wendekreis von 12 m liegt der Kuga kaum noch im Mittelfeld seiner Klasse.

- + Der kleine "Geländewagen" reagiert auch bei hohem Tempo spontan auf Kurskorrekturen am Lenkrad, ohne dabei einen nervösen Eindruck zu hinterlassen. Die relativ direkte und präzise Lenkung vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn und unterstützt mit ihrer ausgewogenen Übersetzung die Handlichkeit des Autos. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist gering.

Bremse

Note: 1,1

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Kuga nur 36 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Bereifung 235/50 R18). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest, bei zunehmender Belastung steigt die Verzögerungsleistung sogar noch an. Spontan ansprechend und feindosierbar am Bremspedal ist die Bremse ohnehin.

Sicherheit

Note 2,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,6

- + Der Kuga verfügt sereinmäßig über ABS, einen Bremsassistenten und das elektronische Stabilitätsprogramm ESP mit aktivem Überrollschutz und Antriebsschlupfregelung (ASR). Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Gegen Aufpreis gibt es Bi-Xenon-Scheinwerfer.
- Rückstrahler oder -leuchten, die in geöffneten Türen warnen könnten, fehlen leider. Kurven- oder Abbiegelicht ist noch nicht lieferbar.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,7

- Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von 1,65 m guten Schutz.
- + Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der neue Kuga alle fünf möglichen Sterne. Er verfügt neben Front- und Seitenairbags vorn auch über von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags. Die Kopfstützen vorne bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 m optimalen Schutz. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstützen ist vorne wie hinten gering. Die Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. An den stabilen Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

Kindersicherheit

Note: 2,7

- + Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil unterbringen, auch mittels Isofix-System oder Ankerhalten. Das Angurten hinten auf den Außensitzen ist leicht, da die Schösser fest installiert sind. Die Gurtschlösser sind so kurz, dass

auch Kinderrückhaltesysteme mit flach gehaltenen Aufnehmern lagestabil befestigt werden können. Die Abstände der unteren Gurtpunkte sind ebenso bei besonders breiten Kinderrückhaltesystemen groß genug (Außensitze). Die Gurte verfügen aber nur über eine ausreichende Länge und sind damit etwas knapp für Kinderrückhaltesystem mit hohem Gurtbedarf.

- Auf dem Beifahrersitz sind keine rückwärtsgerichteten Sitze erlaubt, weil sich der Beifahrerairbag nicht abschalten lässt; beim Händler lässt sich aber eine Abschaltmöglichkeit nachrüsten.

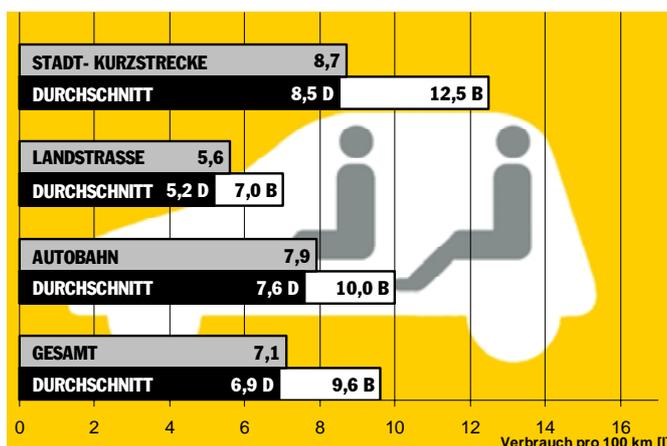
Fußgängerschutz Note: 2,0

- + Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit drei von vier möglichen Sternen gut ab, insbesondere für einen kleinen Geländewagen ein gutes Ergebnis.

Verbrauch/Umwelt Note 2,4

Verbrauch* Note: 3,2

Beim Spritkonsum kann der Kuga nur ein zufriedenstellendes Ergebnis erreichen, er verbraucht durchschnittlich 7,1 l Diesel pro 100 km. Innerorts liegt der Verbrauch bei 8,7 l, außerorts bei 5,6 l und auf der Autobahn bei 7,9 l alle 100 km. Zurückhaltende Fahrweise ermöglicht auch Verbrauchswerte knapp unter 7 l/100 km, wer zügig (besonders auf der Autobahn) unterwegs ist, muss mit um die 10 l/100 km rechnen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas Note: 1,5

- + Eine saubere Sache ist das Abgas, es enthält nur sehr wenig Schadstoffe und ist dank geschlossenem Partikelfilter-System auch frei von Ruß.
- Mit einem gemessenen CO₂-Ausstoß von 183 g pro km liegt der Kuga noch weit vom angestrebten Ziel (120 g/km) entfernt.

Wirtschaftlichkeit* Note 2,4

Betriebskosten Note: 2,3

- + Da der Spritverbrauch nicht aus dem üblichen Rahmen fällt, bleiben die Kosten für den Betrieb im überschaubaren Rahmen.

Werkstatt- und Reifenkosten Note: 3,6

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

- + Seit September 2007 gewährt nun auch Ford eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität Note: 1,7

- + Der Ford Kuga ist ganz neu auf den Markt, innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist also kein Modellwechsel zu erwarten. Hinzu kommt, dass der Kuga im sehr beliebten Segment der kleinen SUVs angesiedelt ist. Daher kann von einer guten Wertbeständigkeit ausgegangen werden.

Kosten für Neuanschaffung Note: 3,5

Mit einem Einstiegspreis von 30.000 Euro für das getestete Modell kann man nicht von einem Schnäppchen sprechen, andererseits ist schon die Serienausstattung recht umfangreich - 2-Zonen-Klimaautomatik, Teilleider, Licht- und Regensensor sowie automatisch abblendender Innenspiegel sind mit an Bord. Mit zahlreichen weiteren Extras lässt sich der kleine Allradler individuell veredeln und der Preis schnell über die 35.000 Euro Marke treiben.

Fixkosten Note: 4,0

- Die Einstufungen für die Teilkasko- und Vollkaskoversicherung liegen im zufriedenstellenden Bereich.
- Teuer wird es bei der Haftpflicht, hier verlangen die Assekuranzen viel Geld. Auch der Staat langt bei der KFZ-Steuer zu und verursacht mit hohe Fixkosten beim neuen Kuga.

Die Motorvarianten in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 TDCi DPF
Aufbau/Türen	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997
Leistung [kW(PS)]	100(136)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	320/2000
0-100 km/h[s]	10,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182
Verbrauch pro 100 km [l]	6,9D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/18
Steuer pro Jahr[Euro]	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	559
Grundpreis[Euro]	26.500

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi

KT = Kleintransporter

TR = Transporter

GR = Großraumlimousine

BU = Bus

GE = Geländewagen

PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1997 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R17H
Reifengröße (Testwagen)	235/50R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,95 m/12 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,7/5,6/7,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	169 g/km/ 183 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4443 mm/1842 mm/1677 mm
Leergewicht/Zuladung	1660 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	345 l/770 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	58 l
Reichweite	815 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	142 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	64 Euro
Monatliche Fixkosten	101 Euro
Monatlicher Wertverlust	300 Euro
Monatliche Gesamtkosten	607 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/20/22
Grundpreis	30.500 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	ab 400 Euro°
Reifendruckkontrolle	50 Euro°
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Xenonlicht (Bi-Xenon)	860 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Frontscheibe beheizbar	210 Euro°
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	1615 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (asymmetrisch geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung)	1180 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	255 Euro°
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Leichtmetallfelgen (17 Zoll)	Serie
Panorama-Glasdach (fest, mit man. Rollo)	785 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	220 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,2

Karosserie/Kofferraum	2,6
Verarbeitung	2,4
Sicht	3,0
Ein-/Ausstieg	2,2
Kofferraum-Volumen*	3,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,7
Kofferraum-Variabilität	2,6
Innenraum	2,2
Bedienung	1,3
Raumangebot vorne*	2,3
Raumangebot hinten*	3,1
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,4
Federung	2,2
Sitze	2,2
Innengeräusch	2,0
Heizung, Lüftung	2,9
Motor/Antrieb	2,0
Fahrleistungen*	2,0
Laufkultur	2,0
Schaltung	2,0
Getriebeabstufung	2,0
Fahreigenschaften	1,7
Fahrstabilität	1,7
Kurvenverhalten	1,3
Lenkung*	2,5
Bremse	1,1
Sicherheit	2,2
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,6
Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Kindersicherheit	2,7
Fußgängerschutz	2,0
Umwelt	2,4
Verbrauch*	3,2
Abgas	1,5
Wirtschaftlichkeit*	2,4
Betriebskosten*	2,3
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,6
Wertstabilität*	1,7
Kosten für Neuanschaffung*	3,5
Fixkosten*	4,0

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Juni 2008