



Ford Kuga 2.0 TDCi DPF Titanium Powershift 4x4

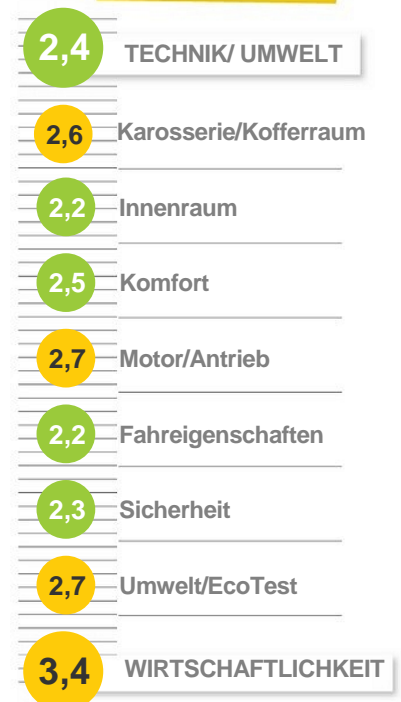
Fünftüriger SUV der Mittelklasse
(120 kW / 163 PS)

Für den Kuga gibt es nun überarbeitete Dieselmotoren. Die 163-PS-Version ist neu im Programm, ebenso das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe Powershift. Der Motor ist kräftig genug, um das Ford-SUV zügig zu beschleunigen, unter Last und beim Ausdrehen zeigt sich das Diesel-Aggregat aber von der rauhen Seite. Das Automatikgetriebe erfreut mit meist ruckfreien Schaltvorgängen, die Gänge aber werden viel zu weit ausgedreht für diesen Dieselmotor. Das hektische Hin- und Herschalten passt auch nicht zum drehmomentstarken Motor. Hier ist das Sechsgang-DSG von VW deutlich besser. Ansonsten sind die Qualitäten des Kuga bekannt, gute Verarbeitung, geräumiger Innenraum und ein sicheres Fahrverhalten sprechen für den Ford. Mit 34.000 Euro nicht ganz billig, aber gut ausgestattet. Ob man mit der Automatik warm wird, sollte man sich überlegen - den Aufpreis könnte man auch in einem schönen Individual-Paket anlegen. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** u.a. Chevrolet Captiva, KIA Sportage, Hyundai iX35, Opel Antara, VW Tiguan

- +** Kofferraum gut zugänglich, einfache Bedienung, gute, langstreckentaugliche Sitze, sicheres Fahrwerk, standfeste Bremsen, hohe passive Sicherheit
- eingeschränkte Rundumsicht, hohe Fixkosten



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ 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; im mittleren und hinteren Bereich hätte Ford nicht so sehr an Verkleidungen sparen sollen. 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 kann der Kuga ziehen. Die Entriegelung der Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert, durch den speziell gestalteten Einfüllstutzen braucht man keinen Tankdeckel mehr, zusätzlich ist eine Fehlbetankung kaum möglich. Beladen werden darf das SUV bis 425 kg (inkl. Fahrer) - ein ordentlicher, aber sicher kein üppiger Wert.

⊖ Die lackierten 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. Ein Wagenheber oder ein Radmutternschlüssel sind im Testwagen nicht vorhanden. Die Nebelscheinwerfer sind bruchgefährdet in der Frontschürze untergebracht.

Sicht

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 ebenfalls gut, sie verfügen beide über einen asphärischen Bereich.

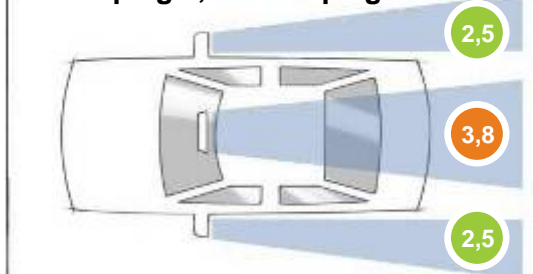


Trotz der versenkbaren Kopfstützen im Fond ist die Sicht nach schräg hinten aufgrund der breiten Dachsäulen stark eingeschränkt.

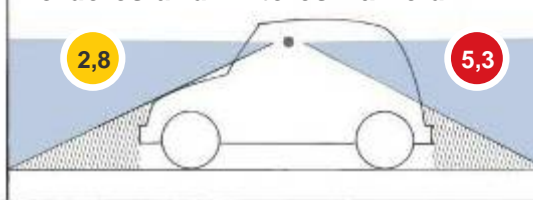
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Gegen Aufpreis gibt es die Frontscheinwerfer mit sehr empfehlenswertem Xenonlicht für Ablend- und Fernlicht. Ebenso in der Optionsliste finden sich akustische hintere Parksensoren oder vordere und hinteren Parksensoren, jede Variante lässt sich auch mit einer Heckkamera kombinieren, das Kamerabild wird mit Hilfslinien im großen Navidisplay angezeigt.

➖ Kurven- und Abbiegelicht ist nicht erhältlich. Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet der Kuga nur ausreichend 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 eher das Armaturenbrett in der Windschutzscheibe.

2,3 Ein-/Ausstieg

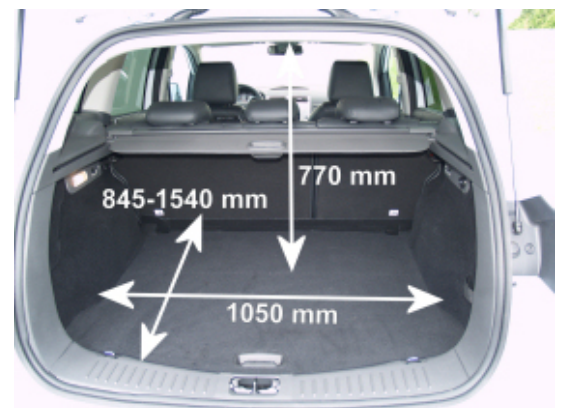
➕ Vorn kann man recht bequem ein- und aussteigen, die Türausschnitte sind hoch und ausreichend breit, besonders die Sitzfläche befindet sich in optimaler Höhe zur Straße. Auch nach hinten klappt der Zustieg recht gut, weil die Türen weit öffnen und hohe Türausschnitte freigeben. Für die Zentralverriegelung 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. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

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

2,8 Kofferraum-Volumen*

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). Der Kofferraum kann in der vorderen Hälfte bis zum Dach hoch beladen werden.



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.

2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

➕ 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. Die Beleuchtung im Kofferraum fällt etwas spärlich aus.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank und die Lehne sind asymmetrisch geteilt. Den Klappmechanismus zum Umklappen kann man zufriedenstellend bedienen (zuerst Bank hochklappen, dann Lehne umlegen).

- + Zum Verstauen von Kleingepäck sind große Ablagefächer unter dem Kofferraumboden vorhanden. Es gibt ein Gummiband 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. Bei unvorsichtigem zurückklappen der Sitzlehnen kann man die äußeren Gurte einklemmen und beschädigen.

2,2 INNENRAUM

1,5 Bedienung

- + Bei der Bedienung gibt der 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 groß; das Volant lässt sich in Höhe und Reichweite einstellen. Die klar gezeichneten Instrumente sind gut ablesbar. Serienmäßig werden die Wischer und das Abblenden des Innenspiegels automatisch gesteuert. Die Klimaregler sind günstig in der Mittelkonsole positioniert, die Drehknöpfe sind aber glatt und damit nicht gut justierbar. Auch das Radio ist einwandfrei erreichbar, auf Wunsch gibt es ein Navigationssystem mit Touchscreen, das u.a. 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 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 Tablets 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, wird erst etwas suchen müssen; der Startknopf ist jetzt im Dunkeln aber beleuchtet.



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

2,3 Raumangebot vorne*

- + 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.

3,2 Raumangebot hinten*

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; zwei Erwachsene finden problemlos Platz, für drei nebeneinander wird es eng.



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

2,5 KOMFORT

2,7 Federung

Die Fahrwerksabstimmung ist Ford recht ordentlich gelungen, sind tendiert klar Richtung straff, bietet aber noch genug Komfort. Lange Fahrbahnwellen werden gut absorbiert, kurze Bodenwellen, Unebenheiten sowie Querfugen und abgesenkte Kanaldeckel kommen aber etwas deutlicher zu den Insassen durch. Stuckern fällt nicht unangenehm 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.

2,1 Sitze

⊕ Fahrersitz und Beifahrersitz lassen sich durch die Höheneinstellung unterschiedlichen Personengrößen anpassen, eine separate Neigungseinstellung fehlt leider (Fahrersitz elektrisch einstellbar). Die Lehnen der Vordersitze sind gut geformt und bieten dem Rücken festen Halt. Bei Kurvenfahrten bieten die ausgewogen 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 Lordosenstützen, die in ihrer Intensität, nicht aber in ihrer Höhe eingestellt werden können. 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.

2,6 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel bis 130 km/h liegt im zufriedenstellenden Bereich. Gerade unter Last ist der rauhe Motor deutlich zu hören. Die Windgeräusche und Fahrgeräusche fallen dagegen weniger negativ auf.

2,7 Klimatisierung

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

2,7

MOTOR/ANTRIEB

2,4

Fahrleistungen*

⊕ Mit den 1.735 kg Leergewicht haben die sonst munteren 163-TDCI-PS viel zu tun. Dennoch schneidet der neue Kuga beim Überholvorgang noch gut ab. Wäre die Automatik besser abgestimmt, könnten sich deutlich bessere Werte erzielen lassen.

3,0

Laufkultur

Beim ruhigen Dahinrollen gefällt der Vierzylinder-Diesel mit ordentlicher Laufkultur. Wird jedoch Leistung abgefordert, zeigt sich der Motor als rauher Geselle, der spürbar Vibrationen in den Innenraum abgibt und gerade beim Ausdrehen seine guten Manieren etwas vergisst.

3,2

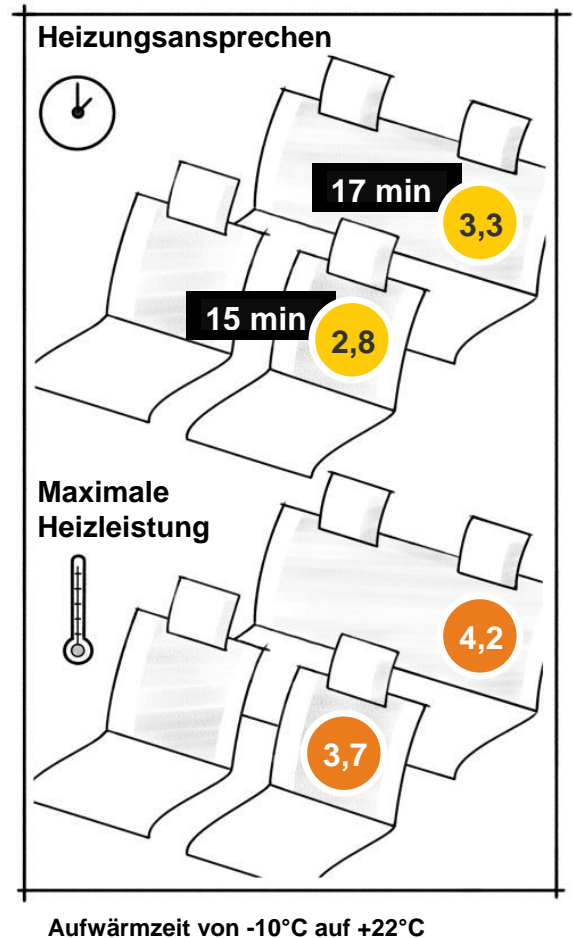
Schaltung

Das Getriebe hinterlässt ein zweigeteiltes Bild: einerseits lässt sich der Schalthebel gut bedienen und das Doppelkupplungsgetriebe wechselt zügig und weitgehend ruckfrei die Gänge. Ab und zu gönnt es sich beim Sortieren der Gänge eine Gedenksekunde. Mit verantwortlich dafür ist die wirklich schlechte Abstimmung der Getriebesteuerung; die Gänge werden viel zu weit ausgedreht, es wird zu früh zurückgeschaltet und dem Motor gar nicht die Möglichkeit gegeben, im mittleren Drehzahlbereich sein hohes Drehmoment aufzubauen und in Vortrieb umzusetzen. Viel zu oft muss der dann rauhe und laut werdende Dieselmotor bis 4.000 U/min. drehen, oft sogar bis in den roten Bereich (auch ohne Vollgas). Dabei geht dem Motor ab 3.500 U/min. langsam, aber spürbar die Puste aus. In dieser Form ist das Getriebe für eine souveräne Fahrweise nicht zu empfehlen.

2,0

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstimmung des Sechsgang-Getriebes ist gut gelungen. Für jeden Geschwindigkeitsbereich steht der passende Gang zur Verfügung. Der sechste Gang ist allerdings nur wenig länger übersetzt als der fünfte. Dadurch wird das Drehzahlniveau auf der Autobahn nicht so deutlich abgesenkt. Der durchzugsstarke Motor würde es verkraften.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

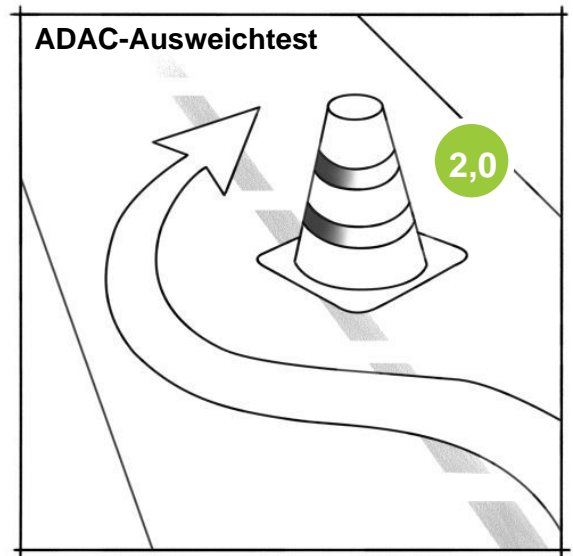
2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Der Kuga verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und bleibt einwandfrei beherrschbar - auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten, man hat ein sicheres Fahrgefühl. 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.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ 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. Voll beladen verschlechtern sich die Kurveneigenschaften nicht, ein gutes Ergebnis für einen SUV.



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.

2,8 Lenkung*

Die Präzision der Lenkung ist zufriedenstellend. Sie spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an, um die Mittellage ist das Lenkgefühl aber nicht optimal, wenngleich die Zentrierung in Ordnung geht. Dem Fahrer bietet sich ein ordentlicher Kontakt zur Fahrbahn. Die Übersetzung der Lenkung ist durchschnittlich, beim Rangieren ist der Kraftaufwand am Lenkrad niedrig. Mit einem Wendekreis von 12 m liegt der Kuga kaum noch im Mittelfeld seiner Klasse.

2,1 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Kuga 37 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Bereifung 235/45 R19). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest, bei zunehmender Belastung steigt die Verzögerungsleistung sogar noch an. Spontan ansprechend und fein dosierbar am Bremspedal ist die Bremse ohnehin.

2,3 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Der Kuga verfügt serienmäßig 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 nicht lieferbar.

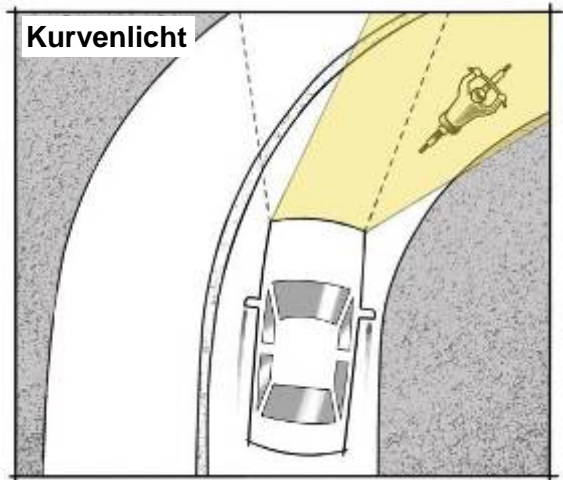
2,0 Passive Sicherheit - Insassen

Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von 1,65 m guten Schutz.

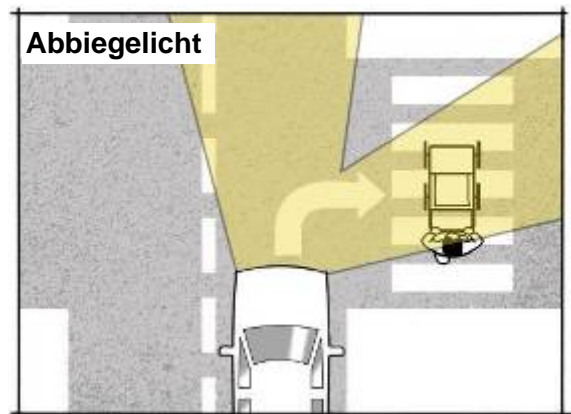
- ⊕ Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Kuga alle fünf möglichen Sterne. Er verfügt neben Front- und Seitenairbags vorn auch über von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags. Die Kopfstützen vorne bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 m optimalen Schutz. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstützen 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.

2,5 Kindersicherheit

- ⊕ Beim ADAC-Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der Kuga vier von fünf Sterne für eine gute Kindersicherheit erzielen. Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil unterbringen, auch mittels Isofix-System und Ankerhaken. 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 für besonders breite Kinderrückhaltesystemen groß genug (Außensitze). Die Gurte verfügen aber nur über eine ausreichende Länge und sind damit etwas knapp für Kinderrückhaltesystem mit hohem Gurtbedarf. Die Fensterheber verfügen über einen zuverlässig wirkenden Einklemmschutz.
- ⊖ Auf dem Beifahrersitz sind keine rückwärtsgerichteten Sitze erlaubt, weil sich der Beifahrerairbag nicht abschalten lässt; beim Händler lässt sich aber eine Abschaltmöglichkeit nachrüsten.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Abbiegelicht
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

2,8 Fußgängerschutz

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

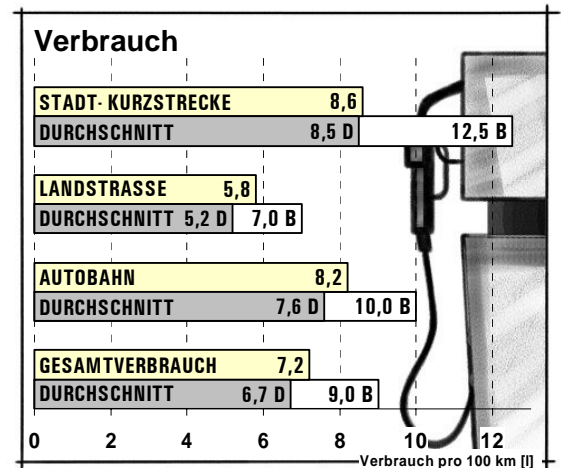
2,7 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2*

Beim Spritkonsum kann der Kuga nur ein zufriedenstellendes Ergebnis erreichen: der durchschnittliche Verbrauch liegt bei 7,2 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 191 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht das in dieser Klasse nur für 25 Punkte im Bereich CO₂. Innerorts liegt der Verbrauch bei 8,6 l, außerorts bei 5,8 l und auf der Autobahn bei 8,2 l Diesel pro 100 km.

1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas bewegen sich im niedrigen Bereich, keine Schadstoffgruppe zeigt sich besonders auffällig. Die erhöhten Stickstoffoxid-Werte im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus sind üblich bei Dieselmotoren ohne spezielle Filter oder Katalysatoren. So kann der Kuga immerhin 42 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe erringen. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergibt das 67 Punkte und damit drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

3,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,6 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Kuga im Umfeld seiner Klasse (zu der auch Limousinen und Kombis gehören) nicht besonders niedrig ausfällt, kann er hier nur eine zufriedenstellend bis gute Bewertung erreichen.

2,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 12 Monate oder alle 20.000 Kilometer ist eine kleinere Wartung - alle 40.000 km oder alle zwei Jahre eine Inspektion fällig.

- ⊕ Ford gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- ⊖ Die jährlichen Serviceabstände sind vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer relativ kurz und bringen mehr Werkstattaufenthalte mit sich. Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen sowie teure Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung.

2,1 Wertstabilität*

⊕ Dem Kuga wird ein positiver Restwertverlauf prognostiziert. Günstig wirkt sich aus, dass er erst vor kurzem ein Facelift erhalten hat und der Motor auf dem aktuellen Stand ist - jetzt fehlen nur noch Spritsparmaßnahmen wie Start-Stopp-Automatik und Batteriemanagement (Rekuperation in Roll- und Bremsphasen).

3,9 Kosten für Anschaffung*

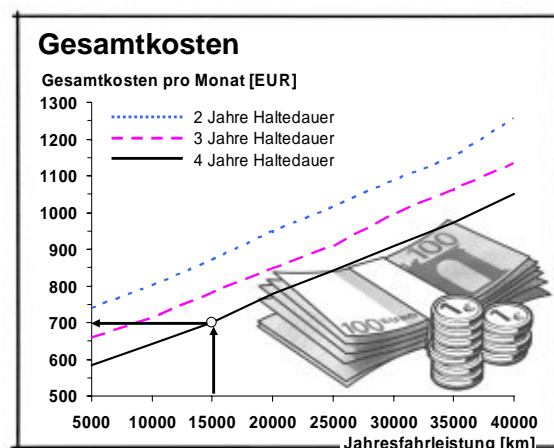
Mit 34.000 Euro ist der Kuga 2.0 TDCi Powershift wahrlich kein Schnäppchen, in der Titanium-Variante verwöhnt aber eine gehobene Ausstattung (u.a. Klimaautomatik) und im genannten Preis ist auch die Automatik enthalten. Völlig unverständlich: ein Radio kostet immer Aufpreis.

4,1 Fixkosten*

⊖ Recht teuer fallen die festen jährlichen Kosten an. Schon die Steuer fällt mit 308 Euro im Jahr nicht gerade günstig aus. Die hohen Einstufungen in der Haftpflicht und der Teilkaskoversicherung treiben zusätzlich die Kosten. Aber auch die Vollkaskoversicherung kommt beim Kuga Diesel nicht gerade günstig.

3,6 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Kuga TDCi auf Euro und Cent im Umfeld seiner Klasse, dann fallen sie insgesamt durchschnittlich aus, das Kölner-SUV reiht sich im Mittelfeld ein. Preistreiber sind vor allem die Fixkosten und der absolute Wertverlust aufgrund des recht hohen Anschaffungspreises.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 701 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.5 Turbo	2.0 TDCi DPF	2.0 TDCi DPF
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	5/2521	4/1997	4/1997
Leistung [kW(PS)]	147(200)	103(140)	120(163)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	320/1600	320/1750	340/2000
0-100 km/h[s]	8,2	10,2	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	186	195
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	10,9 S	6,9 D	7,2 D
CO2 [g/km]	234	156	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/20/22	18/20/22	18/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	280	262	268
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	749	610	653
Preis [Euro]	28.800	27.000	30.000

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = 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
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1997 ccm
Leistung	120 kW (163 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R17H
Reifengröße (Testwagen)	235/45R19V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,95/12 m
Höchstgeschwindigkeit	192 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,6/ 5,8/ 8,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	179g/km / 191g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4443/1842/1677 mm
Leergewicht/Zuladung	1735 kg/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	345 l/770 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	58 l
Reichweite	805 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	129 Euro
Monatliche Werkstattkosten	60 Euro
Monatliche Fixkosten	101 Euro
Monatlicher Wertverlust	411 Euro
Monatliche Gesamtkosten	701 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/22
Grundpreis	34.000 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familien-
freundlich

gute Zu-
lademög-

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	2000 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	860 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-Player)	805 Euro°
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1740°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	1610 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	255 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	695 Euro°
Lackierung Metallic	580 Euro°
Panorama-Glasedach	785 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Fahreigenschaften	2,2
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	1,9
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,3	Lenkung*	2,8
Kofferraum-Volumen*	2,8	Bremse	2,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,0	Sicherheit	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Innenraum	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Bedienung	1,5	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot vorne*	2,3	Fußgängerschutz	2,8
Raumangebot hinten*	3,2	Umwelt/EcoTest	2,7
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,5
Komfort	2,5	Schadstoffe	1,8
Federung	2,7		
Sitze	2,1		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	2,7		
Motor/Antrieb	2,7		
Fahrleistungen*	2,4		
Laufkultur	3,0		
Schaltung	3,2		
Getriebeabstufung	2,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen