



Ford Kuga 2.0 TDCi Start/Stopp Vignale 4x4

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (132 kW / 180 PS)

Der Kuga ist nicht nur in Deutschland ein sehr erfolgreiches SUV mit kompakten Abmessungen. Um seinen Erfolg fortzusetzen, bietet Ford ihn auch in der Luxusvariante Vignale an: Praktisch alles außen ist lackiert und mit vielen Chromzierleisten garniert, zudem gibt es edle Sonderfarben. Innen werden Armaturenbrett und Seitenteile extra beledert, gute Verarbeitung und viel Ausstattung sind inklusive. Leider kostet beispielsweise die Navigationsfunktion dann doch Aufpreis. Den Kuga allgemein zeichnen der einfache Zustieg und die erhöhte Sitzposition aus, leider auch die schlechte Rundumsicht wegen breiter Dachsäulen. Die Sicherheitsausstattung ist mit vielen Assistenten umfangreich. Das Fahrwerk hat Ford dynamisch ausgerichtet, der Fokus wird nicht so stark auf Komfort gelegt; einstellbare Dämpfer sind nicht lieferbar. Der Motor ist ein munterer Geselle, ermöglicht mit seiner nachdrücklichen Leistung angemessene Fahrleistungen. Die gelungene Schaltung und die einwandfreie Traktion dank Allradantrieb gefallen. Also alles in Butter? Leider nein, denn schon der Verbrauch ist nicht besonders niedrig. Wirklich problematisch ist aber die unzureichende Abgasreinigung, die Stickoxid-Emissionen sind viel zu hoch. Dafür gibt's null Punkte bei den Schadstoffen und am Ende im EcoTest nur einen Stern. Würde Ford eine effektive Schadstoffreinigung einbauen, wäre der Kuga durchaus eine Empfehlung. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X1, KIA Sportage, Hyundai Tucson, Seat Ateca, Skoda Karoq, VW Tiguan.

⊕ gute Fahrleistungen, sicheres und agiles Fahrwerk, umfangreiche Ausstattung, gutes Platzangebot

⊖ mangelhafte Abgasreinigung, hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,9

AUTOKOSTEN 2,6

Zielgruppencheck

Familie 2,4

Stadtverkehr 3,7

60+ Senioren 2,7

Langstrecke 2,8

Transport 1,9

Fahrspaß 2,8

Preis/Leistung 2,8

EcoTest ★☆☆☆☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie hat Ford gut verarbeitet, die Teile sitzen passgenau, auch fast alle Kunststoffapplikationen sind beim Vignale durchgängig lackiert. Die Edelvariante hat Metallic-Lackierung serienmäßig, nur Perlmuttweiß und Beige-Metallic (am Testwagen) kosten Aufpreis. Der Unterboden hinter der Hinterachse ist ziemlich zerklüftet, im vorderen und mittleren Bereich bis unter das Differenzial hinten dagegen gut verkleidet. Im Innenraum setzt sich der gute Eindruck fort, alle Bauteile sind gut bis sehr gut verarbeitet und passgenau verbaut, so dass nichts

klappert oder knarzt. Armaturenbrett und Türverkleidungen sind sogar beledert – einzig die Dachsäulenverkleidungen ohne Stoffüberzug fallen negativ auf und passen nicht zum sonst wertigen Eindruck.

⊖ Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offengehalten – das ist einer Edelvariante nicht angemessen, hier hätte Ford eine Gasdruckfeder einsetzen können.

2,8 Alltagstauglichkeit

Setzt man den EcoTest-Verbrauch von 6,4 l/100 km an, ergibt sich mit dem 60 Liter Tank eine theoretische Reichweite von gut 935 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt bei 500 kg – das reicht für vier Leute samt Gepäck. Die Reling auf dem Dach kostet extra, war im Testwagen nicht verbaut; unabhängig davon sind Dachlasten bis 75 kg erlaubt, bei Modellen mit Schiebedach nur bis 60 kg. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 100 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier

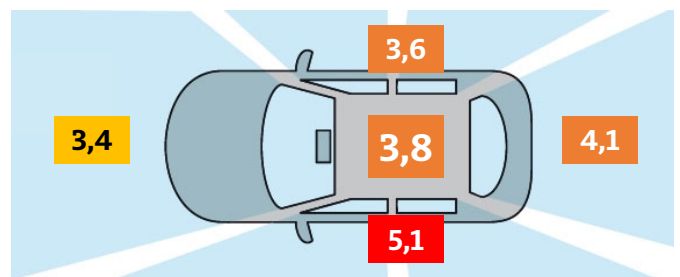
E-Bikes locker reichen. Und wenn ein Anhänger gezogen werden soll, darf er bis zu 2,1 Tonnen wiegen. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Kuga nicht lieferbar.

2,6 Licht und Sicht

Die erhöhte Sitzposition ist angenehm, man hat eine gute Übersicht auf das Verkehrsgeschehen. Allerdings schränken besonders die hinteren breiten Dachsäulen die Sicht nach draußen ein; ungünstig ist das vor allem beim Abbiegen, wenn es gilt, Fußgänger und Fahrradfahrer nicht zu übersehen. Die ADAC Rundumsichtmessung ergibt damit auch nur ein ausreichendes Gesamtergebnis.

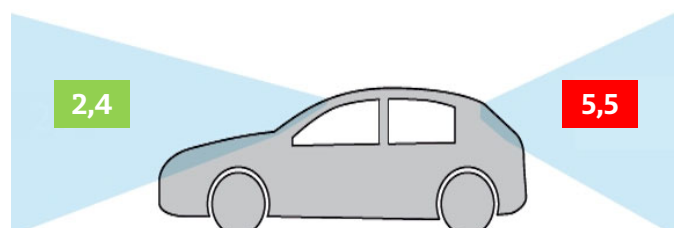
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die Sicht nach hinten ist durch die breiten Dachsäulen eingeschränkt.

⊕ Die Sicht in den Außenspiegeln ist gut, Ford verbaut sogar links und rechts einen zusätzlichen asphärischen Bereich - vorbildlich. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Es gibt vorne und hinten Parksensoren, kombiniert mit einem Parkassistenten (mit Ein- und Ausparkfunktion). Gegen Aufpreis kann man die Sensoren mit einer praktischen Rückfahrkamera kombinieren. Bi-Xenon-Scheinwerfer verbaut Ford serienmäßig, diese sind ausgestattet mit dynamischen Kurvenlicht und statischem Abbiegelicht;

2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Der einzige Kritikpunkt in diesem Kapitel ist der hohe Schweller, ansonsten hat Ford den Kuga günstig zum Ein- und Aussteigen gestaltet. Innen stört die Schwellerkante kaum und auch der Sitz liegt mit knapp 60 cm über der Straße in praktisch idealer Höhe. Dazu kommt, dass der Schweller recht schmal ausgeführt ist und somit der Abstand zwischen Außenkante und Sitz gering ausfällt. Auch hinten fällt das Ein- und Aussteigen dank großer Türausschnitte und wenig Einschränkungen leicht. Es gibt für alle äußeren Sitzplätze Haltegriffe am Dachhimmel, auch für den Fahrer. Die Türen rasten vorne wie hinten in drei Positionen ein und werden dort zuverlässig gehalten.

1,7 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Gepäckraumabdeckung fasst der Kofferraum 445 Liter. Entfernt man das Rollo und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 725 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 890 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.690 Liter Volumen verfügbar.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch angetrieben (bis rund 1,90 m hoch). Optional gibt es ein virtuelles Pedal, dann kann man per Fußbewegung unter das Heck die Klappe berührungslos öffnen. Die Ladekante liegt mit knapp 72 cm relativ hoch über der Straße, innen stört aber keine Ladekante, sie ist mit 1,5 bis 2,5 cm zu vernachlässigen; der Unterschied fällt deshalb im Bereich der Ladekante so gering aus, weil der Ladeboden hauptsächlich im Bereich der Rückbank in der Höhe justiert werden kann. Der Kofferraum hat ein praktisches

die Ausleuchtung ist einwandfrei und nachts eine große Hilfe. Optional kann man einen Fernlichtassistenten ordern, der aber nur Auf- und Abblenden kann.

⊖ Ist die Warnblinkanlage aktiviert, kann man durch den Blinker keine Richtungsänderung mehr anzeigen. Die Frontscheibe kann extra beheizt werden - die Lösung über feine Heizdrähte in der Scheibe ist aber für manche Fahrer nachts mit störenden Lichtreflexen durch entgegenkommende Autos verbunden.

Serienmäßig gibt es den schlüssellosen Zugang, an den vorderen Türgriffen kann der Kuga verriegelt werden, das Öffnen klappt zusätzlich auch an den hinteren Griffen. Im Dunkeln erhellen zusätzliche Leuchten in den Außenspiegeln das Fahrzeugumfeld.

⊖ Der schlüssellose Zugang lässt sich nicht ohne weiteres deaktivieren, besitzt wie die meisten dieser Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.



Mit 445 l Kofferraumvolumen steht reichlich Platz für das Gepäck zur Verfügung.

Format und kann so gut genutzt werden. Klappt man die Rückbank um, senkt sich die Sitzfläche automatisch mit ab – allerdings nicht weit genug, so dass trotzdem kein ganz ebener Ladeboden entsteht.

⊖ Nur eine Lampe als Kofferraumbeleuchtung ist wenig, die Ausleuchtung damit zu schwach.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rückbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Eine separate Durchlademöglichkeit in der Rücksitzlehne gibt es nicht. Der Klappmechanismus funktioniert einfach. Seitlich in der Verkleidung gibt es zwei Taschenhaken und überdies vier Verzurrösen – das alles ist aber ziemlich lieblos ausgeführt und im Falle der vorderen Ösen auch wenig praktisch.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht erhältlich. Ein Trenngitter kann man über den Zubehör Bereich ordern, das muss man jedoch ab Werk mitbestellen, weil ein nachträglicher Einbau nicht möglich ist.

2,3 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Eine gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Schalthebels. Auch die Platzierung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (mit Ausnahme der Lüftungsdüsen) tragen dazu bei. Die Instrumente haben einen guten Kontrast und sind jederzeit einwandfrei ablesbar. Im Kuga Vignale ist serienmäßig das Infotainmentsystem mit Ford SYNC 3 Steuerung verbaut. Damit lassen sich beispielsweise Audio und Telefonfunktion via Sprache steuern. Im großen Touchscreen sind die meisten Funktionen und Einstellungen zusammengefasst, einige Fahrzeugeinstellungen müssen aber über das Bordcomputer-Menü vorgenommen werden. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Die elektrische Einstellung für den Fahrersitz ist serienmäßig an Bord.

⊖ Die umfangreichen Einstellungsmöglichkeiten, die teils kleinen Tastenflächen am Touchscreen sowie

zahlreiche Menüebenen sind die Gründe für den erhöhten Gewöhnungsaufwand beim Kuga, um die gebotenen Funktionen zu beherrschen. Manche Punkte wie die Wahl der DAB+ Sender sind unnötig kompliziert, hier würde eine durchdachtere Darstellung sehr helfen.



Verarbeitung und Funktionalität befinden sich auf gutem Niveau. Lediglich das verbaute Infotainmentsystem Ford SYNC 3 kann aufgrund der nicht immer sinnvollen Menüstruktur die Bedienung unnötig kompliziert machen.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig verbaut Ford im Kuga Vignale ein Infotainment-System mit großem Touch-Monitor, CD-Laufwerk, zwei USB-Anschlüssen und Bluetooth-Schnittstelle. Das System verfügt über einen Notruf-Assistenten, kann SMS vorlesen und unterstützt die erweiterte Sprachsteuerung für Audio- und Telefon-

funktionen. Android Auto und Apple CarPlay sind integriert. Premium-Lautsprecher von Sony sind bereits Serie, optional kann man das Sound-System mit Subwoofer und einen DAB+ Tuner ordern. Die Navigationsfunktion ist ein weiteres Extra, wie auch eine 230-V-Steckdose für die Rücksitze.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Platz auf den vorderen Plätzen bietet der Kuga auch nach dem Facelift reichlich. Selbst knapp zwei Meter große Personen finden gut Platz, die Innenbreite ist dabei angemessen. Da über den Köpfen auch bei sehr großen

Menschen noch reichlich Luft ist, hat man ein entsprechend gutes Raumgefühl, wozu auch die großen Fensterflächen beitragen.

2,7 Raumangebot hinten

Sind die vorderen Plätze für 1,85 m große Personen eingestellt, haben auch dahinter bis etwa 1,85 m große Menschen Platz. Limitierend dabei ist die Beinfreiheit, über den Köpfen wäre mehr Raum zur Verfügung. Die gemessene Innenbreite liegt dabei im zufriedenstellenden Bereich, für zwei Erwachsene nebeneinander völlig ausreichend, für drei verständlicherweise eng. Solange man nicht mit Maximalbesetzung unterwegs ist, hat man ein angenehmes Raumgefühl.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m reichlich Platz.

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Das Angebot an Ablagen ist gut, es gibt kleine wie größere, offene und geschlossene. Schubladen unter den Vordersitze fehlen jedoch und auch die Türfächer sind eher klein dimensioniert. Eine induktive Ladefunktion für das Handy gibt es nicht. An den Rückseiten der Vordersitzlehnen kann man Tablets hochklappen, die

auch eine Öffnung für Becher enthalten. Zusätzlich hat man zwei Becherhalter in der hinteren Mittelarmlehne zur Verfügung. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß und nicht klimatisiert, aber wenigstens beleuchtet.

2,7 KOMFORT

2,9 Federung

Insgesamt hat Ford eine tendenziell straffe Fahrwerkabstimmung gewählt. Eine adaptive Dämpferregelung ist nicht erhältlich. Im Stadtverkehr spricht die Federung passabel an, Bodenunebenheiten nehmen die Insassen deutlich wahr, wenngleich wellige Fahrbahn besser geschluckt wird als Bodenkanten. Kopfsteinpflaster rüttelt am Kuga spürbar, aber insgesamt gut gedämpft. Fahrbahnschwellen spürt man vor allem über die straffe Hinterachse (max. 10

km/h). Auf der Landstraße ist man etwas komfortabler unterwegs, die Passagiere bleiben über den Straßenzustand aber immer informiert. Die Abstimmung bringt jedoch Vorteile bei der Fahrdynamik, hier kann sich der Kuga insbesondere unter den SUV in Szene setzen. Auf der Autobahn ist ordentlicher Komfort geboten, hervorzuheben ist die sichere Straßenlage auch bei hohen Geschwindigkeiten.

2,7 Sitze

Die Vordersitze sind gut konturiert, bieten dem Rücken festen Halt, aber weniger ausgeprägt seitliche Unterstützung; entsprechend ist der Seitenhalt nur durchschnittlich. Den Luxus der elektrischen Einstellung samt Memory (mit drei Speicherplätzen) hat nur der Fahrer, der Beifahrersitz muss manuell bewegt werden. Über Zwei-Wege-Lordosenstützen verfügen beide vorderen Plätze. Deutlich rustikaler geht es auf der Rückbank zu, die Lehnen wie die

Flächen sind wenig konturiert, entsprechend ist der Seitenhalt überschaubar. Immerhin kann man die Lehnenneigung in zwei Stufen einstellen.

⊖ Nur für kurze Strecken zu empfehlen ist der Mittelsitz hinten; zwar stört kein Mittelunnel am Boden, jedoch ist die Polsterung zu straff gewählt und nicht passend für einen Erwachsenen.

3,0 Innengeräusch

Im Kuga geht es bei Autobahntempo nicht wirklich leise zu, wir haben 68,3 dB(A) bei 130 km/h gemessen. Der Motor läuft zwar hörbar, drängt sich aber nicht in den Vordergrund; beim Ausdrehen fällt er sogar mit sportlicher Note auf – das machen die meisten Konkurrenten schlechter.

Die Fahrgeräusche insgesamt steigen mit zunehmendem Tempo an, Windgeräusche an bestimmten Stellen fallen dabei nicht auf. Der Vignale hat serienmäßig die vorderen Seitenscheiben in Doppelverglasung ausgeführt.

2,2 Klimatisierung

⊕ Im Vignale ist eine Zweizonen-Klimaautomatik Serie. Die Intensität des Automatik-Modus kann aber nicht eingestellt werden. Der Luftaustritt oben, Mitte, unten lässt sich einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Es gibt einen Beschlag-, aber keinen

Luftgütesensor, der die Umluftschaltung automatisch steuern könnte. Die Sitzheizung ist vorne Serie, hinten nicht lieferbar. Die Lenkradheizung, die Frontscheibenheizung sowie die Standheizung finden sich in der Optionsliste, ebenso getönte Scheiben hinten.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen

⊕ Auf dem Papier klingen die Werte üppig: der 2,0-l-Diesel hat 180 PS und 400 Nm. Unterwegs im Kuga relativiert sich das etwas, wenngleich die Messwerte zeigen, dass man alles andere als langsam unterwegs ist. Den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der Wagen in knapp unter sechs Sekunden (im 3. Gang). Auch die Elastizität des Turbodiesels ist gut, im vierten und

fünften Gang geht es zügig voran; erst im sechsten Gang dauern die Beschleunigungsmanöver etwas länger. Das Ansprechverhalten des Motors ist zufriedenstellend, es ergibt sich meist eine kurze Verzögerung, bis auf Gasbefehle reagiert wird - dann marschiert der Kuga aber umso nachdrücklicher nach vorne.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Diesel läuft insgesamt zufriedenstellend kultiviert. Typische Dieselvibrationen sind im Innenraum leicht spürbar, jedoch nicht auffällig negativ – insgesamt hat Ford den Motor gut und wirksam gedämmt. Nur bei ganz niedrigen Drehzahlen in hohen Gängen wird der Motor brummig – ansonsten ergibt sich selbst beim

Ausdrehen kaum Dröhnen, dafür ein kerniger Klang, der fast schon als sportlich durchgehen kann. Auf Gasbefehle spricht der Motor stets leicht verzögert an, zeigt dann aber eine gleichmäßige Leistungsentfaltung; die Leistungsbereitschaft beginnt schon ab sehr niedrigen Drehzahlen und lässt bis zur Maximalleistung kaum nach.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Gänge der Sechsgang-Schaltung sind präzise geführt und lassen sich leichtgängig wechseln. Die Schaltwege sind dabei gerade richtig. Der Rückwärtsgang lässt sich stets leicht einlegen, er ist über einen Ring am Schaltknäuf extra gesichert. Dank der gut dosierbaren

Kupplung gelingt das Anfahren leicht, den Motor würgt man eigentlich nur bei ungeschicktem Anfahren ab. Die Abstufungen des Getriebes und die Ganganschlüsse passen gut, die tendenziell etwas kürzere Übersetzung hilft der Agilität und unterstützt das schaltfaule Fahren.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Gerade für ein SUV zeigt der Kuga eine überraschend gute Fahrdynamik. Den ADAC Ausweichtest durchfährt er nicht nur sicher, sondern gut kontrollierbar und dank fein

regelndem ESP sehr zügig und ohne ausgeprägtes Untersteuern oder gar Übersteuern. Das Schieben über die Räder setzt maßvoll ein, so hat der Fahrer ein sicheres

Gefühl und das Auto weiterhin gut im Griff. Die Lastwechselreaktionen fallen moderat aus. Auch am Geradeauslauf gibt es wenig zu meckern, Spurrillen lenken ihn nicht zu sehr ab und auch Seitenwind wirft ihn nicht aus der Bahn. Auf Lenkimpulse reagiert der Kuga souverän und schaukelt nicht nach. Die Aufbaubewegungen sind angemessen gedämpft, weder die Seitenneigung noch Nickbewegungen besonders ausgeprägt. Dank serienmäßigem Allradantrieb hat der Kuga auch auf weniger griffigem Untergrund eine gute Traktion.

2,3 Lenkung

⊕ In der Summe vermittelt die Lenkung ein gutes Gefühl und gibt eine passende Rückmeldung an den Fahrer weiter. Der kann zielgenau den Kurs bestimmen und präzise seine Kurven ziehen. Die Mittelstellung ist gut wahrzunehmen und die Zentrierung passend für die jeweilige Geschwindigkeit; lediglich das automatische leichte Gegenlenkmoment beispielsweise auf seitlich abfallender Fahrbahn könnte effektiver funktionieren. Mit unter drei Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung des Kuga recht direkt übersetzt.

2,1 Bremse

⊕ Die Bremsanlage des Kuga ermöglicht mit durchschnittlich 34,1 m für die Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand einen guten Wert - das ist für ein SUV nicht selbstverständlich. Die Bremse spricht insgesamt gut an und lässt sich fein dosieren – hier gibt es nichts zu beanstanden.

2,3 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Kuga sind viele Assistenzsysteme lieferbar, das meiste leider nur gegen Aufpreis. Serie sind nur ein direktes Reifendruckkontrollsystem, der Tempomat mit Speedlimiter und bei einer Notbremsung schnell blinkende Bremslichter (Flashing Break Lights). Optional erhältlich sind ACC mit Abstands- und Kollisionswarnung sowie Notbremssystem, das mit Lidar für Geschwindigkeiten bis 50 km/h und mit Radar für höheres Tempo arbeitet. Der Spurwechselassistent umfasst auch einen Ausparkassistenten, der vor querenden Verkehrsteilnehmern beim rückwärts Ausparken warnt. Ebenso in der Optionsliste findet sich eine Spurverlassenswarnung (Warnung und/oder Lenkeingriff, konfigurierbar), eine Verkehrszeichenerkennung in Verbindung mit dem Navigationssystem sowie die Müdigkeitserkennung.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	optional
	Kollisionswarnung	optional
	City-Notbremssystem	optional
	vorausschauendes Notbremssystem	optional
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	optional
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	optional
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	optional
	Spurassistent	optional
	Totwinkelassistent	optional
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	optional
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Kuga mit 94 Prozent der möglichen Punkte ein sehr gutes Ergebnis erzielen (Test 2012, bestätigt für Facelift 2016). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m guten Schutz, hinten reichen sie nur bis gut 1,70 m – das ist etwas wenig. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während

der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Ist ein Handy gekoppelt, wird bei einem Unfall automatisch ein Notruf abgesetzt.

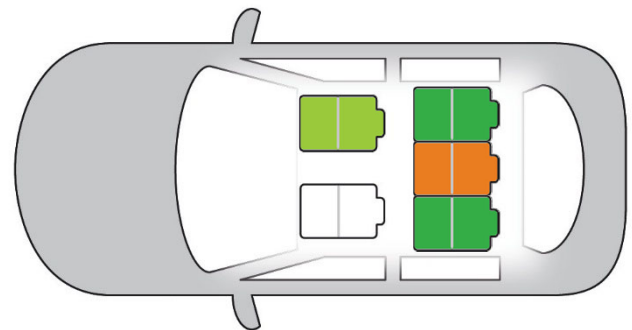
⊖ Für Warndreieck und Verbandkasten fehlen eigene Halter, in den Fächern unter dem Kofferraumboden sind sie im Ernstfall nicht schnell zugänglich.

2,1 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreichte der Kuga 86 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze gut befestigen, entweder mit den Gurten (praktisch: fixierte Gurtschlösser) oder komfortabel mit Isofix und Ankerhaken. Wie bei den meisten Autos eignet sich der Mittelsitz der Rückbank nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung für einen sicheren Stand ungünstig ist und keine Isofixhalterungen vorhanden sind. Auf dem Beifahrersitz sind Kindersitze erlaubt, die Airbags dort lassen sich abschalten; Isofix fehlt leider. Am sichersten sind die hinteren beiden Sitze links und rechts, sie haben von Ankerhaken bis i-Size-Zulassung alles zu bieten.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



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)

3,4 Fußgängerschutz

Der ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm zeigt es: im Bereich Fußgängerschutz ist noch Verbesserungspotenzial vorhanden, nur 70 Prozent der möglichen Punkte werden

erzielt. Es gibt einige zu harte Stellen vorne an der Motorhaube (links und rechts im Bereich der Frontscheinwerfer) und vor allem am hinteren Bereich der Motorhaube (nahe der Frontscheibe) – dort ist das Verletzungsrisiko hoch.

5,0 UMWELT/ECOTEST

4,4 Verbrauch/CO₂

⊖ Der Kraftstoffverbrauch des Ford Kuga mit dem 180 PS Diesel liegt im EcoTest bei insgesamt 6,4 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 203 g pro km. Der EcoTest wird zwar mit realistischem Gewicht und auch etwas flotter als der Prüfzyklus gefahren, dennoch erweist sich die Herstellerangabe von 5,2 l/100 km als zu optimistisch und realitätsfremd. Innerorts ergibt sich ein EcoTest-Verbrauch von 6,4 l, außerorts von 5,7 l und auf der Autobahn von 7,5 l alle 100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

5,5 Schadstoffe

⊖ Der Verbrauch fällt schon nicht gerade niedrig aus – die Schadstoffemissionen im Bereich Stickstoffoxide sind aber das noch größere Problem. Aufgrund des nicht ausreichenden Reinigungssystems liegen sie zwischen dreifach (gemütlich gefahren) und 17,5-fach (im

Autobahnzyklus bis 130 km/h) über dem Grenzwert. Im Bereich Schadstoffe wird das mit 0 Punkten bewertet. Die 16 Punkte für den CO₂-Ausstoß sind letztlich das Gesamtergebnis und reichen nur für einen von fünf Sternen.

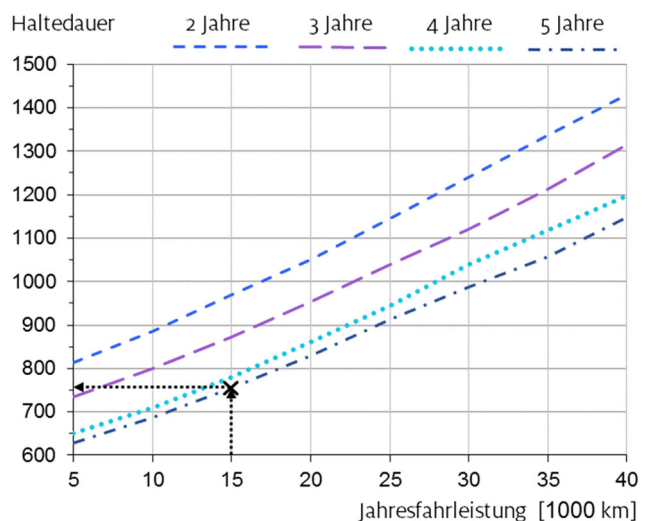
2,6 AUTOKOSTEN

2,6 Monatliche Gesamtkosten

Der Anschaffungspreis liegt für die Luxus-Variante des Kuga bei über 41.000 Euro und damit entsprechend hoch. Auch wenn er als SUV recht beliebt ist und so mit einem moderaten prozentualen Wertverlust zu rechnen ist, liegt aufgrund des hohen Anschaffungspreises entsprechend der absolute Wertverlust dennoch recht hoch. Der Zahnriemen muss nur alle 200.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden, das ist ein langes Intervall. Auch das für den Ölwechsel ist mit der Laufleistung von 20.000 km nicht zu kurz, mit maximal 12 Monaten Dauer aber ungünstig eingeschränkt. Die Versicherung ist nicht ganz billig, ebenso die jährliche Steuer mit 270 Euro – das sorgt für hohe Fixkosten.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 754 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 EcoBoost Start/Stop 2x4	1.5 EcoBoost Start/Stop 2x4	1.5 EcoBoost Start/Stop 4x4 Aut.	1.5 TDCi Start/Stop 2x4	2.0 TDCi Start/Stop 2x4	2.0 TDCi Start/Stop 4x4
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1498	4/1498	4/1499	4/1997	4/1997
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	110 (150)	134 (182)	88 (120)	110 (150)	132 (180)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	240/1600	240/1600	240/1600	270/1750	370/2000	400/2000
0-100 km/h [s]	12,5	9,7	10,1	12,7	10,1	9,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	195	200	175	194	202
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,2 S	6,3 S	7,5 S	4,4 D	4,7 D	5,2 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	143	145	173	115	122	135
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/24	17/19/24	17/22/24	17/21/24	17/21/24	17/21/24
Steuer pro Jahr [Euro]	126	130	186	182	244	270
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	649	673	770	651	677	711
Preis [Euro]	23.300	25.400	30.700	27.500	29.000	34.400

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro6b, NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.997 ccm
Leistung	132 kW/180 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km	5,2 l
CO ₂ -Ausstoß	135 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,62 m ² /0,345
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/50 R18
Länge/Breite/Höhe	4.524/1.856/1.689 mm
Leergewicht/Zuladung	1.702/548 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	456/1.653 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.100 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Valencia, Spanien

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,5/10,4/15,8 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R18 101W
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact5
Wendekreis links/rechts	11,7/11,6 m
EcoTest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/5,7/7,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	169 g/km (WTW* 203 g/km)
Reichweite	935 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.750/500 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	445/890/1.690 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	97 Euro	Werkstattkosten	94 Euro
Fixkosten	121 Euro	Wertverlust	442 Euro
Monatliche Gesamtkosten	754 Euro		
Steuer pro Jahr	270 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/24		
Basispreis Kuga 2.0 TDCi Start/Stopp Vignale 4x4	41.350 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.01.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	46.650 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.300 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/-/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/Serie
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	ab 950 Euro° (Technologie-Paket I)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/ab 750 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360° Kamera	270 Euro°
Head-Up-Display	nicht verfügbar
Verkehrszeichenerkennung	ab 950 Euro° (Technologie-Paket I)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	ab 750 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	ab 350 Euro°
Spurassistent	ab 950 Euro° (Technologie-Paket I)
Spurwechselassistent	450 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/200 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 570 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	200 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.050 Euro
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.200 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,9

AUTOKOSTEN

2,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	2,3
Verarbeitung	2,5	Fahrleistungen	2,4
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,5
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	2,0
Ein-/Ausstieg	2,0	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	1,7	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	2,1
Innenraum	2,3	Sicherheit	2,3
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Multimedia/Konnektivität	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot hinten	2,7	Fußgängerschutz	3,4
Innenraum-Variabilität	2,9	Umwelt/EcoTest	5,0
Komfort	2,7	Verbrauch/CO ₂	4,4
Federung	2,9	Schadstoffe	5,5
Sitze	2,7		
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	2,2		

Stand: Mai 2017
Test und Text: M. Ruhdorfer