



## Ford Kuga 2.5 Plug-in-Hybrid Vignale CVT

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (165 kW/225 PS)

Der Kuga PHEV war 2021 der meistverkaufte Plug-in-Hybrid in Europa. Im ADAC Autotest machen wir uns auf die Suche nach dem Erfolgsgeheimnis des Kompakt-SUV. Da wäre zuerst das schicke Karosseriekleid zu nennen, dessen Frontansicht bei manchem Betrachter Assoziationen an den Porsche Macan hervorruft. Im Innenraum ist der Kuga deutlich nüchterner gezeichnet, was für die Bedienung des weitgehend vom Ford Focus übernommenen Cockpits jedoch kein Nachteil ist. Ford setzt auf eine Kombination aus Touchscreen und konventionellen Tasten, auch Kuga-Neulinge kommen damit rasch und gut zurecht. Zudem überzeugt der Innenraum mit ordentlichen Platzverhältnissen und guter Verarbeitung, in der Topausstattung Vignale verströmt das Interieur ein durchaus nobles Flair. Für Vortrieb im ausschließlich frontgetriebenen Kuga Plug-in sorgen ein 2,5-l-Benziner mit 152 PS/112 kW sowie ein 110 PS/81 kW leistender E-Motor, die Systemleistung beträgt 225 PS/165 kW. Die daraus resultierenden Fahrleistungen sind vollkommen ausreichend, sportliche Fahrgefühle kommen bei einem Fahrzeuggewicht von knapp 1,9 t allerdings nicht auf. Noch gemüthlicher muss man es im E-Modus angehen lassen, wenn der E-Motor allein auf sich gestellt ist. Die Höchstgeschwindigkeit liegt dann bei 135 km/h. Leider kann der Kuga Plug-in-Hybrid lediglich einphasig laden, sodass ein kompletter Ladevorgang an der Wallbox rund 3,5 h dauert. Mit vollem Akku kommt der Ford rund 45 km weit, was bei entsprechendem Fahrprofil für viele Alltagsfahrten ausreichend sein dürfte. Im Hybridmodus beträgt der Verbrauch recht hohe 7,4 l/100 km. Bei der Fahrwerksabstimmung hatten die Entwickler keine sonderlich glückliche Hand: Der Federungskomfort ist nur durchschnittlich und die übereifrige ESP-Abstimmung beeinträchtigt die Fahrdynamik ebenso wie die Fahrsicherheit im ADAC Ausweichtest. Für 47.050 Euro bekommt man mit dem Kuga Plug-in-Hybrid Vignale ein ausgewogenes und sehr gut ausgestattetes Kompakt-SUV, das Fahrwerk sollte zum Facelift jedoch überarbeitet werden. **Konkurrenten:** u.a. BMW X1, KIA Sportage, Opel Grandland, Peugeot 3008, Volvo XC40.

**+** gutes Platzangebot, praktischer Türkantenschutz, harmonischer Antriebsstrang, umfangreiche Komfortausstattung

**-** besteht ADAC Ausweichtest nicht, straffe Fahrwerksabstimmung, geringe Ladeleistung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **2,6**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,5</b>
	Stadtverkehr	<b>4,2</b>
	Senioren	<b>3,0</b>
	Langstrecke	<b>2,7</b>
	Transport	<b>2,4</b>
	Fahrspaß	<b>3,1</b>
	Preis/Leistung	<b>2,5</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,6 Verarbeitung

An der Qualität der Karosserie gibt es nichts auszusetzen, fast alle Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Nur die Übergänge rund um die vorderen Kotflügel sind nicht überzeugend gleichmäßig und schmal. Der Unterboden ist größtenteils glattflächig mit Verkleidungen (mit Filz überzogen) abgedeckt. Lediglich der mittlere Bodenbereich um die Abgasanlage sowie der hintere Bereich sind etwas zerklüftet. Im Innenraum bemüht sich der Kuga Vignale um ansehnliche Qualität und einen noblen Eindruck. Der obere Bereich der vorderen Türverkleidungen ist weich gestaltet, die Oberseite des Armaturenbretts ist mit Kunstleder bezogen, die Chromapplikationen sowie Dekorflächen in Holzoptik sorgen für ein durchaus wertiges Ambiente. Allerdings bestehen die hinteren Türverkleidungen bis auf einen Ledereinsatz rund um die Armlehne aus hartem Kunststoff, die Drehregler für

Klima und Lichtsteuerung haben merkliches Spiel und die Kunststoffgrate an den Türfächern könnten besser entfernt sein. Positiv fallen die Verkleidungen an den Türrahmen auf – das findet man in dieser Fahrzeugklasse selten vor.

⊕ Praktisch ist die einfache Entriegelung der Motorhaube: Es genügt, zweimal den Hebel im Fahrerfußraum zu ziehen und die Haube lässt sich öffnen. Ebenfalls weiter gedacht hat Ford bei den Türäußenkanten, hier gibt es gegen Aufpreis an allen vier Türen einen Türkantenschutz. Öffnet man die Türen, fährt mechanisch betätigt ein Gummielement um die Türkante, um vor Lackschäden zu schützen.

⊖ Die Motorhaube wird nach der angenehm einfachen Entriegelung leider nur über einen einfachen Haltestab offen gehalten, das ist umständlich in der Handhabung.

### 3,2 Alltagstauglichkeit

Die rein elektrische Reichweite des Kuga Plugin-Hybrid liegt im ADAC Ecotest bei etwa 45 km – Ford gibt mit bis zu 64 km einen optimistischen Wert an. Bei geladener Batterie startet das SUV automatisch im Elektro-Modus. Fährt man mit leerer Batterie im Hybrid-Modus weiter, kommt man mit der 45-l-Tankfüllung etwa 605 km weit. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 458 kg – das sollte für vier Leute samt Gepäck ausreichen. Auf der serienmäßigen Reling darf er bis 75 kg tragen – außer man wählt das Panoramadach, dann sind es 60 kg. Als Stützlast auf der Anhängerkupplung sind üppige 100 kg erlaubt. Auch die Anhängelast von 1,5 t bei gebremsten Hängern ist tauglich für ein Kompakt-SUV. Ungebremste Hänger dürfen 750 kg wiegen. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reifenreparaturset behelfen, alternativ und gegen Aufpreis gibt es ein Notrad. Reifen mit Notlaufeigenschaften bieten die Kölner nicht an. Mit 4,63 m Länge ist der Ford noch nicht zu lang für den Stadtverkehr, die Breite von 2,18 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist in der Stadt aber nicht praktisch.

⊕ Die Tankklappe des Kraftstofftanks muss (wie bei Plug-in-Hybriden üblich) zunächst an einer Taste im Innenraum

entriegelt und kann nach einer Entlüftungsphase geöffnet werden. Auch dieser Ford hat wieder den in die Tankklappe integrierten Tankverschluss: Öffnet man die in die Zentralverriegelung integrierte Tankklappe, kann man direkt mit dem Tankvorgang beginnen und muss nicht erst noch einen Drehverschluss öffnen.

⊖ Die Batterie hat laut Hersteller eine Kapazität von 14,4 kWh (brutto). Für eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverlusten 12,6 kWh benötigt, sodass der Ladevorgang an einer Wallbox sowie an öffentlichen Ladepunkten mit 3,6 kW (optionales Typ-2-Ladekabel) rund 3,5 Stunden dauert. An der Haushaltssteckdose vergehen für eine vollständige Ladung mit dem serienmäßigen Standard-Ladekabel (Schuko) rund sechs Stunden.

### 2,8 Licht und Sicht

Die Fahrzeugecken lassen sich gut abschätzen, hinten etwas besser als vorn, weil man die vordere Kante nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorn kann man noch gut sehen, hinten fällt das deutlich schwerer. Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera sind beim Vignale Serie, ein Parklenkassistent kostet genauso Aufpreis wie eine zusätzliche



Trotz teilversenkbaren Kopfstützen wird die Sicht nach schräg hinten durch die breiten Dachsäulen beeinträchtigt.

Frontkamera. Immerhin sind sie im Paket recht günstig zu haben. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man sitzt in angenehmer Höhe und hat durch die Fensterflächen eine gute Sicht nach draußen. Zumindest nach vorn und zur Seite, nach schräg hinten sieht man nicht so gut – das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wider, die dem Kuga ein nur ausreichendes Zeugnis ausstellt.

⊕ Serienmäßig ist der neue Kuga mit LED-Scheinwerfern samt statischem Fernlichtassistenten ausgerüstet. Der Testwagen hat die optionalen adaptiven Scheinwerfer verbaut, die über Kurven- und Abbiegelicht verfügen. Zudem ist dann auch ein adaptiver Fernlichtassistent inbegriffen, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt aus dem Fernlichtkegel aussparen kann. Die Scheinwerfer bieten eine gute Fahrbahnausleuchtung, die jedoch etwas homogener sein dürfte. Insgesamt aber ist das System eine Empfehlung wert.

⊖ Die feinen Heizdrähte der optionalen Frontscheibenheizung sorgen nachts für Reflexionen, die manche Fahrernaturen stören.

## 2,6 Ein-/Ausstieg

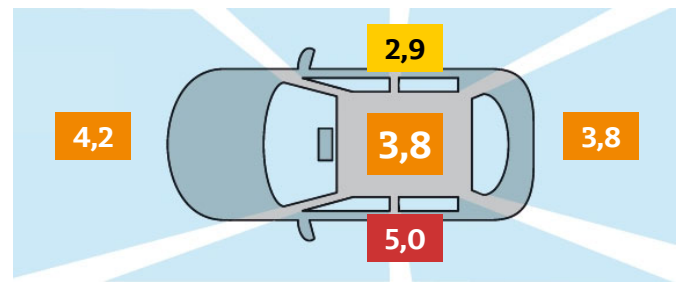
⊕ Das Ein- und Aussteigen klappt dank der angemessenen dimensionierten Türausschnitte weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Typisch SUV sind die Sitze in angenehmer Höhe (Fahrsitz ganz nach unten gestellt gemessene 56 cm über der Straße), dafür aber die Schweller hoch und nicht besonders schmal. Das Ein- und Aussteigen in Reihe zwei gestaltet sich etwas unbequemer. Hier stören der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums wie auch die hohen Schweller. Die Türen werden vorn an drei,

## 2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 365 l und fällt damit 80 l kleiner aus als bei den Verbrennermodellen. Entfernt man die Abdeckung, passen bis zum Dach 555 l oder alternativ zwölf handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 735 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.355 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden findet man weiteres Ablagefach mit 70 l vor.

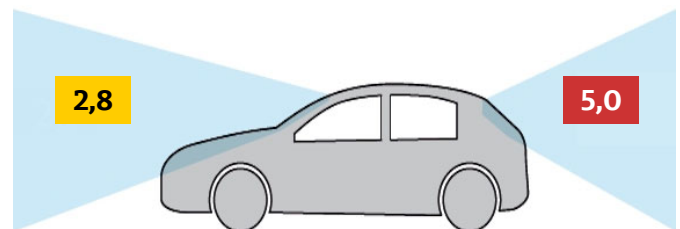
## Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



hinten an zwei Positionen sicher offen gehalten. Haltegriffe gibt es für alle außen Sitzenden. Die serienmäßige Umfeldbeleuchtung umfasst neben den Front- und Rücklichtern auch Zusatzleuchten in den Außenspiegeln.

⊖ Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem des Testwagens funktioniert gut, ist aber nur unzureichend gegen Diebstahl gesichert: Es lässt sich mit einem vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlisten. Mehr Informationen zum Thema unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



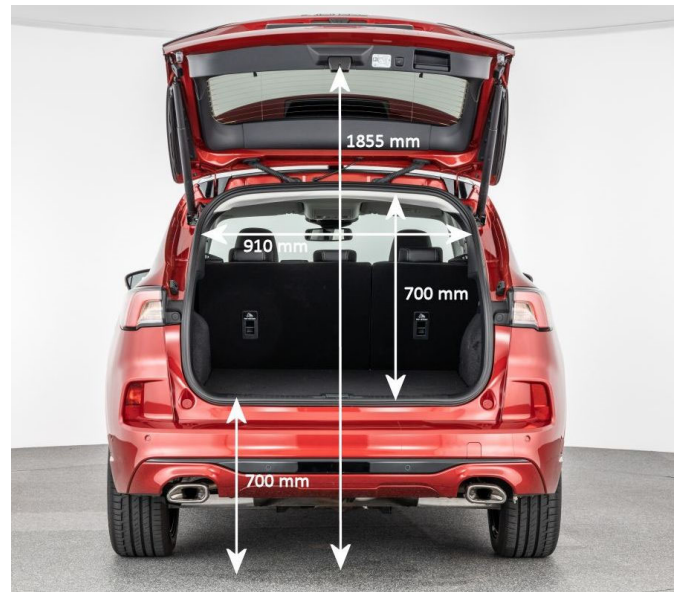
Mit 365 Liter steht zwar aufgrund der Hybridkomponenten weniger Kofferraumvolumen zur Verfügung als bei Kuga-Modellen mit konventionellen Antrieb (445 l), allerdings ist immer noch ausreichend Platz für das Gepäck vorhanden.



## 2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, der elektrische Antrieb hilft hier noch zusätzlich. Dieser ist genauso serienmäßig wie das Öffnen und Schließen der angenehm zügig arbeitenden Klappe per Fußschwenk unter die Stoßstange. Ab 1,85 Meter Größe muss man auf seinen Kopf achten, sonst bleibt man an der geöffneten Klappe hängen. Die Ladekante liegt nicht allzu niedrige 70 Zentimeter über der Straße und knapp einen Zentimeter über dem Ladeboden. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, mit zwei Lampen wird er nachts zudem gut ausgeleuchtet.

⊖ Die Kofferraumabdeckung ist kein Rollo und auch keine an der Heckklappe eingehängte Hutablage, sondern ein an einem Rahmen aufgespannter Stoff. Dieser hängt an Schnüren an der hintersten Dachsäule und an der Heckklappe und schwenkt so mit auf und zu. Neben der wenig wertigen Anmutung stört vor allem, dass der Stoff beim Schließen der Heckklappe am Gepäck hängen bleiben kann, statt sich von oben darauf zu senken. Insgesamt eine offensichtliche Sparmaßnahme und im Alltag nicht so praktisch wie ein Rollo.



Mit 70 cm liegt die Ladekante des Kuga auf einer akzeptablen Höhe.

## 1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine praktische Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte für lange Gegenstände wie Skier gibt es nicht. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Dafür muss man entweder am Hebel im Kofferraum oder an der Rücksitzfläche ziehen, dann fallen die

Lehnen dank integrierter Federn weitgehend selbstständig um. Es gibt vier Verzurrösen im Kofferraum, die beiden hinter den Rücksitzen sind aber zu hoch, um ein Netz am Boden einzuspannen. An den Seiten findet man Ablagefächer und einen Taschenhaken.

## 2,3 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

⊕ Der Kuga basiert auf der gleichen technischen Plattform wie der Focus, auch das Armaturenbrett hat Ford fast 1:1 übernommen. Der Touchscreen ist wie bei vielen Konkurrenzmodellen freistehend angebracht und damit für den Fahrer deutlich besser zu bedienen, auch wenn er nicht zu diesem geneigt ist. Leider verzichtet Ford auf praktische Direktwahltasten für die grundlegenden Funktionen (Navigation, Radio, Telefon, etc.) – immerhin gibt es entsprechende Touchflächen auf dem Bildschirm. Auch ein praktischer Drehregler zum Scrollen oder Zoomen fehlt. Glücklicherweise setzen die Kölner weiterhin auf einen Lautstärkedrehregler. Die Bedieneinheit der optionalen Klimaautomatik ist zwar übersichtlich gestaltet, dürfte aber etwas weiter oben angebracht sein. Insgesamt wirkt die Mittelkonsole sehr aufgeräumt, dafür ist das Multifunktionslenkrad mit seinen 18 Tasten hoffnungslos



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist gut, auch die Materialanmutung macht einen wertigen Eindruck. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

überfrachtet. Selbst nach längerer Eingewöhnung muss man für dessen Bedienung den Blick von der Straße abwenden, um die richtige der kleinen Tasten zu drücken. Das Bordmenü des im Vergleich zum Focus neu gestalteten Kombiinstrumentes wurde entschlackt, dennoch muss man einige Einstellungen dort vornehmen und dafür über die Lenkradtasten navigieren. Das Kombiinstrument ist ab dem Ausstattungslevel Titanium als TFT-Display ausgeführt, das allerdings kaum Einstellmöglichkeiten bietet. Hinzu kommt,

## 2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Multimedia-Angebot im Kuga Plugin Vignale ist bemerkenswert gut. Das serienmäßige Infotainmentsystem umfasst analogen und digitalen Radioempfang (DAB), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, Navigationssystem, zwei USB-Anschlüsse sowie Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto (beide kabelgebunden). Das Fahrzeug verfügt serienmäßig über Online-Dienste: Damit kann das Navigationssystem etwa auf Echtzeit-Verkehrsinformationen zugreifen und es lassen sich

bestimmte Fahrzeuginformationen und -funktionen per Smartphone abrufen bzw. steuern. Zudem hat der Kuga als Vignale ein Bang & Olufsen-Soundsystem mit zehn Lautsprechern, WLAN-Hotspot sowie diverse Remote-Control-Funktionen serienmäßig zur Verfügung. Lediglich für die optionale induktive Ladestation muss man separat ordern. Ein CD- oder DVD-Laufwerk sucht man wie inzwischen leider üblich vergebens.

## 1,9 Raumangebot vorn

⊕ Für ein Fahrzeug der Kompaktklasse bietet der Kuga vorn reichlich Platz – wenn auch etwas weniger Beinfreiheit und bemerkenswerterweise nicht mehr Kopffreiheit als der Focus. Selbst gut 1,90 m große Menschen können sich die Sitze weit genug zurückschieben, die Kopffreiheit würde sogar für fast

2,05 m reichen. Breit genug ist der Innenraum vorne ohne Zweifel, wodurch man das Raumangebot als großzügig empfindet. Das optionale Panoramadach steigert das luftige Gefühl nochmals.

## 2,4 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen auch über zwei Meter große Personen Beinfreiheit – über dem Scheitel wird es ab 1,90 m knapp. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng – nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist trotz der direkt neben dem Kopf liegenden Dachsäulen gut, das weit nach hinten reichende, optionale Panoramadach sorgt für ein noch luftigeres Gefühl.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz.

## 2,6 Innenraum-Variabilität

Hier wird es variabel, denn die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt längs verschieben, zudem die Lehnenneigung einstellen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen sogar 1,5-Liter-Flaschen problemlos auf. Zudem gibt es ein Brillenfach am Dachhimmel. Für die

Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind eher knapp bemessen, fassen aber immerhin 0,5-Liter-Flaschen; überdies gibt es Taschen an den Rückseiten der Vordersitze. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß, weder klimatisiert- noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

## 2,6 KOMFORT

### 2,9 Federung

Der Kuga ist mit einem konventionellen Fahrwerk ausgerüstet, eine adaptive Dämpferregelung, wie sie mancher Konkurrent zu bieten hat, ist für den Ford nicht erhältlich. Das Fahrwerk ist tendenziell straff abgestimmt, besonders innerorts dringen Unebenheiten recht deutlich zu den Insassen durch – hier wirkt sich die 20 Zoll große Optionsbereifung des Testwagens negativ auf das Schluckvermögen der Federung aus. Mit

zunehmender Geschwindigkeit verarbeitet das Fahrwerk Fahrbahnunebenheiten gekonnter, ohne dabei an das Komfortniveau beispielsweise eines VW Tiguan heranzureichen. Auf der Autobahn sorgen besonders kurzweilige Unebenheiten für Unruhe im Innenraum, dennoch bietet der Kuga insgesamt einen ordentlichen Langstreckenkomfort.

### 2,7 Sitze

Die Fahrersitz ist im Kuga Vignale elektrisch verstellbar (mit Memory-Funktion) und bietet eine verstellbare Sitzflächenneigung sowie eine elektrische Zweiwege-Lordosenstütze. Der Beifahrersitz hingegen ist manuell verstellbar, gleiches gilt für die Lendenwirbelstütze. Die Sitze bieten einen ordentlichen Sitzkomfort, sind im unteren Rückenbereich aber eher schmal geschnitten. Je nach Statur kann es da etwas kneifen.

Gleichzeitig ist der Seitenhalt recht dürrftig, da insbesondere die Sitzfläche nur mäßig konturiert ist. Die Sitzposition vorn gibt wenig Grund zur Klage, eine in der Höhe verstellbare Mittelarmlehne und in Längsrichtung justierbare Kopfstützen wären jedoch wünschenswert. In Reihe zwei sitzt man nicht so bequem wie vorn, die Bank ist kaum konturiert, aber immerhin ist die Lehnenneigung einstellbar.

### 2,9 Innengeräusch

Der Kuga Plug-in-Hybrid verfügt als Vignale über eine aktive Geräuschkompensation, die mithilfe von Mikrofonen im Dachhimmel störende Frequenzen registriert, die über entsprechend entgegen gerichtete Schallwellen aus den Lautsprechern des Soundsystems neutralisiert werden. Störende Geräusche werden dadurch zwar abgeschwächt, dennoch geht es im Innenraum bei höheren Geschwindigkeiten nicht

sonderlich leise zu: Bei 130 km/h haben wir im Innenraum eine Lautstärke von 68,9 dB(A) gemessen. Der Vierzylinder-Benziner bleibt außer bei Vollgas akustisch angenehm im Hintergrund, im Elektrobetrieb ist antriebsseitig kaum etwas zu vernehmen. Die Windgeräusche sind mehr als Grundrauschen vorhanden, ohne dass sich ein spezielles Pfeifen in der Vordergrund drängt.

### 1,8 Klimatisierung

⊕ Der Kuga Vignale ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgerüstet, deren Automatikmodus in drei Intensitätsstufen einstellbar ist. Die vorderen Sitze sowie die äußeren Fondsitze sind serienmäßig, gleiches gilt für das Lenkrad sowie die Windschutzscheibe. Auch getönte Scheiben ab der B-Säule sind bei der Topausstattung Vignale serienmäßig an Bord. Bemerkenswert, da inzwischen leider keine Selbstverständlichkeit mehr: Die Ausströmintensität der

Lüftungsdüsen lässt sich per Drehrad unabhängig von der Ausströmrichtung einstellen.

⊖ Ungewöhnlich für einen Plug-in-Hybriden: Um den Innenraum vorzuklimatisieren, springt im Kuga der Benzinmotor an, anstatt die dafür notwendige Energie aus der Traktionsbatterie bereitzustellen.

## 1,6 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Saugbenziner mit tüppigen 2,5 l Hubraum leistet 152 PS/112 kW, der Elektromotor entwickelt 110 PS/81 kW. Die daraus resultierende Systemleistung beträgt 225 PS/165 kW. Je nach Energiebedarf, Leistungsabgabe, Ladestand des Akkus und aktiviertem Fahrprogramm ermöglicht das System den

Betrieb im vollelektrischen Modus sowie im Hybrid-Modus. Damit kann der Fahrer elektrisches Fahren priorisieren, die Fahrdynamik durch den kombinierten Antrieb steigern oder verbrennungsmotorische Fahrt bevorzugen. Mit der Funktion „EV Später“ kann die elektrische Reichweite für bestimmte

Streckenabschnitte aufgespart werden – beispielsweise für ausgewiesene Umweltzonen. Mit der Funktion „EV Aufladen“ wird die Batterie über den Verbrennungsmotor zusätzlich aufgeladen, was allerdings sehr ineffizient ist. Der Kuga Plug-in-Hybrid startet vorrangig im Elektro-Modus, sofern die Rahmenbedingungen hinsichtlich Batterie-Ladezustand und -Temperatur passend sind. Der Hybrid-Antrieb sorgt trotz des Leergewichts von knapp 1,9 t für ordentliche Beschleunigungs-

werte. Ford verspricht 9,2 s für den Sprint von 0 auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist eine Höchstgeschwindigkeit bis 135 km/h möglich – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Von 60 auf 100 km/h kann man in 4,8 s und von 80 auf 120 km/h in 5,9 s beschleunigen, wenn beide Motoren für Vortrieb sorgen. Sorgt allein der E-Motor für Vortrieb, vergehen dafür 10,5 s.

## 1,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Leistungsentfaltung bei hoher Last ist in Ordnung. Zwar steht nicht übermäßig viel Leistung an, aber der Motor zieht wacker durch das Drehzahlband. Deutlich unter 1.500 Touren brummt der Motor aber merklich.

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinders kann überzeugen, solange er nicht in hohe Drehzahlen getrieben wird – dann

wird er laut, kann sich Dröhnen aber verkneifen. Vibrationen vom Vierzylinder sind im Innenraum kaum zu spüren. Geht man den Alltag gelassen an, ist man mit einer kultivierten Antriebseinheit unterwegs. Je nach Fahrsituation unterstützt zunächst der Elektromotor den Verbrenner, bis dieser dann seine Leistung gleichmäßig entfaltet – Ansprechverhalten und Leistungsentfaltung sind dementsprechend gut.

## 1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Das stufenlose Automatikgetriebe im Kuga Plugin bietet einen insgesamt guten Schaltkomfort. Es gibt keine Schaltvorgänge, da das Getriebe beim Beschleunigen kontinuierlich die Übersetzung ändert – während die Geschwindigkeit zunimmt, bleibt die Motordrehzahl weitgehend konstant. Bei höherer Last hingegen simuliert das

Getriebe Schaltvorgänge, die allerdings mit spürbaren Zugkraftschwankungen einhergehen. Die Autohold-Funktion bremst den Kuga im Stand so lange fest, bis der Fahrer das Gaspedal betätigt. Auch eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig an Bord.

# 2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

## 3,0 Fahrstabilität

In diesem Kapitel kann der Kuga nicht vollends überzeugen. Auf Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen reagiert das Ford-SUV merklich, auch hier wirkt sich die optionale 20-Zoll-Bereifung negativ aus. Positiv machen sich die gripstarken Reifen allerdings beim Eigenlenkverhalten bemerkbar: Der Kuga untersteuert vergleichsweise spät, zudem ist die Hinterachse damit deutlich spurstabiler als beim zuvor getesteten Benziner mit schmalerer Bereifung. Im ADAC Ausweichtest schneidet er

allerdings ähnlich schlecht ab wie die Benziner-Variante: Verantwortlich hierfür ist das übereifrige elektronische Stabilitätsprogramm (ESP), das zu stark und grob eingreift, woraufhin das kurvenäußere Vorderrad blockiert und der Kuga beim Versuch zurück in die Ausfahrgasse zu lenken geradeaus schiebt. So besteht der Kuga den Ausweichtest nicht, er würde bei einem Ausweichvorgang auf der linken Fahrbahn in den Gegenverkehr rutschen.

## 2,7 Lenkung

Die Lenkung überzeugt uns nicht ohne Einschränkungen. Vor allem auf der Autobahn und anderen gut ausgebauten Straßen mit langen Geraden stört die mäßig erfühlbare Mittenlage beziehungsweise das übertrieben spitze Anlenkverhalten. Mehr als bei anderen Autos muss man beständig die Spur korrigieren.

⊕ Auf kurvigen Landstraßen, also mit höheren Lenkwinkeln, gefällt der Kuga mit einer guten Präzision.



## 2,5 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Test-Kuga durchschnittlich 35,1 Meter (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein gutes Ergebnis. Die Bremse lässt sich ordentlich dosieren, erfordert jedoch bei niedrigen Geschwindigkeiten jedoch etwas Gefühl im rechten Fuß.

## 1,9 SICHERHEIT

### 1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Bei der Bewertung der aktiven Sicherheit schneidet der neue Kuga sehr gut ab, einiges muss man sich aber über das aufpreispflichtige Fahrassistenz-Paket hinzukaufen. Als Vignale kommt serienmäßig mit Tempomat und Limiter sowie einem ab 5 km/h bis zur Höchstgeschwindigkeit aktiven Notbremsassistenten. Auch ein Spurhalteassistent ist stets an Bord. Im optionalen Paket kommen dann noch eine Querverkehrswarnung für den Notbremsassistenten, eine Totwinkelwarner samt Warnsystem vor rückwärtig kreuzendem Verkehr, ein Müdigkeitsassistent und ein adaptiver Tempomat samt Verkehrszeichenerkennung und Stauassistent hinzu. Die von der Frontkamera erkannten Begrenzungen können in den Limiter oder in den Abstandhaltetempomaten übernommen werden. Gegen weiteren Aufpreis gibt es ein Head-up-Display, das in eine aus dem Armaturenbrett ausfahrende Scheibe projiziert.

### 2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ In den Crashtests nach Euro NCAP-Norm vom Dezember 2019 erzielt der neue Ford Kuga mit 92 Prozent der erreichbaren Punkte ein gutes Ergebnis. Insgesamt fährt der Ford ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Der Kölner bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Nach einem Crash bremsst sich der Kuga nach Möglichkeit fest, um Folgekollisionen zu vermeiden. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis etwa 1,90 m Größe. Vorn werden die Passagiere aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

⊖ Der Verbandkasten und das Warndreieck haben keinen definierten Platz. Hinten schützen die Kopfstützen nur bis 1,70 m Körpergröße gut – das ist zu wenig.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt)

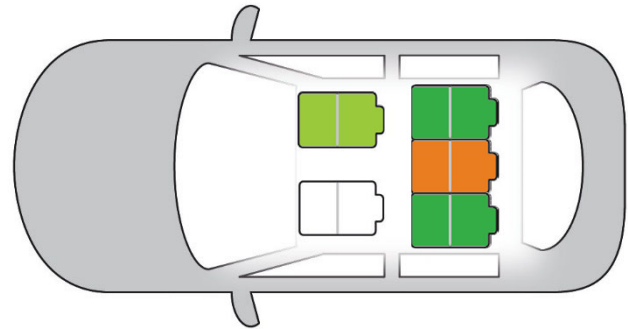


## 2,0 Kindersicherheit

⊕ Die Crashtest-Ergebnisse weisen für den Kuga im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 86 Prozent aus. Isofix-Befestigungen samt iSize-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden äußeren Plätze der Rückbank, dort lassen sich geeignete Sitze gut befestigen. Auf eben diesen hinteren Sitzen sowie auf dem Beifahrersitz können Kindersitze auch mit den Gurten befestigt werden, feste Gurtschlösser erleichtern dabei die Montage. Die Beifahrerairbags können deaktiviert werden, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden. Der Mittelsitz auf der Rückbank eignet sich nur schlecht für Kindersitze, dort gibt es keine Isofix-Halterungen, die Sitzgeometrie und die Gurtanlenkpunkte sind ungünstig. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz auch im manuellen Modus. Beim Vignale sind die hinteren Türen per Taste in der Fahrertür verriegelbar.

### 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)

## 2,2 Fußgängerschutz

⊕ 82 Prozent der Punkte bekommt das kompakte SUV für den Fußgängerschutz. Der seitliche Frontscheibenrahmen birgt ein erhöhtes Verletzungsrisiko, ansonsten ist die Karosserie gut

entschärft. Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt neben Fußgängern auch Fahrradfahrer.

## 3,0 UMWELT/ECOTEST

### 3,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Für viele Plug-in-Hybride gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwendige Antriebstechnik lediglich unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn ergibt. Vorteile erzielt der Plug-in-Hybrid, wenn man jede Möglichkeit der Batterieladung nutzt, um möglichst große Distanzen elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zurückzulegen. Wer oft weite Strecken fährt oder wenige Lademöglichkeiten hat, sollte sich eventuell für eine andere Motorisierung des Kuga entscheiden. Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 45 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Ford gibt demnach eine optimistische elektrische Reichweite von bis zu 57 - 64 km im WLTP-Verfahren an. Der reine Stromverbrauch liegt bei 27,0 kWh/100 km (inklusive Ladeverlusten) und damit nicht sonderlich niedrig. Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 7,4 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Konsum innerorts und auf der Landstraße jeweils bei 6,4 l/100 km und auf der Autobahn bei 9,7 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der Kuga

Plug-in-Hybrid auf den ersten 100 km 12,7 kWh (Strom) und 3,9 l (Super). Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 170 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht im Bundesanzeiger Ende 2020, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es dafür im CO<sub>2</sub>-Kapitel 27 von 60 möglichen Punkten.

### 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	6,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	3,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

## 2,6 Schadstoffe

Der Kuga Plug-in-Hybrid schneidet bei den Schadstoffemissionen ordentlich ab. Allerdings fällt der 2,5-l-Benziner im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil mit erhöhten CO-Emissionen auf. Der Partikelausstoß befindet sich trotz des fehlenden Otto-Partikelfilters auf durchgehend niedrigem Niveau. Direkt am Auto entstehen zwar im Elektrobetrieb keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die

Stromproduktion dem Plug-in-Hybrid zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den ADAC Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte beim Stromverbrauch. So erhält der Kuga Plug-in-Hybrid mit den zwei Antriebsarten 34 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erreicht das SUV mit 61 Zählern eine Drei-Sterne-Bewertung im ADAC Ecotest.

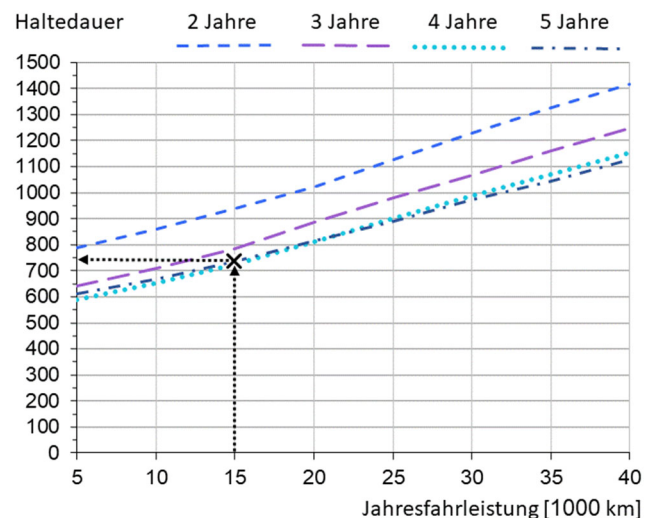
## 2,6 AUTOKOSTEN

### 2,6 Monatliche Gesamtkosten

Ford verlangt für den Kuga Vignale Plug-in-Hybrid 47.050 Euro. In der Vignale-Ausführung ist die Komfortausstattung sehr umfangreich, die Sicherheitsausstattung weist allerdings noch einige Lücken auf, die sich nur gegen Aufpreis schließen lassen. Beim Testwagen erhöht sich der Preis unter anderem durch das empfehlenswerte Fahrassistenz-Paket und die adaptiven Scheinwerfer auf knackige 52.150 Euro. Dann ist der Wagen aber annähernd voll ausgestattet und aktuell kann man immerhin den Umweltbonus davon abziehen. Die Berechnung der Kfz-Steuer auf Basis des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes führt zu einer Steuerbefreiung für das SUV. Da sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Herstellerangaben mit 22 g/km unterhalb der Freigrenze von 95 g/km befinden, fallen lediglich 2 Euro/100 Kubikzentimeter an Kfz-Steuer an – unter Berücksichtigung der Steuererleichterung von 30 Euro/Jahr (bis Ende 2024) entfällt aktuell die jährliche Kfz-Steuer für den Kuga PHEV. Ford gibt zwei Jahre Fahrzeuggarantie und zwölf Jahre gegen Durchrostung. Für die Hochvoltkomponenten weist der Hersteller eine fünfjährige Garantie bis 100.000 km, für den Akku eine achtjährige Garantie bis 160.000 km aus. Eine Lackgarantie gibt es allerdings nicht.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 735 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 EcoBoost	1.5 EcoBoost	2.5 Plugin-Hybrid CVT	1.5 EcoBlue Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1496	3/1496	4/2488	4/1499
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	110 (150)	165 (225)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	240/1600	240/1600	n.b.	300/1750
0-100 km/h [s]	11,6	9,7	9,2	12,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	184	195	200	177
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,6   S	6,6   S	1,0   S	5,2   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	150	149	22	137
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/24	16/20/24	17/21/23	17/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	151	149	50	231
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	719	746	673	789
Preis [Euro]	29.150	32.950	40.500	35.550

## Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 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  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

Plug-in-Hybrid (4-Zyl.-Benziner/Elektromotor), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP)	
Hubraum	2.488 ccm
Systemleistung	165 kW/225 PS
Systemdrehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,0 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (WLTP)	22 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.629/1.883/1.658 mm
Leergewicht/Zuladung	1.844/476 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405/1.481 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Valencia

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R20 99V
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Ecotest-Verbrauch	3,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/6,4/9,7 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	92 g/km (WTW* 170 g/km)
Reichweite	655 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.180 mm
Leergewicht/Zuladung	1.862/458 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	365/735/1.355 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>109 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>96 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>101 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>429 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	735 Euro		
Steuer pro Jahr	50 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/23		
Basispreis Kuga 2.5 Plug-in-Hybrid Vignale CVT	47.050 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.09.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	52.150 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.834 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## 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	600 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.300 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	1.300 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	600 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	1.300 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechslassistent	1.300 Euro° (Paket)

### INNEN

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

### AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 890 Euro°
Metalllackierung	ab 650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

2,6

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

Stand: Mai 2022

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner