



CUPRA Formentor VZ 2.0 TSI Extreme DSG

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (195 kW/265 PS)

Der Formentor ist das meistverkaufte Modell der jungen spanischen Marke Cupra und damit so etwas wie deren Gallionsfigur - er trägt die bisherige Erfolgsstory. Mit dem Facelift spendiert der designbewusste Hersteller dem Formentor ein komplett neues Gesicht samt aktualisierten Leuchten an Front und Heck sowie ein dezent aufgewertetes Interieur. Im Test tritt das Crossover in der höchsten Ausstattungsvariante "VZ Extreme" mit dem zweitstärksten Benziner an. Der 195 kW/265 PS starke Vierzylinder-Turbo befähigt den Formentor zusammen mit dem guten Adaptivfahrwerk (DCC) und der Brembo-Bremsanlage zu Top-Fahrleistungen und einer sehr guten Fahrdynamik. Der Innenraum bietet dabei ein gutes Platzangebot und die serienmäßigen "Supersport"-Halbschalensitze mit Karbon-Rückseite viel Seitenhalt bei gleichzeitig gutem Sitzkomfort. Kompromisse muss man mit dieser Sitzanlage dennoch eingehen: Der ansonsten serienmäßige Center-Airbag entfällt, wie auch die Option für den Fahrer einen Knie- und Seitenairbags im Fond zu bestellen. Keine Abstriche hingegen gibt es bei der Komfort- und Konnektivitäts-Ausstattung: Alle Assistenzsysteme sind serienmäßig an Bord, die Connectivity-Funktionen umfangreich. Teuer ist der Ritt auf dem wilden Spanier mit einem Testwagenpreis von über 60.000 Euro nicht nur bei der Anschaffung. Mit 8,6 l/100 km im ADAC Ecotest zählt der Cupra nicht zu den Sparmodellen, erliegt man der dynamischen Verführung wird es schnell zweistellig. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q2, BMW X2, Mercedes GLA, Mini Countryman, VW T-Roc.

- + gutes Platzangebot, hervorragende Sportsitze, sportliche Fahreigenschaften, kräftiger Motor mit sehr guten Fahrleistungen, umfangreiche Komfort- und Konnektivitäts-Ausstattung
- schlechte Rundumsicht, hoher Verbrauch, erhöhtes Geräuschniveau im Innenraum, Einschränkungen bei den Airbags

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 3,6

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,9
	Fahrspaß	1,5
	Preis/Leistung	2,9

Ecotest ★★★★☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Das Interieur des Cupra Formentor wurde mit dem Facelift dezent aufgewertet. So findet sich nun auf der vormals unverkleideten Mittelkonsole aus schwarzem Hartkunststoff ein weicher Kunstlederbezug samt Kontrastnaht. Zudem ist die Zierblende rund um den Gangwahlhebel aufwendiger gestaltet worden, was den Innenraum in Summe etwas wertiger wirken lässt. Die restlichen Materialien sind weitgehend gleichgeblieben: Die Oberseite der Instrumententafel ist weich geschäumt. Unterhalb der quer über das Armaturenbrett verlaufenden Zierleiste findet man allerdings ausschließlich kratzempfindliches Hartplastik vor, gleiches gilt für die Unterseite der vorderen Türverkleidungen. Zudem sind die hinteren Türverkleidungen auch im oberen Bereich aus Hartplastik, die vorderen sind hier weich unterschäumt. Auch an den Dachsäulen und den Sonnenblenden ertasten die Fingerkuppen harten Kunststoff. Weder das Handschuhfach noch die Türfächer sind mit Stoff ausgekleidet, um störende Klappergeräusche zu

2,9 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 8,6 l/100 km an, ergibt sich mit dem 55-l-Tank eine theoretische Reichweite von bescheidenen 580 km. Der fünftürige Testwagen mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem Notsitz bringt 1.512 kg auf die Waage und darf üppige 548 kg zuladen. Davon dürfen 75 kg auf dem Dach transportiert werden, eine praktische Dachreling bringt der Spanier serienmäßig mit. Die Stützlast liegt bei 80 kg, was den Transport von zwei schweren E-Bikes ermöglicht. Gebremste Anhänger dürfen 1,6 t wiegen und solche ohne eigene Bremse maximal 750 kg. Mit 4,45 m Länge ist der Cupra noch

vermeiden. An der Verarbeitungsqualität des Innenraums gibt es noch punktuell Verbesserungsbedarf. Grundsätzlich sind alle Bauteile akkurat zusammengesetzt, nur sporadisch gibt es Knarzgeräusche an Stellen, die man im Alltag nicht anfasst. Schlecht entgratete Kanten gibt es hier und da, aber nicht über Gebühr. Störend im Testwagen: Die Lautsprecherabdeckung des Sennheiser-Systems klappert unter normaler Lautstärke bei bestimmten Frequenzen. Die Karosserie des Cupra überzeugt mit gleichmäßigen Spaltmaßen, doch leider klappern die heruntergelassenen Fensterscheiben beim Schließen der Tür. Der Unterboden ist im Bereich des Motors sowie an den Seiten verkleidet und zudem gut vor Korrosion geschützt.

⊖ Die Motorhaube wird lediglich mithilfe eines Stabs offengehalten - Gasdruckfedern wären bei einem Fahrzeug dieser Preisklasse durchaus zu erwarten.

nicht zu lang für den Stadtverkehr, die Breite von 2,0 m (inklusive Außenspiegel) erweist sich gerade noch als praktikabel. Der Wendekreis beträgt 11,0 m, damit lässt sich der Formentor noch ordentlich manövrieren - besonders wendig ist er aber nicht. Ein Reifenpannenset ist serienmäßig dabei, ein Notrad gibt es für die Variante VZ Extreme nicht.

⊖ Einen Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Befüllen des Tanks mit dem falschen Kraftstoff verhindern kann, bietet der Formentor leider nicht.

2,8 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich ordentlich einschätzen. Vorne ist die Haube recht lang, das Ende lässt sich nicht einsehen. Hinten fällt das Fenster schräg ab, immerhin deckt sich die Unterkante in etwa mit dem Fahrzeugende. Allerdings liegt die Sichtkante so hoch, dass sich niedrige Hindernisse nah am Fahrzeug nur aus weiter Entfernung erkennen lassen. Cupra ist sich dessen bewusst und verbaut deshalb in allen Varianten serienmäßig die Einparkhilfe hinten und vorn sowie eine Rückfahrkamera, die sogar mit einer Reinigungsdüse ausgestattet ist. Im getesteten VZ Extreme ist sogar das Top-View-System Serie, welches mittels Draufsicht einen verbesserten Blick auf die umstehenden Hindernisse gibt. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Cupra Formentor insgesamt nur ausreichend ab. Besonders die Sicht nach schräg hinten ist stark eingeschränkt. Zudem besitzt der Heckscheibenwischer einen recht kleinen Wischbereich, sodass die seitlichen Bereiche der Heckscheibe unberührt bleiben. In Sachen Lichttechnik ist der Formentor ab Werk mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. In der Variante VZ Extreme besitzt er serienmäßig Matrix-LED-Scheinwerfer. Diese bieten einen dynamischen Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden kann, eine dynamische Leuchtweitenregulierung sowie adaptive Lichtfunktionen wie das Autobahnlicht, das den Scheinwerferkegel leicht anhebt, um weiter zu leuchten. Zudem arbeiten die Nebelscheinwerfer als statisches Abbiegelicht und sorgen beim Abbiegen oder in engen Kurven für zusätzliche Ausleuchtung. Das Lichtsystem bietet nachts eine homogene Fahrbahnausleuchtung, kann aber nicht ganz mit den Topsystemen der Premiumhersteller mithalten. Ebenfalls wichtig für die Nachtfahrt ist der automatisch abblendende Innenspiegel, für die Außenspiegel ist diese Funktion auch gegen Aufpreis nicht erhältlich.

⊖ Wir vermissen eine Scheinwerferreinigungsanlage, die nicht nur die Blendung anderer Verkehrsteilnehmer durch Streulicht verringern, sondern auch die eigene Sicht verbessern würde.

2,7 Ein-/Ausstieg

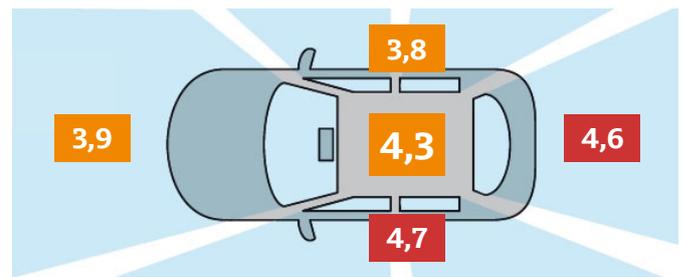
Beim Einsteigen in den Formentor VZ kommt Sportwagenflair auf, denn allzu leicht macht er es einem nicht. Der Sitz befindet sich 44 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt), was für ein Crossover eher niedrig ist. Darüber hinaus ist die Seitenwanne der serienmäßigen "Supersport-Schalensitze" hoch und das Armaturenbrett ragt stark in den Innenraum. Müheloses Ein- und Aussteigen ist mit dieser Sitzanlage also nur für leichtfüßige Cupra-Fahrer darstellbar. Für alle anderen gibt es zumindest beim Aussteigen Unterstützung, da alle äußeren Sitzplätze über Haltegriffe am Dachhimmel verfügen. Hilfreich



Die Rundumsicht ist eingeschränkt, vor allem nach schräg hinten. Serienmäßige Einparkhilfen und eine 360-Grad-Kamera helfen.

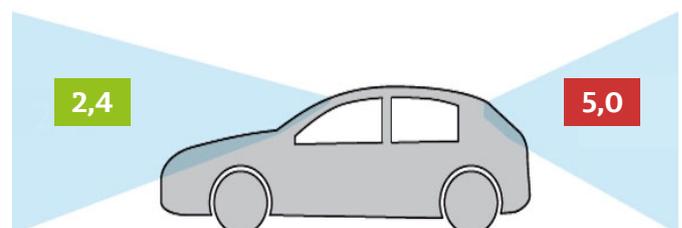
Rundumsicht

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.



beim Ein- und Aussteigen in der Nacht ist die serienmäßige Umfeldbeleuchtung durch die Scheinwerfer sowie die LED-Spots in den Außenspiegeln, die das Cupra-Logo auf den Boden projizieren und so den Einstiegsbereich großzügig ausleuchten - zudem ist es nett anzusehen. Das Einsteigen hinten gelingt ordentlich, wenngleich der Radlauf deutlich in den Türausschnitt ragt und die Tür recht lange ist. Der Formentor VZ ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Es ermöglicht automatisches Öffnen bei Annäherung und Schließen beim Entfernen, zudem lässt sich das System

dauerhaft deaktivieren. Letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, da es vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht möglich ist, den Cupra über einen Funkverlängerer

unerlaubt zu öffnen und zu starten. An den hinteren Türen gibt es keine Tastfelder zum Ent- und Verriegeln.

2,9 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum eher unterdurchschnittliche 320 l. Zudem verfügt er über einen variablen Ladeboden, womit sich 40 l nach unten abtrennen lassen. Unter dem Ladeboden in tiefster Position befinden sich weitere 20 l Stauraum für kleine Utensilien. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis hoch zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 405 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben gewöhnliche Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 750 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.185 l Volumen verfügbar.



Das Standard-Ladevolumen ist eher unterdurchschnittlich, der Ladeboden variabel.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich serienmäßig elektrisch öffnen und schließen, dank des schlüssellosen Zugangssystems ist beides auch berührungslos mittels "Fußkick" möglich. Personen bis rund 1,90 m müssen nicht fürchten, sich den Kopf zu stoßen, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Klappt man die Rücksitzlehnen um, steigt die Ladefläche an den Rücksitzen leicht an, eine Stufe ergibt sich mit dem Ladeboden in oberer Position aber nicht. Die Hutablage lässt sich unter dem variablen Ladeboden verstauen, zudem lässt sich der Boden aufstellen und arretieren. Darüber hinaus gibt es serienmäßig eine 230-V-Steckdose im Kofferraum.

⊖ Die Ladekante liegt mit 75 cm hoch über der Fahrbahn und hat einen Versatz von elf Zentimeter zur Ladeebene, wenn der Ladeboden in der oberen Position ist. Dies erschwert das Ausladen gewichtiger Gegenstände. Positioniert man den Ladeboden in der unteren Position sind es sogar 21 cm. Nachts wird der Kofferraum mit nur einer LED-Leuchte in der Seitenwand nicht sonderlich gut ausgeleuchtet.



Die Heckklappe arbeitet serienmäßig elektrisch angetrieben. Ladekante und Bordwand liegen hoch und erschweren das Beladen.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, für lange Gegenstände wie Skier gibt es serienmäßig eine Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte. Das Umklappen gelingt durch den Innenraum leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Beim

Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt je ein praktisches Fach links und rechts im Kofferraum sowie zwei Taschenhaken. Vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens ermöglichen das Einspannen eines Netzes.

2,3

INNENRAUM

2,5

Bedienung

⊕ Mit dem Facelift ergeben sich von Seiten der Bedienung keine gravierenden Änderungen, ein wichtiges Detail wurde aber verbessert: Die oft kritisierte Touch-Leiste unterhalb des Zentralmonitors zum Einstellen von Klimatemperatur und Lautstärke ist nun beleuchtet. Zudem wurde das nun 12,9 Zoll messende Zentralsdisplay größer, was der Bedienbarkeit ebenfalls zugutekommt. Der Bildschirm ist weit oben platziert und zum Fahrer geneigt, die Erreichbarkeit geht damit in Ordnung. Die grafische Darstellung ist ansprechend und jederzeit gut ablesbar, zudem gefällt die passend dimensionierte Schriftgröße. Schnellwahltasten für Hauptfunktionen, mit deren Hilfe man unmittelbar auf das Navigationssystem, Medienquellen oder das verbundene Telefon zugreifen kann, hat der Formentor in Form von konfigurierbaren Touchflächen am oberen Bildschirmrand. Leider verschwinden diese beispielsweise bei der Nutzung von Apple CarPlay oder Android Auto. Das und die teils tiefgehende Menüstruktur haben zur Folge, dass bei Nutzung des Infotainmentsystems oftmals (zu) viele Bedienschritte erforderlich sind - die Ablenkung vom Verkehrsgeschehen ist dementsprechend groß. Ebenso unpraktisch: Die Klimatisierung ist hauptsächlich im großen Zentralsdisplay integriert und damit nicht klar abgetrennt. Zudem ist die Temperaturverstellung über die Touchleiste mühevoll. Das Cockpit ist weiterhin als 10,25 Zoll großes digitales Kombiinstrument ausgestattet, das dem Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Anzeigemöglichkeiten erlaubt. Darunter ist auch eine Ansicht mit analogen Instrumenten verfügbar, deren Ablesbarkeit aufgrund der groben Skalierung nicht optimal ist. Dennoch ist es erfreulich, dass die Spanier die



Das Facelift des Formentor beinhaltet eine beleuchtete Touch-Leiste und ein größeres Zentralsdisplay, während die Bedienung insgesamt durch tiefgehende Menüstrukturen und die Platzierung der Starttaste am Lenkrad weiterhin Optimierungspotenzial aufweist.

analogen Instrumente auf dem Display noch anbieten, andere Hersteller sparen sich das oder verunstaten sie, worunter die Ablesbarkeit weiter leidet.

⊖ Der Formentor soll beim Fahrer sportliche Gefühle wecken, weshalb die Spanier die Motorstarttaste direkt am Lenkrad platziert haben. Dies weckt zwar Assoziationen an die Sportwagen aus Maranello, erweist sich im Alltag aber als unpraktisch. Hat man den Formentor nicht mit gerade stehendem Lenkrad abgestellt, muss man beim nächsten Start umständlich die Taste suchen - bei einer fixen Position auf der Mittelkonsole könnte man die Taste nach kurzer Eingewöhnung sogar bedienen ohne hinschauen zu müssen.

1,5

Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Ausstattung VZ Extreme hat der Formentor alles an Bord, was Cupra für dieses Modell im Bereich Multimedia/Konnektivität anbietet. Dazu gehört der digitale Radioempfang (DAB+), Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos), sowie ein Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsdaten (Voraussetzung "Connect Plus"-Option für 80 Euro). Mit der zugehörigen Smartphone-App können Fahrzeuginformationen abgerufen werden (u.a. Tankfüllstand, Zentralverriegelung, Standort) sowie Befehle gesendet werden (u.a. Ver- und Entriegeln, Navigationsziele). Die serienmäßige

Sprachsteuerung ermöglicht das Eingeben von Navigationszielen, das Steuern der Klimaautomatik und weiterer Funktionen. Während der Formentor in der Basis mit sechs Lautsprechern auskommt, bietet der VZ Extreme ein Soundsystem mit elf Lautsprechern und 390 Watt Gesamtleistung. Smartphones können über die induktive Ladestation in der Mittelkonsole oder über die vier USB-C-Schnittstellen (je zwei vorn und zwei hinten) geladen werden. Aktuelle Softwareupdates können "over the air" geladen und installiert werden.

2,1

Raumangebot vorn

⊕ Der Formentor bietet den vorderen Insassen ein gutes Platzangebot. Besonders die Kopffreiheit ist sehr gut, sie würde

theoretisch bis zu 2,2 m großen Personen Platz bieten. Die Beinfreiheit ist ordentlich, sie reicht für 1,95 m große Insassen

aus. Die Innenbreite entspricht dem Klassenstandard. Das Raumgefühl ist gut, wird allerdings durch die recht hohe Seitenlinie und den stets dunklen Dachhimmel geschmälert. Optional gibt es ein Panoramadach, das den dunklen

Dachhimmel auflockert. Die serienmäßig mehrfarbige Ambientebeleuchtung läuft von den vorderen Türtafeln bis um die Instrumententafel und steigert das Raumgefühl bei Nachtfahrten.

2,3 Raumangebot hinten

⊕ Man mag es beim Anblick des Formentor nicht vermuten, aber der Spanier bietet trotz der nach hinten abfallenden Dachlinie ein gutes Platzangebot - auch die Kopffreiheit ist großzügig. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, findet selbst eine zwei Meter messende Person noch Platz und hat dann noch eine gute Beinfreiheit. Die Innenbreite ist wie bei Kompaktautos üblich nicht übermäßig groß, bei drei Insassen auf der Rücksitzbank wird es eng. Das subjektive Raumgefühl ist aufgrund der hohen und ansteigenden Fensterunterkante, der schmalen Scheiben sowie des dunklen Dachhimmels nur mäßig. Zudem befindet sich der Kopf der Fondpassagiere direkt neben der C-Säule. Die mehrfarbige Ambientebeleuchtung aus der ersten Sitzreihe setzt sich in der zweiten Reihe nicht fort.



Der Cupra bietet im Fond überraschend viel Kopf- und Beinfreiheit, selbst für großgewachsene Personen, wengleich das subjektive Raumempfinden eingeschränkt ist.

3,6 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich geteilt umklappen, ansonsten bietet die Rückbank keine weiteren Verstellmöglichkeiten. Für Kleinkram befinden sich vorn einige Ablagen. Die Türfächer sind erfreulich groß und nehmen auch 1-Liter-Flaschen auf. Die zwei Becherhalter zwischen den Vordersitzen sind schlecht nutzbar, wenn sich die Mittelarmlehne in vorderster Position befindet. Im Fond fallen die Türfächer kleiner aus. Zudem gibt

an den Rückseiten der serienmäßigen Schalensitze keine Lehentaschen. Praktisch sind hingegen die Jackenhaken am Dachhimmel und an den B-Säulen - von denen es in Summe gleich vier Stück gibt. Becherhalter findet man zwei Stück in der ausklappbaren Mittelarmlehne. Das beleuchtete Handschuhfach ist nicht sonderlich groß, kommt ohne Filz aus und lässt sich weder abschließen noch kühlen.

2,2 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Der Formentor ist stets mit einer aufwändigen Mehrlenkerkonstruktion an der Hinterachse ausgerüstet, die Vorteile bei Komfort und Fahrpräzision bietet. Als VZ Extreme hat der Spanier zudem die adaptive Dämpferregelung (DCC) an Bord, welche die Dämpfungskräfte permanent an die Fahrsituation anpasst und zudem verschiedene Voreinstellungen mit deutlich spürbarer Spreizung ermöglicht. Das Fahrwerk ist

grundsätzlich straff abgestimmt, bietet aber dennoch ein sensibles Ansprechverhalten und gutes Schluckvermögen. Innerorts leidet der Federungskomfort aber merklich unter den großen 19-Zoll-Rädern des Testwagens. Auf Landstraßen und der Autobahn gefällt der Spanier mit einem für ein Sportmodell bemerkenswert guten Komfort, hier haben die Fahrwerksentwickler gute Arbeit geleistet.

2,2 Sitze

⊕ Bei den Sitzen macht die getestete Ausstattungsvariante ihrem Namen alle Ehre. So kommt der Formentor serienmäßig mit den sogenannten "Supersport-Schalensitzen" daher, die einen schon beim Ansehen packen. Doch wer vermutet, dass die Sitze eine Verzichtserklärung zugunsten des Seitenhalts

sind, täuscht sich. Sowohl die Sitzflächen als auch die Lehnen sind körpergerecht ausgeformt und angenehm gepolstert - die Sitze überraschen mit einem guten Sitzkomfort und sind ein echtes Highlight. Zudem sind beide Vordersitze vollelektrisch einstellbar und bieten neben den Grundfunktionen auch eine

verstellbare Sitzflächenneigung und eine elektrische Vier-Wege-Lendenwirbelstütze. Zusätzlich spendiert Cupra noch eine Memory-Funktion auf beiden vorderen Sitzplätzen. Was den Sitzen fehlt, sind verstellbare Kopfstützen bzw. eine ausziehbare Oberschenkelaufgabe, wobei die Sitzfläche lang genug ausfällt. Die Austrittshöhe des Gurts lässt sich nicht justieren, immerhin kann man die gut gepolsterte Mittelarmlehne sowohl in der Längsrichtung als auch in der Höhe anpassen. Die angenehm gepolsterte und ordentlich konturierte Rückbank bieten einen zufriedenstellenden

Sitzkomfort, allerdings zwingt die tiefe Sitzposition den Insassen einen spitzen Kniewinkel auf. Der hart gepolsterte Mittelsitz taugt nur für kurze Strecken.

⊖ Verbesserungswürdig sind die Armauflagen in den Türen, die so dünn gepolstert sind, sodass der Ellenbogen bei längerer Fahrt schmerzen kann. Hinzu kommt, dass das Polster nicht bis ganz nach hinten reicht, weshalb der Ellenbogen auf dem harten Kunststoff aufliegen kann.

3,3 Innengeräusch

Dass der Formentor als Sportmodell akustisch präsent auftritt, dürfte niemanden verwundern. Nichtsdestotrotz könnte der Innenraum besser gedämmt sein und der Motor akustisch etwas zurückhaltender agieren. Fahrbahngeräusch dringen deutlich in den Innenraum und die großflächigen Karbonfaser-Rückseiten der Sportsitze scheinen in puncto Geräuschdämmung nicht förderlich. Für den Fahrer wirkt es, als hätte er einen großen Resonanzraum hinter sich, in dem sich die

Fahrbahngeräusche austoben können. Der Motorlauf klingt rau, zudem wird der Motorsound über die Lautsprecher im Innenraum künstlich verstärkt. Ist man sportlich unterwegs erfreut man sich über die Klangkulisse, auf entspannten Etappen kann sie störend werden. Windgeräusche sind ebenfalls wahrnehmbar, gehen aber in der restlichen Geräuschkulisse unter. Die Messung bestätigt den subjektiven Eindruck: bei 130 km/h liegen recht hohe 68,9 dB(A) an.

1,6 Klimatisierung

⊕ Seitens der Klimatisierung ist der Cupra gut ausgestattet, eine Dreizonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik ist Serie. Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Für die hinteren Passagiere bietet der Crossover Lüftungsdüsen im Fußraum und zwischen den

Vordersitzen sowie getönte Scheiben. Die Sitzheizung vorn ist ebenso wie das beheizte Lenkrad serienmäßig an Bord. Beheizbare Fondsitze sind für den Formentor nicht zu haben.

⊖ Die Lüftungsdüsen haben keinen Drehregler, mit dessen Hilfe sich die Luftmenge unabhängig von der Austrittsrichtung regulieren ließe.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter-Turbobenziner mit vier Zylindern leistet 265 PS (195 kW) und schiebt bis zu 370 Nm Drehmoment an die Vorderräder. Da sich das Gewicht mit 1,5 t im Rahmen hält, hat der Direkteinspritzer mit dem Crossover wenig Mühe und sorgt für sportliche Fahrleistungen. Den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Spanier in lediglich 3,0 s, von 80 auf 120 km/h dauert es mit 3,6 s kaum länger. Interessanterweise sind

diese Werte nahezu identisch mit denen des 2021 getesteten 310-PS-Benziners. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt bei Bedarf sehr flink, von 15 auf 30 km/h geht es in weniger als einer Sekunde. Cupra gibt für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h 6,5 s und für die Höchstgeschwindigkeit 245 km/h (elektronisch abgeregelt) an.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Benziner entfaltet seine Leistung homogen und über einen weiten Drehzahlbereich sehr nachdrücklich. Bereits ab rund 1.600 Touren sorgt der Zweiliter-Turbo für ordentlichen Vortrieb und lässt erst oberhalb von 6.000 Umdrehungen in seinem Vorwärtsdrang nach. Auch das Ansprechverhalten gibt

kaum Grund zur Klage, trotz Abgasturbolader spricht der Direkteinspritzer spontan an und setzt Beschleunigungswünsche zackig um. Vibrationen dringen kaum bis in den Innenraum durch, der Vierzylinder überzeugt mit einer guten Laufkultur.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Formentor VZ Extreme kommt stets ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe zum Einsatz. Das Direkt-schaltgetriebe (DSG) überzeugt mit hohem Schaltkomfort und schnellen Schaltvorgängen. Auf Fahrpedalbewegungen reagiert die Getriebesteuerung meist passend, der Wunsch nach einem mithilfe der Schaltwippen manuell initiierten Schaltvorgang kommt sehr selten auf - in den allermeisten Fällen ist der passende Gang angewählt. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik sanft ein. Wurde der Motor vom Start-Stopp-System abgestellt, muss man dem Antrieb nach dem Lösen der Bremse einen

kurzen Moment zugestehen, andernfalls setzt sich der Spanier ruckend in Bewegung. Der Wechsel von den Vorwärtsgängen zum Rückwärtsgang und umgekehrt erfolgt zügig, schnelles Wenden klappt gut. Bedient wird das Getriebe nun über einen kleinen Hebel auf der Mittelkonsole. Dies ist im ersten Moment gewöhnungsbedürftig, im Alltag erweist sich das Konzept aber als praktisch. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im siebten Gang dreht der Motor dank des kräftigen Drehmoments bei 130 km/h mit entspannten 2.200 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Der Formentor legt grundsätzlich eine gute Fahrstabilität an den Tag. Sein Fahrverhalten ist sportlich ausgelegt und wird damit seiner Positionierung als dynamisches Crossover gerecht. Allerdings wirken die Gripverhältnisse zwischen der Vorder- und Hinterachse etwas unausgewogen. Während die Vorderachse äußerst gripstark agiert und erst spät ins Untersteuern übergeht, lässt die Hinterachse beim ADAC-Ausweichtest an Spurführung vermissen. In der Konsequenz zeigt der Formentor bei größeren Lenkwinkeln ein ausgeprägtes Gieren sowie deutliches Gegenpendeln und einer Tendenz zum Übersteuern. Für ambitionierte Fahrer lässt sich diese Eigenschaft als fahraktiv interpretieren, für weniger versierte

Piloten können diese Lastwechselreaktionen kritisch sein. Nichtsdestotrotz greift das ESP immer zielsicher und stabilisierend ein. Die Aufbaukontrolle bleibt auch in dynamischen Fahrsituation gegeben, was sich in einer geringen Wankneigung ausdrückt und zusätzliche Fahrstabilität vermittelt. Die Anfahrtraktion ist gut, dennoch kann es bei starken Beschleunigungsvorgängen aus dem Stand und in Kurven zu Radschlupf kommen, der aber durch die Traktionskontrolle sicher eingefangen wird. Der Geradeauslauf ist trotz der breiten Niederquerschnittreifen (Bridgestone Turanza T005 in der Dimension 245/40 R19) einwandfrei.

2,0 Lenkung

⊕ Die Lenkung hinterlässt einen überzeugenden Eindruck. Sie arbeitet im Normalmodus für ein Sportmodell zwar überraschend leichtgängig, lässt sich aber Mithilfe der beiden verfügbaren Lenkmodi "Sport" und "Cupra" nachstraffen. Diese Modi passen nicht nur besser zum sportlichen Charakter des Spaniers, sondern verbessern auch das Lenkgefühl, das in Summe gut ausfällt. Die Präzision wird dem Anspruch an ein Sportmodell gerecht, der Formentor folgt dem anvisierten

Kurvenradius sauber und der Fahrer muss nicht nachkorrigieren. Die Zentrierung ist klar definiert, was einem entspannten Geradeauslauf zuträglich ist. Die sogenannte Progressivlenkung (wird mit zunehmendem Lenkeinschlag direkter) ist sehr direkt ausgelegt, von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,2 Umdrehungen, was auch beim Abbiegen und Rangieren vorteilhaft ist.

1,9 Bremse

⊕ In der Variante VZ Extreme ist der Formentor serienmäßig mit einer Brembo-Bremsanlage ausgerüstet. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Crossover nach 33,6 m - ein guter Wert. Das Ansprechverhalten sowie die Dosierbarkeit der Bremsanlage, sind sehr gut.

⊖ Den ansonsten sehr guten Eindruck der Bremsanlage schmälert sporadisch auftretendes, aber deutlich wahrnehmbares Quietschen beim Verzögern.

1,6 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Arsenal an Assistenzsystemen des Formentor umfasst nahezu alles, was es derzeit auf diesem Gebiet gibt - beim VZ Extreme sind zudem alle verfügbaren Systeme serienmäßig an Bord. Dazu zählen ein Notbremsystem (Front Assist) das auch in Abbiegesituationen reagiert, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (bis 210 km/h) samt Geschwindigkeitsassistent, Spurführungs- und Spurwechselautomatik, der Totwinkel-Assistent (Side Assist), die Ausstiegswarnung (Exit Assist) und der Notfallassistent (Emergency Assist). Der Totwinkelassistent umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt und automatisch bremst. Serienmäßig sind die Müdigkeitserkennung und die schnell blinkenden LED-Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Die verbauten Systeme arbeiten in der Praxis zuverlässig und erleichtern den Autofahreralltag.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Formentor bei der Insassensicherheit 93 Prozent der möglichen Punkte (Test 03/2021). Serienmäßig ist der Kompakte mit Front- und Seitenairbags und einem Center-Airbag vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags ausgestattet. Vorsicht: In der Variante VZ Extreme gibt es Einschränkungen bei den Airbags. So ist der Center-Airbag zwischen den beiden Vordersitzen aufgrund der Schalensitze nicht dabei und auch die Option, Seitenairbags im Fond und einen Knieairbag für den Fahrer zu bestellen, entfällt. Deshalb ist davon auszugehen, dass der VZ Extreme etwas schlechter im Crashtest abschließen würde. Die integrierten Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,70 m Größe, da der Abstand zum Dachhimmel aber gering genug ist, können sie insgesamt gut schützen. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Plätze wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Ebenfalls serienmäßig dabei ist das proaktive Insassenschutzsystem (PreCrash Assist), das in einer Notsituation (z. B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

⊖ Die mittlere Kopfstütze hinten lässt sich nicht weit genug herausziehen, um auch großgewachsenen Personen eine Schutzfunktion zu bieten.

2,4 Kindersicherheit

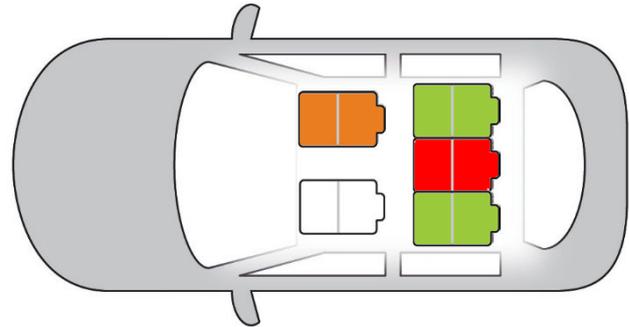
⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Formentor 88 Prozent der maximal möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken), auch eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig positioniert sind. Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze ebenfalls nur mit Einschränkungen montieren. Da die Sportsitze durch die ausgeprägten Seitenwangen nicht so viel Platz bieten wie gewöhnliche Sitze, lassen sich nur schmale Kindersitze sicher montieren. Da die Mehrheit der Kindersitze aber breiter ausfällt, sollte vor den Kauf eine Probemontage beim Händler erfolgen. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen versenkten Schalter mit dem Fahrzeugschlüssel betätigt und kann somit von kleinen Kindern nicht bedient werden.

3,1 Fußgängerschutz

Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Cupra Formentor beim Fußgängerschutz 68 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, nur die Seiten der Motorhaube und besonders die A-Säulen bergen ein erhöhtes

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)

⊖ Die Isofix-Bügel sind unter dem Polster der Rückbank angebracht und dort schlecht sicht- und erreichbar.

3,2 UMWELT/ECOTEST

5,3 Verbrauch/CO₂

⊖ Der Kraftstoffverbrauch des Cupra Formentor VZ 2.0 TSI DSG liegt im ADAC Ecotest bei hohen 8,6 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 228 g pro km, die ihm lediglich sieben der erreichbaren 60 Punkte in der Verbrauchskategorie einbringt. Innerorts liegt der Verbrauch bei 9,0 l, außerorts bei 7,5 l und auf der Autobahn bei 10,0 l/100 km. Sparsam kann man den 265 PS starken Kompaktsporler also kaum bewegen, bestenfalls bei ruhiger Überlandfahrt.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Abgasreinigung im Formentor funktioniert einwandfrei, in allen Zyklen sind die Schadstoffemissionen sehr niedrig und bleiben damit weit unter den gesetzlichen

Verletzungsrisiko. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrererkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	9,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Grenzwerten. Auch die strengeren Ecotest-Grenzwerte werden unterboten. Somit sind die vollen 50 Punkte in diesem Bereich

absolut verdient. Zusammen mit den CO₂-Punkten erzielt der Cupra 57 Zähler, was für drei Sterne im ADAC Ecotest reicht.

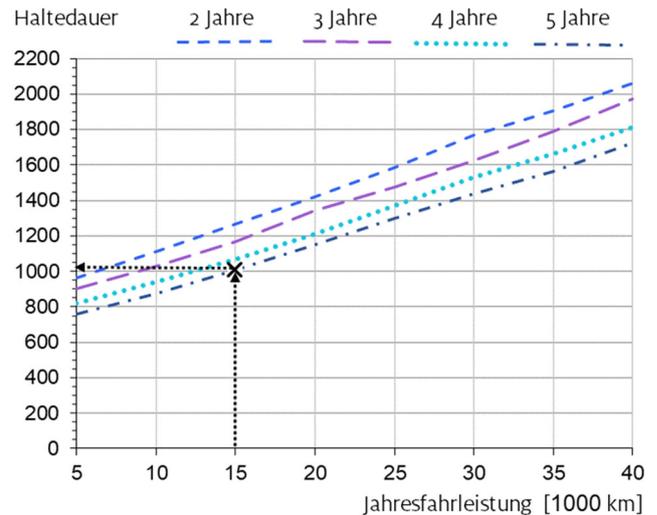
3,6 AUTOKOSTEN

3,6 Monatliche Gesamtkosten

Der Cupra Formentor VZ Extreme beginnt ab einem Basispreis von 56.725 Euro. Da die Ausstattung des Topmodells bereits sehr umfangreich ausfällt, sind bis auf die Aktivierung der Online-Funktionen mit Cupra Connect Plus für 80 Euro keine weiteren Sonderausstattungen notwendig, um den Formentor auf das erwartete Niveau in dieser Fahrzeugklasse zu bringen. Der Testwagen ist mit weiteren Extras zur Individualisierung ausgestattet. So heben beispielsweise der 2.310 Euro teure Mattlack, die Außenspiegelgehäuse aus Karbonfasermaterial für 750 Euro und die optionalen Felgen für 530 Euro den Preis auf insgesamt 60.626 Euro. Durch die variablen Inspektionsintervalle sind Wartungen erst dann fällig, wenn Fahrstil und Einsatzbedingungen es erforderlich machen. Die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit 238 Euro zu Buche. Die Einstufung in der Haftpflichtversicherung ist mit 13 günstig, Vollkasko mit 20 und Teilkasko mit 23 fallen teurer aus. Die Garantielaufzeit beträgt fünf Jahre bzw. 150.000 km und fällt damit länger als bei manchem Konkurrenten aus.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1006 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Formen- tor 1.5 TSI	Formen- tor 1.5 eTSI DSG	Formen- tor 1.5 e- HYBRID DSG	Formen- tor 2.0 TSI 4Drive DSG	Formen- tor VZ 2.0 TSI DSG	Formen- tor VZ 1.5 e-HYBRID DSG	Formen- tor VZ 2.0 TSI 4Drive DSG	Formen- tor 2.0 TDI DSG
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1498	4/1498	4/1984	4/1984	4/1498	4/1984	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	110 (150)	150 (204)	150 (204)	195 (265)	200 (272)	245 (333)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	250/1500	350/1500	320/1500	370/1600	400/1500	420/2100	360/1600
0-100 km/h [s]	9,0	9,0	7,9	6,7	6,5	7,2	4,8	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	205	210	225	245	220	250	205
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,0 S	5,8 S	0,4 S	7,4 S	7,8 S	0,4 S	8,7 S	5,1 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	136	131	9	169	177	10	198	134
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	13/20/23	n.b.	13/20/23	16/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	0	0	0	0	238	0	312	271
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	770	792	802	867	960	856	1060	847
Preis [Euro]	40.425	43.150	48.600	46.345	50.200	53.160	56.350	45.045

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	8,6
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,0
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	212/496/784
• Dachlast/Anhängelast [kg]	50/1.058
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,19
Herstellungsland	Spanien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	106,6
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	264

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Turbobenziner, Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.984 ccm
Leistung	195 kW/265 PS bei 5.600 1/min
Maximales Drehmoment	370 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	245 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,8 l
CO ₂ -Ausstoß	177 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	m ² /
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	245/40 R19
Länge/Breite/Höhe	4.451/1.839/1.511 mm
Leergewicht/Zuladung	1.540/520 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	450/1.505 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost ohne km-Begrenzung/12 Jahre	5 Jahre bis max. 150.000 km (ersten zwei Jahre)
Produktion	Spanien, Martorell

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Reifengröße Testwagen	245/40 R19 94W
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	11,0 m
Ecotest-Verbrauch	8,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,0/7,5/10,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	197 g/km (WTW* 228 g/km)
Reichweite	580 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.000 mm
Leergewicht/Zuladung	1.512/548 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	320/750/1.185 l

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

Betriebskosten	193 Euro	Werkstattkosten	105 Euro
Fixkosten	108 Euro	Wertverlust	601 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.006 Euro		
Steuer pro Jahr	238 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/20/23		
Basispreis Formentor VZ 2.0 TSI Extreme DSG	56.725 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.08.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	60.626 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.490 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. 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. ¹ 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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	-/Serie
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (3-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.010 Euro
Metalllackierung	810 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.160 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,6

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

Stand: Juni 2025

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat