



Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid ST-Line X

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (92 kW / 125 PS)

Ford hat wieder einen Puma im Programm. Mit dem Modell von 1997 hat der neue allerdings außer seinem Namen nichts mehr gemein. Denn während der Klassiker ein dreitüriges Coupé war, ist der neue ein fünftüriges SUV - ganz dem aktuellen Zeitgeist folgend. Ford hat den Puma wieder von seinem Kleinwagen Fiesta abgeleitet, diesmal aber in alle Richtungen und vor allem in die Höhe wachsen lassen. Das kommt dem Innenraum zugute, vorn und im Kofferraum gibt's reichlich Platz. Nur bei der Kniefreiheit auf der Rückbank merkt man noch die Abstammung vom Kleinwagen. Es gibt im neuen Puma einen wasserdichten Stauraum mit Abfluss-Öffnung unter dem Kofferraumboden, der sich mannigfaltig nutzen lässt. Ford weist sogar darauf hin, dass zwei Golfbags aufrecht bis unter das Dach reichend hineinpassen - wer perfektes Understatement für den Golfclub sucht, kann hier zugreifen.

Die Ableitung vom Fiesta sieht man auch beim Antrieb, denn es gibt nur Frontantrieb und nur kleine Benzinmotoren. Immerhin haben sie inzwischen eine Mildhybridisierung erfahren, was sie weich anlaufen lässt und insbesondere bei niedrigen Drehzahlen das Ansprechverhalten verbessert. Unter 2.000 1/min fehlt es dem Aggregat jedoch an akustischen Manieren. Überdies stellt man an den Vibrationen im Sitz schnell fest, dass eine Zylinderabschaltung bei einem Dreizylinder keine gute Idee ist. Eigentlich schade, denn der Turbobenziner ist ausreichend kräftig und kann den dynamisch anmutenden Puma dennoch sparsam bewegen. Immerhin sind die Abgase vorbildlich sauber. Als Alternative zur knackigen Sechsgang-Handschaltung im Testwagen ist ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich.

Sehr erfreulich ist das Angebot an Assistenzsystemen, neben den Helferlein zum Parken und Rangieren gibt es Notbrems-, Spurhalte- und Spurwechselassistenten. Überhaupt ist die Ausstattung beim ST-Line X u.a. mit Navigationssystem ziemlich umfangreich und vergleichsweise günstig zu komplettieren. Insofern kann man sich nicht so einfach beschweren, dass der neue Puma in etwa das an Euro kostet, was der alte seinerzeit in DM gekostet hat. Denn viele der Ausstattungen gab es damals nicht mal in der Luxusklasse. Die Entwicklung in gut 20 Jahren ist beeindruckend. Der Preis von etwa 30.000 Euro für einen "Kleinwagen" aber auch. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3 Aircross, KIA Stonic, Hyundai Bayton, Peugeot 2008, Seat Arona, VW T-Cross.

⊕ gutes Platzangebot vorn und im Kofferraum, praktisches Fach unterm Kofferraumboden (MegaBox), sicheres Fahrwerk, viele Assistenten verfügbar, gute Serienausstattung, mit wenigen Paketen komplettierbar

⊖ bei niedrigen Drehzahlen sehr schlechte Laufkultur, wenig Ablagen hinten

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

Familie 3,1

City 3,0

60+ Senioren 2,7

Langstrecke 2,7

Transport 3,2

Fahrspaß 2,4

Preis/Leistung 2,2

Ecotest ★★★★★☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,9 Verarbeitung

Die Karosserie hat Ford gut verarbeitet, die Teile sitzen passgenau und mit schmalen Spalten. Der Motorraum ist nach unten gut verkleidet; im weiteren Verlauf nach hinten sind die seitlichen Bereiche mit Kunststoffabdeckungen geschützt, in der Mitte ist aber kaum Unterbodenschutz aufgetragen und auch im Heckbereich zeigt sich der Unterboden kaum verkleidet. Die Verarbeitung des Innenraums hinterlässt einen guten Eindruck, alles sitzt fest und beim Finish sieht man Fords Bemühen um einen guten Qualitätseindruck; ab und zu entweichen den Verkleidungen aber leichte Klappergeräusche. Über eine

höherwertige Schäumung des Kunststoffs verfügen nur die Oberseite des Armaturenbretts und die Oberseiten der vorderen Türinnenverkleidungen, alle anderen Bauteile bleiben hart sowie die Dachsäulen ohne Stoffüberzug und damit weniger ansehnlich - im Kleinwagensegment inzwischen weitgehend Standard.

⊖ Die Motorhaube wird leider nur von einem Haltestab aufgehoben, sein Handling ist weniger praktisch als das einer Gasdruckfeder.

2,9 Alltagstauglichkeit

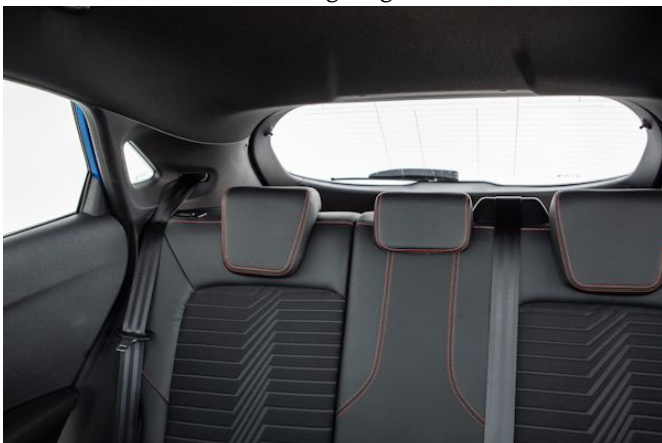
Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,1 Litern Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem recht kleinen 42 l-Tank eine theoretische Reichweite von gut 685 Kilometern. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 495 kg - das sollte für vier Erwachsene samt deren Gepäck reichen. Eine flache Reling für das Dach gibt es optional, mit einem passenden Dachträgersystem kann man bis zu 50 kg auf das Auto packen. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann laut Betriebsanleitung bis 75 kg betragen, für Fahrradträger sind allerdings nur

60 kg zulässig. Wenn ein Anhänger gezogen werden soll, darf er bis zu 1,1 t wiegen, falls er über eine eigene Bremse verfügt - sonst dürfen es nur bis zu 640 kg sein.

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 Puma nicht lieferbar. Der Wendekreis liegt bei 11,1 m, ein durchschnittlicher Wert für ein kleines SUV.

2,7 Licht und Sicht

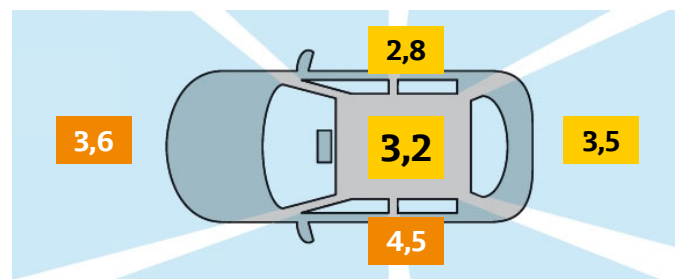
Die Fahrzeugenden lassen sich nach hinten gut, nach vorne eher mäßig abschätzen, aber immerhin sind die oberen Enden der Frontscheinwerfer sichtbar und als Orientierungshilfe zu gebrauchen. Bodennahe Hindernisse vorne kann man gut sehen, hinten fällt das deutlich schwerer. Die nützlichen Parksensoren hinten sind Serie, vorn kosten sie Aufpreis, wie auch der Parkassistent und die Rückfahrkamera. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen ist gut, man sitzt etwas erhöht und hat durch die Fensterflächen genug Sicht nach draußen. Das



Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

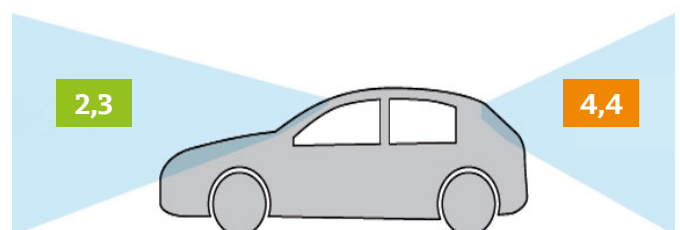
Rundumsicht

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.



spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wider, die dem Puma ein zufriedenstellendes Zeugnis ausstellt. Nur die Schwachstelle hinten rechts stört wirklich, die breiten C-Säulen schmälern die Aussicht. Auch die kleinen hinteren Fensterchen können kaum helfen, zumal sie zu weit oben platziert sind.

Der Innenspiegel blendet beim ST-Line X automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst prinzipiell gut, der rechte Wischer dürfte aber deutlich größer sein, um mehr Fläche wischen zu können; rechts oben bleibt die Frontscheibe weitgehend ungewischt. Ein statisches Abbiegelicht über die

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen beim Puma gelingt relativ leicht, die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch und stören daher wenig. Die Sitzfläche des Fahrersitzes befindet sich in der untersten Stellung etwa 50 cm über der Straße. In der Summe eine günstige Konstellation. Die angemessen großen Türausschnitte vorn wie hinten sind im Alltag praktisch. Steigt man hinten ein, wirkt lediglich der enge Fußraum hinter den Vordersitzen einschränkend.

Die Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung sind groß und lassen sich haptisch unterscheiden. Oder man nutzt das optionale Key Free-System und betätigt die Zentralverriegelung über Sensorflächen an den vorderen Türgriffen und an der Heckklappe - der Schlüssel kann dabei in der Tasche bleiben. Die Follow-me-home-Funktion beleuchtet das

3,3 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fasst in Standardkonfiguration 280 l - unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen 415 l zur Verfügung. Alternativ kann man sieben Getränkekisten unterbringen. Mit Hilfe des doppelten Kofferraumbodens kann man 65 l von unten abtrennen. Zusätzlich gibt es darunter eine fest verbaute Kunststoffbox mit 70 l, die sogar einen verschließbaren Ablauf hat; so kann man z.B. schmutzige Gegenstände verstauen und die Box anschließend einfach mit Wasser reinigen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 645 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.110 l Volumen verfügbar.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht entriegeln und öffnen, die Entriegelung erfolgt elektrisch unterstützt. Gegen Aufpreis bekommt man einen elektrischen Antrieb für die Klappe, dann

Nebelscheinwerfer ist Serie, ebenso wie ein Fernlichtassistent. Ebenso aufpreisfrei an Bord sind LED-Frontscheinwerfer, allerdings nur für Tagfahrlicht und Abblendlicht, das Fernlicht wird noch über Halogenlampen erzeugt. Der Testwagen hat die optionalen Voll-LED-Scheinwerfer an Bord, die die Fahrbahn mit einem angenehm hellen und kontrastreichen Schein ausleuchten. Leider fehlt eine Scheinwerferwaschanlage.

⊖ Die optionale Frontscheibenheizung arbeitet mit feinen Heizdrähten in der Scheibe, die nachts Lichtreflexe erzeugen können und für manche Fahrer störend wirken.

Umfeld mittels Tagfahrlicht, Rückleuchten und Spots unter den Außenspiegeln nach dem Ab- und Aufschließen. Die Türrasten sind kräftig genug ausgelegt und halten damit die Türen auch an Steigungen gut, es gibt vorne drei, hinten nur zwei Rasten.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das System lässt sich nicht deaktivieren. Ford verbaut im Puma nur vorn Haltegriffe am Dachhimmel, hinten müssen die Leute ohne auskommen.



Mit 280 l Fassungsvermögen ist der Kofferraum des Puma von klassenüblicher Größe.

auch inklusive der Sensorsteuerung (Öffnen über Fußbewegung). Die Heckklappe schwingt immerhin knapp über 1,85 m hoch, erst größere Menschen können sich den Kopf stoßen. Die

Ladekante befindet sich knapp 78 cm über der Straße; innen ergibt sich eine 18 cm hohe Stufe, wenn der doppelte Ladeboden in der unteren Position liegt. Platziert man den Boden in der oberen Halterung, reduziert sich die Stufe auf 7 cm, was das Ausladen erleichtert. Bei umgeklappten Rücksitzen bildet die waagerechte Lehne mit dem Boden in oberer Position in etwa eine Ebene, die im Bereich der Lehne nur leicht ansteigt.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, das funktioniert unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Beim Zurückklappen sollte man die äußeren Gurte im Auge behalten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt im Kofferraum leider keine Fächer links

⊖ Der Kofferraum verfügt lediglich über eine Lampe, die nachts das Ladeabteil nicht optimal ausleuchten kann. Das Heckklappenschloss steht deutlich ab - schmerzhafte Begegnungen mit dem Kopf können vorkommen.

und rechts, nur zwei Taschenhaken, den doppelten Boden und unter dem unteren Boden noch das bereits erwähnte, praktische Fach namens "Ford MegaBox". Ein Kofferraumtrennnetz gibt es optional, um große Gegenstände zurückhalten.

2,6 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Für den Puma ergibt sich die gute Ergonomie u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit ausreichend 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. Das digitale Kombiinstrument mit 12,3 Zoll Bildschirmdiagonale ist beim ST-Line X Serie, es hat einen guten Kontrast und ist jederzeit einwandfrei ablesbar. Das Ford Navigationssystem mit SYNC 3 und 8 Zoll Infotainmentdisplay ist schon ab der Ausstattung Titanium Serie. Damit lassen sich beispielsweise Audio, Telefonfunktion und Navigationsfunktionen auch via Sprache steuern. Der Touchscreen ist gut erreichbar, sowohl für den Fahrer als auch für den Beifahrer. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz.

⊖ Die umfangreichen Einstellungsmöglichkeiten, die je nach Funktionen über den Bordcomputer oder über das Infotainment-System vorgenommen werden müssen, sowie zahlreiche Menüebenen sind die Gründe für den erhöhten Gewöhnungsaufwand beim Puma. Das ist zwar bei den meisten Ford-Modellen aktuell noch so, die gebotenen

Funktionen zu beherrschen macht es aber nicht einfacher. Manche Punkte wie die Wahl der DAB+ Sender sind unnötig kompliziert, hier würde eine durchdachtere Darstellung sehr helfen. Die Drehräder für die Lehneneinstellung der Vordersitze sind schlecht erreichbar und sehr schwergängig. Für die Rückbank gibt es keine separaten Leseleuchten.



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung im Innenraum machen einen vernünftigen Eindruck. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, im Detail jedoch auch gewöhnungsbedürftig.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Puma mit ST-Line X Ausstattung verbaut Ford serienmäßig ein Navigationssystem mit Festplatte, das über die Online-Anbindung beispielsweise Echtzeit-Verkehrsinformationen abrufen kann. Das geht 12 Monate lang kostenfrei, danach wird es gebührenpflichtig. Über die Ford-

Pass-App sind einfache Funktionen der Fahrzeugsteuerung wie das ab- und aufsperrn möglich, ebenso können Fahrzeuginformationen wie der Tankfüllstand oder Reifenluftdruck sowie der Fahrzeugstandort abgerufen werden.

Immer an Bord sind auch DAB+, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, zwei USB-Anschlüsse sowie die drahtlose Ladefunktion für kompatible Smartphones. Handys können auch über Android Auto oder Apple CarPlay verbunden

werden. Ein Soundsystem von B&O ist beim ST-Line X auch an Bord.

⊖ Ein CD- oder DVD-Laufwerk gibt es nicht.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis fast 1,95 m genug Platz, die Kopffreiheit würde sogar für zwei Meter Körpergröße ausreichen. Die Innenbreite fällt nicht so üppig aus, wie zu erwarten bei einem Kleinwagen-SUV. Das Raumempfinden im Puma ist aufgrund der vergleichsweise

üppigen Kopffreiheit insgesamt gut. Ein Panorama-Schiebedach sorgt optional für ein noch luftigeres Raumgefühl. Der schwarze Dachhimmel ist beim ST-Line Serie und kann nicht abgewählt werden.

3,7 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank geht es weniger großzügig zu, hier muss man sich mit Kleinwagenverhältnissen arrangieren. Die Beinfreiheit reicht für 1,80 m große Menschen, wenn die Vordersitze für 1,85 m Personengröße eingestellt sind. Die Kopffreiheit würde immerhin für über 1,85 m Größe ausreichen. Das Raumempfinden auf der Rückbank geht in Ordnung, nur die breite C-Säule und die nach hinten sich verjüngenden Fensterflächen schränken die Aussicht ein. Den durch den dunklen Dachhimmel enger wirkenden Innenraum kann man durch das optionale Panorama-Schiebedach aufhellen, es umfasst auch eine Fensterfläche über den Rücksitzen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

3,9 Innenraum-Variabilität

Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich geteilt umklappen. Eine Längseinstellung oder ein Ausbau sind nicht möglich. Vorn gibt es Ablagen in den Türen, in der Mittelkonsole und zwischen den Sitzen unter der Mittelarmlehne. Die Türfächer vorne sind zwar nicht besonders groß, es passen aber immerhin 1-l-Flaschen

hinein. Die beiden Becherhalter vorne sind praktikabel gestaltet und beleuchtet. Hinten stehen keine Becherhalter und nur kleine Türfächer zur Verfügung, die Lehnentaschen sind als Netze ausgeführt. Das Handschuhfach ist recht klein, nicht abschließbar und nicht klimatisiert, aber immerhin beleuchtet.

3,0 KOMFORT

2,8 Federung

Für den Puma gibt es kein elektronisch geregeltes Fahrwerk. Das Standard-Fahrwerk ist im ST-Line (ohne und mit X) etwas straffer abgestimmt, was sich aber nicht wirklich negativ auf den Komfort auswirkt. Ford hat das Fahrwerk für den Alltag unauffällig und insgesamt angenehm abgestimmt. Innerorts spricht die Federung recht gut an, über ausgeprägten Unebenheiten wie Geschwindigkeitshügeln spürt man die größeren Federwege der SUV-Variante im Vergleich zum Fiesta. Einzelne Hindernisse werden gut bis zufriedenstellend geschluckt, Kopfsteinpflaster wirkt sich nicht übermäßig

belastend für die Insassen aus. Auch außerorts ist man stressfrei unterwegs und wird selbst von schlechteren Fahrbahnbelägen nicht übermäßig behelligt. Die "sportliche Abstimmung" wirkt sich eher bei Autobahntempo aus, dann federt der Puma zunehmend unwilliger an und zeigt stellenweise eine gewisse Stuckerneigung - der Fahrkomfort nimmt gegenüber den Landstraßenfahrten somit eher ab.

3,0 Sitze

Die Vordersitze sind passend konturiert und bieten dem Rücken festen Halt, aber weniger ausgeprägt seitliche Unterstützung; entsprechend ist der Seitenhalt eher durchschnittlich. Horizontal einstellbare Lordosenstützen sind für Fahrer und Beifahrer Serie, 4-Wege-Lordosenstützen erhält man gegen Aufpreis in Kombination mit der Massagefunktion. Für die Vordersitze gibt es eine Mittelarmlehne, für die hinten Sitzenden nicht. Insgesamt sitzt es sich hinten nicht so bequem wie

vorne, weil die Lehne und die Sitzfläche kaum konturiert sind und nur mäßige Oberschenkelauflege für Erwachsene geboten wird. Auch lässt sich - klassentypisch - die Lehnenneigung nicht einstellen.

⊖ Nur für kurze Strecken zu empfehlen ist der Mittelsitz hinten, seine Polsterung ist arg straff gewählt und nicht passend für einen Erwachsenen.

2,9 Innengeräusch

Der Puma bietet bei 130 km/h einen angemessenen leisen Innenraum, nicht nur für ein Kleinwagen-SUV. Bei dieser Geschwindigkeit herrscht innen ein Geräuschpegel von 67,6 dB(A). Der Motor läuft bei mittleren Drehzahlen kultiviert, wird beim Ausdrehen nicht übermäßig laut. Die niedrigen Drehzahlen sind sein Feindesland (siehe Minus). Die Fahrgeräusche insgesamt steigen mit zunehmendem Tempo an, Windgeräusche an bestimmten Stellen fallen dabei nicht auf. Beflockte Radhauschalen deuten an, dass Ford sich zur Innengeräusch-Reduzierung durchaus Gedanken gemacht hat.

⊖ Unter 1.800 1/min brummt der Motor insbesondere ab dem vierten Gang erheblich im Innenraum, was für das Auto und auch angesichts der Leistungen der Konkurrenz indiskutabel ist. Oberhalb von 2.000 1/min läuft der Motor angemessen kultiviert, so dass man den unangenehmen Bereich vermeiden kann. Allerdings ist der niedrige Drehzahlbereich zum Spritsparen sinnvoll und die Leistungsabgabe des Motors würde dessen Nutzung auch zulassen.

3,1 Klimatisierung

In der getesteten Ausstattungsvariante bietet der Puma serienmäßig eine Klimaautomatik. Sie verfügt zwar nur über eine Zone, aber die Bereiche oben, Mitte und unten können über jeweilige Tasten übersichtlich vorgewählt werden. Alle relevanten Anzeigen finden sich im Bedienbereich, die Tasten sind ausreichend groß und die Drehräder griffig - hier hat man noch ein gut bedienbares und verständliches Bedienfeld, heute keine Selbstverständlichkeit mehr. Die Intensität des Automatik-Modus ist in drei Stufen vorwählbar. Gegen Aufpreis bekommt man eine Sitzheizung für die Vordersitze und eine

Lenkradheizung. Abgedunkelte Scheiben hinten sind beim ST-Line X Serie.

⊖ Die Frontscheibenheizung findet sich ebenfalls in der Optionsliste; sie funktioniert über feine Heizdrähte, die manchen Fahrern nachts störend auffallen, weil sie kleine Lichtreflexe verursachen. Für die hinten Sitzenden gibt es keine Luftdüsen, weder im Bereich zwischen noch unter den Vordersitzen.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen

⊕ Der Dreizylinder verfügt über einen Hubraum von knapp einem Liter und mobilisiert dank Turboaufladung bis 125 PS und bis zu 210 Nm schon ab 1.750 1/min. Der kleine Motor kann den Puma ausreichend flott beschleunigen und munter in Fahrt halten. von 60 auf 100 km/h geht es in 6,5 s (im 2. Gang). Ist man schaltfaul unterwegs und will diesen Geschwindigkeitszuwachs im vierten Gang absolvieren, dauert es 8,3 s, im 5. Gang 10,3 s und im 6. Gang knapp 13,9 s.

Zum Beschleunigen von 15 auf 30 km/h, z.B. nach dem Abbiegen innerorts, benötigt der Puma vergleichsweise lange 2,4 s - hier zeigt sich, dass der kleine Motor bei niedrigen Drehzahlen nicht so schnell seine volle Leistung aufbauen kann. Für den Sprint von null auf 100 km/h verspricht Ford 9,8 s, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 191 km/h.

3,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Einliter-Dreizylinder von Ford war mal State-of-the-Art und konnte etliche Motorenpreise abräumen. Aber die Konkurrenz hat nicht geschlafen und Ford mit vergleichbaren Dreizylindern nicht nur eingeholt, sondern sogar überholt. Was auch daran liegt, dass die Laufkultur des Kölner Triebwerks über die Jahre eher abgebaut als zugelegt hat. So wirkt sich das Brummen unter 1.800 1/min im Innenraum infernalisches aus, beinahe egal in welchem Gang und egal ob unter Last oder nicht. Darüber läuft der Motor ruhiger, ab 2.000 1/min durchaus kultiviert. Allerdings kann man praktisch alle Fahrsituation unter 90 km/h mit den niedrigen Drehzahlen absolvieren, was von der Schaltpunktanzeige auch so gewollt ist; Ansprechverhalten und Leistungsabgabe des Motors passen dafür, mit positiven Auswirkungen auf den Spritverbrauch. Ebenso unter 1.800 1/min spürt der Fahrer deutliche

Vibrationen insbesondere im Lenkrad. Wählt man Drehzahlen um 2.000 1/min, um dem schrecklichen Brummen darunter zu entgehen, setzt beim Dahinrollen zeitweise die Zylinderabschaltung ein, welche dann wiederum zu erheblichen Vibrationen zusätzlich im Sitz führt. Es ist offenbar keine gute Idee, bei einem Dreizylinder eine Zylinderabschaltung umzusetzen, wenn man nicht einen erheblichen technischen Aufwand dabei treibt.

Ford koppelt einen riemengetriebenen Startergenerator an den Dreizylinder, der nicht nur für einen ausgesprochen weichen Motorstart sorgen kann, sondern das Triebwerk auch bei der Leistungsabgabe unterstützt. Das verbesserte Ansprechverhalten ist insbesondere unter 2.000 1/min deutlich zu spüren. Umso misslicher, dass man den niedrigen Drehzahlbereich aufgrund der fehlenden Laufkultur schlecht nutzen kann.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Gänge der Sechsgang-Schaltung sind präzise geführt und lassen sich leichtgängig wechseln. Die Schaltwege sind dabei nicht zu lang. Der Rückwärtsgang lässt sich stets leicht einlegen, er ist über einen Ring am Schaltknauf extra gesichert; ungewöhnlich ist nur die Position rechts hinten in der Schaltkulissee. Dank der gut dosierbaren Kupplung gelingt das

Anfahren leicht, den Motor würgt man eigentlich nur bei ungeschicktem Kupplungsumgang ab. Die Abstufungen der Gänge passen gut zueinander, im sechsten Gang dreht der Motor mit 2.900 1/min. Eine Berganfahrhilfe ist Serie, eine Autohold-Funktion gibt es mangels elektrischer Handbremse nicht.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Die Abstimmung des Puma-Fahrwerks ist Ford insgesamt gut gelungen, er liegt sicher auf der Straße und bleibt auch in schnell durchfahrenen Kurven gut beherrschbar. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, Spurrinnen bringen das kleine SUV kaum aus der Ruhe. Bei sportlicher Gangart ergeben sich konzeptbedingt mehr Aufbaubewegungen sowie Seitenneigung und Nicken, alles bleibt aber im sicheren Bereich. Lupft man in Kurven kurz das Gas, passiert kaum etwas; erst wenn man zusätzlich bremst, führt das zu einer leichten Lastwechselreaktion, die sich aber einwandfrei beherrschen lässt. Auf rutschigem Untergrund hilft die Traktionskontrolle, eventuell durchdrehende Vorderräder abzubremzen.

Beim ADAC Ausweichertest liefert der Puma eine ordentliche

Vorstellung ab. Die Abstimmung hat Sicherheit im Fokus und nimmt früh recht deutlich Tempo raus. Das ESP regelt aber fein genug, damit es kein nennenswertes Übersteuern und kein plumpes Untersteuern gibt. Die Karosseriebewegungen sind ausgeprägter als beim Ford Fiesta, aber nicht unangenehm. Mit einer höhergelegten Karosserie wird es nicht sportlicher und das gilt auch für den Puma. Dem Fiesta kann das kleine SUV nicht das Wasser reichen, insgesamt gesehen schlägt sich wacker. Gegen übermotiviertere Fahrdynamikambitionen geht das ESP immer recht forsch vor und nimmt Tempo raus, dennoch fühlt sich der kleine Ford recht flink und gut beherrschbar an.

2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Puma hat Ford gut abgestimmt. Während im Stadtverkehr die erforderlichen Lenkkräfte niedrig sind, was das Rangieren erleichtert, wird die Unterstützung bei höheren Geschwindigkeiten zurückgenommen, was sich positiv auf das Lenkgefühl auswirkt. Um die Mittellage könnte sich ein verbindlicheres Gefühl ergeben, dennoch gibt es an der

Zentrierung wie an der Zielgenauigkeit wenig auszusetzen. Rückmeldung und Ansprechens sind angemessen, der Puma lässt sich zielgenau über kurvige Landstraßen dirigieren. Von Lenkansschlag zu Lenkansschlag sind 2,8 Umdrehungen erforderlich - ein durchschnittlicher Kurbelaufwand.

2,8 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Puma durchschnittlich 35,9 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein zufriedenstellendes Ergebnis. Die Bremse spricht dabei gut an, allerdings variiert das Motorbremsmoment durch die unterschiedliche Regelung des riemengetriebenen Startergenerators. Darunter leidet die Dosierbarkeit etwas.

2,0 SICHERHEIT
























1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der Sicherheit ist der Puma auf dem aktuellen Stand. Ford verbaut so gut wie alles, was man in dieser Klasse aktuell bekommen kann. Einiges kostet zwar Aufpreis, aber schon der Serienumfang kann sich sehen lassen: Der Spurhalteassistent und der Notbremsassistent mit Kollisionswarnung samt Personenerkennung sind immer mit an Bord. Letzterer lässt sich gegen Aufpreis um die Funktion ACC (adaptiver Tempomat) erweitern. Erkannte Geschwindigkeitsbegrenzungen können per einfachem Knopfdruck in den Limiter oder die ACC-Regelung übernommen werden. Das Notbremsystem warnt effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Der Stauassistent, der im Stau unter günstigen Bedingungen dem Vordermann automatisch folgen kann, ist den Varianten mit Automatikgetriebe vorbehalten. Der optionale Spurwechselassistent umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit Radarsensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Neben dem Navigationssystem ist auch die Verkehrszeichenerkennung Serie, ebenfalls die Müdigkeitserkennung und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Ein direkt über Sensoren in den Reifen messendes Reifendruck-Kontrollsystem ist serienmäßig.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Puma mit 94 Prozent der möglichen Punkte ein sehr gutes Resultat (Test Dezember 2019). Das kleine SUV ist serienmäßig ausgestattet mit Front- und Seitenairbags vorne sowie von vorne nach hinten durchgehenden Kopfairbags. Es gibt Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer auf allen äußeren Sitzplätzen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von fast 1,90 m guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen für Menschen bis etwa 1,70 m Größe - der Abstand zwischen Kopfstütze und Dachhimmel ist jedoch gering, dadurch sind auch größere Personen ausreichend geschützt.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Vorne werden die Insassen 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 erscheint die Anzeige erneut. Bei einem Unfall kann das Infotainmentsystem automatisch einen Notruf absetzen.

2,7 Kindersicherheit

Im Bereich Kindersicherheit hat der Puma im Crashtest nach Euro NCAP-Norm gut abgeschnitten und konnte 84 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Mit der zur Verfügung stehenden Innenbreite können maximal zwei Kindersitze nebeneinander auf der Rückbank platziert werden. Eine Isofix-Vorbereitung für den Beifahrersitz ist nicht erhältlich. Die Airbags auf diesem Platz lassen sich über das Bordmenü deaktivieren, dann dürfen dort auch Rückwärts gerichtete Kindersitze eingebaut werden. Mit den Gurten lassen sich Kindersitze gut befestigen, die Gurt-schlösser hinten sind fixiert, so dass auch ein einhändiges An-gurten möglich ist. Auf den äußeren beiden Rücksitzen emp-fiehlt sich prinzipiell der Einbau über die Isofixbefestigungen samt Ankerhaken, jedoch ist die Isofix-Geometrie nicht ganz optimal ausgelegt. Will man auf den Rücksitzen eine Basis samt Stützfuß verbauen, kann man den jeweiligen Vordersitz nicht mehr bis nach hinten schieben. Es empfiehlt sich also wie immer eine Probemontage vor dem Kauf. Mit dem option-alen Panoramaschiebedach wird der Dachhimmel voluminö-ser, dadurch reduziert sich der Platz im Kopfbereich, was für manche hohe Kindersitze ungünstig werden kann. Auch hier sollte man also vor dem Kauf genau hinschauen.

2,6 Fußgängerschutz

Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm schneidet der Puma mit 77 Prozent der Maximalpunkte im Bereich Fußgänger-schutz recht ordentlich ab, ein erhöhtes Verletzungsrisiko gibt es nur an den A-Säulen und an der oberen Kante der Motor-haube. Von Vorteil ist der serienmäßige Notbremsassistent mit

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

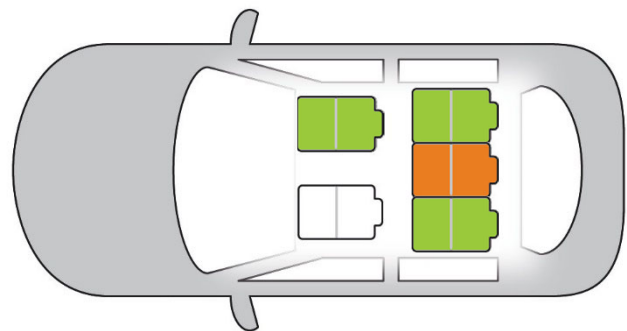
Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Puma mit dem 1,0-l-EcoBoost-Motor und Handschaltung liegt bei 6,1 l Super pro 100 km im ADAC Ecotest. Daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 171 g pro km, für die 26 von 60 möglichen Punkten vergeben werden. Für ein SUV ist der Wert nicht wirklich schlecht, im flacheren Fiesta dürfte der Motor allerdings mit weniger Kraftstoff auskommen. Innerorts ergibt sich mit dem Puma als Mildhybrid ein Kraftstoffkonsum von 5,8 l, außerorts von 5,4 l und auf der Autobahn von 7,4 l Super alle 100 km.

⊖ Für Warndreieck und Verbandtasche ist kein expliziter Ablageort vorgesehen; das Verstauen unter dem Kofferraumboden ist ungünstig, weil sie dort im Notfall schlecht zu erreichen ist.

⊖ Der Sitz hinten in der Mitte ist aufgrund seiner Polsterung und der ungünstig angeordneten Gurtanlenkpunkte für Kindersitze schlecht geeignet; Isofix-Halterungen gibt es dort nicht.

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)

Personenerkennung, er kann einen Aufprall möglichst schon verhindern oder zumindest abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Der 1,0-l-Dreizylinder verfügt über alle aktuellen Abgasreinigungssysteme, so auch über einen Otto-Partikelfilter. Die Schadstoffe im Abgas sind vorbildlich niedrig und liegen selbst unterhalb der strengen Grenzwerte des Ecotest. Weder die Partikel- noch die CO- oder NOx-

Emissionen geben Anlass zu Kritik. Dafür gibt es die vollen 50 Punkte in der ADAC Umweltbewertung. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der Puma 1.0 EcoBoost auf 76 Punkte und damit auf vier von fünf Sterne im ADAC Ecotest.

2,0 AUTOKOSTEN

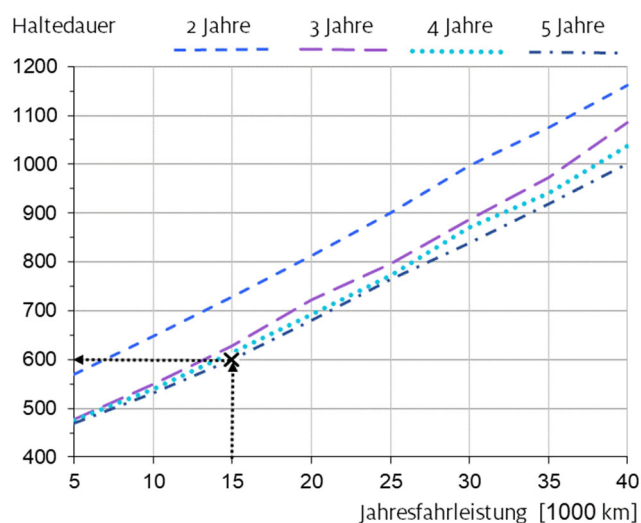
2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis für die getestete Variante des Puma liegt bei 27.400 Euro, eine Preiserhöhung auf 28.500 Euro ist bereits angekündigt. Ein selbstbewusster Preis, aber immerhin erhält man einen angemessen kräftig motorisiertes SUV mit moderaten Außenmaßen und praktischem Platzangebot. Die Ausstattung ist beim ST-Line X ist schon recht umfangreich, enthält beispielsweise das Navigationssystem und Verkehrszeichenerkennung - in dieser Klasse alles andere als selbstverständlich. Auch im Komfortbereich ist die Variante gut aufgestellt, Klimaautomatik und getönte Scheiben sind ebenfalls dabei. Bei den Assistenten ist Ford etwas weniger freigiebig, dafür erhält man mit dem Fahrerassistenz-Paket II eine umfassende Zusammenstellung für einen vertretbaren Aufpreis.

Die Steuer liegt bei 78 Euro pro Jahr und damit günstig. Haftpflicht (Klasse 14) sowie Teil- und Vollkasko (20 und 18) erfreuen mit niedrigen Kosten. Für die Wartungen kann man die Ford Flatrate + kaufen, bis vier Jahre lang sind neben den Wartungs- und Verschleißkosten auch die Garantie-Verlängerung dabei, was angesichts des Umfangs durchaus günstig ist.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 599 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 EcoBoost Hybrid Titanium	1.0 EcoBoost Hybrid Titanium	Puma ST
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/1496
Leistung [kW (PS)]	92 (125)	114 (155)	147 (200)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	170/1400	190/1900	320/2500
0-100 km/h [s]	9,8	9,0	6,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	191	205	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,4/5,4 S	5,5/5,5 S	6,0/6,5 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	121/121	123/123	134/148
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/20	14/18/20	17/22/25
Steuer pro Jahr [Euro]	73	77	146
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	574	588	778
Preis [Euro]	25.300	26.800	31.800

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

3-Zyl.-Turbomotor (Mild-Hybrid, Otto/Elektro), Euro 6d-TEMP, OPF	
Hubraum	999 ccm
Leistung	92 kW/125 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	170 Nm bei 1.400 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,4 l
CO ₂ -Ausstoß	97 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/50 R18
Länge/Breite/Höhe	4.207/1.805/1.534 mm
Leergewicht/Zuladung	1.280/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	456/1.216 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	640/1.100 kg
Stützlast/Dachlast	75/50 kg
Tankinhalt	42 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Rumänien, Craiova

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	6,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,3/10,3/13,9 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.850 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R18 92V
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6Q
Wendekreis links/rechts	11,1/11,0 m
EcoTest-Verbrauch	6,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,8/5,4/7,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	145 g/km (WTW* 171 g/km)
Reichweite	685 km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.945 mm
Leergewicht/Zuladung	1.265/495 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	280/645/1.110 l

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

Betriebskosten	137 Euro	Werkstattkosten	65 Euro
Fixkosten	90 Euro	Wertverlust	307 Euro
Monatliche Gesamtkosten	599 Euro		
Steuer pro Jahr	78 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/18/20		
Basispreis Puma 1.0 EcoBoost Hybrid ST-Line X	27.400 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 04.03.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	30.443 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.030 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. * 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	-/750 Euro/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.200 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	600 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	600 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	600 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	530 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.200 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	500 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	500 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	650 Euro
Metalllackierung	ab 600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.000 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: Januar 2022
Test und Text: M. Ruhdorfer