



CUPRA Formentor VZ 1.4 e-HYBRID DSG

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (180 kW / 245 PS)

Der Formentor ist ein dynamisch gezeichnetes Crossover der jungen spanischen Marke Cupra, die als eigenständige Tochter von Seat unter dem Dach des VW Konzerns arbeitet und deren Name sich aus den Begriffen "Cup" und "Racing" zusammensetzt. Die besondere Sport-DNA verkörpern dabei vor allem die Modelle mit dem Namenszusatz „VZ“, spanisch für veloz, schnell. Mittlerweile umfasst das Modellangebot des Formentor zehn Motorisierungen, darunter zwei Plug-in-Hybride. In unserem Test überzeugte der stärkere der beiden PHEVs namens Formentor VZ e-Hybrid nicht nur mit seiner Dynamik - dank starkem Antrieb, verstellbaren Dämpfern und Sportbremse -, sondern auch mit seinem guten Platzangebot für große Insassen und seiner umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung. Nichtsdestotrotz offenbart der Spanier auch Ecken und Kanten, die teils für Verärgerung sorgten. So fällt neben der schlechten Rundumsicht, die durch das extrovertierte Styling bedingt ist, vor allem die umständliche Bedienung negativ auf. Zu einem echten Ärgernis wird diese dann in Kombination mit dem instabilen Betriebssystem des Infotainments, das sich im Fahrbetrieb mehrmalige Systemneustarts erlaubte, unplausible Fehlermeldungen ausgab und das Bild der Rückfahrkamera einfrieren ließ. Ebenfalls für eine Überraschung sorgte das Fahrverhalten des Formentor VZ im Grenzbereich. So kann die sportliche Auslegung ungeübte Fahrer mit starken Lastwechselreaktionen durchaus in die Breddouille bringen, ehe das ESP den Cupra durch schnelle Eingriffe wieder auf Kurs bringt. Insgesamt ist der Formentor VZ e-Hybrid ein sportorientiertes- und alltagsfähiges Crossover mit, im Falle des Infotainments, unnötigen Schwächen, zu einem durchaus gehobenen Preis von über 55.000 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo Tonale, BMW X2, Mercedes-Benz GLA, Opel Grandland, VW Tiguan.

- +** gutes Platzangebot, sportliche Fahreigenschaften, kräftiger Motor mit guten Fahrleistungen, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- instabiles Betriebssystem des Infotainments, umständliche Bedienung, schlechte Rundumsicht, starke Lastwechselreaktionen

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **3,0**

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,5
	Transport	3,0
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest **★★★★☆**

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

Das Interieur des Cupra Formentor macht auf den ersten Blick ganz schön was her. Zahlreiche Applikationen im typischen Cupra-Kupferfarbton und die farblich abgesetzte, weich geschäumte und mit Ziernähten abgesetzte Oberseite des Armaturenbretts lassen den Innenraum wertig wirken. Sieht und fühlt man allerdings genauer hin, ist die Materialqualität eher enttäuschend. Unterhalb der quer durch das Armaturenbrett verlaufenden Zierleiste in Aluminium-Optik findet man ausschließlich kratzempfindliches Hartplastik vor. Zudem sind die hinteren Türverkleidungen auch im oberen Bereich aus Hartplastik, die vorderen sind hier zumindest etwas unterschäumt. Auch an den Dachsäulen und den Sonnenblenden erstasten die Fingerkuppen ausschließlich harten Kunststoff, weder das Handschuhfach noch die Türfächer sind mit Stoff

3,2 Alltagstauglichkeit

Die rein elektrische Reichweite des Formentor VZ e-Hybrid liegt im ADAC Ecotest bei etwa 43 km – Cupra gibt mit bis zu 63 km einen sehr optimistischen Wert an. Bei geladener Batterie startet der Formentor automatisch im Elektro-Modus. Die Batterie hat laut Hersteller eine Kapazität von 12,8 kWh (brutto). Für eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverlusten 11,2 kWh benötigt, sodass der Ladevorgang an einer Wallbox sowie an öffentlichen Ladepunkten mit 3,6 kW (Typ-2-Ladekabel liegt optional bei) rund 3,5 Stunden dauert. An der Haushaltssteckdose vergehen für eine vollständige Ladung mit dem serienmäßigen Standard-Ladekabel (Schuko) rund sechs Stunden. Fährt man mit leerer Batterie im Hybrid-Modus weiter, kommt man mit der 40-l-Tankfüllung etwa 605 km weit. Beim nächsten Tankstopp muss die Tankklappe des Kraftstofftanks (wie bei Plug-in-Hybriden üblich) zunächst über

3,0 Licht und Sicht

Der Formentor ist bereits ab Werk mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, zu deren Umfang eine dynamische Leuchtweitenregulierung, das LED-Lichtband am Heck sowie dynamische Blinklichter hinten zählen. Das Lichtsystem sorgt nachts für eine homogene Fahrbahnausleuchtung, eine Abbiegelichtfunktion wird über die serienmäßigen LED-Nebelscheinwerfer realisiert. Ebenfalls serienmäßig ist ein Fernlichtassistent, der andere Verkehrsteilnehmer – im Gegensatz zu den aufpreispflichtigen Matrix-LED-Scheinwerfern – nicht ausblenden kann. Der Innenspiegel blendet ab Werk automatisch ab, für die beiden Außenspiegel ist diese Funktion nicht erhältlich.

ausgekleidet, um störende Klappergeräusche zu vermeiden. An der Verarbeitungsqualität des Innenraums gibt es wenig zu meckern. Die Bauteile sind akkurat zusammengesetzt, sauber entgratet und selbst auf Kopfsteinpflaster sind keine Knarrgeräusche zu vernehmen.

⊕ Die Karosserie des Cupra Formentor ist tadellos verarbeitet, hier gibt es kaum etwas zu kritisieren. 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.

eine Taste im Innenraum entriegelt werden. Nach einer kurzen Entlüftungsphase kann diese dann geöffnet werden. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 466 kg – das sollte für vier Insassen samt Gepäck ausreichen. Auf der serienmäßigen Reling darf der Cupra bis 75 kg tragen. Als Stützlast auf der Anhängerkupplung sind 80 kg erlaubt. Die Anhängelast von 1,5 t bei gebremsten Hängern geht in Ordnung für einen kompakten Crossover. Ungebremste Hänger dürfen 750 kg wiegen. Mit 4,45 m Länge ist der Cupra noch nicht zu lang für den Stadtverkehr, die Breite von 2,00 m (inklusive Außenspiegel) erweist sich im Stadtverkehr gerade noch als praktikabel. Im Falle einer Panne ist man mit dem serienmäßigen Reifendichtmittelset gerüstet, ein optionales Notrad findet aufgrund des Batteriespeichers im Heck keinen Platz.



Breite Dachsäulen im Heckbereich schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Cupra Formentor insgesamt nur ausreichend ab. Besonders die Sicht nach schräg hinten ist stark eingeschränkt.

Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist für den Formentor nicht erhältlich. Der Heckscheibenwischer besitzt einen recht kleinen Wischbereich, sodass die seitlichen Bereiche der Heckscheibe unberührt bleiben, was die Sicht nach hinten beeinträchtigt.

2,3 Ein-/Ausstieg

Die Sitzfläche befindet sich nur 43 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt), was das Ein- und Aussteigen nicht gerade erleichtert. Auch die Schweller dürften niedriger sein, immerhin sind sie nicht zu breit und die Türen öffnen weit. Am Dachhimmel gibt's zudem vier Haltegriffe. Das Umfeld des Formentors wird im Dunkeln mit den Front- und Heckleuchten sowie zusätzlichen LED-Spots unter den Außenspiegeln beleuchtet – letztere projizieren das Cupra-Emblem auf den Boden.

⊕ Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden – letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es vernünftig abgesichert ist.

2,9 Kofferraum-Volumen

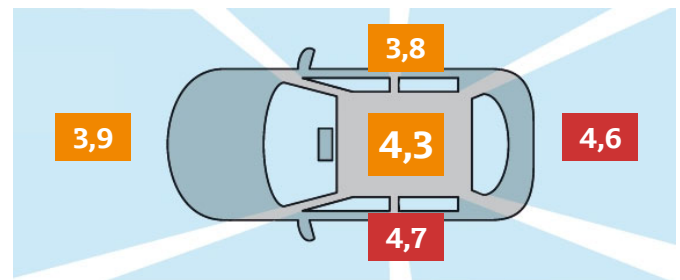
Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum für diese Fahrzeugklasse übliche 320 l. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 405 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben gewöhnliche Getränkekisten unterbringen. Klappt 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.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb ist gegen Aufpreis zu haben. Dann lässt sich die Klappe auch per Fußschwenk unter die Heckklappe öffnen und schließen. 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, ergibt sich eine nahezu ebene Ladefläche.

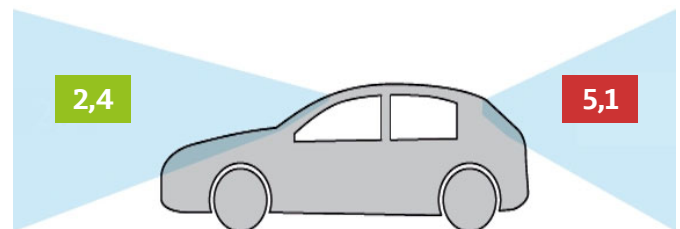
Rundumsicht

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.



Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht mehr möglich ist, den Formentor über einen Funkverlängerer unerlaubt zu öffnen und zu starten.



Mit 320 l Fassungsvermögen ist der Kofferraum des Formentors von klassenüblicher Größe.

⊖ Die Ladekante liegt 74 cm über der Straße und damit ziemlich hoch. Zudem stört die 10 cm hohe Stufe zwischen Ladeboden und -kante beim Be- und Entladen. Nachts wird der Kofferraum mit nur einer LED in der Seitenwand nicht sonderlich gut ausgeleuchtet.

2,3 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 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.

⊖ Unter dem Ladeboden gibt es keine zusätzlichen Verstaumöglichkeiten.

2,7 INNENRAUM

3,1 Bedienung

Nahezu alle Funktionen werden über das große Zentral-Touchdisplay des Formentor bedient. Der Bildschirm ist weit oben platziert und zum Fahrer geneigt, seine Erreichbarkeit geht in Ordnung. Die grafische Darstellung ist ansprechend. Direktwahltasten, mit deren Hilfe man schnell und zielsicher auf die wichtigsten Funktionen wie das Navigationssystem, Medienquellen oder das verbundene Telefon zugreifen kann, hat der Formentor nur in Form von Touchfeldern am unteren 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 (zu) viele Bedienschritte erforderlich sind – die Ablenkung vom Verkehrsgeschehen ist dementsprechend groß. Hinzu kommt, dass die Bedienflächen des Infotainment recht klein geraten sind und sich die Touchleiste zur Temperatur- und Lautstärke-Einstellung, die sich direkt unterhalb des Zentraldisplays befindet, im Alltag als sehr unpraktisch erweist. Nicht nur, dass die Funktionsbereiche von Temperatur- und Lautstärkeregelung nicht klar voneinander getrennt sind, aufgrund der fehlenden Beleuchtung lässt sich die Leiste nachts kaum nutzen - ein klare Themaverfehlung. Ebenso unpraktisch: die Klimatisierung wird nun ebenso wie die Sitzheizung über das Infotainment bedient, so dass immer mehrere Schritte nötig sind und die Ablenkungszeit steigt. Das Cockpit ist als 10,25 Zoll großes digitales Kombiinstrument ausgestaltet, das dem Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Anzeigeansichten erlaubt.

Insgesamt erzeugt das Bediensystem des Formentor im Alltag immer wieder Verdruss, da die Handhabung aufgrund der weitgehend fehlenden Tasten für grundlegende Funktionen oftmals viele Bedienschritte und damit auch lange Bedienzeiten erfordert. Hinzu kommt, dass der Prozessor des Infotainmentsystems nicht sonderlich performant ist, was teils recht lange Ladezeiten zur Folge hat.



Mit einer Höhe von 74 cm macht die Ladekante das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer recht mühsamen Tätigkeit.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum überzeugt, was man von der Materialauswahl nicht an allen Stellen sagen kann. Die Ergonomie ist funktionell, das von der Konzernmutter VW adaptierte Infotainmentsystem kann jedoch aufgrund seiner umständlichen Bedienung durch das Fehlen von haptischen Schaltflächen und Direktwahltasten nicht überzeugen.

⊕ Die Ergonomie des Formentor gibt kaum Grund zur Klage. Sitze und Lenkrad verfügen über einen weiten Einstellbereich, die wenig verbliebenen Tasten sind ebenso wie der Touchscreen gut zu erreichen. Der Wählhebel ist als kleiner Hebel ausgeführt. Was zunächst etwas gewöhnungsbedürftig erscheint, erweist sich im Alltag als praktisch und einwandfrei bedienbar.

⊖ Der größte Kritikpunkt an der Bedienung ist das instabile Betriebssystem des Infotainments. Hier häufen sich

Systemabstürze und Neustarts, spontane Fehlermeldungen und ein Einfrieren der Rückfahrkamera während des Rückwärtsfahrens. Letzteres kann bei unaufmerksamen Fahrern unnötigerweise zu einem Risiko für Parkrempel werden. Außerdem: Für Fahrer, die ihr Fahrzeug nicht ständig

mit geradem Lenkrad abstellen, kann sich die Positionierung des Start-Knopfes als ergonomisches Defizit erweisen: Der am Lenkrad verortete Taster hat dann keine fixe Position und muss nach jedem Einsteigen kurz gesucht werden.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Multimediaausstattung des Formentor VZ ist bereits ab Werk recht umfangreich. Serienmäßig ist der Spanier mit einem 12 Zoll großen Touchscreen für das Infotainmentsystem ausgestattet, zu dessen Umfang ein FM-/DAB-Radio, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, vier USB-C-Anschlüsse (je zwei vorn und hinten) sowie ein Navigationssystem samt Online-Diensten zählen, auch

Remote-Funktionen per Smartphone-App bringt der Cupra serienmäßig mit. Optional sind Apple CarPlay und Android Auto - mittlerweile kabellos - sowie eine induktive Ladeschale für Smartphones erhältlich. Ab Werk bietet der Formentor ein Soundsystem mit sieben Lautsprechern, für besseren Klang findet sich eine Beats-Audioanlage mit zehn Lautsprechern und 340 W Gesamtleistung in der Aufpreisliste.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der Formentor bietet den vorderen Insassen ein gutes Platzangebot, besonders die Kopffreiheit ist sehr gut. Auch die Beinfreiheit ist großzügig und reicht selbst 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.

2,5 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 ausreichend. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, finden immerhin selbst 1,95 m messende Insassen ausreichend Platz vor.



Im großzügigen Fond finden Personen bis zu einer Größe von 1,95 m Platz.

3,1 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich umklappen, ansonsten bietet die Rückbank wie in dieser Klasse üblich keine weiteren Verstellmöglichkeiten. Für Kleinkram befinden sich vorn einige Ablagen. Die Türfächer sind erfreulich groß und nehmen auch Einliter-Flaschen auf. Die zwei Becherhalter zwischen den Vordersitzen sind nicht nutzbar, wenn sich die Mittelarmlehne in vorderster Position befindet. Im Fond fallen die Türfächer kleiner aus. Es gibt dort Lehnentaschen und zwei praktische Becherhalter.

Das beleuchtete Handschuhfach ist nicht sonderlich groß, kommt ohne Filz aus und lässt sich weder abschließen noch kühlen.

2,3 KOMFORT

2,4 Federung

Der Formentor ist an der Hinterachse mit einer aufwändigen Mehrlenkerkonstruktion ausgerüstet, die deutliche Vorteile beim Fahrkomfort bietet. Als "VZ" hat der Spanier zudem die adaptive Dämpferregelung (DCC) an Bord, die die Dämpfung permanent an die Fahrsituation anpasst und zudem

verschiedene Voreinstellungen mit deutlich spürbarer Spreizung (Comfort, Sport und Cupra) ermöglicht. Das Fahrwerk ist tendenziell straff abgestimmt, bietet aber dennoch ein sensibles Ansprechverhalten und gutes Schluckvermögen. Innerorts leidet der Federungskomfort aber merklich unter den großen

19-Zöllern des Testwagens. Auf Landstraßen und der Autobahn gefällt der Spanier mit einem für ein Sportmodell bemerkens-

wert guten Komfort, hier haben die Fahrwerksentwickler gute Arbeit geleistet.

2,6 Sitze

Der Formentor VZ verfügt standardmäßig über Sportsitze, deren angenehm straffe Polsterung sich auch bei längeren Etappen als komfortabel erweist. Die Einstellmöglichkeiten halten sich beim mechanischen Basis-Sportsitz (vollelektrisch gegen Aufpreis) in Grenzen, sind aber ausreichend. Über die gewöhnliche Höhen- und Lehnenneigungsverstellung hinaus, gibt es eine mechanische Lordosenstütze. Eine Möglichkeit zur Neigungseinstellung oder Verlängerung der Sitzfläche gibt es beim

Basis-Sitz nicht. Auch die angenehm gepolsterte und ordentlich konturierte Rückbank bietet einen zufriedenstellenden Sitzkomfort. Allerdings zwingt die tiefe Sitzposition den Insassen einen spitzen Kniewinkel auf. Wie vorn ist die Arm- auflage in den Türen hinten nur mit einem dünnen Polster bezogen. Der hart gepolsterte Mittelsitz taugt nur für kurze Strecken.

2,9 Innengeräusch

Der Formentor ist angemessen gedämmt, auch wenn es im Innenraum während der Fahrt nicht wirklich leise ist. Bei 130 km/h liegen 68,2 dB(A) am Messgerät an – das ist ein zufriedenstellender Wert. Der Turbomotor läuft bei gemächlicher Fahrweise leise im Hintergrund vor sich hin grummelnd, ist unter hoher Last und in höheren Drehzahlbereichen jedoch deutlich zu hören. Wählt man den Sport- oder Cupra-Modus, wird die

Klangkulisse, welche auch durch das Soundsystem in den Innenraum abgespielt wird, deutlich basslastiger und lauter. Im elektrischen Fahrmodus zeigt sich der Cupra angenehm ruhig. Neben den bei höheren Geschwindigkeiten merklich ansteigenden Windgeräuschen sind auch die Abrollgeräusche der großen Sportreifen deutlich vernehmbar.

1,6 Klimatisierung

Im Cupra Formentor VZ ist eine Dreizonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik 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 kostet Aufpreis, das beheizbare Lederlenkrad ist hingegen serienmäßig an Bord. Beheizbare

Fondsitze sind für den Formentor nicht zu haben, eine Standheizung gibt es für den "VZ" nicht.

⊕ Besonders positiv zu erwähnen ist die intelligente Klimafunktion "iClimate". Hier hat Cupra einzelne Klimaszenarien hinterlegt in denen der Fahrer auf einfachen Tastendruck den Fußraum kühlen oder wärmen, sowie einen Frischluft-Impuls durch das Fahrzeug geben lassen kann.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner mit 1,4 l Hubraum leistet 150 PS/110 kW, der Elektromotor entwickelt 116 PS/85 kW. Die daraus resultierende Systemleistung beträgt 245 PS/180 kW. Je nach Leistungsanforderung, Ladestand des Akkus und aktiviertem Fahrprogramm ermöglicht das System den Betrieb im vollelektrischen Modus oder im Hybrid-Modus. Damit kann der Fahrer elektrisches Fahren priorisieren, oder die Fahrdynamik durch den kombinierten Antrieb steigern. Darüber hinaus gibt es im Modus „Hybrid“ die Möglichkeit auf den Ladezustand des Batteriespeichers aktiv Einfluss zu nehmen. So kann dieser auf einen bestimmten Zielwert erhöht, der Ist-Zustand gehalten, oder auf einen eingestellten Wert reduziert werden, um im Zielgebiet eine gewünschte

elektrische Reichweite an Bord zu haben. Der Formentor e-Hybrid startet vorrangig im elektrischen "E-Mode", sofern die Rahmenbedingungen hinsichtlich Batterie-Ladezustand und -Temperatur passend sind.

Der Antrieb sorgt in Anbetracht des Leergewichts von über 1,6 t für sehr gute Beschleunigungswerte. Cupra verspricht 7,0 s für den Sprint von 0 auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist eine Höchstgeschwindigkeit bis 130 km/h möglich – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Von 60 auf 100 km/h und 80 auf 120 km/h kann man in dynamischen 3,3 s, respektive 4,2 s

beschleunigen. Sorgt allein der E-Motor für Vortrieb, vergehen für den Sprint von 60 auf 100 km/h 7,6 s.

1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner gibt kaum Vibrationen in den Innenraum weiter, die Spanier haben ihn gut gekapselt. Auch Brummen oder Dröhnen geht vom Motor selbst kaum aus – zumindest wenn man den Comfort-Modus ausgewählt hat. Im Modus Sport wird die Klangkulisse von Motor und Abgasanlage merklich kerniger und lauter. Aktiviert man den Cupra-Modus, tritt der Formentor VZ akustisch sehr präsent auf. Doch während diese Sport-Klangkulisse anfangs noch begeistert, erscheint sie auf längeren Strecken eher überzeichnet und

störend. Das Ansprechverhalten des Hybrid-Antriebs indessen ist vorbildlich. Der Elektromotor garantiert eine schnelle Reaktion auf Gaspedaleingaben und überbrückt die Zeit in der Turbomotor seine Leistung aufbaut. Die Übergabe und das Zusammenspiel der beiden Antriebseinheiten funktioniert schnell und ohne ausgeprägte Zugkraftunterbrechung. Der Verbrenner dreht freudig hoch und wird vom E-Motor für eine homogene Leistungsentfaltung unterstützt.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Als Getriebe gibt es ausschließlich eine Sechsgang-Doppelkupplungsautomatik. Das Getriebe schaltet meistens ruckfrei und zügig, nur ab und zu gönnt es sich eine kleine Gedenksekunde beim Sortieren der Gänge. Die Ganganschlüsse passen gut zueinander, es entstehen beim Schalten keine zu großen Drehzahlsprünge. Auch bleiben dem Motor ausreichend Drehzahlreserven bei höheren Geschwindigkeiten. Bei 130 km/h dreht der Turbobenziner im höchsten Gang mit 2.200

1/min. Der Automatikwählhebel ist als kurzer Gangwahlhebel ausgeführt, der sich nach kurzer Gewöhnung einwandfrei bedienen lässt. Im Gegensatz zum üblichen Wählhebel nimmt er weniger Platz in Anspruch. Die Gänge können auch über Schalt paddels am Lenkrad manuell gewechselt werden. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

2,4 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 - im Gegensatz zum getesteten Allradmodell - 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.

2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung im neuen Formentor hinterlässt einen überzeugenden Eindruck, auch wenn sie im Normalmodus für ein Sportmodell überraschend leichtgängig arbeitet, worunter das Lenkgefühl etwas leidet. Mithilfe der beiden verfügbaren Lenkmodi Sport und Cupra lässt sich das Lenkgefühl nachstraffen. Diese Modi passen besser zum sportlichen Charakter des Spaniers und steigern zudem das Lenkgefühl. An

der Präzision der sehr direkt übersetzten Progressivlenkung (wird mit zunehmendem Lenkeinschlag direkter) gibt es hingegen nichts zu kritisieren – auf die Übersetzung hat der gewählte Fahrmodus keinen Einfluss. Die Zentrierung ist sauber definiert, aus der Nulllage spricht die Lenkung harmonisch an.

2,2 Bremse

Der Testwagen ist mit der optionalen 18-Zoll-Bremsanlage (Brembo) ausgerüstet, wofür die Spanier stattliche 2.560 Euro Aufpreis verlangen.

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Crossover nach 34,4 m – ein solider Wert. Auch die Standfestigkeit der Bremsanlage ist tadellos, zumindest im öffentlichen Straßenverkehr. Gleiches gilt für das Ansprechverhalten sowie die Dosierbarkeit der Bremsanlage, die mit einem elektrischen anstelle eines üblicherweise hydraulischen Bremskraftverstärker ausgerüstet ist. Damit wird der Bremsdruck schneller aufgebaut und lässt sich besser dosieren.

1,6 SICHERHEIT























0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Arsenal an möglichen Assistenzsystemen des Formentor umfasst nahezu alles, was es derzeit auf diesem Gebiet gibt – beim VZ sind ein Großteil der verfügbaren Systeme serienmäßig an Bord. Dazu zählt die Verkehrszeichenerkennung, ein Ausstiegswarner, der mittels blinkender Ambientebeleuchtung in der geöffneten Tür vor nahenden Hindernissen warnt, ein Totwinkel-Assistent, der auch weiter entfernte Fahrzeuge auf der Autobahn erkennt (Side Assist), und eine vorausschauende, adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC, bis 210 km/h), die in Abhängigkeit der Navigationsdaten das Fahrzeug zum Beispiel bei Annäherung auf Kurven abbremst. Mit dem aufpreispflichtigen Spurhalteassistent Plus kann das maximale Fahrassistent-Potential des Formentor VZ ausgeschöpft werden. Mit dabei ist dann ein Lenkassistent (Travel Assist), der den Formentor aktiv in der Fahrspur hält, sowie ein Stauassistent und der Notfallassistent (Emergency Assist), der den Formentor z.B. im Falle eines bewusstlosen Fahrers mit eingeschalteter Warnblinkanlage sicher aus der aktiven Spur navigiert. 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.

1,9 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 Kompaktwagen mit Front- und Seitenairbags und einem Center-Airbag vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Kopfairbags ausgestattet. Gegen Aufpreis bietet der Spanier zudem Seitenairbags hinten und einen Knieairbag für den Fahrer. Vorsicht: Ordert man die optionale Lederausstattung „Cupra CUP-Leder-Paket“ samt Schalensitzen, entfällt der Centerbag zwischen Fahrer und Beifahrer. 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 Ab-

schnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Bemerkenswert: für die Hybridvarianten gehört das proaktive Insassenschutzsystem (PreCrash Assist), das in einer Notsituation (z. B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll, zur Serienausstattung. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

2,0 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. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag und sogar über Isofix (inkl. i-Size) verfügt, allerdings stört hier bei höheren Kindersitzen die nicht abziehbare Kopfstütze. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen versenkten Schalter mit dem Fahrzeugschlüssel betätigt und kann somit von kleinen Kindern nicht bedient werden.

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

3,4 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

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.

3,1 UMWELT/ECOTEST

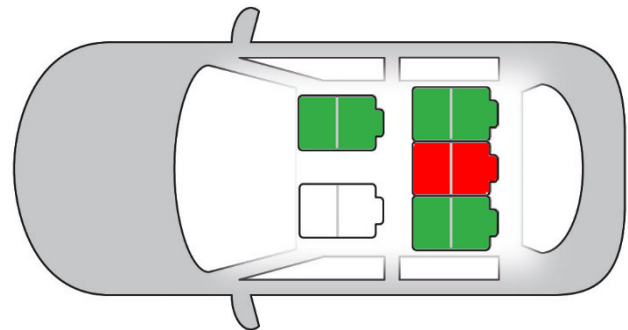
3,1 Verbrauch/CO₂

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 Formentor entscheiden. Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 43 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Cupra gibt demnach eine optimistische elektrische Reichweite von bis zu 53 - 63 km im WLTP-Verfahren an. Der reine Stromverbrauch liegt bei 26,0 kWh/100 km (inklusive Ladeverlusten) und damit 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)

sonderlich niedrig. Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 6,6 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Konsum innerorts und auf der Landstraße jeweils bei 5,8 l/100 km und auf der Autobahn bei 8,9 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei

vollgeladener Batterie, verbraucht der VZ e-Hybrid auf den ersten 100 km 9,1 kWh (Strom) und 4,2 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 162 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 CO₂-Kapitel 29 von 60 möglichen Punkten.

3,1 Schadstoffe

Der Turbobenziner ist vorbildlich sauber, hat sehr niedrige Partikelemissionen und selbst im Autobahnzyklus steigen die CO-Emissionen nicht übermäßig an. Die gesetzlichen Grenzwerte werden in allen Situationen weit unterboten, auch die strengen Ecotest-Grenzen reizt der Vierzylinder nicht aus. Da aber im Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in

Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge - und das aufgrund des erhöhten Stromverbrauchs nicht zu knapp. Am Ende bleiben nur 29 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt der Formentor e-Hybrid damit bei 58 Zählern, die nur für drei von fünf Sternen im Ecotest ausreichen.

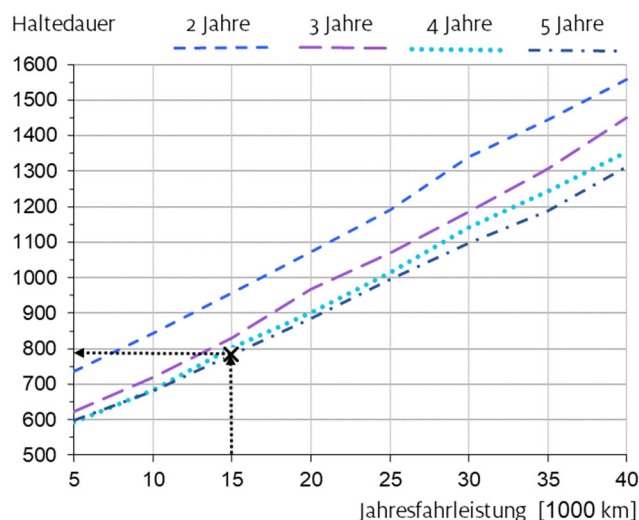
3,0 AUTOKOSTEN

3,0 Monatliche Gesamtkosten

Mit einem Testwagenpreis von 55.352 Euro ist der Cupra Formentor VZ e-hybrid kein günstiger Vertreter der unteren Mittelklasse. Allerdings schlagen beim getesteten Modell die Mattlackierung mit 2.480 Euro und die große 18"-Bremsanlage für 2.560 Euro außerordentlich zu Buche. Stattet man den e-hybrid nicht so ausladend aus und begnügt sich mit der umfangreichen Grundausstattung kostet der Formentor 46.260 Euro. In puncto Versicherung bewegt sich der Cupra mit seiner Einstufung (VK 20, TK 23, KH 14) im preislichen Mittelfeld. Die Garantie beträgt ab Werk zwei Jahre und kann im Rahmen einer Anschlussgarantie um bis zu drei Jahre verlängert werden.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 783 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 TSI	2.0 TSI 4Drive DSG	1.4 e- HYBRID DSG	VZ 1.4 e- HYBRID DSG	VZ 2.0 TSI DSG	VZ 2.0 TSI 4Drive DSG	VZ 2.5 TSI 4Drive DSG	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1984	4/1395	4/1395	4/1984	4/1984	5/2480	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	140 (190)	150 (204)	180 (245)	180 (245)	228 (310)	287 (390)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	320/1500	350/1550	400/1550	370/1600	400/2000	480/2250	340/1600
0-100 km/h [s]	8,9	7,1	7,8	7,0	6,8	4,9	4,2	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	204	220	205	210	238	250	250	205
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,30/6,3 S	7,50/7,5 SP	1,20/1,2 S	1,50/1,5 S	7,60/7,6 SP	8,40/8,4 SP	10,1/10,1 SP	4,70/4,7 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	142/142	170/170	27/27	32/32	173/173	191/191	230/230	124/124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/21/21	15/21/21	14/20/23	14/20/23	13/22/24	13/22/24	13/29/25	17/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	131	217	28	28	226	286	450	249
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	787	908	742	780	912	1007	1293	800
Preis [Euro]	35.530	41.070	42.920	46.260	44.180	49.970	65.640	38.240

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-Zylinder-Benziner/Elektro), Euro 6d, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.395 ccm
Leistung	180 kW/245 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.550 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,5 l
CO ₂ -Ausstoß	32 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/40 R19
Länge/Breite/Höhe	4.450/1.839/1.510 mm
Leergewicht/Zuladung	1.704/416 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	345/1.415 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Martorell

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Reifengröße Testwagen	245/40 R19 94W
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	11,2/11,3 m
Ecotest-Verbrauch	4,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,3/5,7/8,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	101 g/km (WTW* 162 g/km)
Reichweite	650 km
Innengeräusch 130 km/h	68,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.000 mm
Leergewicht/Zuladung	1.654/466 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	320/750/1.185 l

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

Betriebskosten	144 Euro	Werkstattkosten	104 Euro
Fixkosten	90 Euro	Wertverlust	445 Euro
Monatliche Gesamtkosten	783 Euro		
Steuer pro Jahr	28 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/23		
Basispreis Formentor VZ 1.4 e-HYBRID DSG	46.260 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.04.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	55.352
Km-Stand bei Testbeginn	7.192 km
Auffälligkeiten/Mängel	Infotainment startete zwei Mal während Fahrtrieb neu, Rückfahrkamera zeigte einmalig verzögertes Bild

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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/410 Euro° (Paket)
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	410 Euro° (Paket)/-
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	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	455 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	920 Euro
Metalllackierung	ab 730 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.360 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Motor/Antrieb	1,4
Verarbeitung	2,5	Fahrleistungen	1,1
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,9
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	1,5
Ein-/Ausstieg	2,3	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	2,9	Fahrstabilität	2,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	2,2
Innenraum	2,7	Sicherheit	1,6
Bedienung	3,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	2,5	Fußgängerschutz	3,4
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/EcoTest	3,1
Komfort	2,3	Verbrauch/CO2	3,1
Federung	2,4	Schadstoffe	3,1
Sitze	2,6		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	1,6		

Stand: Mai 2023

Test und Text: Dipl.Ing. Andreas Milkutat