ADAC autotest

Ford Kuga 2.5 FHEV Titanium Allrad CVT

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (134 kW / 183 PS)

Den Kuga bietet Ford seit 2019 in der inzwischen dritten Generation an. Seit Mitte 2024 wird das Facelift ausgeliefert, das vor allem an der optisch gestrafften Front zu erkennen ist. Im Innenraum muss man schon genauer hinschauen. Dann fällt beispielsweise die Klimabedienung auf, die nun in den Infotainment-Monitor gewandert ist. Wie bisher gibt es viel Platz für die Insassen und einen angemessen großen Kofferraum. Auch der Volhybrid-Antrieb läuft harmonisch - dem auf Sparsamkeit getrimmten Motor und dem CVT-Getriebe hat Ford erstaunlich gute Manieren beigebracht. Dank großzügigem Hubraum hat der Motor auch ohne Turbo genug Kraft und wird zusätzlich von einem Elektromotor unterstützt, der kleinere Strecken auch alleine bewältigen kann. Zudem ist es den Ingenieuren gelungen, den gefühlten Gummiband-Effekt des Getriebes weitgehend zu kaschieren, ohne sich Nachteile wie spürbare Drehzahlsprünge einzuhandeln. Beachtlich für ein Auto mit CVT-Getriebe ist auch die Anhängelast: 2,1 t für gebremste Anhänger, das kann sich sehen lassen. Weniger Begeisterung ruft das etwas straffe Fahrwerk und die im Grenzbereich wenig ausgefeilte ESP-Abstimmung hervor. Das Vollhybridsystem hat ein beachtliches Spritsparpotenzial, das zu heben aber einen sehr leichten Fuß auf dem Gaspedal voraussetzt. Dann sind jedoch Verbräuche von unter 5 l/100 km möglich, was für ein SUV mit Allrad und Benzinmotor ein sehr guter Wert ist. Zumal der Antrieb bei Bedarf auch richtig anschiebt - die 183 PS sind nicht zu viel versprochen. Die Preise für die Autos sind die letzten Jahre rapide gestiegen, da macht der Kuga leider keine Ausnahme. Allerdings wurde auch die Ausstattung umfangreicher. So kommt der Kuga in Titanium-Ausstattung bereits mit Navigation, Keyless System und getönten Scheiben - Dinge, die bisher in der Basisvariante Aufpreis gekostet haben. Die Basisausstattung sei hier deshalb erwähnt, weil der Titanium - einst die Luxus-Version - inzwischen die Einstiegsausstattung für den Kuga bildet. So haben sich die Zeiten geändert. **Konkurrenten:** u.a. BMW X1, Hyundai Tucson, KIA Sportage, Opel Grandland, Peugeot 3008, VW Tiguan.

⊕ gute Ausstattung mit serienmäßigem Navi, angemessenes Platzangebot, kräftiger und kultivierter Antrieb, gute Traktion dank Allradantrieb, hohe Anhängelast

⊖ etwas straffe Federung, Mängel beim Ausweichtest, hoher Anschaffungspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST	2,3
AUTOKOSTEN	3,1

Zielgruppencheck

Familie	2,5
Stadtverkehr	4,2
Senioren	3,1
Langstrecke	2,6
Transport	2,5
Fahrspaß	2,7
Preis/Leistung	2,7

Ecotest ★★★☆☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

An der Qualität der Karosserie gibt es nichts auszusetzen, fast alle Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Nur die Übergänge rund um die vorderen Kotflügel sind nicht ganz gleichmäßig und schmal. Der Unterboden ist größtenteils glattflächig mit Verkleidungen (mit Filz überzogen) abgedeckt. Lediglich der mittlere Bodenbereich um die Abgasanlage sowie der hintere Bereich sind etwas zerklüftet. Im Innenraum bemüht sich der Kuga um ansehnliche Qualität und einen wertigen Eindruck. Der obere Bereich der vorderen Türverkleidungen sowie die Oberseite des Armaturenbretts sind weich gestaltet, die Aluapplikationen und -ränder sowie Dekorflächen in Rautenoptik sorgen für ein durchaus angenehmes Ambiente. Allerdings bestehen die hinteren Türverkleidungen bis auf einen Ledereinsatz rund um die Armlehne aus hartem Kunststoff, die Drehregler für Klima und Lichtsteuerung haben merkliches Spiel und die Kunststoffgrate an den Türfächern könnten besser entfernt sein. Positiv fallen die Verkleidungen an den Türrahmen auf – das findet man in dieser Fahrzeugklasse selten vor.

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

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

2,8 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 6,5 l Super pro 100 km zugrunde, kommt man mit einer Tankfüllung von 54 l rund 830 km weit - ein respektabler und vor allem praxistauglicher Wert. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei üppigen 589 kg – das reicht locker für vier Erwachsene samt üppig Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine Reling zur einfacheren Befestigung gibt es serienmäßig. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 100 kg betragen, das reicht selbst für einen Fahrradträger samt zweier schwerer E-Bikes. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er immerhin bis zu 2,1 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg bei ungebremsten Anhängern) - damit eignet sich der getestete Kuga gut als Zugwagen, erst recht mit seinem Allradantrieb. Bei einer Reifenpanne steht das serienmäßige Reifenreparaturset zur Verfügung, das jedoch oft nicht viel weiterhilft. Immerhin: Ein empfehlenswertes Notrad kann als Extra erworben werden, in dessen Umfang sind auch Bordwerkzeug und Wagenheber dabei. Mit 4,60 m Länge ist der Kuga für die Stadt nicht zu lang, jedoch ist seine Breite von 2,19 m inklusive Außenspiegel eher hinderlich. Der Wendekreis liegt bei 11,9 m, was die Handlichkeit zusätzlich einschränkt.

3,0 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich gut abschätzen, hinten etwas besser als vorn, weil man die vordere Kante nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorn kann man noch gut sehen, hinten fällt das deutlich schwerer. Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera sind beim Titanium Serie, ein Parklenkassistent kostet genauso Aufpreis wie zusätzliche Kameras an Front und Seiten für ein 360-Grad-Bild. Die zusätzlichen Funktionen sind an das Fahrerassistenz-Paket gebunden. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man sitzt in angenehmer Höhe und hat durch die Fensterflächen eine gute Sicht nach draußen. Zumindest nach vorn und zur Seite, nach schräg hinten sieht man nicht so gut – das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wider, die dem Kuga ein nur ausreichendes Zeugnis ausstellt.

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

© ADAC e.V.

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

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

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen klappt dank der angemessen dimensionierten Türausschnitte weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Typisch SUV sind die Sitze in angenehmer Höhe (Fahrersitz ganz nach unten gestellt gemessene 57 cm über der Straße), dafür aber die Schweller hoch und nicht besonders schmal. Das Ein- und Aussteigen in Reihe zwei gestaltet sich etwas unbequemer. Hier stören der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums wie auch die hohen Schweller. Die Türen werden vorn an drei, hinten an zwei Positionen sicher offen gehalten. Haltegriffe gibt es für alle außen Sitzenden. Die serienmäßige Umfeldbeleuchtung umfasst neben den Front- und Rücklichtern auch Zusatzleuchten in den Außenspiegeln.

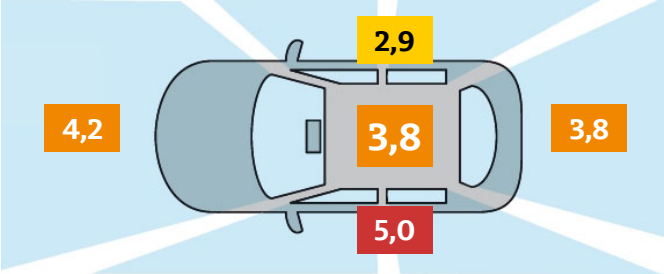
⊖ Der serienmäßige Komfortzugang besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Wird der Schlüssel eine Weile nicht bewegt, schaltet er seine Funkübertragung ab - dann klappt ein Diebstahl via Signalverlängerung nicht mehr. Jedoch sollte ein Funksystem grundsätzlich so gesichert sein, dass der Fahrzeugdiebstahl nicht möglich ist. Technisch ist dies inzwischen kein Problem mehr. Weitere Informationen unter adac.de/keyless.

2,5 Kofferraum-Volumen

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

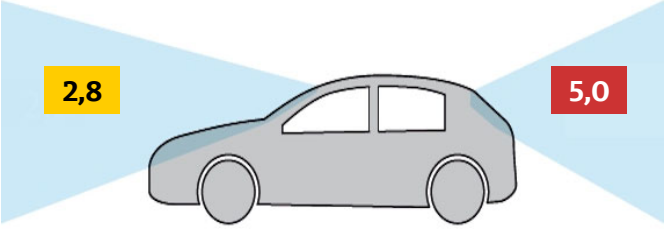
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



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

© ADAC e.V.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen, für die Titanium-Ausstattung ist der elektrische Antrieb nicht erhältlich. Zum Schließen gibt es eine Griffmulde in der Klappeninnenverkleidung, die jedoch ergonomisch günstiger gestaltet sein könnte (z.B. als ein Griff, den man komplett umfassen kann). Ab gut 1,85 Meter Größe muss man auf seinen Kopf achten, sonst bleibt man an der geöffneten Klappe hängen; das Heckklappenschloss ist zwar kunststoffummantelt, steht aber etwas ab. Die Ladekante befindet sich 70 cm über der Straße, für ein SUV eine übliche Höhe. Bordwand und Kofferraumboden liegen weitgehend in einer Höhe (knapp 2 cm Versatz), das erleichtert das Ausladen von schwerem Gepäck. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, sein Format ist zweckmäßig.

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

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

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine praktische Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte für lange Gegenstände wie Skier gibt es nicht. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Hebel zum Klappen gibt es nur seitlich an den Sitzflächen, für die Titanium-Ausstattung aber nicht zusätzlich im Kofferraum. Immerhin fallen die Lehnenteile selbständig um. Es gibt vier Verzurrösen im Kofferraum, die beiden hinter den Rücksitzen sind aber zu hoch, um ein Netz am Boden einzuspannen. An den Seiten findet man Ablagefächer und einen Taschenhaken.

2,2 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Das Cockpit des Kuga kommt einem auch nach dem Facelift bekannt vor - es ist weitgehend identisch mit dem des Focus. Der große Touchscreen in der Mitte ist wie bei vielen Konkurrenzmodellen freistehend angebracht und damit für den Fahrer gut zu bedienen, auch wenn er nicht zu diesem geneigt ist. Leider verzichtet Ford auf praktische Direktwahltasten für die grundlegenden Funktionen (Navigation, Radio, Telefon, etc.) – immerhin gibt es entsprechende Touchflächen und konfigurierbare Menüs auf dem Bildschirm. Auch ein praktischer Drehregler zum Scrollen oder Zoomen fehlt. Glücklicherweise setzen die Kölner weiterhin auf einen Lautstärkedrehregler, der sich jedoch weit abgesetzt unterhalb der mittleren Lüftungsdüsen befindet. Die Bedieneinheit der Klimaautomatik ist in den Bildschirm gewandert; damit sind die Klimatisierungsinfos besser

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

© ADAC e.V.

im Blickfeld des Fahrers, die Bedienung macht es jedoch nicht automatisch leichter. Immerhin werden die Touchfelder unten am Bildschirmrand dauerhaft angezeigt. Insgesamt wirkt die Mittelkonsole sehr aufgeräumt, dafür ist das Multifunktionslenkrad mit seinen 18 Tasten hoffnungslos überfrachtet. Selbst nach längerer Eingewöhnung muss man für dessen Bedienung den Blick von der Straße abwenden, um die richtige der kleinen Tasten zu drücken. Das Bordmenü des neu gestalteten Kombiinstruments wurde entschlackt, dennoch muss man einige Einstellungen dort vornehmen und dafür über die Lenkradtasten navigieren. Das Kombiinstrument ist jetzt immer als digitales Display ausgeführt, dieses bietet verschiedene Darstellungen, löst hoch auf und ist tagsüber wie nachts gut ablesbar. Die Rundinstrumente werden nun mit verständlicher Skalierung angezeigt und können damit ihren Zweck erfüllen - vor dem Facelift gab es an dieser Stelle Kritik, die Ford nun abgestellt hat. Der serienmäßige Motorstartknopf ist jetzt auf der Mittelkonsole platziert, beleuchtet und an dieser Stelle einwandfrei zu sehen.

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Schon in der Ausstattung Titanium ist das Angebot im Multimediabereich gut - es kommt beileibe nicht der Eindruck einer "Basis-Ausstattung" auf. Das spiegelt sich auch in der sehr guten Bewertung dieses Kapitels wieder. Nur bei den Lautsprechern kann man von sechs auf zehn Stück aufrüsten, dann muss man jedoch zu einer höheren Ausstattungslinie greifen. Serie sind das Navigationssystem mit Online-Funktionen wie Live-Traffic (12 Monate inklusive), digitaler Radioempfang (DAB+), Smartphone-Anbindung via Bluetooth, Android-Auto und Apple CarPlay (auch kabellos), USB-C-Anschlüsse und die erweiterte Sprachsteuerung (5 Jahre Alexa inklusive). Die induktive Ladeschale für Handys ist immer verbaut. Hinten gibt es zwei weitere USB-C-Steckdosen als verbliebene Stromversorgung. Über die Handy-App kann man den Status seines Kuga abrufen, z.B. Standort, Tankfüllstand und anstehende Wartungen.

⊖ Einen 12-V-Anschluss findet man nur vorn und im Kofferraum, im Bereich der Rücksitze muss man ohne die praktische Steckdose auskommen. Das ist ungünstig, weil beispielsweise die meisten Kühlboxen nicht mit USB-C-Anschlüssen betrieben werden können.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Für ein Fahrzeug der Kompaktklasse bietet der Kuga vorn reichlich Platz. Selbst 1,95 m große Menschen können sich die Sitze weit genug zurückschieben, die Kopffreiheit würde sogar für fast 2,05 m reichen. Breit genug ist der Innenraum vorne ohne Zweifel, wodurch man das Raumangebot als großzügig empfindet. Das optionale Panoramadach steigert das luftige Gefühl nochmals (im Testwagen vorhanden).

2,4 Raumangebot hinten

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

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

2,8 Innenraum-Variabilität

Die hinteren Sitze verfügen über eine gewisse Flexibilität, denn die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt längs verschieben, zudem die Lehnenneigung variieren. Ausbauen kann man die Sitzgelegenheiten aber nicht.
Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen sogar 1,5-Liter-Flaschen problemlos auf. Zudem gibt es ein Brillenfach am Dachhimmel. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind eher knapp bemessen, fassen aber immerhin 0,5-Liter-Flaschen; überdies gibt es Taschen an den Rückseiten der Vordersitze. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß, weder klimatisier- noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

© ADAC e.V.

2,7 KOMFORT

2,9 Federung

Der Kuga FHEV ist mit einem konventionellen Fahrwerk ausgerüstet, eine adaptive Dämpferregelung, wie sie mancher Konkurrent zu bieten hat, ist für den Ford nicht erhältlich. Das Fahrwerk hat eine straffe Tendenz, wirkt gerade bei niedrigem Tempo etwas steifbeinig und federt dabei etwas unwillig Bodenwellen ab. Kanten spürt man weniger deutlich, die werden teils von den Reifen mit ihrer vergleichsweise hohen Flanke aufgenommen. Bei höherem Tempo ist die Federung dann unauffällig, mit zunehmender Geschwindigkeit verarbeitet das Fahrwerk Fahrbahnunebenheiten gekonnter - aber wirklich geschmeidig wird es in der Summe nicht. Es fällt auch eine gewisse Stuckerneigung über regelmäßigen Bodenwellen auf. Ohne adaptive Dämpfer gelingt es dem Kuga nicht, das Komfortniveau beispielsweise eines VW Tiguan zu erreichen.

2,9 Sitze

In der Titanium-Ausstattung ist die Höheneinstellung für beide Vordersitze mit dabei, darüber hinaus gibt es nur eine Sitzlängs- und eine Lehnenneigungseinstellung. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angemessen, es ergibt sich ein passender Seitenhalt, ohne die Insassen einzuengen. Zweiwege-Lordosenstützen für die Vordersitze sind Serie. Wer mehr Einstellungen oder eine Vierwege-Lordosenstütze für die vorderen Sitze möchte, muss zu einer höheren Ausstattung greifen. Die serienmäßige Mittelarmlehne kann nur längs, nicht aber in der Höhe justiert werden; damit ist sie nicht für alle Staturen passend. Die Armauflagen in den Türen sind nur vorne wie hinten ausreichend gepolstert.
Hinten geht es weniger komfortabel zu, allerdings gehört die Rückbank im Kuga zu den bequemeren in seiner Klasse. Lehne und Sitzfläche bieten eine passable Konturierung und eine gute Sitzposition, auch weil man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Allerdings nur auf den beiden äußeren Sitzen, in der Mitte hockt man auf einer arg straffen Polsterung und eckt schnell am Dachhimmel an, überdies stört der Mitteltunnel am Boden.

2,9 Innengeräusch

Der Kuga ist ordentlich gedämmt, die aerodynamischen Optimierungen kommen auch dem Geräuschkomfort zugute. Der Motor ist gut entkoppelt und läuft insbesondere für einen Vierzylinder im spritsparenden Atkinson-Zyklus ruhig, selbst bei hohen Drehzahlen. Das Aggregat wird über das gesamte Drehzahlband nicht wirklich laut, klingt aber teilweise kernig. Windgeräusche sind erst bei hohen Geschwindigkeiten zu hören, ansonsten liegen die allgemeinen Fahrgeräusche im unauffälligen Bereich. Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 68,2 dB(A). Bis etwa 150 km/h kann man sich noch gut unterhalten, auch Telefongespräche über die Freisprechfunktionen gelingen zumindest bis Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h mit ausreichendem gegenseitigem akustischem Verständnis.

2,0 Klimatisierung

⊕ Der Kuga in Titanium-Ausstattung bringt eine Zweizonen-Klimaautomatik mit automatischer Umluftsteuerung mit. Die Intensität der Klimatisierung lässt sich in drei Stufen vorwählen. Die Lüftungsdüsen vorn verfügen über Drehrädchen, mit denen die Luftmenge unabhängig von der Luftstromrichtung geregelt werden kann - das ist heute eine erfreuliche Seltenheit. Hinten gibt es im Fußraum und zwischen den Vordersitzlehnen ebenfalls Lüftungsdüsen, letztere verfügen wie die vorn über ein Drehrädchen zur eigenständigen Luftmengenregulierung. Gegen Aufpreis erhält man eine Frontscheibenheizung, die allerdings über feine Drähte umgesetzt ist, welche nachts durch entgegenkommende Lichter Reflektionen hervorrufen - manche Fahrer empfinden das als störend. Die Sitzheizung vorn ist Serie, für die Rücksitze und das Lenkrad kostet die Beheizbarkeit Aufpreis. Sitzlüftung gibt es grundsätzlich nicht. Dagegen sind die hinteren Scheiben serienmäßig getönt, um die Sonneneinstrahlung zu reduzieren.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

© ADAC e.V.

⊕ In Kombination mit Allradantrieb leistet der Vollhybrid-Antrieb im Kuga 183 PS. Über das maximale Systemdrehmoment des Antriebs schweigt sich Ford aus, gibt nur separat das Drehmoment des Benziners (200 Nm) und des Elektromotors an (320 Nm). Unabhängig davon erhält man mit dem Vollhybridsystem einen kräftigen Antrieb und ausreichend Leistung in allen Lebenslagen. Ford verspricht eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 8,3 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 196 km/h. Von 15 auf 30 km/h kann man in etwas über einer Sekunde beschleunigen, praktisch für das schnelle Einfädeln beim Abbiegen innerorts. Für den Zwischenspurt von 80 auf 120 km/h wurden 6,3 s gemessen. Von 60 auf 100 km/h vergehen 5,0 s. Mit diesem Antrieb ist der Kuga mehr als ausreichend motorisiert und kommt auch beim Ziehen schwerer Anhänger nicht an seine Grenzen. Sportliche Gefühle kommen aber nicht auf, dafür passiert die Beschleunigung zu unauffällig und gefühlt beiläufig.

1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ford hat dem Vierzylinder erstaunlich gute Manieren beigebracht. Der Saugbenziner läuft vibrationsarm und entkoppelt. Auch akustisch hält er sich zurück, ist meist nur dezent im Hintergrund zu hören. Lediglich beim Ausdrehen wird er lauter, verkneift sich aber nerviges Dröhnen. Solange ausreichend Strom aus der Batterie kommt, ist die Leistungsentfaltung sehr gleichmäßig und nachdrücklich. Ist die Batterie leer, müht sich der Verbrenner, für Vortrieb zu sorgen, und muss dafür immer erst in höhere Drehzahlen vordringen. Dank Elektromotor-Unterstützung spricht das Antriebssystem gut auf Gasbefehle an.

1,3 Schaltung/Getriebe

⊕ An der Bedienung über den handtellergroßen Drehregler auf der Mittelkonsole gibt es wenig auszusetzen. Wenn man vom klassischen Getriebewählhebel kommt, ist es im ersten Moment ungewohnt - man hat die Funktionalität des Drehreglers aber schnell verinnerlicht und weiß die gute Ergonomie zu schätzen. Das stufenlose Automatikgetriebe im Kuga FHEV bietet einen insgesamt guten Komfort. Es gibt keine Schaltvorgänge, da das Getriebe beim Beschleunigen kontinuierlich die Übersetzung ändert – während die Geschwindigkeit zunimmt, bleibt die Motordrehzahl weitgehend konstant. Bei höherer Last hingegen sind durch die Simulation von Schaltvorgängen schwanken Drehzahlen wahrzunehmen - wirkliche Schaltrucke wie bei früheren Versuchen, ein CVT an den europäischen "Geschmack" anzupassen, gibt es aber nicht. Ford hat hier an der richtigen Stelle erfolgreich Feinabstimmung vorgenommen. Die Übersetzungsspreizung des Getriebes passt zum Benziner und seiner Leistungscharakteristik. Die Autohold-Funktion hält auf Wunsch das Auto gestoppt – der Fahrer kann dann den Fuß vom Bremspedal nehmen. Auch eine Berganfahrhilfe hat der Kuga serienmäßig an Bord.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

In diesem Kapitel kann der Kuga nicht vollends überzeugen. Die Fahrstabilität geht in Ordnung, die Aufbaubewegungen könnten etwas mehr gedämpft werden - zu deutlich wird die Karosserie direkt durch Unebenheiten der Straßen angeregt. Auf Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen reagiert das Ford-SUV mit den 18-Zoll-Rädern am Testwagen immerhin nicht so deutlich wie mit den 20-Zoll-Schlappen. Im Grenzbereich geht das Kompakt-SUV in kontrolliertes Untersteuern über. Bei der Traktion hilft der Allradantrieb, der Test-Kuga kann seine Kraft gut auf die Straße bringen. Im ADAC Ausweichtest schneidet der Kuga auch als Vollhybrid nicht überzeugend ab. Verantwortlich hierfür ist das übereifrige elektronische Stabilitätsprogramm (ESP), das zu stark und grob eingreift, woraufhin das kurvenäußere Vorderrad annähernd blockiert und der Kuga beim Versuch zurück in die Ausfahrgasse zu lenken geradeaus schiebt. Die ausgeprägte Seitenneigung verstärkt das unsichere Gefühl für den Fahrer. So besteht der Kuga den Ausweichtest nicht, er würde bei einem Ausweichvorgang auf der linken Fahrbahn in den Gegenverkehr rutschen. Dynamisch betrachtet sie es kaum besser aus. Will man sportlich engagiert durch den Parcours, bremst sich der Kuga auf den Weg in den zweiten Abschnitt kaum ein, worauf er dann erheblich zu schnell für seine Fähigkeiten im mittleren Bereich des Ausweichtests unterwegs ist. Dabei lässt er mit Schwung sein Heck nach außen drängen, was der Fahrer abfangen muss. Die Aktion fühlt sich nicht sportlich an, zu unpräzise und mit erheblicher Seitenneigung ist das Kölner SUV unterwegs. Auf feuchtem Untergrund ist mit den Eco-Reifen dann endgültig Schluss mit angemessener Seitenführung.

2,5 Lenkung

© ADAC e.V.

⊕ Die Lenkung spricht gut an, bietet aber eine eher spärliche Rückmeldung. Die Lenkkraftunterstützung und damit die Leichtgängigkeit wird mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit zurückgenommen. Lenkbefehle werden gut umgesetzt, die gewünschte Linie lässt sich mit dem Kuga einwandfrei treffen. Insgesamt ist die Lenkung zum Fahrzeug passend und unauffällig ausgelegt, die Nulllage ist gut zu spüren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,7 Umdrehungen, damit ist die Übersetzung direkt genug, ohne im Alltag zu nervös zu wirken.

2,9 Bremse

Fort baut eine solide Bremsanlage in den Kuga. Aus 100 km/h kommt das SUV nach durchschnittlich 36,1 m zum Stehen (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - das ist ein zufriedenstellender Wert. Am Ansprechen und an der Dosierbarkeit der Bremsanlage gibt es nichts auszusetzen, die Ingenieure haben den Übergang zwischen Rekuperationsverzögerung und den Radbremsen gut hinbekommen. Bisweilen wirkt das Bremsgefühl etwas synthetisch, aber daran hat man sich schnell gewöhnt.

1,7 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ In den Crashtests nach Euro NCAP-Norm vom Dezember 2019 erzielt der Ford Kuga mit 92 Prozent der erreichbaren Punkte ein gutes Ergebnis. Insgesamt fährt der Ford ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Der Kölner bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Nach einem Crash bremst sich der Kuga nach Möglichkeit fest, um Folgekollisionen zu vermeiden. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

© ADAC e.V.

etwa 1,90 m Größe. Vorn wie hinten werden die Passagiere aktiv ermahnt, sich anzugurten; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Der Kuga verfügt über ein automatisches Notrufsystem, das im Falle eines Unfalls automatisch einen Notruf absetzt; dabei werden die wichtigsten Daten zu Position, Unfallschwere usw. übermittelt. Ein Kofferraumtrennnetz gibt es gegen Aufpreis. Serie sind dagegen die passiven Türreflektoren in den vorderen und hinteren Türen, um diese geöffnet bei Dunkelheit besser erkennen zu können.

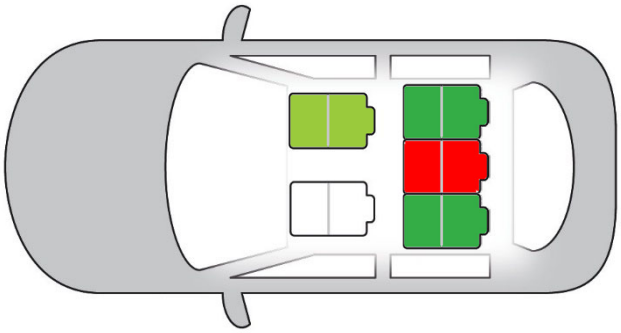
⊖ Der Verbandkasten und das Warndreieck haben keinen definierten Platz, unter dem Kofferraumboden finden sie Platz - allerdings sind sie dort bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen. Hinten schützen die Kopfstützen nur bis 1,70 m Körpergröße gut – das ist zu wenig.

2,0 Kindersicherheit

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

Kindersitze

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



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5) ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,2 Fußgängerschutz

⊕ 82 Prozent der Punkte bekommt das kompakte SUV für den Fußgängerschutz. Der seitliche Frontscheibenrahmen birgt ein erhöhtes Verletzungsrisiko, ansonsten ist die Karosserie gut entschärft. Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt neben Fußgängern auch Fahrradfahrer.

© ADAC e.V.

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2

Der Ecotest-Verbrauch des Facelift-Kuga FHEV liegt bei 6,5 l Super pro 100 km. Der Wert erscheint für sich gesehen nicht besonders niedrig, allerdings ist das im Vergleich zu Konkurrenten ein guter Wert für ein allradangetriebenes Benziner-SUV mit über 180 PS. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 176 g je Kilometer. Dafür gibt es 25 Punkte im CO2-Bereich. Innerorts liegt der Verbrauch des Kölners bei niedrigen 5,4 l, außerorts bei 5,7 l und auf der Autobahn bei hohen 8,4 l/100 km. Das Hybrid-System kann vor allem im Stadtverkehr punkten und dort einen deutlich niedrigeren Verbrauch als der vergleichbare Kuga 1.5l EcoBoost erzielen. Auf der Landstraße ist der Verbrauchsvorteil nicht mehr so deutlich, auch auf der Autobahn hält sich der Vorteil in Grenzen. Immerhin muss ein Mehrpreis von gut 4.500 Euro bei der Anschaffung kompensiert werden, weshalb die Hybrid-Variante insbesondere für die Nutzer interessant ist, die einen höheren Stadtanteil in ihrem Fahrprofil haben.

Verbrauch

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

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

1,7 Schadstoffe

⊕ Ford hat den 2,5-l-Vierzylinder mit dem Facelift weiter optimiert. Das zeigt sich beispielsweise in gesunkenen CO-Emissionen unter hoher Last. Nach wie vor nicht optimal ist der Partikelausstoß, auch wenn er den gesetzlichen Grenzwerten gerecht wird. Der Ecotest bewertet hier strenger, so dass der Kuga Hybrid ein paar Punkte im Bereich Schadstoffemissionen verliert und mit 43 von 50 möglichen zufrieden sein muss. Zusammen mit den CO2-Punkt reicht es für 68 Punkte und damit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

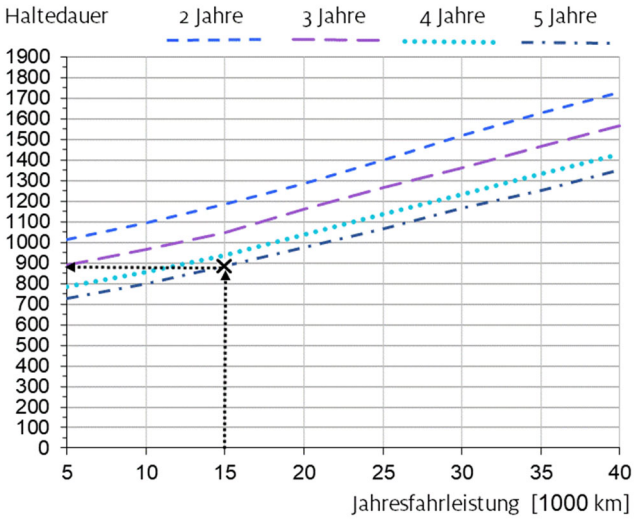
3,1 AUTOKOSTEN

3,1 Monatliche Gesamtkosten

Ein kräftiger Antrieb mit moderner Spritspartechnik in Form eines Vollhybridsystems sowie Allradantrieb sind im Test-Kuga verbaut - ansonsten ist die Ausstattungslinie Titanium inzwischen die Basis-Version. Trotzdem möchte Ford dafür mindesten 46.500 Euro haben - ein wahrlich stolzer Preis für ein Kompaktklasse-SUV. Zu Fords Verteidigung sei aber vermerkt, dass die Ausstattung der Kuga-Basis schon sehr üppig ausfällt. Beispielsweise ist inzwischen ein Navigationssystem dabei und auch ansonsten reichen zwei moderat eingepreiste Pakete, um aus dem Kuga FHEV ein interessantes Fahrzeug zu machen. Dann sind die 50.000 Euro jedoch schnell erreicht und angesichts teilweise mittelmäßiger Eigenschaften wie einem mäßigen Fahrkomfort und einer wenig geschickten ESP-Abstimmung stellt sich die Frage, ob allein ein ausgefeilter Antrieb den Preis rechtfertigt. Ford lebt sicherlich davon, dass die Konkurrenz inzwischen vergleichbar teuer geworden ist. Allerdings kann man dort dann aufwendigere Fahrwerkstechnik bekommen. Die jährliche Steuer liegt bei mindestens 123 Euro für das Testmodell in Grundausstattung, mehr Ausstattung erhöht den CO2-Ausstoß auf dem Papier und damit die Kfz-Steuer. Im

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 882 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



© ADAC e.V. | Seite 10

mittleren Preisbereich liegt die Versicherung: Während man bei der Haftpflicht günstig fährt (Klasse 16), sind Teilkasko (Klasse 26) und Vollkasko (Klasse 24) deutlich teurer eingestuft.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 EcoBoost	2.5 FHEV CVT	2.5 PHEV CVT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1497	4/2488	4/2488
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	132 (180)	178 (243)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	240/1600	n.b./4500	n.b./4500
0-100 km/h [s]	9,5	9,1	7,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	196	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,4 l S	5,3 l S	0,9 l S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	145	122	20
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/21/24	16/24/26	18/22/25
Steuer pro Jahr [Euro]	139	105	50
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	793	840	853
Preis [Euro]	39.950	43.850	46.850

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]	3,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,6 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	211/426/785
• Dachlast/Anhängelast [kg]	43/1.217
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,66
Herstellungsland	Spanien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	85,1
Emissionen CO_2-Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	211

© ADAC e.V. | Seite 11

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Saugbenziner (Voll-Hybrid), Euro 6e, geregelt	
Hubraum	2.488 ccm
Leistung	134 kW/183 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe-
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,7 l
CO_2-Ausstoß	130 g/km
Stirnfläche/c_W-Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/65 R17
Länge/Breite/Höhe	4.604/1.882/1.675 mm
Leergewicht/Zuladung	1.765/550 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	412/1.534 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.100 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	54 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Valencia

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Reifengröße Testwagen	225/60 R18 104V
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6
Wendekreis links/rechts	11,9/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	6,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,4/5,7/8,4 l/100km
CO_2-Ausstoß Ecotest	152 g/km (WTW* 176 g/km)
Reichweite	830 km
Innengeräusch 130 km/h	68,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.185 mm
Leergewicht/Zuladung	1.726/589 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	365/735/1.355 l

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

Betriebskosten	**145 Euro**	**Werkstattkosten**	**102 Euro**
Fixkosten	**120 Euro**	**Wertverlust**	**517 Euro**

Monatliche Gesamtkosten	882 Euro
Steuer pro Jahr	123 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/24/26
Basispreis Kuga 2.5 FHEV Titanium Allrad CVT	46.500 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.06.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	54.150 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.200 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 CO_2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO_2-Emissionen auch die CO_2-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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.600 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.400 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.400 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.400 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.600 Euro° (Paket)
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
Spurwechselassistent	1.400 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/450 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	450 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 890 Euro
Metalliclackierung	ab 700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.300 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) **2,3**

AUTOKOSTEN **3,1**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,7**
Verarbeitung	2,6
Alltagstauglichkeit	2,8
Licht und Sicht	3,0
Ein-/Ausstieg	2,5
Kofferraum-Volumen	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,3
Innenraum	**2,2**
Bedienung	2,3
Multimedia/Konnektivität	1,8
Raumangebot vorn	1,9
Raumangebot hinten	2,4
Innenraum-Variabilität	2,8
Komfort	**2,7**
Federung	2,9
Sitze	2,9
Innengeräusch	2,9
Klimatisierung	2,0

KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	**1,6**
Fahrleistungen	1,7
Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,8
Schaltung/Getriebe	1,3
Fahreigenschaften	**2,8**
Fahrstabilität	2,8
Lenkung	2,5
Bremse	2,9
Sicherheit	**1,7**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Kindersicherheit	2,0
Fußgängerschutz	2,2
Umwelt/Ecotest	**2,6**
Verbrauch/CO2	3,5
Schadstoffe	1,7

Stand: Dezember 2024
Test und Text: M. Ruhdorfer

© ADAC e.V. | Seite 12