



Ford Kuga Active X 2.5 PHEV CVT

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (178 kW/243 PS)

Der Kuga PHEV war 2024 nach dem Volvo XC60 der meistverkaufte Plug-in-Hybrid in Europa. Im ADAC Autotest gehen wir der Frage nach, was sein Erfolgsrezept ist. Die ansprechende Optik ist sicher ein Grund für den großen Verkaufserfolg des schick gezeichneten SUV. Im Innenraum präsentiert sich der Kuga deutlich nüchterner. Die Bedienbarkeit gestaltet sich durch den Wegfall zahlreicher Tasten im Zuge des Facelifts nun etwas umständlicher, dennoch findet man sich rasch zurecht. Zudem überzeugt die Karosserie mit ordentlichen Platzverhältnissen und solider Verarbeitung. Praktisch: Der serienmäßige Türkantenschutz hilft, unschöne Lackschäden zu verhindern. Für den Antrieb des ausschließlich frontgetriebenen Kuga PHEV sorgt die Kombination aus einem 2,5-Liter-Benziner sowie einem Elektromotor, die es auf Systemleistung von 178 kW/243 PS bringt. Die Fahrleistungen sind bei Bedarf durchaus zügig, allerdings verleitet der Antrieb auch wegen des stufenlosen Automatikgetriebes eher zum entspannten Cruisen. Das Plug-in-Hybridsystem überzeugt im ADAC Ecotest mit guter Effizienz, wegen des recht kleinen Akkus kommt das SUV rein elektrisch dennoch lediglich 56 km weit. Auch in puncto Ladeleistung ist der Kuga nicht auf dem Stand der Technik: Er lädt nur mit maximal 3,7 kW (AC), während einige Konkurrenten den Akku sogar an Schnellladern mit bis zu 50 kW (DC) befüllen können. Auch das Fahrwerk kann nicht recht überzeugen. Der Federungskomfort leidet unter der straffen Abstimmung und im ADAC Ausweichtest sorgt die grobe ESP-Regelung nur für ein mäßiges Abschneiden. Für happige 52.350 Euro erhält man mit dem Kuga PHEV Active X ein gut ausgestattetes Kompakt-SUV, bei dem man in puncto Reichweite und Ladeleistung für einen aktuellen Plug-in-Hybriden jedoch deutliche Abstriche machen muss. **Konkurrenten:** u. a. BMW X1, BYD Atto 2, Cupra Terramar, Hyundai Tucson, Peugeot 3008, VW Tiguan.

- ⊕ gutes Platzangebot, variable Rückbank, praktischer Türkantenschutz, effizientes Antriebssystem, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- ⊖ straffes Fahrwerk, unterdurchschnittliche Reichweite und Ladeleistung, PHEV nicht mit Allradantrieb erhältlich

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 3,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	4,2
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,5
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest ★★★★★☆

2,6

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

An der Qualität der Karosserie gibt es wenig auszusetzen. Die Anbauteile sind sauber eingefügt, lediglich die Heckklappe des Testwagens sitzt nicht ganz passgenau. Der Unterboden ist größtenteils glattflächig mit Verkleidungen abgedeckt. Lediglich der mittlere Bodenbereich um die Abgasanlage sowie der hintere Bereich liegen frei. 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 Holzoptik 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. Billig wirkt zudem die windige Laderaumabdeckung, die lediglich an Schnüren aufgehängt ist. 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

Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei üppigen 578 kg – das reicht locker für vier Erwachsene samt deren Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine Reling zur einfacheren Befestigung ist Serie. Die Stützlast auf der optionalen elektrisch betätigten Anhängerkupplung kann bis 100 kg betragen, das reicht selbst für einen Fahrradträger samt zweier schwerer E-Bikes. Anhänger dürfen bis zu 2,1 t wiegen, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (750 kg bei ungebremsten Anhängern). Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite bei 56 km, was im Vergleich zu manchem Konkurrenten dürrig ist – der VW Tiguan eHybrid kommt beispielsweise nahezu doppelt so weit. Die rein elektrische Reichweite hängt vor allem von der Außentemperatur und der Fahrweise ab. Führt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit dem lediglich 42,7 l großen Tank ordentliche 670 km weit. Das Aufladen der leeren Batterie dauert

rund 3,5 Stunden bei 3,7 kW – der Kuga PHEV kann lediglich einphasig geladen werden. Das ist für einen Plug-in-Hybriden im Jahr 2025 nicht mehr Stand der Technik. Der zuvor erwähnte VW Tiguan kann nicht nur an der Wallbox und Ladestationen mit bis zu 11 kW (AC), sondern sogar an Schnellladestationen mit maximal 50 kW Gleichstrom (DC) laden. Ein Ladekabel mit Typ-2-Stecker ist serienmäßig, das für Schuko-Steckdosen lediglich gegen Aufpreis erhältlich. Bei einer Reifenpanne steht das serienmäßige Reifenreparaturset zur Verfügung. Immerhin: Ein empfehlenswertes Notrad kann als Extra erworben werden, in dessen Umfang sind auch Bordwerkzeug und Wagenheber dabei. Mit 4,60 m Länge ist das Kompakt-SUV für die Stadt nicht zu lang, die Fahrzeugbreite von 2,19 m inklusive der Außenspiegel sind da eher hinderlich. Der Wendekreis liegt bei 11,4 m, was in Anbetracht der Größe noch in Ordnung geht.

3,0 Licht und Sicht

Die Fahrzeuggenden lassen sich gut abschätzen, hinten etwas besser als vorn, weil man die vordere Kante nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorn kann man noch recht gut sehen, hinten fällt das deutlich schwerer. Parksensoren vorn und hinten sowie ein 360-Grad-Kamerasystem sind beim Active X Serie, den Parklenkassistenten hat Ford inzwischen aus dem Angebot entfernt. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man sitzt in angenehmer Höhe und hat durch die Fensterflächen eine gute Sicht nach draußen. Zumindest nach vorn und zur Seite, nach schräg hinten sieht man nicht so gut – das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wider, die dem Kuga ein nur ausreichendes Zeugnis ausstellt.

⊕ Serienmäßig ist der 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 können für störende Reflexionen führen. Die Heizfunktion mittels einer durchsichtigen, elektrisch leitfähigen Silberschicht, wie sie beispielsweise bei VW-Modellen zum Einsatz kommt, ist hier die bessere Lösung. Eine Scheinwerferreinigungsanlage, die für bessere Sicht sorgt und gleichzeitig die Blendung für andere Verkehrsteilnehmer reduzieren kann, ist für den Kuga nicht zu haben. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage kann man die Fahrtrichtung nicht mehr anzeigen.

2,4 Ein-/Ausstieg

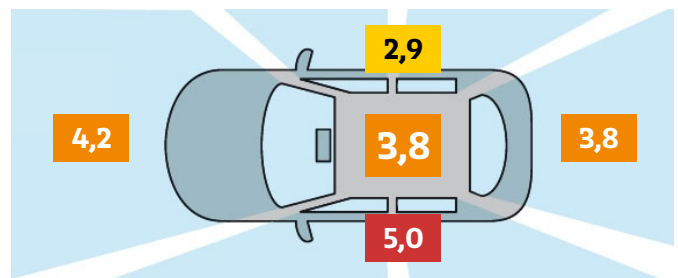
⊕ Das Ein- und Aussteigen klappt dank der angemessenen dimensionierten Türausschnitte weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Typisch SUV sind die Sitze in angenehmer Höhe (Fahrsitz ganz nach unten gestellt gemessene 57 cm über der Straße), dafür aber die Schweller hoch und nicht besonders schmal. Praktisch: Der Fahrsitz verfügt über eine Ausstiegshilfe. Beim Ausschalten der Zündung fährt der Sitz etwas nach hinten und sorgt somit für mehr Platz zwischen Sitz und Lenkrad. 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



Die Rundumsicht fällt auch wegen der breiten Dachsäulen nur ausreichend aus, immerhin ist ein 360-Grad-Kamerasystem Serie.

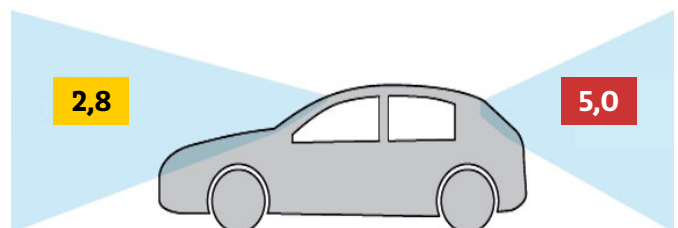
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



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. Sehr praktisch: Als Active X ist der Kuga mit einem automatisch ausfahrenden Türkantenschutzsystem ausgestattet, der einen vor Lackschäden bewahrt.

⊖ 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](https://www.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 Umlappen der Rückbank stehen 735 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.355 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden findet man ein recht großes Staufach mit 70 l vor.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet und schließt im Kuga Active X elektrisch - bei Bedarf sogar per Fußschwenk unter die Heckschürze. 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 auf einem Niveau, das erleichtert besonders das Ausladen von schwerem Gepäck. Insgesamt lässt sich der glattflächige Kofferraum gut nutzen.

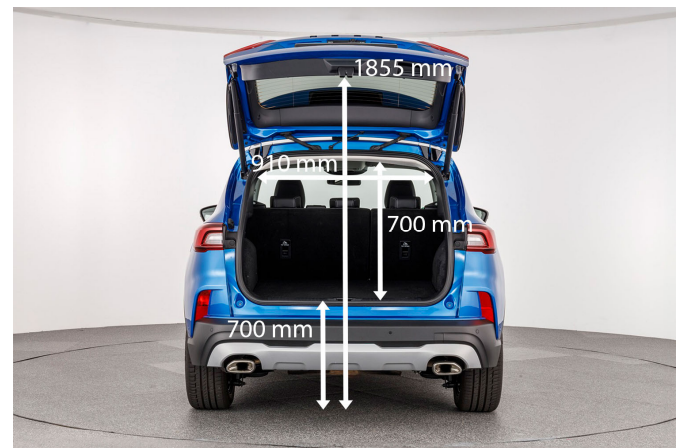
⊖ Die Kofferraumabdeckung ist weder ein klassisches Rollo noch eine an der Heckklappe eingehängte Hutablage, sondern ein an einem Rahmen aufgespannter Stoff. Dieser hängt an Schnüren an der hintersten Dachsäule und an der Heckklappe und schwenkt so mit auf und zu. Neben der insgesamt wenig wertigen Anmutung fällt vor allem negativ auf, dass der Stoff beim Schließen leicht am Gepäck hängen bleiben kann, anstatt sich sauber von oben darauf zu legen. Die Konstruktion wirkt wenig strapazierfähig und haltbar und ist im Alltag deutlich unpraktischer als ein konventionelles Gepäckraumrollo.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine praktische Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte für lange Gegenstände wie Skier gibt es nicht. Das Umlappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Hebel zum Klappen gibt es seitlich an den Sitzflächen sowie im Kofferraum. Zudem fallen die Lehnenteile selbständig um, der Kraftaufwand beim Zurückklappen fällt



Das Ladevolumen beträgt 365 bis maximal 1.355 Liter, inklusive eines 70-Liter-Unterbodenfachs.



Der Kuga bringt eine elektrisch betätigte Heckklappe serienmäßig mit. Die Ladekante liegt mit 70 cm recht hoch.

⊖ Zudem befindet sich lediglich eine einzelne Halogenlampe auf der rechten Seite der Verkleidung, die den Gepäckraum bei Dunkelheit nur unzureichend ausleuchtet.

aufgrund der Federvorspannung jedoch recht hoch aus. 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 kleine Ablagen und einen Taschenhaken sowie unter dem Ladeboden rund 70 l zusätzlichen Stauraum.

2,2 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Das Cockpit des Kuga wurde im Zuge des Facelifts umfassend überarbeitet und überzeugt mit einer grundsätzlich guten Bedienbarkeit, auch wenn eine praktische Tasten weggefallen sind. Die Klimabedieneinheit wurde aus der Mittelkonsole entfernt, stattdessen muss man die Klimaeinstellungen nun über den Touchscreen vornehmen - immerhin werden die wichtigsten Funktion im untern Bereich dauerhaft angezeigt. Ein Lautstärkedrehregler wird glücklicherweise weiterhin verbaut, leider wurde er deutlich weiter vom Fahrer entfernt platziert. 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 Kombiinstrument wurde entschlackt, dennoch muss man einige Einstellungen dort vornehmen und dafür über die Lenkradtasten navigieren. Das Kombiinstrument ist jetzt immer als digitales Display ausgeführt. Es bietet verschiedene Ansichten, löst hoch auf und ist tagsüber wie nachts gut ablesbar. Die digitalen



Das Cockpit verlor im Zuge des Facelifts einige Tasten, worunter die Bedienbarkeit etwas gelitten hat.

Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Antriebsleistung lassen nicht nur eine sinnvolle Skalierung vermissen, zudem vermissen wir im Hybridantrieb einen nützlichen Drehzahlmesser. Der Motorstartknopf ist jetzt auf der Mittelkonsole platziert, beleuchtet und an dieser Stelle einwandfrei sicht- und erreichbar.

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Als Active X bringt der Kuga eine umfangreiche Multimedia-Ausstattung mit. Serie sind das Navigationssystem mit Online-Funktionen wie Live-Traffic (zwölf Monate inklusive), digitaler Radioempfang (DAB+), Smartphone-Anbindung via Bluetooth, Android-Auto und Apple CarPlay (auch kabellos), je zwei USB-C-Anschlüsse vorn und hinten sowie die erweiterte Sprachsteuerung (5 Jahre Alexa inklusive). Praktisch ist die induktive Ladeschale für das

Smartphone, mit dem sich der Handyakku auch ohne Kabelsalat füllen lässt. Über die Ford-App kann man den Status seines Kuga abrufen und beispielsweise den Ladevorgang steuern. Während die günstigeren Ausstattungslinien ein Soundsystem mit lediglich sechs Lautsprechern an Bord haben, bringt das SUV als Active X ein gut klingendes Audiosystem von Bang & Olufsen mit zehn Boxen mit.

2,1 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 2,10 m große Personen reichen. Zudem ist der Innenraum

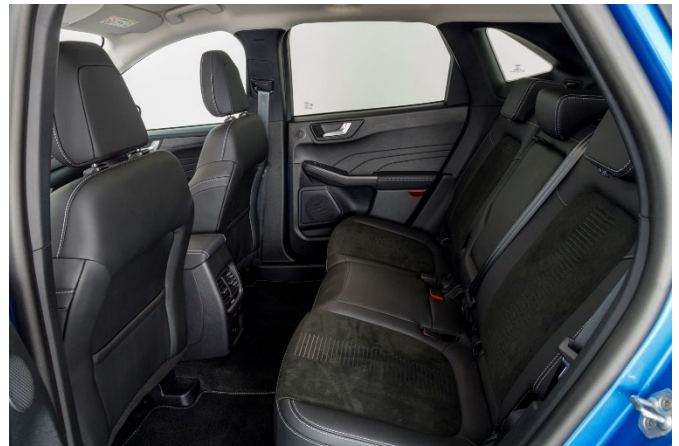
vorn recht breit, wodurch man das Raumangebot als großzügig empfindet. Optional ist ein Panoramaglasdach erhältlich, das das Interieur nochmals luftiger wirken lässt.

2,4 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, finden auf den Rücksitzen auch über zwei Meter große Personen ausreichend Beinfreiheit vor – über dem Scheitel wird es dagegen bereits ab 1,90 m knapp. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es ziemlich eng. Das Raumgefühl ist trotz der direkt neben dem Kopf befindlichen Dachsäulen gut, das weit nach hinten reichende Panoramadach kann tagsüber für ein noch luftigeres Raumgefühl sorgen.

2,7 Innenraum-Variabilität

Die vielfach verstellbare Rückbank sorgt für eine überdurchschnittlich gute Innenraumvariabilität: Die Lehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen und in der Neigung verstellen. Zudem kann man die Bank um bis zu 15 Zentimeter in Längsrichtung verschieben - je nachdem, ob man mehr Beinfreiheit für die Fondinsassen oder mehr Kofferraumvolumen möchte. 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



Im geräumigen Fond finden bis zu 1,90 m große Mitfahrer ausreichend Platz vor.

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

2,5 KOMFORT

3,1 Federung

Der Kuga PHEV ist mit einem konventionellen Fahrwerk ausgerüstet, allerdings kommt hinten im Gegensatz zu manchem Konkurrenten keine simple Verbundlenkerachse, sondern eine aufwendige Mehrlenker-Konstruktion zum Einsatz. Eine adaptive Dämpferregelung ist für den Ford jedoch nicht erhältlich. Das Fahrwerk ist typisch Ford recht straff abgestimmt, was sich insbesondere innerorts nachteilig auswirkt. Hier wirkt der Kuga steifbeinig, Unebenheiten dringen recht deutlich zu den Insassen durch. Kanten sind weniger stark zu

spüren, sie werden teils von den Reifen mit ihrer vergleichsweise hohen Flanke aufgenommen. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt das Schluckvermögen der Federung, richtig ruhig liegt der Aufbau jedoch nie - besonders welliger Fahrbahnbelag bringt Unruhe in die Karosserie. Mit dieser straffen Abstimmung und ohne adaptive Dämpfer gelingt es dem Kuga somit nicht, das Komfortniveau beispielsweise eines VW Tiguan zu erreichen.

2,4 Sitze

Der Kuga Active X ist serienmäßig mit einem elektrisch verstellbaren Fahrersitz samt Memory-Funktion und elektrischer Vierwege-Lordosenstütze ausgestattet, während sich der Beifahrersitz manuell verstellen lässt und eine manuelle Zweirwege-Lendenwirbelstütze besitzt. Der Testwagen hat die optionalen Ergonomie-Sitze (500 Euro) an Bord, die zusätzlich eine ausziehbare Oberschenkelauflage, längsverstellbare Kopfstützen sowie die Vierwege-Lendenwirbelstütze auch für den Beifahrer mitbringen. Die Sitze sind recht straff gepolstert, bieten aber auch dank der vielfältigen Einstellmöglichkeiten einen guten Langstreckenkomfort. Die lediglich längsverstellbare

Mittelarmlehne ist gut gepolstert, während die Armauflagen in den Türen weicher sein dürften. Gut: Auf beiden Seiten des Mitteltunnels findet sich ein Kniepolster, das man insbesondere auf längeren Strecken zu schätzen weiß. Hinten geht es weniger komfortabel zu, allerdings gehört die Rückbank im Kuga zu den bequemereren in dieser Klasse. Lehne und Sitzfläche bieten eine passable Konturierung und eine gute Sitzposition, auch weil man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Zudem lässt sich die Neigung der Lehnen verstellen und damit die Wünsche der Insassen anpassen. 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.

2,7 Innengeräusch

Der Kuga ist ordentlich gedämmt, die aerodynamischen Optimierungen der Modellüberarbeitung kommen auch dem Geräuschkomfort zugute. Als Active X ist das SUV im Gegensatz zu den niedrigeren Ausstattungslinien mit Verbundglasscheiben in den vorderen Türen ausgestattet. 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 67,0 dB(A). Ist man mit dem Plug-in-Hybriden elektrisch unterwegs, ist der Geräuschkomfort innerorts nochmals deutlich besser, da nahezu keine Antriebsgeräusche zu vernehmen sind.

1,8 Klimatisierung

⊕ Der Kuga ist in allen Ausführungen mit einer Zweizonen-Klimaautomatik samt automatischer Umluftsteuerung ausgestattet. 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 störende Lichtreflektionen hervorrufen können. Wer die 450 Euro hierfür investiert, bekommt zusätzlich beheizbare Fondsitze (außen) sowie eine Lenkradheizung. Die ab Werk getönten Scheiben ab der B-Säule schützen vor zu starker Sonneneinstrahlung, noch wirksamere Rollos für die hinteren Seitenscheiben sind hingegen nicht zu haben.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der Kuga Plug-in-Hybrid ist aktuell das leistungsstärkste Modell der Baureihe. Der Vierzylinder-Benziner mit 2,5 l Hubraum leistet 112 kW/152 PS, der E-Motor kommt mit 114 kW/155 PS auf einen ähnlichen Output und ist damit deutlich stärker als beim Vorfacelift-Modell (81 kW/110 PS). Die Systemleistung beträgt 179 kW/243 PS, über das Systemdrehmoment schweigt sich Ford hingegen aus. Während der Benziner maximal 200 Nm auf die Kurbelwelle stemmt, entwickelt der Elektromotor maximal 320 Nm. Muss der E-Motor für den alleinigen Antrieb sorgen, geht es vergleichsweise gemächlich voran. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt er 9,5 s. Im Hybridmodus mit

vereinten Kräften geht der Kuga deutlich nachdrücklicher zu Werke, auch weil das Leergewicht mit 1,8 t im Rahmen bleibt. Den Sprint von 60 auf 100 km/h erledigt er in 3,8 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 4,8 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, beschleunigt das SUV in unter einer Sekunde - hier wirkt sich das schnelle Ansprechen des Elektroantriebs positiv aus. Die Herstellerangabe von 7,3 s für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h unterstreicht das gute Beschleunigungsvermögen des Hybridantriebs. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 200 km/h elektronisch begrenzt, rein elektrisch ist jedoch bereits bei 135 km/h Schluss.

1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ford hat dem Vierzylinder gute Manieren beigebracht. Der Sauger läuft vibrations- und geräuscharm. Bei normaler Fahrweise hält er sich akustisch angenehm im Hintergrund, lediglich beim Ausdrehen wird er lauter, verkneift sich aber nerviges Dröhnen. Solange die Batterie ausreichend geladen ist, erfolgt die Leistungsabgabe im Hybridmodus 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 PHEV punktet mit einem guten Komfort - Schaltvorgänge

gibt es keine, da das Getriebe beim Beschleunigen kontinuierlich die Übersetzung ändert. Während die Geschwindigkeit zunimmt, bleibt die Motordrehzahl weitgehend konstant. Die Autohold-Funktion bremst das Auto im Stand fest, der Fahrer kann dann den Fuß vom Bremspedal nehmen. Praktisch: Zum Ein- und Ausschalten des Systems gibt es eine separate Taste auf der Mittelkonsole.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest kann der Kuga nur bedingt überzeugen. Zwar besteht der Ford als Plug-in diesmal das anspruchsvolle Fahrmanöver im Gegensatz zum zuvor getesteten Voll-Hybriden, dies ist aber vorrangig auf die Bereifung zurückzuführen. Während der Kuga als Hybrid mit dem rollwiderstandsoptimierten Continental Eco Contact ausgerüstet war, rollte der Plug-in auf gripstärkeren Premium Contact von Continental. Das elektronische Stabilitätsprogramm arbeitet zwar hier wie da recht grobschlächting und rigide, durch den besseren Grip lässt sich der Kuga PHEV jedoch zurück in die ursprüngliche Fahrspur zurücklenken. Souverän wirkt das SUV dabei jedoch nicht, der Fahrer muss den Kuga mit hohem Lenkaufwand beherrscht durch die Pylonengasse dirigieren. Versucht

man hingegen den Ausweichtest möglichst zügig zu durchfahren, macht einem das ausgeprägte Untersteuern einen Strich durch die Rechnung. Fahrdynamik ist nicht die Sache des hochaufbauenden SUVs, auch wenn dies die straffe Fahrwerksabstimmung und die spontan ansprechende Lenkung zunächst suggerieren möchten. Der Geradeauslauf gibt hingegen kaum Grund zur Klage, das SUV zieht sicher seine Bahnen und lässt sich dabei auch von Spurrinnen kaum beeinflussen. Die Traktion geht in Ordnung, bei vollem Leistungseinsatz der beiden Antriebe gelangen die Vorderräder jedoch recht früh an die Traktionsgrenzen - Allradantrieb ist für den Plug-in im Gegensatz zum Voll-Hybriden nicht erhältlich.

2,7 Lenkung

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 gut treffen. Die Nulllage ist gut ausgeprägt und ebenso zu spüren. Von Anschlag zu

Anschlag benötigt man 2,6 Umdrehungen, damit hält sich der Lenkaufwand im Alltag angenehm in Grenzen.

⊖ Die Lenkung ist ziemlich stößig, d. h. Fahrbahnunebenheiten sind im Lenkrad als kleine Stöße deutlich zu spüren.

2,1 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt das SUV nach 34,0 m zum Stehen (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - das ist ein guter Wert. Am Ansprechverhalten und an der Dosierbarkeit der Bremsanlage gibt es wenig auszusetzen, die

Ingenieure haben den Übergang zwischen Rekuperationsverzögerung und den Radbremsen gut hinbekommen.

1,5

SICHERHEIT

0,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Als Active X wartet der Kuga mit einer sehr umfangreichen Fahrerassistenz-Ausstattung auf. Neben den gesetzlich verpflichtenden Systemen wie dem Notbremssystem oder dem Spurhalteassistent bringt der Ford einige zusätzliche Assistenten mit. Dazu zählen ein Spurwechselwarner samt Ausstiegswarnung (nur in Verbindung mit Voll- und Plug-in-Hybrid) und Querverkehrserkennung hinten sowie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung inklusive Spurzentrierung - durch die Kombination der beiden Systeme kann der Kuga einen Autobahnassistenten realisieren. Die von der Frontkamera erkannten Begrenzungen können in den Limiter oder in den Abstandsregeltempomaten übernommen werden. Im Falle einer Vollbremsung warnt der Kuga hinterherfahrenden Verkehrsteilnehmer mit blinkenden Bremslichtern, im Stand wird anschließend die Warnblinkanlage eingeschaltet. Der Reifendruck wird direkt mittels Sensoren in den Reifenventilen überwacht und lässt sich im Kombiinstrument anzeigen.







1,8

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Ford Kuga mit 92 Prozent der erreichbaren Punkte ein gutes Ergebnis (Test: 12/2019). Insgesamt fährt der Ford ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Der Kölner bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Nach einer Kollision bremst der Kuga automatisch, um einen weiteren Aufprall zu vermeiden. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis etwa 1,90 m Größe. Im Fond Vorn wie hinten werden die Passagiere aktiv ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Ein Kofferraumtrennnetz gibt es zumindest gegen Aufpreis - Befestigungspunkte am Dachhimmel sind im Bereich der B- und C-Säule vorhanden. Serie sind dagegen die passiven Türreflektoren in den vorderen und hinteren Türen, um diese im geöffneten Zustand bei Dunkelheit besser erkennen zu können.

⊖ Der Verbandkasten und das Warndreieck befinden sich unter dem Ladeboden und sind dort bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen. Die mittlere Fondkopfstütze lässt sich für Erwachsene nicht weit genug herausziehen, um ausreichenden Schutz zu bieten.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

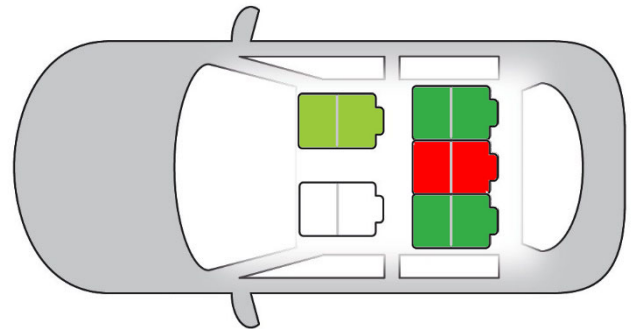
2,2 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit erzielt der Kuga mit 86 Prozent der erreichbaren Punkte ein gutes Ergebnis. Isofix-Befestigungen samt i-Size-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden äußeren Plätze der Rückbank, dort lassen sich Kindersitze gut befestigen. Dort sowie auf dem Beifahrersitz können Kindersitze auch mit den Gurten befestigt werden, feste Gurtschlösser erleichtern dabei die Montage. Die Beifahrerairbags lassen sich über einen Schlüsselaschalter deaktivieren, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden. An den hinteren Türen verfügen die elektrischen Fensterheber über einen gut funktionierenden Einklemmschutz, während die Schließkräfte an den vorderen Türen deutlich erhöht sind. Die Kindersicherung für die hinteren Türen lässt sich dort mit dem ausklappbaren Schlüsselbart ein- und ausschalten. Zwar ist das weniger komfortabel als eine elektrische Betätigung per Knopfdruck, doch dafür verhindert es zuverlässig ein unbeabsichtigtes Ausschalten durch Kinderhände.

⊖ Der Mittelsitz auf der Rückbank eignet sich nur schlecht für Kindersitze. Dort gibt es wie in dieser Fahrzeugklasse

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)

üblich keine Isofix-Halterungen, zudem stehen die Sitzgeometrie und die Gurtanlenkpunkte einer lagestabilen Montage mit dem Gurt entgegen.

2,2 Fußgängerschutz

⊕ 82 Prozent der Punkte bekommt das SUV für den Fußgängerschutz bei den Crashtests gemäß Euro NCAP-Norm. Der seitliche Frontscheibenrahmen birgt ein erhöhtes

Verletzungsrisiko, ansonsten ist die Fahrzeugfront gut entschärft. Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt neben Fußgängern auch Fahrradfahrer.

2,2 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO₂

Startet man mit dem Kuga PHEV vollgeladen, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest (gemischter Betrieb) 56 km elektrische Reichweite drin, ehe sich der Verbrennungsmotor zuschaltet. Der reine Stromverbrauch liegt bei 22,8 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste). Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer), liegt der Durchschnittsverbrauch bei 6,4 l/100 km. Damit zählt das SUV zu den effizienteren Vertretern dieser Fahrzeuggattung. Dabei gliedert sich der Benzinverbrauch auf in niedrige 4,7 l/100 km innerorts, 5,6 l/100 km auf der Landstraße und

recht hohe 8,7 l/100 km auf der Autobahn. Insgesamt ergibt sich für den Plug-in-Hybriden ein kombinierter Verbrauch von 2,8 l Super und 12,8 kWh Strom auf den ersten 100 km, womit eine CO₂-Bilanz von 138 g/km verbunden ist (auf Basis des CO₂-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland; Basis hierfür ist der 2020 vom UBA veröffentlichte Wert für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest bekommt der Kuga PHEV dafür 37 von maximal 60 möglichen Punkten.

2,0 Schadstoffe

⊕ Ford hat den 2,5-l-Vierzylinder mit dem Facelift weiter optimiert. Die CO-Emissionen unter hoher Last sind deutlich gesunken. Die gesetzlichen Grenzwerte werden in allen Situationen unterboten, auch die strengeren Ecotest-Grenzen reizt der Vierzylinder nicht aus. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland

berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. Am Ende bleiben 40 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der Kuga PHEV auf 77 Zähler und erhält damit vier von fünf Ecotest-Sternen.

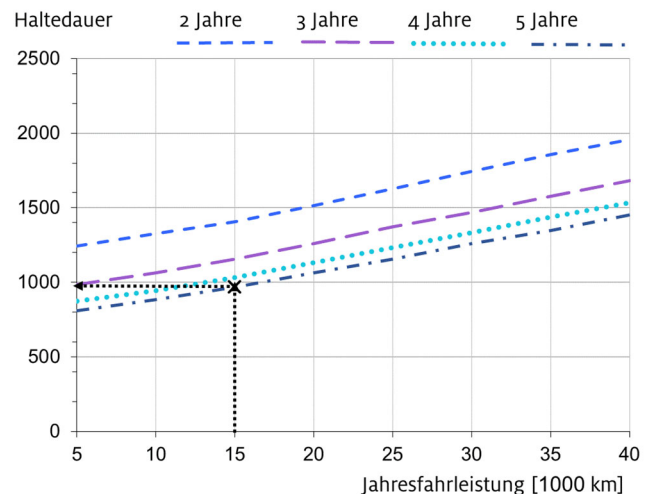
3,5 AUTOKOSTEN

3,5 Monatliche Gesamtkosten

Ford ruft für den Kuga PHEV in der höheren Active X-Ausführung 52.550 Euro auf. Wem der recht rustikale Off-Road-Look weniger gefällt, kann alternativ zur identisch teuren Ausstattungslinie ST-Line-X greifen, die eine sportlichere Optik mitbringt. Die Serienausstattung fällt recht umfangreich aus, was den hohen Kaufpreis zumindest etwas relativiert. Die jährliche Steuer liegt bei 50 Euro für das Testmodell ohne weitere Extras, mehr Ausstattung erhöht den CO₂-Ausstoß auf dem Papier und damit die Kfz-Steuer. Im mittleren Preisbereich liegt die Versicherung: Während man bei der Haftpflicht noch recht günstig unterwegs ist (Typklasse 18), fallen Teilkasko (Typklasse 25) und Vollkasko (Typklasse 23) recht teuer aus. Der Kuga besitzt ein flexibles Serviceintervall und muss spätestens alle 30.000 km oder zwei Jahre zur Inspektion. Ford gibt lediglich zwei Jahre Garantie auf das Fahrzeug, aber immerhin zwölf Jahre gegen Durchrostung. Wichtig bei einem Plug-in-Hybriden: Für den Akku garantiert Ford 70 Prozent der ursprünglichen Akkukapazität für acht Jahre bzw. 160.000 km.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 969 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Kuga Active X 1.5 EcoBoost	Kuga Active X 2.5 FHEV CVT	Kuga Active X 2.5 FHEV All- rad CVT	Kuga Active X 1.5 EcoBoost Automatik	Kuga Active X 2.5 PHEV CVT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1497	4/2488	4/2488	3/1496	4/2488
Leistung [kW (PS)]	111 (150)	132 (180)	134 (183)	137 (186)	178 (243)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	240/1600	n.b.	n.b.	240/1600	n.b.
0-100 km/h [s]	9,5	9,1	8,3	9,9	7,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	196	196	200	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,4 l S	5,3 l S	5,7 l S	6,8 l S	2,8 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	145	122	130	154	55
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/21/26	18/24/26	18/24/26	14/21/26	18/23/25
Steuer pro Jahr [Euro]	139	105	123	161	50
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	876	956	994	924	1006
Preis [Euro]	45.400	49.350	52.000	47.900	52.350

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 & kWh/100 km pro t]*	1,5 & 7,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,5
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	200/403/744
• Dachlast/Anhängelast [kg]	41/1.153
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,74
Herstellungsland	Spanien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

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

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

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

HERSTELLERANGABEN

Plug-in-Hybrid (4-Zylinder-Benziner/E-Motor), Euro 6e	
Hubraum	2.488 ccm
Systemleistung	178 kW/243 PS
Max. Systemdrehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	0,9 l
CO ₂ -Ausstoß	55 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	-
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.645/1.882/1.681 mm
Leergewicht/Zuladung	1.859/541 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	412/1.534 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.100 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	42,7 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Valencia

ADAC MESSWERTE

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R19 103V XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Ecotest-Verbrauch	2,8 l + 12,8 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	4,7/5,6/8,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	64 g/km (WTW* 138 g/km)
Reichweite	725 km
Innengeräusch 130 km/h	67,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.185 mm
Leergewicht/Zuladung	1.822/578 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	365/735/1.355 l

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

Betriebskosten	130 Euro	Werkstattkosten	113 Euro
Fixkosten	164 Euro	Wertverlust	562 Euro
Monatliche Gesamtkosten		969 Euro	
Steuer pro Jahr		50 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		18/23/25	
Basispreis Kuga Active X 2.5 PHEV CVT		52.550 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.06.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	57.300 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.451 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.200 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensord	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	600 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/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°
Metalllackierung (grün)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.300 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,5

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

Stand: Dezember 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner