



Ford Kuga 1.5 EcoBoost ST-Line X

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Die SUV-Welle schwappt schon einige Zeit um die Welt, dementsprechend ist der 2019 vorgestellte Ford Kuga tatsächlich schon in der dritten Generation auf dem Markt. Er basiert auf der C2 genannten Plattform des Herstellers, die auch vom Ford Focus genutzt wird. Äußerlich nicht gleich zu erkennen, merkt man beim Blick auf das Armaturenbrett, dass der Focus verwandt sein muss: Nur Experten könnten ohne Vergleich spontan sagen, in welchem Auto sie sich befinden. Der Kuga bietet im Vergleich zum Focus die höhere Sitzposition, aber auch die höhere Ladekante. Alles wie vom SUV erwartet also. Gerade in der getesteten Ausstattung ST-Line X trägt der Kuga äußerlich dick auf und will sportliche Naturen ansprechen, die uns deutlich zu nervös ansprechende Lenkung und das ST-Line-Sportfahrwerk sollen wohl in die gleiche Kerbe schlagen. Fordert man den Kuga dann aber, wie etwa im ADAC Ausweichtest, flüchtet er sich in starkes Untersteuern und will nicht so recht einlenken. Schade, denn auf kurvigen Landstraßen und mit mäßiger Geschwindigkeit vermittelt der Kuga schon eine gute Präzision. Ebenfalls gefällt wieder der aus dem Focus bekannte Dreizylinder mit 1,5 Liter Hubraum. Nicht nur für einen Dreizylinder ist er äußerst laufruhig, zudem bei Bedarf spurtstark. Nur bei ganz niedrigen Drehzahlen muss der Turbomotor erst Luft holen. War der Motor aber schon im Focus nicht der sparsamste, schlägt er im SUV-Gewand über die Stränge: 7,7 Liter Ecotest-Verbrauch sind heutzutage für einen 150 PS-Benziner zu viel. Die Konkurrenz verbraucht hier gern mal einen Liter weniger. Insgesamt ist der Kuga kein schlechtes Auto geworden - die Konkurrenz ist im Segment der kompakten SUV aber einfach zu groß. Der Ford kann sich hier nicht so recht absetzen. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q2, BMW X1, Dacia Duster, Kia Niro, Mazda CX-30, Nissan Qashqai, Seat Ateca, Renault Kadjar, Skoda Karoq, Ssangyong Korando, Volvo XC40, VW T-Roc.

- +** Navigationssystem Serie, praktischer Türkantenschutz, umfangreiche Sicherheitsausstattung
- im Grenzbereich zu starkes Untersteuern, besteht ADAC Ausweichtest nicht, hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★☆☆☆

2,5 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 überzeugend 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 Ford um ansehnliche Qualität und einen wertigen Eindruck. Der obere Bereich des Armaturenbretts und der vorderen Türverkleidungen ist weich gestaltet, anders als im Focus sind die hinteren Türverkleidungen aber gänzlich aus hartem Kunststoff. Dafür hat der Kuga im Gegensatz zum Technik-Bruder Verkleidungen an den Türrahmen. Einige Kanten und Ränder sind mit Aluapplikationen aufgewertet, die Drehregler für Klima und Lichtsteuerung

3,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 7,7 l/100 km an, ergibt sich mit dem 54 l großen Tank eine theoretische Reichweite von rund 700 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 565 kg – das ist großzügig und sollte für vier Leute samt Gepäck locker ausreichen. Auf der serienmäßigen Reling darf er bis 75 kg tragen - außer man wählt das Panoramadach, dann sind es 60 kg. Als Stützlast auf der Anhängerkupplung sind üppige 100 kg erlaubt, das reicht für quasi alle denkbaren Anwendungen. Auch die Anhängelast von 1,8 t bei gebremsten Hängern ist tauglich für ein Kompakt-SUV. Ungebremste Hänger dürfen 750 kg wiegen. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reifenreparaturset behelfen, alternativ und gegen Aufpreis gibt es ein Notrad. Reifen mit Notlaufeigenschaften bieten die

2,7 Licht und Sicht

Die Fahrzeugecken 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 ST-Line X Serie, ein Parklenkassistent kostet genauso Aufpreis wie eine zusätzliche Frontkamera. Immerhin sind sie im Paket recht günstig zu haben. 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 zufriedenstellendes Zeugnis ausstellt.

haben aber merkliches Spiel und die Kunststoffgrate an den Türfächern könnten besser entfernt sein. Insgesamt passt die Verarbeitung aber, wenn auch Luft nach oben ist.

⊕ 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.

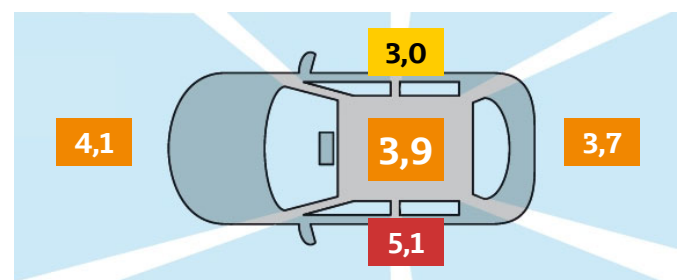
⊖ Die Motorhaube wird nach der angenehm einfachen Entriegelung leider nur über einen einfachen Haltestab offen gehalten, das ist umständlich in der Handhabung.

Kölner nicht an. Mit 4,63 m Länge ist der Ford noch nicht zu lang für den Stadtverkehr, die Breite von 2,18 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist in der Stadt aber nicht praktisch. Der Wendekreis liegt bei 11,9 m.

⊕ Auch dieser Ford hat wieder den quasi in die Tankklappe integrierten Tankverschluss: Öffnet man die in die Zentralverriegelung integrierte Tankklappe, kann man direkt mit dem Befüllen des Spritfasses beginnen und muss nicht erst noch einen Drehverschluss öffnen.

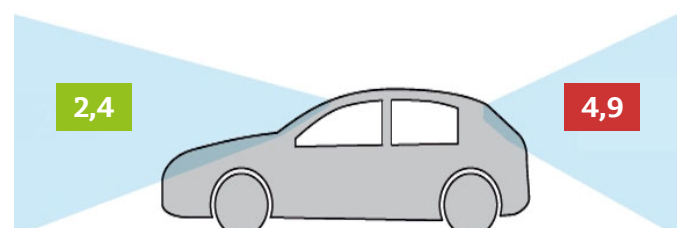
Rundumsicht

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.

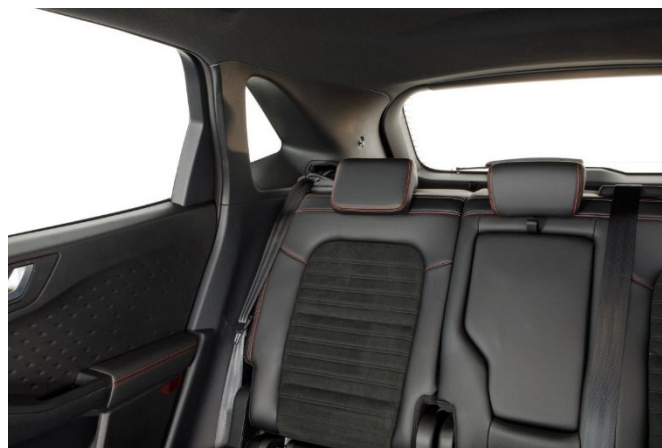


⊕ Serienmäßig ist der neue Kuga mit LED-Scheinwerfern samt statischem Fernlichtassistenten ausgerüstet. Der Testwagen hat die optionalen adaptiven Scheinwerfer verbaut, die mit Kurven- und Abbiegelicht sowie - sehr löblich - mit einer Scheinwerferreinigungsanlage ausgestattet sind. Zudem ist dann auch ein adaptiver Fernlichtassistent inbegriffen, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt aus dem Fernlichtkegel aussparen kann. Die Scheinwerfer funktionieren gut, die ausgeleuchtete Fläche könnte aber etwas homogener sein. 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 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 56 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,



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

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.

⊖ Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem des Testwagens funktioniert gut, ist aber nur unzureichend gegen Diebstahl gesichert: Es lässt sich mit einem vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlisten. Mehr Informationen zum Thema unter www.adac.de/keyless.

2,0 Kofferraum-Volumen

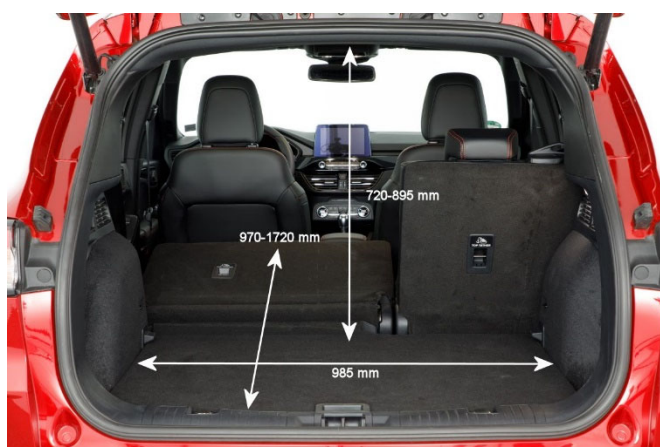
⊕ Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 445 Liter. Entfernt man die Abdeckung, passen bis zum Dach 635 Liter oder alternativ zwölf handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 815 (bis

zur Scheibenunterkante) bzw. 1.435 Liter (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden hat man - falls man nicht das Notrad geordert hat - weitere 90 Liter zur Verfügung.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, der elektrische Antrieb hilft hier noch zusätzlich. Dieser ist genauso serienmäßig wie das Öffnen und Schließen der angenehm zügig arbeitenden Klappe per Fußschwenk unter die Stoßstange. Ab 1,85 Meter Größe muss man auf seinen Kopf achten, sonst bleibt man an der geöffneten Klappe hängen. Die Ladekante liegt nicht allzu niedrige 70 Zentimeter über der Straße und knapp einen Zentimeter über dem Ladeboden. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, mit zwei Lampen wird er nachts zudem gut ausgeleuchtet. Der Kofferraumboden lässt sich hinter den Rücksitzen eine Stufe höher stellen, so gibt es zwar eine leicht ansteigende Ladefläche, aber keine Stufe bei umgelegten Rücksitzen.

⊖ Die Kofferraumabdeckung ist kein Rollo und auch keine an der Heckklappe eingehängte Hutablage, sondern ein an



Mit 445 l Kofferraumvolumen steht reichlich Platz für das Gepäck zur Verfügung.

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.

2,2 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. Dafür muss man entweder am Hebel im Kofferraum oder an der Rücksitzfläche ziehen- dann fallen die Lehnen dank integrierter Federn weitgehend selbstständig um. Ein Kofferraumtrennnetz ist gegen Aufpreis verfügbar,

inklusive sind dann Befestigungspunkte hinter der ersten und zweiten Sitzreihe. Im Zubehör findet man auch ein stabiles Gepäckraum-Schutzgitter, das hinter den Vordersitzen angebracht werden kann. Es gibt vier Verzurösen 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.

2,1 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Nicht nur basiert der Kuga auf der gleichen technischen Plattform wie der Focus, auch das Armaturenbrett hat Ford fast 1:1 übernommen. Der Touchscreen ist nun wie bei vielen Konkurrenzmodellen freistehend angebracht und damit für den Fahrer deutlich besser 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 auf dem Bildschirm. Auch ein praktischer Drehregler zum Scrollen oder Zoomen fehlt leider. Glücklicherweise setzen die Kölner weiterhin auf einen Lautstärkedrehregler. Die Bedieneinheit der optionalen Klimaautomatik ist zwar übersichtlich gestaltet, dürfte aber etwas weiter oben angebracht sein. 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 im Vergleich zum Focus neu gestalteten Kombiinstrumentes wurde entschlackt, dennoch muss man einige Einstellungen dort vornehmen und dafür über die Lenkradtasten navigieren. Positiv fallen die sehr gut ablesbaren

Rundinstrumente auf. Ford verzichtet auf eine virtuelle Darstellung und zeigt, dass es aus Sicht der Ablesbarkeit keinen Grund gibt, den klassischen Tachometer- und Drehzahlzeiger aufs Abstellgleis zu schieben. Der serienmäßige Motorstartknopf ist etwas ungünstig rechts hinter dem Lenkrad angebracht. Dort ist er schlecht zu sehen und zudem nach links gekippt, wodurch man ihn nicht sonderlich gut betätigen kann.



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

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Multimedia-Angebot im Kuga ST-Line X ist bemerkenswert gut. Das serienmäßige Infotainmentsystem umfasst ein analoges und digitales (DAB+) Radio samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, Navigationssystem, zwei USB-Anschlüsse sowie Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto. Zudem hat

der ST-Line X ein Bang & Olufsen-Soundsystem mit zehn Lautsprechern, induktives Laden, WLAN-Hotspot sowie diverse Remote-Control-Funktionen serienmäßig zur Verfügung. Ein CD- oder DVD-Laufwerk sucht man dagegen vergebens.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Für ein Fahrzeug der Kompaktklasse bietet der Kuga vorn reichlich Platz - wenn auch etwas weniger Beinfreiheit und bemerkenswerterweise nicht mehr Kopffreiheit als der Focus. Selbst gut 1,90 m große Menschen können sich die Sitze weit genug zurückschieben, die Kopffreiheit würde sogar für fast

2,10 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.

2,0 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen auch über zwei Meter große Personen Beinfreiheit - über dem Scheitel wird es ab 1,95 m eng. 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.

2,6 Innenraum-Variabilität

Hier wird es variabel, denn die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt längs verschieben, zudem die Lehnenneigung einstellen. 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 klimatisiert- noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz.

2,5 KOMFORT

2,8 Federung

Der Kuga kommt in der Ausstattung ST-Line und ST-Line X serienmäßig mit einem Sportfahrwerk, außer man nimmt ein Allradmodell. Für den getesteten Motor gibt es diesen nicht. Anders als für den Focus gibt es auch gegen Aufpreis keine adaptive Dämpferregelung. Zwar liegt der Kuga mit dem sportlich abgestimmten Fahrwerk recht satt auf der Straße, er ist aber nunmal ein kompaktes SUV und kein Sportwagen. Will

heßen: Der Federungskomfort dürfte gerne höher sein. Schlaglöcher, Kanaldeckel, Kopfsteinpflaster und andere innerstädtische Unebenheiten nimmt der Kuga ziemlich trocken. Auf der Autobahn kommt er mitunter ins Stuckern. Insgesamt kann man mit dem Sportfahrwerk zwar leben, es passt aber nicht so recht zum Fahrzeugkonzept.

2,6 Sitze

Im ST-Line X sind beide Vordersitze auch in der Höhe einstellbar und bieten eine Zweiwege-Lordosenstütze. Der Fahrersitz ist vollelektrisch einstellbar, auch in der Sitzflächenneigung. Eine Memory-Funktion für den Fahrersitz gibt es nur in der Topversion Kuga Vignale. Die Sitze bieten einen ordentlichen Sitzkomfort, sind im unteren Rückenbereich aber eher schmal

geschnitten. Je nach Statur kann es da etwas kneifen. Auch die Sitzposition vorn gibt wenig Grund zur Klage, eine in der Höhe verstellbare Mittelarmlehne und in Längsrichtung justierbare Kopfstützen wären jedoch wünschenswert. In Reihe zwei sitzt man nicht so bequem wie vorn, die Bank ist kaum konturiert - aber immerhin ist die Lehnenneigung einstellbar.

2,2 Innengeräusch

⊕ Bei der Geräuschdämmung hat Ford wie schon beim Focus großen Aufwand betrieben, was sich in einem ordentlichen Geräuschkomfort widerspiegelt. Nicht nur die Unterbodenabdeckungen sind mit Filz verkleidet, auch die Radhäuser vorn und hinten sind mit Filz ausstaffiert. Der

Dreizylinder-Benziner bleibt außer bei Vollgas akustisch angenehm im Hintergrund, die Windgeräusche sind mehr als Grundrauschen vorhanden, ohne dass sich ein spezielles Pfeifen in der Vordergrund drängt.

2,0 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattung besitzt der Kuga schon serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik, deren Automatikmodus in drei Intensitätsstufen einstellbar ist. Die vorderen Sitze sind serienmäßig, die hinteren sowie das Lenkrad gegen Aufpreis beheizbar, ebenso die Windschutzscheibe mithilfe feiner Drähte. Auch eine

Standheizung findet man in der Optionsliste des Herstellers. Der ST-Line X kommt immer mit dunkel getönten hinteren Scheiben. Bemerkenswert, weil zur Zeit keine Selbstverständlichkeit: Die Ausströmintensität der Lüftungsdüsen lässt sich per Drehrad unabhängig von der Ausströmrichtung einstellen.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

Der Dreizylinder mit eineinhalb Liter Hubraum leistet dank Turboaufladung 150 PS und bietet ein maximales Drehmoment von 240 Nm, das bereits ab 1.600 Touren verfügbar ist. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Kölner in flotten 5,5 s, die Elastizitätsprüfungen (von 60 auf 100 km/h in den

Gängen vier bis sechs) absolviert der Ford dank des früh anliegenden Drehmoments sowie der passenden Getriebeübersetzung ebenfalls zügig. Ford gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 9,7 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 195 km/h.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Leistungsentfaltung bei hoher Last ist in Ordnung. Zwar steht nicht übermäßig viel Leistung an, aber der Motor zieht wacker durch das Drehzahlband. Deutlich unter 1.500 Touren brummt der Motor aber merklich.

⊕ Fords 1,5-Liter-Benziner mit Zylinderabschaltung zählt zweifellos zu den besten seiner Art. Neben der homogenen

Leistungsentfaltung, dem spontanen Ansprechverhalten überzeugt besonders die gute Laufkultur, die bei Dreizylindern aufgrund der großen Zündabstände oftmals negativ auffällt. Selbst wenn Zylinder drei stillgelegt wird, verkneift sich das Aggregat das typische Zweizylinder-Schnattern und zeigt gute Manieren. Ford ist der erste Hersteller, der für einen Dreizylinder-Motor eine Zylinderabschaltung anbietet.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Für den Dreizylinder im Kuga gibt es kein Automatikgetriebe. Das manuelle Sechsgang-Getriebe kann aber auf ganzer Linie überzeugen. Die sechs Gänge flutschen leicht und präzise in die gewünschte Gasse, unterstützt von der fein dosierbaren Kupplung. So macht Schalten Spaß! Der Rückwärtsgang befindet sich vorn links und ist durch einen Sperrring vor versehentlichem Einlegen geschützt. Die Gänge sind passend gestuft, sodass beim Hochschalten stets genügend Durchzugskraft vorhanden ist. Bei Tempo 130

zeigt die Drehzahlmessernadel 3.000 Touren an - Ford hat den Motor im höchsten Gang damit weder zu lang noch zu kurz übersetzt. Das Start-Stopp-System arbeitet unauffällig und schnell, neben einer Berganfahrhilfe bietet der Kuga zudem eine Autohold-Funktion. Letztere sorgt dafür, dass die Bremse bei Stillstand des Wagens automatisch aktiviert wird. Betätigt man das Gaspedal, wird die Bremse gelöst und der Wagen fährt wie gewohnt an.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Hier kann der Kuga nicht vollends überzeugen. Auf Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen reagiert das Ford-SUV merklich. Auch auf Lastwechsel reagiert der Kuga deutlich, das ESP bremst ihn dann aber vehement ein. Das geht auch gefühlvoller. Beim ADAC Ausweichtest wird der Testwagen seiner sportlichen Aufmachung im Zeichen der ST-Line nicht gerecht - er untersteuert gnadenlos. Zwar greift das ESP ein, aber verstärkt die Untersteuer-Neigung noch. So besteht der Kuga den Ausweichtest nicht, er würde bei einem Ausweichvorgang auf der linken Fahrbahn in den Gegenverkehr rutschen. Die Reifen des Testwagens sind kaum die Ursache, es ist ein bewährtes Reifenmodell aufgezogen. Auch unter sportlichen Gesichtspunkten ist die Untersteuerneigung nicht zufriedenstellend.

2,9 Lenkung

Die Lenkung überzeugt uns nicht ohne Einschränkungen. Vor allem auf der Autobahn und anderen gut ausgebauten Straßen mit langen Geraden stört die mäßig erfühlbare Mittenlage beziehungsweise das übertrieben spitze Anlenkverhalten. Mehr als bei anderen Autos muss man beständig die Spur korrigieren.

⊕ Auf kurvigen Landstraßen, also mit höheren Lenkwinkeln, gefällt der Kuga mit einer guten Präzision.

1,5 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Test-Kuga durchschnittlich 32,4 Meter (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein imponierendes Ergebnis. Die Bremse spricht zunächst gewöhnungsbedürftig vehement an, ist mit einiger Erfahrung aber gut zu dosieren.

1,6 SICHERHEIT

0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der Bewertung der aktiven Sicherheit schneidet der neue Kuga sehr gut ab, einiges muss man sich aber über das aufpreispflichtige Fahrassistenz-Paket hinzukaufen. Der ST-Line X kommt 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

adaptiver Tempomat samt Verkehrszeichenerkennung hinzu. Die von der Frontkamera erkannten Begrenzungen können in den Limiter oder in den Abstandhaltetempomaten übernommen werden. Hat man eine Motorisierung mit Automatikgetriebe, kommt auch ein Stauassistent hinzu -

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ In den Crashtests nach Euro NCAP-Norm vom Dezember 2019 erzielt der neue 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 bremsst sich der Kuga nach Möglichkeit fest, um Folgekollisionen zu vermeiden. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis etwa 1,90 m Größe. Vorn werden die

beim Handschalter ist dies technisch kaum umzusetzen. Gegen weiteren Aufpreis gibt es ein Head-up-Display, das in eine aus dem Armaturenbrett ausfahrende Scheibe projiziert.

Passagiere aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

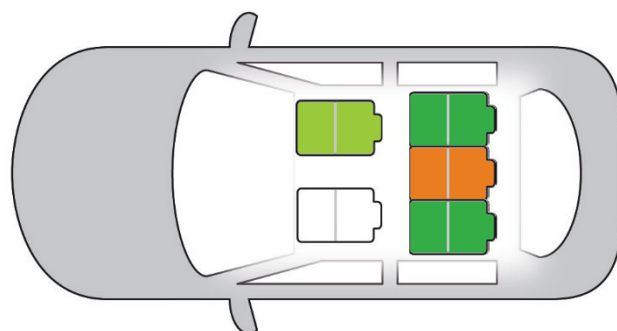
⊖ Der Verbandkasten und das Warndreieck haben keinen definierten Platz. Hinten schützen die Kopfstützen nur bis 1,70 m Körpergröße gut - das ist zu wenig.

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. Beim ST-Line X sind die hinteren Türen per Taste in der Fahrertür verriegelbar.

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)

2,0 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.

3,1 UMWELT/ECOTEST

4,8 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Kuga 1.5 EcoBoost in Kombination mit der Sechsgang-Handschaltung liegt im Ecotest bei stattlichen 7,7 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 214 g pro km. Nach den

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

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

Autobahn	8,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das trotz des Downsizing-Konzepts samt Zylinderabschaltung lediglich für 12 von 60 möglichen Punkten im CO₂-Bereich - das Ergebnis kann nicht ganz zufriedenstellen, denn manche Konkurrenten

bieten in dieser Leistungsklasse sparsamere Motoren. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,9 l, außerorts bei 6,8 l und auf der Autobahn bei 8,9 l alle 100 km.

1,3 Schadstoffe

⊕ Ein paar Punkte Abzug gibt es für leicht erhöhte Kohlenmonoxid-Werte bei hoher Last. Auch ausgerechnet die Partikelanzahl führt zu einem weiteren Punktabzug, und das obwohl der Kuga serienmäßig einen Ottopartikelfilter an Bord hat. Da es jeweils nur leicht erhöhte Messwerte sind, gibt es

nach den strengen Ecotest-Maßstäben immer noch 47 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der Ford auf 59 Punkte und erhält damit drei von fünf möglichen Sternen.

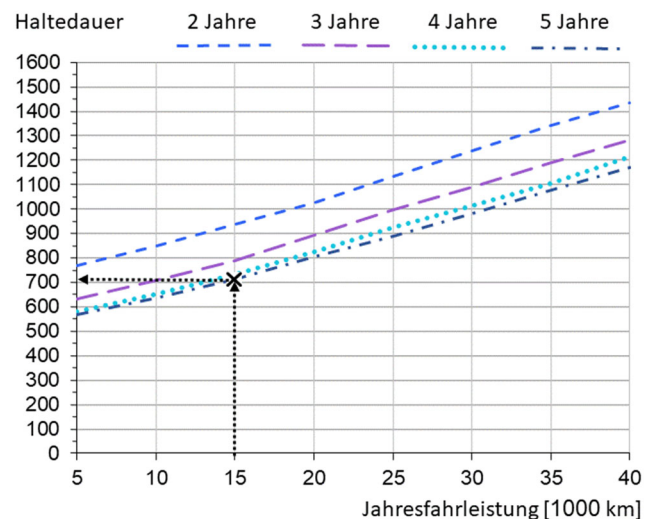
2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Ford verlangt für den Kuga ST-Line X mindestens 37.250 Euro, Stand März 2021. Der Testwagen hatte noch den auch durch die 2020 zeitweise verringerte Mehrwertsteuer niedrigeren Grundpreis von 35.434 Euro. Als ST-Line X ist die Serienausstattung ordentlich, kann aber bei Weitem nicht mit der Spendabilität vor allem koreanischer Konkurrenten mithalten. Serienmäßig an Bord sind beispielsweise die Parksensoren vorn und hinten samt Rückfahrkamera, das Notbremssystem und LED-Scheinwerfer. Beim Testwagen erhöht sich der Preis unter anderem durch das empfehlenswerte Fahrassistenten-Paket und die adaptiven Scheinwerfer auf 40.950 Euro. Dann ist der Wagen aber annähernd voll ausgestattet. Die Kfz-Steuer beträgt 148 Euro pro Jahr. Die Benzinern müssen alle 24 Monate oder 24.000 km zur Inspektion - je nach dem, was zuerst eintritt. Ford gibt zwei Jahre Fahrzeuggarantie und zwölf Jahre gegen Durchrostung. Eine Lackgarantie gibt es allerdings nicht.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 714 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 EcoBoost	1.5 EcoBoost	2.5 Hybrid CVT	2.5 Plugin-Hybrid CVT	1.5 EcoBlue	2.0 EcoBlue Hybrid	2.0 EcoBlue Allrad Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1496	3/1496	4/2488	4/2488	4/1499	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	110 (150)	140 (190)	165 (225)	88 (120)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	240/1600	240/1600	n.b./4500	n.b./4500	300/1750	370/2000	400/2000
0-100 km/h [s]	11,6	9,7	9,5	9,2	11,7	9,6	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	184	195	196	201	180	194	208
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,6/6,7 l S	5,5/6,6 l S	5,3/5,8 l S	1,2/1,4 l S	4,0/5,1 l D	4,1/5,0 l D	4,8/5,9 l D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	127/152	125/150	120/132	26/32	105/133	109/132	126/155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/21/24	17/21/24	17/21/24	17/23/24	17/22/24	17/22/24	17/22/24
Steuer pro Jahr [Euro]	156	151	127	50	222	267	324
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	646	669	734	671	672	691	744
Preis [Euro]	26.950	30.750	37.750	40.550	31.350	33.250	36.350

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

HERSTELLERANGABEN

3-Zyl.-Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC, OPF	
Hubraum	1.496 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	240 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	5,7/6,8 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	129/154 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.626/1.883/1.650 mm
Leergewicht/Zuladung	1.564/511 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	435/1.534 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 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 (2.Gang)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,8/10,6/14,8 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,4 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R19 99V
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,8/11,9 m
Ecotest-Verbrauch	7,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,9/6,8/8,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	182 g/km (WTW* 214 g/km)
Reichweite	700 km
Innengeräusch 130 km/h	68,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.180 mm
Leergewicht/Zuladung	1.510/565 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	445/815/1.435 l

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

Betriebskosten	147 Euro	Werkstattkosten	85 Euro
Fixkosten	115 Euro	Wertverlust	367 Euro
Monatliche Gesamtkosten		714 Euro	
Steuer pro Jahr		148 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		17/21/24	
Basispreis Kuga 1.5 EcoBoost ST-Line X		35.434 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.05.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	40.950 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	13.449 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 der Kraftstoffe 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	600 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	statisch Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.300 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.300 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	600 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	1.300 Euro° (Paket)
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	1.300 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/400 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	300 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung abnehmbar/schwenkbar	890 Euro/1.100 Euro
Metalliclackierung	ab 650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: März 2021

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.