



Ford Kuga 2.0 TDCi Titanium 4x4 (DPF)

Fünftüriger SUV der Mittelklasse
(103 kW / 140 PS)

Bereits seit 2008 produziert Ford das Mittelklasse-SUV Kuga. Nach vier Jahren Bauzeit wurde er im Frühjahr 2013 durch ein neues Modell abgelöst. Das aktuelle Fahrzeug basiert wieder auf dem Ford Focus und wird auch in den USA seit vergangem Jahr verkauft. Dort nennt sich das SUV Ford Escape. Der Kuga wird in Spanien produziert. Trotz aufwändigen optischen Veränderungen ist der Neue sofort als Kuga zu erkennen. Der hohe Sicherheitsstandard wurde weiter verbessert: Es sind viele Assistenzsysteme erhältlich, wenn auch zum Großteil optional. Beim ADAC Crashtest liefert er hervorragende Ergebnisse ab, zur Sicherung von Kindern können alle gängigen Rückhaltesysteme eingebaut werden. Einziger Kritikpunkt: Der Beifahrerairbag ist bis heute nicht serienmäßig abschaltbar. Der Zweiliter-Diesel hat eine Leistung von 103 kW/140 PS, sorgt für nur durchschnittliche Fahrleistungen, überzeugt aber mit Durchzugskraft. Der Verbrauch fällt aber hoch aus: Ein durchschnittlicher Testverbrauch von 6,6 Litern auf 100 Kilometer verhindert, dass im ADAC EcoTest mehr als drei Sterne erreicht werden. In der Titanium-Ausstattung ist der 2.0 TDCi 4x4 ab 31.000 Euro erhältlich. Der Kuga ist allerdings seinen Preis wert.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u.a. Chevrolet Captiva, KIA Sportage, Hyundai iX35, Opel Antara, VW Tiguan.

+ geräumiger Innen-/Kofferraum standfeste Bremsen, hohes Sicherheitsniveau

- keine Spritspartetechnik , erhöhter Verbrauch , teure Versicherung



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

2,7 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,1 Familie

3,5 Stadtverkehr

2,3 Senioren

2,2 Langstrecke

1,8 Transport

2,9 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

Stand: Juli 2013
Text: Stefan Giuliani

Verarbeitung

Der Kuga ist durch und durch ordentlich, aber nicht überragend verarbeitet. Die Karosserie erreicht ein hohes Qualitätsniveau, die Bleche sind passgenau verbaut, nur leider wollen die Kunststoffteile nicht ordentlich passen. Der Unterboden ist im vorderen Bereich glattflächig, wodurch sich Luftverwirbelungen und damit auch der Verbrauch reduzieren; im mittleren und hinteren Bereich hätte Ford nicht so sehr an Verkleidungen sparen sollen. Im Innenraum dominiert Hartplastik - bei einem Mittelklassefahrzeug könnte man hier feineres Material erwarten. Zumindest sorgen Aluapplikationen und Leder für einen Hauch von Luxus. Auch die Verarbeitung bietet Verbesserungsmöglichkeiten: Man findet häufig scharfe Kanten, die Mittelkonsole ist wackelig. Insgesamt stellt die Verarbeitung aber auch hier zufrieden.



Trotz der versenkbaren Kopfstützen im Fond ist die Sicht nach schräg hinten aufgrund der breiten Dachsäulen stark eingeschränkt.

- +** Durch den speziell gestalteten Einfüllstutzen braucht man keinen Tankdeckel mehr, außerdem ist eine Fehlbetankung nicht möglich. Beim Herausziehen der Zapfpistole rinnt aber gerne etwas Kraftstoff über den Lack. Die Türausschnitte sind nach außen gut abgedichtet und verschmutzen kaum. Eine Metallleiste mit Kuga-Schriftzug schützt die lackierten Schweller vor Kratzern (leider nur vorne).
- Die Seitenleisten am unteren Karosseriebereich sind zu tief, sie schützen kaum vor unvorsichtig geöffneten fremden Autotüren oder Einkaufswagen. Der vordere Stoßfänger ist einteilig ausgeführt, hinten sind alle Einzelteile lackiert. Bereits kleine Rempler sorgen für teure Reparaturen. Die Motorhaube wird nur von einem einfachen Haltestab offen gehalten - Gasfedern wären hier praktikabler.

Alltagstauglichkeit

Auf der Dachreling dürfen Lasten bis 60 kg transportiert werden. Ordert man das Fahrzeug ohne Schiebedach (Testwagen mit Schiebedach) sind 75 kg erlaubt. Beladen werden darf das SUV bis 495 kg (inkl. Fahrer) - ein ordentlicher, aber sicher kein üppiger Wert.

- +** Mit einer Tankfüllung können Reichweiten von 900 Kilometern realisiert werden. Bis zu 2.100 kg schwere Anhänger kann der Kuga ziehen. Im Innenraum finden vier Personen bequem Platz, der hintere Mittelsitz sollte nur für kurze Strecken verwendet werden.
- Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparatur-Set zur Verfügung. Ein Wagenheber oder ein Radmutterenschlüssel sind im Testwagen nicht vorhanden.

Sicht

Auch wenn die Rundumsichtmessung eher nüchtern ausfällt, durch die technischen Einrichtungen ist der Kuga auch auf engem Raum recht gut zu rangieren. Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet der Kuga nur durchschnittlich ab, weil vor allem die monströsen D-Säulen die Sicht nach schräg hinten einschränken.

+ Durch die erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick auf den umliegenden Verkehr. Die Karosserieenden lassen sich ordentlich abschätzen, der Bodenblick nach vorn ist kaum behindert. Die Wirksamkeit der Scheibenwischer ist gut. Die Sicht in den großen und beheizten Außenspiegeln ist ebenfalls gut, sie verfügen beide über einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel deutlich verkleinert. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Gegen Aufpreis gibt es die Frontscheinwerfer mit dem sehr empfehlenswerten Xenonlicht für Abblend- und Fernlicht. Wählt man diese Option, so ist auch Abbiegelicht an Bord, das Fernlicht wird automatisch geschaltet. Dynamisches Kurvenlicht ist aber nicht erhältlich. Ebenso in der Optionsliste finden sich Parksensoren, eine Rückfahrkamera und sogar ein Parklenkassistent (im Testwagen alles vorhanden). Tagfahrlich sorgt auch bei mäßigen Sichtverhältnissen für gute Erkennbarkeit.

- Durch die hohe hintere Fensterkante wird der Blick Richtung Boden erheblich eingeschränkt. Niedrige Hindernisse und auch spielende Kinder können vom Fahrer nicht direkt wahrgenommen werden. Die Rücksicht im Innenspiegel könnte großzügiger ausfallen. Die dünnen Heizdrähte der Frontscheibenheizung (Extra) können nachts störende Lichtreflexe erzeugen.

1,9 Ein-/Ausstieg

Nicht zuletzt wegen der hohen Karosserie gestaltet sich der Ein- und Ausstieg sehr bequem.

+ Vorn kann man recht bequem ein- und aussteigen, die Türausschnitte sind hoch und ausreichend breit, besonders die Sitzfläche befindet sich in optimaler Höhe zur Straße. Auch nach hinten klappt der Zustieg recht gut, weil die Türen weit öffnen und hohe Türausschnitte freigeben. Für die Zentralverriegelung gibt es eine praktische Fernbedienung, mit der sich auch die Fenster öffnen und schließen lassen. Auf Wunsch gibt es ein schlüsselloses Zugangssystem (im Testwagen vorhanden). Bei Dunkelheit leuchten die Scheinwerfer sowie die Umfeldbeleuchtung nach dem Verlassen des Fahrzeugs den Heimweg aus. Die Türbremsen sind kräftig und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

- Typisch für einen Geländewagen, auch für einen "kleinen" wie den Kuga, sind die recht hohen Schweller, beim Einsteigen müssen die Beine weit angehoben werden.

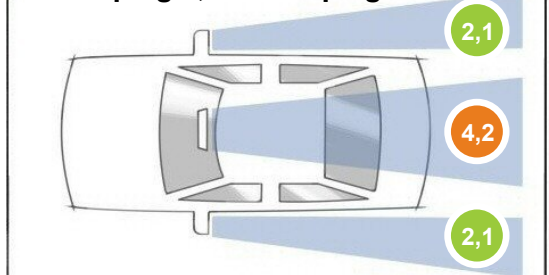
1,6 Kofferraum-Volumen*

Der Laderaum fällt üppig aus.

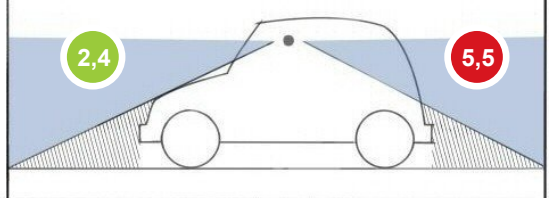
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Mit 445 l Volumen fasst der Kofferraum des neuen Kuga um 100 l mehr Gepäck als der Vorgänger.

⊕ Befindet sich der variable Kofferraumboden in unterster Stellung, misst der Laderaum hinter den Rücksitzlehnen und unterhalb den Kofferraumabdeckung 445 Liter. Bis zu 11 handelsübliche Getränkeboxen lassen sich hinter der Rücksitzbank stapeln. Bringt man den variablen Boden in oberste Stellung, kann darunter ein Volumen von 60 Litern genutzt werden. Klappt man die Rückbank um, vergrößert sich das Ladevolumen auf 890 l (gemessen bis Fensterunterkante). Lädt man bis zum Dach, so kann ein Laderaum von fast 1.700 Litern genutzt werden.

2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Zugang zum Kofferraum ist weitgehend barrierefrei. Nur die Ladekante liegt mit 72 cm etwas hoch über der Fahrbahn.

⊕ Beim optionalen Ford Key Free-Paket wird die Heckklappe automatisch geöffnet und geschlossen, auch durch eine einfache Geste mit dem Fuß unter dem hinteren Stoßfänger. Die Ladeöffnung ist sehr groß. Durch sein praktisches Format kann das Gepäckabteil sehr gut genutzt werden. Ist der Kofferraumboden in oberster Stellung, stört beim Ausladen keine Ladekante.

⊖ Die Beleuchtung im Kofferraum fällt etwas spärlich aus.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank und die Lehne sind asymmetrisch geteilt. Nur von vorn kann die Rücksitzbank umgelegt werden, sie fällt aber nach dem Betätigen des Entriegelungshebels selbstständig nach vorn. Das Aufrichten ist etwas mühsamer: Man muss gleichzeitig am Hebel ziehen und die Lehne hoch wuchten.

⊖ Kleine Gegenstände können nur unter dem Kofferraumboden verstaut werden. Eine Durchlade oder ein Skisack sind nicht lieferbar.

2,2 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Auch wenn die Bedienelemente sinnvoll platziert sind, der Gewöhnungsaufwand ist nicht gering. Die Klimaanlage ist etwas tief eingebaut, wodurch der Schalthebel manchmal etwas im Weg steht. Zudem sind die Drehregler glatt und nicht gut greifbar.

⊕ Lenkrad (in Höhe und Weite einstellbar) und Schalthebel liegen sehr günstig. Auch die Pedalerie überzeugt mit Bedienerfreundlichkeit. Der Startknopf ist gut sichtbar eingebaut und beleuchtet. Die klar gezeichneten Instrumente sind ordentlich ablesbar, aber etwas verspielt aufgebaut. Serienmäßig werden die Wischer und das Abblendlicht automatisch gesteuert. Beim hinteren Wischer kann man zwischen Intervall- und Dauerwischen auswählen. Der Lichtdreheswitch ist links am Armaturenbrett angebracht, die Tasten für die Nebellampen in direkter Nähe. Front- und Heckscheibenheizung schalten nach gewisser Betriebsdauer automatisch ab und verschwenden somit keine Energie. Den Bordcomputer, der u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch anzeigt, gibt's serienmäßig, den praktischen Tempomat ebenso. Alle vier elektrischen Fensterheber verfügen über eine Ab- und Auf-Automatik mit Einklemmschutz.



Verarbeitung und Funktionalität befinden sich auf ordentlichem Niveau. Es dauert jedoch eine gewisse Zeit, bis jeder Handgriff sitzt.

Vorn wie hinten sind für Kleingepäck ausreichend Ablagen vorhanden. Das Handschuhfach hat ein ordentliches Volumen, der Trennboden schränkt aber die Funktion etwas ein. Für fast alle wichtigen Funktionen sind Kontrollleuchten vorhanden, auch für das Fahrlicht. Der Innenraum wird gut ausgeleuchtet, vorn wie hinten sind Leselampen vorhanden. Die vorderen Leuchten sind aber etwas zu weit hinten angebracht. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einschwenken. Gegen Aufpreis wird der Abstand zum Vordermann automatisch geregelt.

– Auch wenn das Radio/Navigationssystem optimal platziert ist, die Bedienung ist nicht durchgehend logisch aufgebaut und erfordert einen langen Eingewöhnungsprozess. Die Funktionen sind vielfältig, die Tasten unzählbar. Das Lenkrad ist mit Funktionen überladen. Die Umluftfunktion schaltet nicht automatisch wieder auf Frischluft um, was ein vorzeitiges Ermüden des Fahrers verhindern könnte. Sind die vorderen Türen voll geöffnet, können sie von angeschnallten Passagieren kaum noch erreicht werden. Die vorderen Gurtschlösser sind nicht ausreichend fixiert und erschweren somit das Anschnallen.

2,0 Raumangebot vorne*

+ Auf den Vordersitzen finden bis 2 m große Personen bequem Platz. Die Innenbreite fällt nur durchschnittlich aus, dennoch stellt sich subjektiv ein angenehmes Raumgefühl ein.

2,4 Raumangebot hinten*

+ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, gibt's hinten noch immer Platz für 1,90 m große Insassen. Für die Knie ist üppig Raum vorhanden. Auch die Innenbreite ist großzügig, das Raumgefühl einwandfrei.



Im Fond reicht die Kniefreiheit immerhin für Personen bis 1,90 m Größe aus.

3,8 Innenraum-Variabilität

Für den Kuga werden keine Sitzvarianten angeboten. An der Rücksitzbank lässt sich die Lehnenneigung justieren, verschiebbar ist sie aber nicht.

2,5 KOMFORT

2,8 Federung

Die Fahrwerksabstimmung ist Ford recht ordentlich gelungen, sind tendiert eindeutig Richtung straff, bietet aber noch genug Komfort. Lange Fahrbahnwellen werden gut absorbiert, kurze Bodenwellen, Unebenheiten sowie Querfugen und abgesenkte Kanaldeckel kommen aber etwas deutlicher zu den Insassen durch. Stuckern tritt kaum auf. Die Seitenneigung ist für ein Fahrzeug dieser Klasse angenehm gering, auch Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen halten sich in Grenzen. Bei Beladung ändert sich die Federung nur wenig, sie wird aber tendenziell etwas komfortabler. Auf Kopfsteinpflaster ist die Geräuschkulisse aber immens: Neben einer rappenden Innenausstattung dröhnt die Karosse deutlich.

2,2 Sitze

Vorn wie hinten wird guter Sitzkomfort geboten.

⊕ Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen. Die hohen Lehnen der Vordersitze sind gut geformt und bieten dem Rücken festen Halt. Bei Kurvenfahrten bieten die ausgewogen gefederten Vordersitze einen ordentlichen Seitenhalt, die Sitzfläche könnte aber etwas besser konturiert und länger sein. Auch an der Sitzposition des Fahrers gibt es nichts auszusetzen. Die Vordersitze verfügen zusätzlich über Lordosenstützen, die in ihrer Intensität, nicht aber in ihrer Höhe eingestellt werden können. Der Fahrer kann seine Beine und Füße gut abstützen. Auch auf der Rücksitzbank sitzt man nicht schlecht. Die Kontur der hohen Rückenlehnen ist zwar nur durchschnittlich, die Neigung lässt sich aber einstellen. Selbst die Sitzfläche ist für eine Rücksitzbank ordentlich geformt. Leider sitzt man etwas tief, die Schenkel werden dadurch nicht ausreichend unterstützt.

⊖ Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

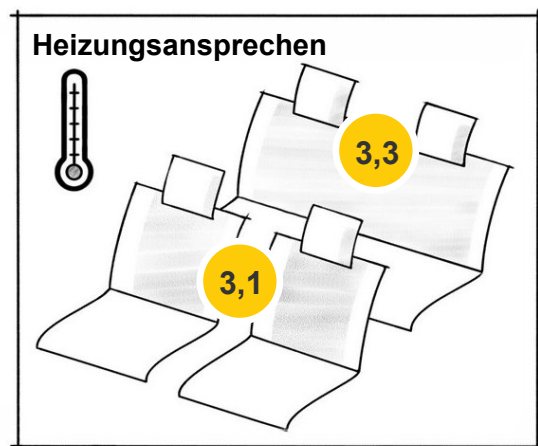
2,4 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h liegt mit 68,9 dB(A) im guten Bereich. Der Motor ist, vor allem unter Last, deutlich im Innenraum zu hören. Wirklich belastend wirkt er aber auf die Passagiere nicht. Die Windgeräusche und Fahrgeräusche halten sich in angenehmen Grenzen.

2,6 Klimatisierung

Heizungsansprechen und -wirkung können vorne wie hinten nicht so recht überzeugen, sie liegen nur im durchschnittlichen Bereich.

⊕ Eine Klimaautomatik gibt es serienmäßig, sie erlaubt die separate Temperaturregelung für Fahrer und Beifahrer. Es gibt zahlreiche Einstellmöglichkeiten für die Luftmengenverteilung, sie können individuell kombiniert werden. Gegen Aufpreis gibt es dünne Heizdrähte in der Frontscheibe, sie wirken schnell und effektiv gegen Beschlagen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen*

Der Zweiliter-Motor mit 103 kW/140 PS kämpft mit dem schweren Auto und sorgt nur für durchschnittliche Beschleunigungswerte. Beim Sprint von 60 auf 100 km/h vergehen 6,9 Sekunden.

⊕ Im vierten und fünften Gang bietet der Kuga erfreulich viel Elastizität.

2,2 Laufkultur

Bei der Laufkultur gibt es nicht viel Kritik.

⊕ Für einen Diesel läuft der 2.0 TDCi auffallend vibrationsarm. Es treten auch kaum unangenehme Frequenzen wie Brummern oder Dröhnen auf.

2,6 Schaltung

Die Präzision des Sechsgang-Schaltgetriebes geht in Ordnung, wenn es ihm auch etwas an Knackigkeit fehlt. Vor allem aufgrund der Leichtgängigkeit können die Schaltstufen schnell gewechselt werden, die Schaltwege dürften etwas kürzer ausfallen.

⊕ Der Rückwärtsgang ist sicher gegen versehentliches Einlegen gesichert und synchronisiert, wodurch er auch bei ausrollendem Fahrzeug geräuschlos und verschleißarm eingelegt werden kann. Eine Gangempfehlung unterstützt den Fahrer dabei einen sparsamen Drehzahlbereich anzustreben. Beim Berganfahren wird das Fahrzeug automatisch festgehalten.

2,3 Getriebeabstufung

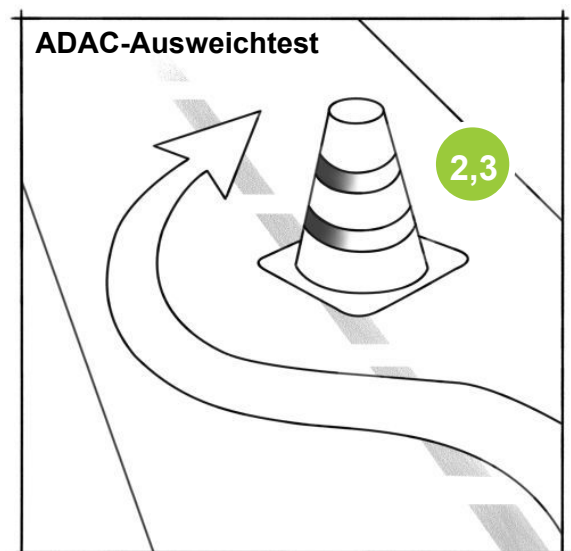
⊕ Die Abstimmung des Sechsgang-Getriebes ist gut gelungen. Für jeden Geschwindigkeitsbereich steht der passende Gang zur Verfügung. Auch die Gesamtübersetzung geht in Ordnung. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit 2.600 Umdrehungen pro Minute.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

Das Fahrverhalten des Kuga ist sehr gutmütig und deswegen leicht kontrollierbar.

⊕ Der Kuga verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und bleibt einwandfrei beherrschbar - auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten, man hat ein sicheres Fahrgefühl. Bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen hält er sehr gut seine Spur. Der permanente Allradantrieb sorgt für gute Traktion, auch auf weniger griffiger Straße. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt sich der Kuga souverän, leichtes Übersteuern wird schnell von ESP-Eingriffen kontrolliert. Er absolviert den Parcours ohne jede Schleuder- oder gar Kipptendenz - für ein Auto seiner Klasse ein ausgezeichnetes Ergebnis. Bei starken Lenkimpulsen, wie z.B. bei plötzlichem Ausweichen greif das ESP derart hart ein, dass es zu keinen kritischen Situationen kommen kann. In schnell gefahrenen Kurven bleibt das Fahrzeug lange stabil und schiebt beim Überschreiten der Haftungsgrenzen sicher über die Vorderachse weg. Die Lastwechselreaktionen bleiben unkritisch und gut beherrschbar.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,8 Lenkung*

Die Präzision der Lenkung ist zufriedenstellend. Um die Mittellage ist das Lenkgefühl nicht optimal, wenngleich die Zentrierung in Ordnung geht. Bei höheren Lenkwinkeln reagiert das Fahrzeug fast übertrieben auf die Kursänderung. Die Hinterachse pendelt gerne etwas um die Mittellage. Die Übersetzung der Lenkung ist direkt, beim Rangieren ist der Kraftaufwand am Lenkrad niedrig. Mit einem Wendekreis von 11,7 m liegt der Kuga noch im Mittelfeld seiner Klasse. Der Fahrer wünscht sich mehr Rückmeldung.

1,8 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Kuga 36 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Bereifung Continental Sport Contact der Größe 235/45 R19 99V). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest. Spontan ansprechend und fein dosierbar am Bremspedal ist die Bremse ohnehin. Auch an der Spurtreue gibt es nichts auszusetzen.

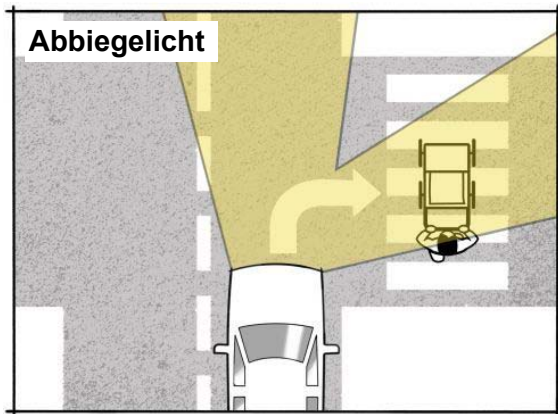
1,7 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die Sicherheitsausrüstung des Kuga ist vollständig, wenn aber auch vieles gegen Aufpreis gekauft werden muss.

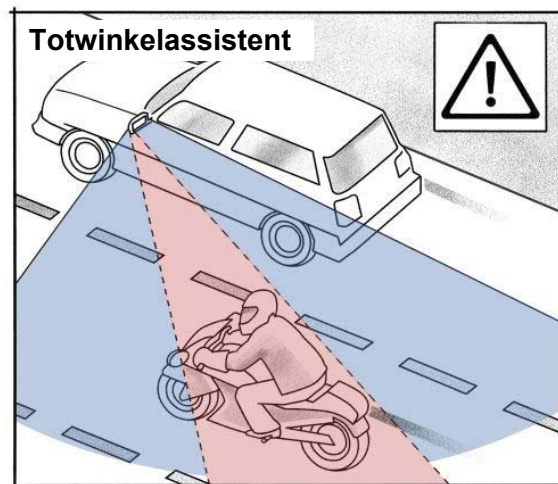
⊕ Der Kuga verfügt sereinmäßig über einen Bremsassistenten und das elektronische Stabilitätsprogramm ESP. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Gegen Aufpreis gibt es Bi-Xenon-Scheinwerfer und Abbiegelicht - dynamisches Kurvenlicht ist darin aber nicht enthalten. Ebenso findet man in der Aufpreisliste ein radargestütztes Notbremsssystem mit Kollisionswarnung und City-Safety-Funktion. Gegen weiteren Aufpreis erhält man ein Reifendruckkontrollsystem, dass mit Sensoren den tatsächlichen Druck misst, einen Spurhalte- und Totwinkelassistent sowie einen Müdigkeitswarner. Als weitere Option sind Heckleuchten in LED-Technik bestellbar und eine Verkehrszeichenerkennung per Kamera. Der Motor kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein versehentliches Wegrollen des Autos verhindert wird. An den Vordertüren sind Rückstrahler angebracht, die den nachfolgenden Verkehr warnen. Bereits in Serie verfügt der Ford über einen Speedlimiter, mit dem der Fahrer die Maximalgeschwindigkeit begrenzen kann. Ist die Warnblinkfunktion aktiviert, so können die Blinker nicht mehr zur Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich ist.

Abbiegelicht



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Einschlafwarner



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

- + Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Kuga alle fünf möglichen Sterne (94 % der möglichen Punkte). Er verfügt neben Front- und Seitenairbags vorn auch über von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags. Die Kopfstützen vorn bieten Personen bis zu einer Größe von über 1,90 m optimalen Schutz, hinten reichen sie noch bis 1,70 m. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstützen ist vorne wie hinten gering. Die Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. An den stabilen Bügeltürgriffen lässt sich nach einem eventuellen Unfall hohe Zugkraft anbringen.
- Warndreieck und Verbandskasten haben keine Halter und sind im Notfall schlecht erreichbar.

2,2 Kindersicherheit

- + Beim ADAC-Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der Kuga 86 % der möglichen Punkte im Bereich Kindersicherheit erzielen. Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil unterbringen, auch mittels Isofix-System und Ankerhaken. Das Angurten hinten auf den Außensitzen ist leicht, da die Schlösser fest installiert sind. Die Gurtschlösser sind so kurz, dass auch Kinderrückhaltesysteme mit flach gehaltenen Aufnehmern lagestabil befestigt werden können. Die Abstände der unteren Gurtpunkte sind ebenso für besonders breite Kinderrückhaltesystemen groß genug (Außensitze). Die Gurte verfügen über eine ausreichende Länge und auch Sitze mit hohem Gurtbedarf zu befestigen. Die Fensterheber verfügen über einen zuverlässig wirkenden Einklemmschutz. Auch die Montage hoher Rückhaltesysteme ist, wenn auch außen nur knapp, möglich.
- Auf dem Beifahrersitz sind keine rückwärtsgerichteten Sitze erlaubt, weil sich der Beifahrerairbag nicht abschalten lässt; beim Händler lässt sich aber eine Abschaltmöglichkeit nachrüsten. Die hinteren Gurtschlösser sind nicht gegen Verwechseln gesichert.

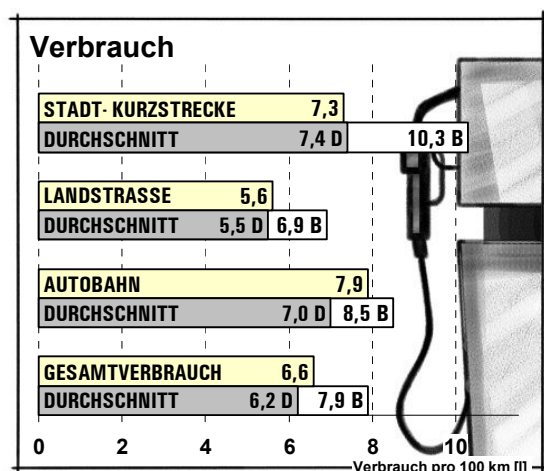
2,3 Fußgängerschutz

- + Beim simulierten Fußgängerunfall (ADAC Crashtest) schneidet der Wagen mit 70 % der möglichen Punkte einwandfrei ab, insbesondere für einen Geländewagen ein gutes Ergebnis.

3,3 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO2*

- Beim Spritkonsum kann der Kuga nicht richtig überzeugen: Der durchschnittliche Verbrauch liegt bei 6,6 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 210 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht das in dieser Klasse nur für 20 Punkte im Bereich CO₂. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,3 l, außerorts bei 5,6 l und auf der Autobahn bei 7,9 l Diesel pro 100 km.



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

2,6 Schadstoffe

Bei der Schadstoffbeurteilung erzielt der Kuga mit 34 Punkten ein durchschnittliches Ergebnis. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergibt das 54 Punkte und damit drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

2,7 AUTOKOSTEN

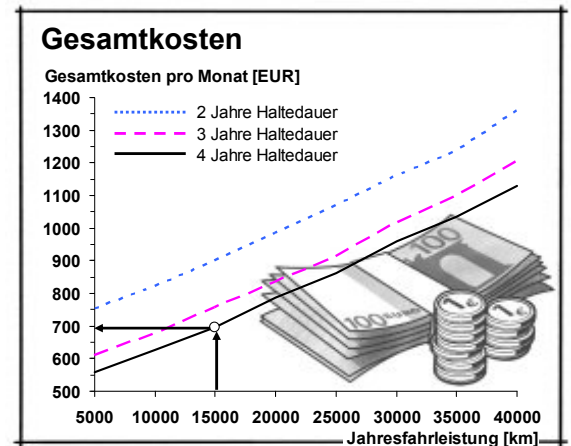
3,1 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Kuga im Umfeld seiner Klasse nicht besonders niedrig ausfällt, kann er hier nur eine zufriedenstellend Bewertung erreichen.

3,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 12 Monate oder alle 20.000 Kilometer ist eine kleinere Wartung - alle 40.000 km oder alle zwei Jahre eine Inspektion fällig.

- ⊕ Ford gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- ⊖ Die jährlichen Serviceabstände sind vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer relativ kurz und bringen mehr Werkstattaufenthalte mit sich. Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen sowie teure Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 695 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,2 Wertstabilität*

- ⊕ Dem Kuga wird ein positiver Restwertverlauf prognostiziert. Der Ford ist komplett neu, ein Modellwechsel ist in weiter Ferne und SUV erfreuen sich aktuell sehr großer Beliebtheit.

3,4 Kosten für Anschaffung*

Mit 31.050 Euro ist der Kuga 2.0 TDCi Titanium 4x4 wahrlich kein Schnäppchen. Um ein Ausstattungsniveau nach ADAC-Standard zu erreichen, sind Optionen im Wert von über 3.000 Euro nötig.

3,5 Fixkosten*

Recht teuer fallen die festen jährlichen Kosten aus. Schon die Steuer fällt mit 278 Euro im Jahr nicht gerade günstig aus. Die hohen Einstufungen in der Haftpflicht und der Teilkaskoversicherung treiben zusätzlich die Kosten. Aber auch die Vollkaskoversicherung kommt beim Kuga Diesel nicht gerade günstig.

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Kuga TDCi auf Euro und Cent im Umfeld seiner Klasse, dann fallen sie insgesamt gering aus. Alle Einzelbewertungen liegen im Mittelfeld, durch den stabilen Restwertverlauf erhält der Kuga noch eine gute Beurteilung der monatlichen Unterhaltskosten.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 EcoBoost Start/Stopp 2x4	1.6 EcoBoost 4x4 Automatik	2.0 TDCi Trend 2x4 (DPF)	2.0 TDCi Trend 4x4 (DPF)
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1596	4/1997	4/1997
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	134 (182)	103 (140)	120 (163)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	240/1600	240/1600	320/1750	340/2000
0-100 km/h[s]	9,7	9,7	10,6	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	200	190	198
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,6 S	7,7 S	5,3 D	5,9 D
CO2 [g/km]	154	179	139	154
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/20/23	18/20/23	18/20/23	18/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	120	170	248	278
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	691	775	667	718
Preis [Euro]	24.550	29.800	27.050	30.050

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1997 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R17H
Reifengröße (Testwagen)	235/45R19V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7/11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,3/5,6/7,9 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	154 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	210 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,9 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4524/1838/1689 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2090 mm
Leergewicht/Zuladung	1755 kg/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	445 l/890 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	n.b.
Tankinhalt	60 l
Reichweite	905 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	132 Euro
Monatliche Werkstattkosten	66 Euro
Monatliche Fixkosten	121 Euro
Monatlicher Wertverlust	376 Euro
Monatliche Gesamtkosten	695 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/23
Grundpreis	31.050 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*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.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Xenon)	960 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	980 Euro°
Automatikgetriebe	1.750 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
City-Notbremsfunktion	350 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Fahrer-Assistenz-P.)	1.050 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Müdigkeitserkennung (Fahrer-Assistenz-P.)	1.050 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	50 Euro
Spurassistent (Fahrer-Assistenz-P.)	1.050 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	470 Euro°
Xenonlicht	960 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	260 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	ab 945°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	720 Euro
Lackierung Metallic	580 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.100 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

AUTOKOSTEN

2,7

Betriebskosten*	3,1
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,1
Wertstabilität*	2,2
Kosten für Anschaffung*	3,4
Fixkosten*	3,5
Monatliche Gesamtkosten*	2,4

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen