

Runde Sache

Autoflotte-Test | Bei Ford zeigen auch SUVs dynamische Qualitäten. Das beweist der Kuga eindeutig. Raum für Verbesserung besteht dagegen in puncto Materialanmutung.



Fotos: Christian Fredehik Merent/Autoflotte

Neues bekanntes Gesicht | Seit Anfang 2017 steht auch der Kuga mit Sechseckgrill beim Händler. Was für das Mittelklasse-SUV neu ist, kennt man aber schon vom größeren Bruder Edge



Schick und praktisch | Trotz dynamischen Designs ist der Kuga ein alltagstauglicher Begleiter



Aufholpotenzial | Bedienbarkeit und Materialqualität sind nicht immer optimal

— Mit dem Kuga kam 2008 Fords erstes Europa-SUV auf den Markt. Das Auto wurde ein voller Erfolg, aber schon 2012 kam Kuga Nummer zwei. Der Grund: Die One-Ford-Strategie erforderte ein global einheitliches Konzept, in den USA fährt der Kuga nun als Ford Escape auf den Highways. Beim Design blieb sich der Kuga treu, auch das Facelift zum Jahreswechsel brachte – bis auf den deutlich größeren Grill – keine radikalen Änderungen.

Das Testauto | Wenn man vom Vignale absieht ist die Version Titanium die zweit-höchste Ausstattungslinie vor Trend und Cool&Connect sowie nach der sportlich ausgerichteten ST-Line. Als Titanium fuhr auch unser Test-Kuga vor, zusammen mit dem mittelstarken 150-PS-TDCi, Sechsgangschaltgetriebe und Frontantrieb. Für 26.555 Euro bringt das Mittelklasse-SUV dann unter

anderem 17,5-Zoll-LM-Räder, Licht- und Regensensor, Zweizonen-Klimaautomatik, Infotainmentsystem Ford Sync3 und Lederlenkrad mit an Bord. Optionale Pakete waren:

- ▶ das Easy-Driver-Paket II mit elektrisch anklappbaren Außenspiegeln, der Einparkassistent und Einparkhilfe vorn und hinten (630 Euro)
- ▶ das Technologie-Paket I (unter anderem Totwinkel-, Spurhalte- und Fernlichtassistent, Müdigkeitswarner, Verkehrschilderkennung sowie beheizte Frontscheibe; 882 Euro)
- ▶ das Ford-Key-Free-Paket (schlüssellose Ver- und Entriegelung, sensorgesteuerte Heckklappe; 378 Euro) sowie
- ▶ das Family-Paket mit elektrischer Türkinnersicherung und 230-Volt-Anschluss hinten (126 Euro)

Als Einzeloptionen waren zudem Metalliclack (Indic-Blau; 550 Euro), Bi-Xenon-Scheinwerfer (874 Euro), Navi inklusive DAB, Premium-Soundsystem und Rückfahrkamera (1.038 Euro), adaptiver Tempomat (630 Euro) sowie 18-Zoll-LM-Felgen (672 Euro) verbaut. Gesamtpreis: 32.335 Euro.

Karosserie | Mit fließenden Linien ist der Kuga ein dynamisch gestyltes SUV. Das Facelift manifestiert sich vor allem im prägnanten Grill im Edge-Style und in neuen Scheinwerfern, darüber hinaus durch angeschnittene Überläufe der Rückleuchten in die Heckklappe. Wie beim Fiesta steigt die Gürtellinie nach hinten stark an, der befürchtete Negativeffekt bei der Rundumsicht bleibt aber aus. Klar, wie in den 60ern schaut man nicht aus dem Kuga, gemessen an den heutigen Verhältnissen hilft das dritte Seitenfenster aber enorm. 4,54 Meter ist der Kuga lang und schluckt bis zu 1.653 Liter Gepäck. Viel Platz gibt es auch für die Passagiere, vorne wie hinten sitzt man im Kuga luftig und bequem.

Interieur | Ein Meister exklusiver Materialauswahl ist Ford auch im Kuga nicht. Obgleich die Verarbeitung als solche stimmt, wirken die Kunststoffe an vielen Stellen billig. Das Innenraumdesign wirkt ziemlich unruhig, was sich aber nicht negativ auf die Bedienergonomie auswirkt. Die Funktionen des Kuga lassen sich fast immer leicht und intuitiv ansteuern. Mit einer Ausnahme. Wer das Infotainmentsystem nicht per Sprachsteuerung – die hier wirklich gut funktionierte – bedienen möchte, steht vor folgendem Problem: Der Monitor versteckt sich tief in einer Höhle, berührt man ihn, erscheinen die Icons am unteren Rand. Der Höhlenboden aber krümmt sich so stark, dass man Schwierigkeiten hat, die Icons überhaupt zu erreichen.

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gutes Platzangebot ▶ Munterer und agiler Antrieb ▶ Fahrwerk und Lenkung knackig-dynamisch 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ An vielen Stellen billige Innenraummaterialien ▶ Nicht optimale Bedienbarkeit des Touchscreens

Restwerte | DAT-PrognoseFord Kuga 2.0 TDCi (150 PS)
TitaniumRestwerte vom Listenpreis
(Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach
36 Monaten und15.000 km/Jahr: 45,1 %
25.000 km/Jahr: 41,9 %
40.000 km/Jahr: 36,9 %**Daten und Preise | Ford Kuga 2.0 TDCi (150 PS) Titan.****Grundpreis Testwagen 26.555 Euro**
R4/1.997 cm³ | 110 kW/150 PS | 370 Nm/2.000 – 2.500
U/min | 6-Gang | 10,1 s | 194 km/h | 4,7 D | 122 g/km

4.524 x 1.838 x 1.677 mm | 456 – 1.653 Liter

Wartung: 1 Jahr/20.000 km

Effizienzklasse: A

Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 17 | 24 | 22

Garantie: 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

lich europäischer als der Edge. Insgesamt steigt man also auch nach längeren Strecken entspannt aus dem Auto, nachts fielen uns jedoch die zitterigen Scheinwerfer auf.

Autoflotte-Tipp | Wer einen Diesel ins Auge gefasst hat, kann im Kuga getrost die getestete mittelstarke Variante wählen. Dazu kombinieren wir aber nicht den Titanium, sondern den Cool&Connect. Der kostet mit 26.092 Euro zwar kaum weniger, hat neben der Klimaautomatik aber bereits elektrisch anklappbare Außenspiegel, Einparkhilfe hinten und ein Navi an Bord. Dazu ordern wir

- ▶ Metalliclack (550 Euro)
- ▶ das Technologie-Paket I (wie oben, hier aber zusätzlich noch unter anderem mit Licht- und Regensensor; 1.050 Euro)
- ▶ das Winterpaket (unter anderem beheizte Frontscheibe, Sitzheizung vorn; 513 Euro)
- ▶ die Rückfahrkamera (227 Euro)
- ▶ Gepäcknetz (252 Euro) und
- ▶ Bi-Xenon-Scheinwerfer (874 Euro)

So kommen wir auf insgesamt 29.558 Euro.

| Christian Frederik Merten

chen. Außerdem nicht ganz so bequem: die kurze und niedrige dabei leider nicht verstellbare Mittelarmlehne.

Antrieb | 150 PS liefert der mittelgroße Kuga-Diesel, und die reichen für genügend Vortrieb auch auf der Autobahn. Der Ford geht spritzig zur Sache und zieht auch aus unteren Drehzahlen munter drauflos. Da spürt man im direkten Vergleich zum Edge, bei dem es trotz 30 PS mehr eher gemächlich voranging, das deutlich geringere Gewicht. Im Gegensatz zum Edge schaltete sich

das Kuga-Getriebe zudem überhaupt nicht knochig. Der Verbrauch unseres Kuga lag über den Testzeitraum bei 8,1 Litern pro 100 Kilometer – hier gilt es einzuschränken, dass wir größtenteils auf der Autobahn und im dichten Stadtverkehr unterwegs waren.

Fahrpraxis | Fordtypisch umrundet der Kuga Kurven knackig und direkt. Anteil daran haben das straffe, aber doch komfortable Fahrwerk und die Lenkung, die jederzeit tolen Fahrbahnkontakt vermittelt. Auch im Fahrverhalten zeigt sich der Kuga also deut-

Unterschätzter Player

Autoflotte-Test | Mit dem Optima Sportswagon greift Kia Platzhirsche wie den VW Passat oder den Ford Mondeo direkt an. Ein schwieriges Unterfangen, aber Fuhrparks sollten sich den Koreaner ruhig mal anschauen.

Foto: Christian Frederik Merten/Autoflotte

Lückenschluss | Der Optima Sportswagon tritt für Kia erstmals im heiß umkämpften Segment der Mittelklasse-Kombis an. Mit dem etablierten Wettbewerb kann er es auf Anhieb aufnehmen

— Seit rund einem Jahr ist der erste Kia-Mittelklassekombi am Start, und für die Premiere ist das Auto mehr als gelungen. Äußerlich orientiert sich das Auto in wesent-

lichen Bereichen an der rassigen Kombistudie Sportspace aus dem Jahr 2015, und das stimmige Design verhüllt ein stimmiges Gesamtkonzept. Was der Kia besonders gut kann

und was vielleicht auch nicht, prüften wir anhand der für Flotten wohl interessantesten Dieselsonne.

Das Testauto | Als Diesel in GT-Line-Ausstattung steht der Optima Sportswagon mit Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe für 32.849 Euro in der Preisliste. Serie sind dann unter anderem bereits Spurhalteassistent, Verkehrszeichenerkennung, 18-Zoll-Leichtmetallräder, Gepäckraumtrennetz, beheizbares Multifunktionslederlenkrad, elektrisch achtfach verstellbarer Fahrersitz, Sitzheizung vorn, Bluetooth und DAB, Navigation mit Acht-Zoll-Touchscreen und sieben Jahre Kartenupdate, Zweizonen-Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistent oder Rückfahrkamera.

Bei unserem Kia-Testwagen ergänzten das Panoramadach (832 Euro), die Metalliclackierung (487 Euro), das Technikpaket mit Rundumsichtkamera, Totwinkelassistent, adaptivem Tempomat, Querverkehrswarner und autonomem Notbremsassistenten (1.420 Euro) sowie das Luxus-Sitz-Paket mit Sitzventilation vorn, achtfach verstellbarem ▶



Fotos: Christian/Fredrik Merren/Autoflotte

Viel Platz, aber kaum Aussicht | Der Optima Sportswagon schluckt ordentlich was weg, das dynamische Design schränkt die Rundumsicht aber stark ein

Beifahrersitz und Sitzheizung hinten (664 Euro) die Ausstattung. Macht in Summe dann 36.252 Euro.

Karosserie | Wie gesagt, der Optima SW kommt schick daher. Die Kombilinen fließen, insgesamt haben die Kia-Designer ihrem Mittelklässler dynamische Linien mit in die Welt gegeben. Schön, dass dabei die Praktikabilität nicht zu kurz kommt: Der Kofferraum fasst mindestens 552 und maximal 1.686 Liter Gepäck, und genug Platz gibt es auch für die Passagiere. Hinten nimmt die Beinfreiheit sogar geradezu luxuriöse Ausmaße an. Störend sind lediglich das weit nach vorn gezogene Dach – das den Blick auf Ampeln über der Straße behindert –, das Kopffreiheit raubende Panoramadach sowie die durch die ansteigende Gürtellinie stark eingeschränkte Übersichtlichkeit nach schräg hinten.

Interieur | Ansonsten gibt es innen nichts zu meckern. Positiv fällt nicht nur die Verarbeitungsqualität des Optima auf, sondern auch die Beschaffenheit der Materialien. Optik wie Haptik müssen sich vor europäischen Wettbewerbern nicht verstecken, auch nicht vor den – in dieser Hinsicht zweifellos als Benchmark-Modellen geltenden – Produkten aus dem Wolfsburger Volkswagen-Konzern. Auch sonst gibt es keine Kritikpunkte, bedienen lässt sich der Optima ebenfalls kinderleicht.



Wohlfühlkonzept | Das übersichtliche Cockpit überzeugt mit angenehmen Materialien

Antrieb | Nicht ganz so positiv ist uns der Antrieb unseres Test-Optima in Erinnerung geblieben. Aus zwei Gründen: Zum einen wünschen wir uns durchaus 20 PS mehr Leistung. Zwar ist man auch mit 141 PS und maximal 200 km/h schnell genug unterwegs, was wir aber toll gefunden hätten, wäre etwas mehr Elastizität auch bei höheren Drehzahlen. Zumal – und da kommen wir zum zweiten Kritikpunkt – der Motor auch nicht in jeder Fahrsituation mit dem Doppelkupplungsgetriebe harmonisiert.

Das Getriebe arbeitet teils ruckig, und bei höheren Geschwindigkeiten schaltet es nervös hin und her, wenn man auch nur leicht vom Gas geht. Allerdings sind diese Macken nichts, weshalb wir uns gegen einen Optima entscheiden würden. Manch anderes Auto

ist hier nur etwas geschmeidiger unterwegs. Noch ein Wort zum Verbrauch: Mit 7,6 Litern Diesel je 100 Kilometer liegt der Optima auf Klassenstandard. Ein vertretbarer Wert, vor allem, wenn man die langen Autobahnetappen während unseres Tests berücksichtigt.

Fahrpraxis | Insgesamt haben wir dennoch einen positiven Fahreindruck vom Optima SW. Er eignet sich hervorragend für lange Touren, wozu natürlich auch die Gimmicks aus dem Luxus-Sitz-Paket beitrugen. Ein Beispiel gefällig? Bei hochsommerlichen Temperaturen ist die Freude groß, wenn eine frische Brise durch die Sitze strömt. Unabhängig davon ist der stets sicher fahrende Optima kein Dynamikmeister, aber das muss er auch gar nicht sein. Schließlich geht es beim Mittelklassekombi allgemein ja um andere Stärken, und die weist der Optima – siehe oben – durchaus vor.


Autoflotte-Tipp | Grundsätzlich: Der Optima SW ist es wert, sich näher mit ihm zu beschäftigen. Er ist eine sicherlich ziemlich unterschätzte Alternative zu Passat, Mondeo und Co. Wir greifen aber nicht zum GT Line, sondern ein Niveau tiefer zum Spirit. Für 31.168 Euro, und damit rund 1.680 Euro weniger, gibt es ebenfalls bereits 17-Zoll-Leichtmetallfelgen, Spurhalteassistent, Verkehrszeichenerkennung, Gepäckraumtrennnetz, beheizbares Multifunktionslenkrad, elektrisch achtfach verstellbaren Fahrersitz, Sitzheizung vorn, Bluetooth und DAB, Navigation mit Acht-Zoll-Touchscreen und sieben Jahre Kartenupdate, Zweizonen-Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistent sowie eine Rückfahrkamera.

Als Extra wählen wir – neben dem Metalllack für 487 Euro – nur das Technik-Paket, das für Modelle mit Doppelkupplungsgetriebe 1.672 Euro kostet. Weniger wegen des intelligenten Parkassistenten, dem adaptiven Fahrwerk und der Rundumsichtkamera, sondern vor allem wegen des Querverkehrswarners, dem Totwinkelassistenten, dem adaptiven Tempomaten und dem autonomen Bremsassistenten. | cfm

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sieben Jahre Garantie und Karten-Update ▶ Viel Platz für Gepäck und Passagiere ▶ Gute Material- und Verarbeitungsqualität 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Eingeschränkte Übersichtlichkeit ▶ Wenig Elastizität bei höheren Drehzahlen ▶ Teils unharmonisches Getriebe

Restwerte | DAT-Prognose
 Kia Optima Sportswagon 1.7 CRDi GT Line



Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 46,4 %
25.000 km/Jahr: 42,9 %
40.000 km/Jahr: 36,9 %

Daten und Preise | Kia Optima SW 1.7 CRDi GT Line

Grundpreis Testwagen	32.849 Euro
R4/1.685 cm ³ 104 kW/141 PS 340 Nm/1.750 – 2.500 U/min DKG (7) 11,1 s 200 km/h 4,6 D 120 g/km	
4.855 x 1.860 x 1.470 mm 552 – 1.686 Liter	
Wartung: 2 Jahre/30.000 km	
Effizienzklasse: A+	
Haftpflcht Teilkasko Vollkasko: 19 N20 N25	
Garantie: 7 Jahre bis 150.000 Kilometer	

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer