



Fotos: Timo Bürger | Michael Blumenstein (2)

Das Gesicht des Ford Kuga (er-)kennt man auch nach dem großen Facelift noch. Dieselmotoren gibt es nicht mehr.

Von alter Schule

Mit frischer Optik und Fokus auf Praktikabilität setzt der Ford Kuga ein starkes Zeichen im hart umkämpften „Kompakt“-SUV-Segment. Das Faceliftmodell hat gewonnen und verloren.

Seit dem Jahr 2000 rollt das Kompakt-SUV über unsere Straßen. Die dritte Generation gibt es seit 2019, kommt aus Spanien und erhielt im Sommer ein umfassendes Facelift. Die Ingenieure haben an der Optik, dem Infotainment und den Assistenzsystemen gefeilt.

Das markanteste Merkmal des neuen Designs ist eine LED-Lichtleiste, die über den neu gestalteten Kühlergrill verläuft und die beiden Hauptscheinwerfer optisch miteinander verbindet. Das sieht harmonisch aus und trifft wohl den Zeitgeist – es machen ja mittlerweile viele Hersteller exakt so. Drei Antriebsoptionen stehen im Kuga weiterhin zur Verfügung, den Diesel gibt es seit dem Facelift nicht mehr.

Der Basismotor ist ein 1,5-Liter-Dreizylinder mit 150 PS, Frontantrieb und Sechsgang-Schaltgetriebe. Alternativ wird der Kuga als Vollhybrid mit einem 2,5-Liter-Motor und stufenlosem Automatikgetriebe (CVT) angeboten. Die Frontantriebsversion dieses Hybrids erreicht 180 PS, während die Allradvariante auf dem Papier drei Zusatz-PS aufweist.

Zudem ist der in Valencia produzierte Kuga als Plug-in-Hybrid erhältlich. Diese Version, der 2,5-Liter-Phev mit Frontantrieb und CVT, liefert eine

Systemleistung von 243 PS und eine elektrische Reichweite von bis zu 69 Kilometern.

Kein Diesel mehr

Der von uns getestete Vollhybrid passt hervorragend zum 4,60 Meter langen und 1.765 Kilogramm schweren „Kompakt-SUV“ – so kompakt ist er eben nicht mehr. Das Vierzylinder-Atkinson-Aggregat ist kraftvoll genug, um den Wagen (unterstützt durch die elektrische Batterie mit einer Kapazität von 1,1 Kilowattstunden) zügig auf bis zu 196 Kilometer pro Stunde zu beschleunigen.

Wer „CVT-Getriebe“ hört, befürchtet den berüchtigten Gummibandeffekt beim Beschleunigen, dieser ist jedoch nahezu nicht vorhanden. Der Benziner klingt allerdings beim kräftigen Tritt aufs Gaspedal etwas rau. Das Fahrwerk hingegen, eine Stärke der Kölner, ist hervorragend abgestimmt und bietet einen guten Kompromiss zwischen straff und komfortabel. Ebenso komfortabel sind die 18-Zoll-Reifen.

Der Verbrauch – ein Grund, sich für einen Hybrid zu entscheiden – ist ebenfalls im grünen Bereich: Rund sieben Liter bei flotter Autobahnfahrt, etwa sechs Liter bei moderater Ge-



Die Größe des Kuga dürfte oft als „Sweet Spot“ gelten: Viel Platz auf wenig Raum.



1



2



3



4



5

1 Neu formiertes Cockpit, einfach zu bedienen. **2** Bei den Sitzen gilt: AGR-zertifizierte wählen. **3** Im Vergleich zu mancher Konkurrenz trist: Dafür sauber ablesbar und nicht blendend. **4** Super Lösung - automatischer Parkremplerschutz. **5** Verschieben, umlegen, teilen.

schwindigkeit. Kommt in der Stadt häufiger der Elektromotor zum Einsatz, liegt der Verbrauch durchschnittlich bei fünf Litern, gelegentlich sogar knapp darunter.

Ford hat auch die Sicherheitsassistenten überarbeitet. Die adaptive Geschwindigkeits-Regelanlage mit Stopp&Go-Funktion arbeitet zuweilen etwas ruckelig. Beim Anfahren macht das Fahrzeug manchmal einen Sprung nach vorne, da kann gern nachgeschliffen werden. Ein Pluspunkt: Der häufig störende Spurhalteassistent lässt sich einfach mit zweimaligem Drücken einer Lenkradtaste deaktivieren, das ist auch ein Vorteil der „alten“ Basis. Der Geschwindigkeitsassistent, der ebenfalls als störend empfunden wird, kann über den 13,2 Zoll großen, schnell und präzise reagierenden Touchscreen ausgeschaltet werden. Beim induktiven Laden wird das Apple-Smartphone gefühlt schnell warm – eine Kühlfunktion wie bei den Wolfsburgern gibt es nicht. Die Verbindung mit dem optimierten Ford-Sync-4-Infotainmentsystem klappt jedoch nahtlos.

Insgesamt sind die Sicherheits- und Komfortsysteme vergleichsweise unaufdringlich (selbst der Blinker ist kaum zu hören). Positiv ist auch, dass Ford auf überflüssige Spielereien verzichtet: Hier läuft kein bunt animierter Avatar über den Bildschirm und die Möglichkeiten zur Einstellung des Innenraumambientes sowie der Anzeigen im Kombiinstrument sind übersichtlich gehalten.

Der Kuga setzt mehr auf praktische Funktionen und Alltagstauglichkeit: Die hinteren Sitze lassen sich je nach Bedarf verschieben, um mehr Platz für Passagiere oder Gepäck zu schaffen. Das Gepäck kann sicher an stabil wirkenden Ösen befestigt werden. Wichtig für Vielfahrer und Dienstwagennutzer: Ford bietet optional spezielle AGR-Komfortsitze für Fahrer und Beifahrer an. Diese sind empfehlenswert, da die serienmäßigen Sitze mit Stoffpolsterung nicht viel Seitenhalt bieten und nur wenig Einstellmöglichkeiten bieten. In der gefahrenen „Titanium“-Variante sind diese Komfortsitze nicht serienmäßig erhältlich.

Mit dem Facelift zogen LED-Hauptscheinwerfer und ein Fernlichtassistent in den Kuga ein. Optional gibt es LED-Matrix-Scheinwerfer. Praktisch ist die optional elektronisch aus- und einfahrbare Anhängerkupplung, die es dem Kompakt-SUV ermöglicht, bis zu 2,1 Tonnen zu ziehen. Zudem bietet der Kuga einen Schutz vor ärgerlichen Parkremplern: Beim Öffnen der Tür fährt ein Plastikschutz für die Türkante aus. Dieses sinnvolle Feature ist jedoch nur im Fahrerassistenten-Paket zusammen mit weiteren Assistenten für 1.176 Euro zu haben.

Der Innenraum vermittelt ein angenehmes Ambiente: Die Materialien wirken solide, ohne besonders luxuriös zu sein. Haptik und Verarbeitung passen gut zu diesem SUV, das vor allem durch seine praktische Nutzbarkeit, einfache Bedienung und hohe Alltagstauglichkeit überzeugt. Diese

Ford Kuga 2,5 FHEV AWD Titanium

Testwagenpreis 45.504 €

R4/2478 cm³ | 135 kW/183 PS

CVT-Automatik | Allradantrieb

196 km/h | 8,3 s

WLTP: 6,4–5,7 S | 146 – 130 g/km

4.604 x 1.882 x 1.683 mm

Kofferraum: 412–1.534 Liter

KH: 14 | **VK:** 21 | **TK:** 24

Wartung: 30.000 km/2 Jahre

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Stärken spielen beim Ford Kuga eine entscheidende Rolle.

Die überarbeiteten Assistenzsysteme, die moderne Infotainment-Ausstattung und die verschiedenen Antriebsoptionen machen den Kuga zu einem vielseitigen Begleiter für Alltag und Freizeit. Besonders hervorzuheben sind die praktische Innenraumgestaltung und die durchdachten Komfort-Features, die ihn zu einer attraktiven Wahl im Segment der Kompakt-SUVs machen. Der Verbrauch geht für ein Fahrzeug dieser Größe in Ordnung, einen Dieselantrieb gibt es nicht mehr. Summa summarum überzeugt der Kuga vor allem durch seine Nutzerfreundlichkeit und solide Verarbeitungsqualität. *tb*