

Start nach Maß?

Ohne SUV geht nicht mehr viel im Autohandel. Mittlerweile darf es gern auch ein Plug-in-Hybrid sein, denn dank dicker Prämien kann der Kunde sich den meistens richtig schönrechnen. Kein Wunder, dass der neue Ford Kuga direkt auch mit Stecker kommt. Doch zum guten Start gehört ja mehr. Erfolg im Vergleichstest etwa.





IM VERGLEICH

BMW X1 xDRIVE

25e: 0–100 km/h in 6,9 s, 55 Kilometer elektrische Reichweite, ab 44 499 Euro

FORD KUGA 2.5

PHEV: 0–100 km/h in 9,4 s, 66 Kilometer elektrische Reichweite, ab 38 553 Euro

OPEL GRANDLAND X PLUG-IN-HYBRID:

0–100 km/h in 8,7 s, 54 Kilometer elektrische Reichweite, ab 43 076 Euro

VOLVO XC40 RECHARGE T5:

0–100 km/h in 7,6 s, 49 Kilometer elektrische Reichweite, ab 48 301 Euro

Da hat der Alte dem Neuen aber ein paar große Schuhe stehen lassen: Von 2012 an war der zweite Kuga eine feste Bank in den Ford-Zulassungszahlen – mit einem durch beachtliche Rabatte gepushten Hoch in den letzten Monaten. Auf diesem Erfolg muss der Neue nun aufbauen.

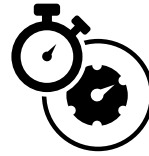
Das dürfte ihm leichtfallen, denn er erfüllt qua Geburt zwei heute wichtige Kriterien: Zum einen ist er, ganz offensichtlich, ein SUV. Und zweitens, weniger offensichtlich, kommt er direkt zum Verkaufsstart auch als PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle). Steuerliche Vorteile für Dienstwagenberechtigte und – wie bei den Konkurrenten auch – Prämien

in Höhe von 7110 Euro (Volvo: 5925 Euro) wirken als Lockvogel. Doch wie im Zwischenmenschlichen schauen wir – wie Sie doch auch, oder? – bevorzugt auf die inneren Werte.

BMW: Zahlen sind nicht alles

Bei denen füllt der X1 den Namenszusatz xDrive mit Leben, indem er die elektrische Maschine an der Hinterachse trägt, was einen Teilzeit-Allradantrieb mit einer Systemleistung von 220 PS ergibt – 125 vom Dreizylinder-Turbo und 70 kW vom E-Motor.

125 Otto-PS nur? Wer den X1 25e nun als Underperformer abstempelt, sollte sich mal in die etwas harten Sportsitze pflanzen und Vollgas geben. Nicht dass es einem die Nacken-



**6,9
Sekunden**

vergehen, bis der X1 aus dem Stand 100 km/h erreicht hat. Der Ford Kuga lässt sich für diese Übung 9,4 Sekunden Zeit

wirbel verböge, nein. Aber 6,9 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h sind ein Wort, das keiner in dieser Runde erwidern könnte. Für eine dem Markenimage adäquate Längsdynamik ist also gesorgt, wobei manchem Kunden die 193 km/h Spitze womöglich zu wenig sein werden.

Schaltwippen am Lenkrad wären prima, um per Runterschalten (nur sechs statt der gewohnten acht Vorwärtsgänge) motorbremsend stärker rekuperieren zu können. Und ein Fahrmodus zum Laden des Akkus unterwegs sowie mehr als nur 36 Liter Tankinhalt wären ebenfalls nett und vielen wohl wichtiger als mehr Topspeed. Aber diese Wünsche erfüllt BMW nicht.



Mit 125 PS hat der X1 den schwächsten Verbrenner, doch langsam ist er wirklich nicht. Gute Variabilität durch zweifach geteilte Rücksitzlehne, viel Platz auch hinten, klassische BMW-Anzeigen



BMW X1 Geräumig und agil wie erwartet, aber schwach auf der Bremse



Wo wir gerade beim Kritteln sind: Das Fahrwerk des teuren X1 M Sport federt bei Autobahntempo auf Absätzen und Fugen sehr rustikal, zudem rauscht es aus den Radhäusern laut, und die an sich präzise Lenkung wirkt um die Mittellage etwas verträumt. Nicht ins Bild vom Premium-SUV passt auch, dass das für viele wichtigste Assistenzsystem, der Totwinkelwarner, nicht lieferbar ist und der X1 unseren Messungen zufolge bedenklich schwach bremst.

Ford: mit Knauser-Antrieb

Da realisiert der neue Kuga, vor allem aus höheren Tempi, erheblich kürzere Bremswege. Außerdem kann er sich durch eine reichhaltige Sicherheitsausstattung bis hin zur Car-to-X-Kommunikation profilieren, wobei er ebenso wie der Opel dem Volvo XC40 auf diesem Terrain nicht das Wasser reichen kann.

Gegenüber seinem Vorgänger in Länge und Breite gewachsen, gefällt der Ford nun mit einem großzügig geschnittenen Innenraum, in dem das luftige Raumgefühl nicht einmal unter der eher geringen Innenhöhe über der straff, aber bequem gepolsterten Rückbank leidet. Die lässt sich in zwei unterschiedlich großen Teilen

Ein Drehknopf ersetzt den griffigen Wählhebel von einst. Luftiger Innenraum auch hinten. Unterm Kingsize-Kofferraum ist Platz für Krimskrams, ganz vorn ein 2,5 Liter großer Saugmotor



Ford Kuga Elektro-Power für große E-Reichweite bei wenig Verbrauch

verschieben, was die Nutzbarkeit des mit 405 Litern nicht wirklich großen Kofferraums ebenso verbessert wie die verfeinerte Standardvariabilität: Nach dem Entriegeln ziehen Federn die Lehnen in die Horizontale. Doch sind die Federn so kräftig dimensioniert, dass es zum Wiederaufrichten mehr Kraft braucht, als man mal eben so aufbringen möchte.

Kein Licht ohne Schatten, und das zieht sich durch den ganzen Kuga: Die Federung arbeitet auf der Autobahn sehr komfortabel, der Langsamfahrkomfort hingegen passt nicht, schon bei kleineren Schlaglöchern oder Gullydeckeln rumpelt es. Armaturen und Bedienung? Volldigital, nun auch mit Head-up-Display, aber mit kleinen Stolpersteinen in der Menüstruktur und Umstandskrämerei, obwohl es noch einige echte Tasten gibt.

Die Lenkung? Von der leichtgängigen Sorte, aber eigentümlich eckig wirkend und geplagt von heftigen Antriebseinflüssen beim starken Beschleunigen – das kann Ford besser. Die Bremse? Nicht so fein dosierbar wie etwa beim BMW oder beim Opel, aber lange nicht so taub wie im Volvo. Das stufenlose CVT-Getriebe? Jault nur bei Dauervollgas arttypisch, nervt

aber mit einem mühsam zu ertastenden Rekuperations-Knöpfchen im flachen Gangwahlknopf, weil der alte Wählhebel in Rente geschickt wurde. Der Qualitätseindruck? Wie im Opel ist alles anständig zusammengefügt, aber was da gefügt wurde, macht allzu oft einen billigen Eindruck.

Lob gebührt indessen dem Antrieb des angesichts der üppigen Serienausstattung fair gepreisten Kuga PHEV. Denn der etwas banal klingende Benziner mit 152 PS und die 97 kW starke E-Maschine arbeiten zwar nicht sehr spurtstark, aber geschliffen und effizient zusammen: Sparsamer als der Kuga (Testverbrauch: 1,7 Liter plus 14,3 kWh), der mit gleich fünf Fahrprogrammen auch für Matsch und Schnee auftrumpft, ist keiner in dieser Runde.

Opel: der All-inclusive-SUV

Der Titel des Ausstattungsmeisters geht wiederum an den Opel, der in der teuersten Linie namens Business Innovation so üppig ausgestattet ist, dass selbst verwöhnte Menschen im Grunde kaum noch Extras brauchen. Adaptive Dämpfer wären nett, um die dauerzappelnd störrische Federung zu besänftigen, doch die gibt es nicht. Neben Stuckereien und Wipp-



**69
Meter**

genügen dem Ford Kuga, um aus 140 km/h bis zum Stillstand abzubremsen – Bestwert. Mit 76 Metern benötigt der BMW X1 über eine Wagenlänge mehr



Der kultivierte Vierzylinder macht mit 225 km/h die Pace. Infos rund um den hybriden Antriebsstrang gibt es viele auf dem Monitor. Genug Platz auch hinten, mit 390 bis 1528 Litern zugleich kleinster und größter Kofferraum



47

Minuten

reichen dem Opel, um für 20 Kilometer Strom zu tanken. BMW und Ford brauchen über eine Viertelstunde mehr, der Volvo lässt sich dafür wenig alltagstauglich 81 Minuten Zeit

bewegungen über die Hinterachse bei voller Beladung konterkarieren auch starke Windgeräusche bei schneller Fahrt den Komfort der bequemen Sitze, die wie die eingängige Bedienung und das ordentliche Platzangebot zum Opel-Standard zählen.

Klasse ist wiederum der Antriebsstrang, der kultiviert anständige Beschleunigung und mit 225 km/h eine ansehnliche Spitze liefert. Mit 54 Kilometern ist die elektrische Reichweite zwar nicht so gewaltig wie beim Ford (66 km), aber auf dem Niveau des BMW (55 km) und besser als beim Volvo (49 km). In nur 47 Minuten – Spitzenwert dieser Runde – bunkert der Opel zudem für 20 Kilometer elektrische Energie. Das macht es leicht, den Alltag möglichst oft ohne lokale Emissionen zu bewältigen, denn auch kurze Stopps an der Ladesäule zeigen sofort Wirkung.

Wie der Kuga wankt der Grandland X stark und gerät früh in die Fänge eines übereifrigen ESP. Seine ausgewogenere Lenkung, etwas weniger Einlenkuntersteuern und auch Schaltpaddel am Lenkrad bescheren dem Opel-Fahrer dennoch mehr aktiven Fahrspaß als dem des Ford.

Volvo: teures Premium

Fahrspaß? Den interpretiert der erste Kompakt-SUV der Schweden wie seine größeren Brüder nach Art des Hauses. Kurven arbeitet der XC40 brav, aber ohne Begeisterung deut-

Opel Grandland X

Im Ampelsprint ist er König: in vier Sekunden elektrisch auf 50



Einmal den Akku füllen, bitte. Dann kann der Verbrenner bis zu 66 Kilometer weit pausieren



Volvo XC40

Ein SUV für ruhige Naturen, die nicht auf den Euro schauen

Im XC40 sitzen Fahrer und Passagiere hoch über der Straße – gut fürs SUV-Gefühl. Großer Basis-kofferraum, monitorzentrierte Bedienung, erfreulicher Dreizylinder-Benziner



VERGLEICHSTEST

lich torkelnd ab. Dabei folgt er seiner wenig präzisen, irgendwie gefühllos-kalten und unter hoher Last von derben Antriebseinflüssen gebeutelten Lenkung objektiv schneller, als es sich im weichen, aber komplett seitenhaltfreien Fahrersitz anfühlt. Obwohl der schwedische Stecker-Hybrid kräftig beschleunigt und dabei durchaus angenehm klingt, ist es dem kastigen und dadurch trotz geringer Innenmaße nicht eng wirkenden Volvo anzumerken, dass er dynamische Anwandlungen des Fahrers eher erträgt als willkommen heißt.

Dazu passt auch die bei allen Volvo zum neuen Modelljahr bei 180 km/h abgeregelte Höchstgeschwindigkeit. Dank der 180 PS des angenehm klingenden Dreizylinders und der 60 Elektro-kW beschleunigt der Volvo kräftig, bis er dann ziemlich harsch bei 184 km/h auf dem großen Digitaltacho eingebremst wird. Man mag über diese Limitierung denken, wie man will, doch wirkt diese Applizierung unharmonisch.

Dafür stimmt der Komfort. Müssen die Vorderräder gleichzeitig einfedern, geschieht das zwar öfter stuckernd bis stampfend. Doch ansonsten nimmt der Volvo der Straße ihre Problemzonen am wenigsten übel und würde sich klar als Komfortmeister profilieren, wenn der BMW nicht im Multimedia-Bereich mehr zu bieten hätte. So teilen sich die zwei den Kapitel-Sieg.

Der kleinste SUV des Hauses setzt natürlich auf die durchaus diskussionswürdige Bedienung der größeren Modelle und bemüht sich mit hochwertigen Materialien im Sichtbereich darum, das hier und da auflitzende Hartplastik vergessen zu machen. Das klappt eigentlich, wenngleich auf wirklich miesen Straßen Knistergeräusche auf eine unterentwickelte Karosseriesteifigkeit hindeuten und der kleine Wählhebel aus Plastik-Bergkristall wie billiger Rummelplatz-Nippes wirkt.

Das erwartet man nicht bei einem SUV, der als einziger dieser Runde mit einer Fünf als erster Ziffer des Grundpreises Premiumansprüche anmeldet. Die Serienausstattung des XC40 Inscription ist zwar reichhaltiger als die des BMW, doch hat auch er unterm Strich keine Chancen auf einen der ersten zwei Plätze. Die gehen an die SUV aus bürgerlichem Hause, denn die können auch was und lassen beim Thema Geld die Kirche im Dorf.

Text: Michael Harnischfeger
Fotos: Achim Hartmann

FAZIT



1 FORD

Fahrdynamisch ist der neue Kuga eher Mittelmaß. Allerdings bietet er gut Platz, viel Ausstattung und eine große elektrische Reichweite.



2 OPEL

Man wünschte dem Grandland X eine verbindlichere Federung, denn die zählt neben dem eher kleinen Kofferraum zu seinen größten Schwächen.



3 BMW

Geräumig, flott, dazu gesegnet mit dem größten Fahrspaßfaktor. So weit ist alles okay, aber dieser X1 ist teuer und brems schlecht.



4 VOLVO

Ja, bei der Sicherheitsausstattung macht dem gut federnden XC40 keiner was vor. Beim Fahren, beim Stromtanken und bei den Kosten schon.

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	Ford Kuga	Opel Grandland X	BMW X1	Volvo XC40
Karosserie				
Raumangebot (20)	10	10	11	8
Außenabmessungen (5)	2	2	2	2
Kofferraum (15)	7	6	8	7
Zuladung (10)	6	6	6	6
Variabilität/Funktionalität (10)	8	7	8	7
Instrumente/Anzeige (5)	4	4	5	4
Bedienung (15)	11	12	13	10
Rundumsicht (10)	7	7	8	7
Qualitätsanmutung (10)	6	6	8	8
Summe (100)	61	60	69	59
Sicherheit				
Sicherheitsausstatt./-assistenz (40)	22	19	18	28
Licht (10)	8	8	9	7
Bremsweg kalt (100 km/h) (10)	4	3	3	3
Bremsweg kalt (130 km/h) (5)	2	2	1	1
Bremsweg warm (130 km/h) (10)	4	2	1	2
Bremsweg (140 km/h) (5)	5	4	2	4
Pedalgefühl (5)	3	4	4	2
Fahrsicherheit (15)	14	13	14	13
Summe (100)	62	55	52	60
Komfort				
Federungskomfort (25)	17	15	17	19
Sitze vorn (15)	12	13	12	12
Sitze hinten (10)	8	7	8	7
Multimedia (20)	13	12	19	16
Komfort-Assistenzsysteme (10)	9	7	8	9
Klimatisierung (10)	7	7	7	7
Innengeräusch-Messwerte (5)	4	4	3	3
Geräuscheindruck (5)	4	3	3	4
Summe (100)	74	68	77	77
Antrieb				
Laufkultur (10)	7	7	7	7
Durchzugskraft (10)	3	5	4	5
Leistungsentfaltung (5)	4	4	3	4
Ladedauer für 20 km (5)	3	4	3	2
Variabilität Hybridmodus (10)	9	9	7	9
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (20)	9	11	8	7
Testverbrauch (20)	20	18	19	18
Lademöglichkeiten (5)	2	2	2	2
Reichweite elektrisch (10)	7	5	5	4
Reichweite gesamt (5)	4	3	2	3
Summe (100)	68	68	60	61
Fahrverhalten				
Fahrdynamik (20)	5	5	7	7
Handling/Fahrspaß (25)	17	18	20	16
Lenkung (20)	15	17	18	15
Wendekreis (10)	0	3	2	1
Traktion/Wintertauglichkeit (15)	12	11	13	11
Geradeauslauf/Windempf. (10)	8	8	8	8
Summe (100)	57	62	68	58
Umwelt				
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch (35)	21	18	19	16
Emissionen nach NEFZ (10)	10	10	10	10
Abgasnorm (5)	3	5	5	5
Summe (50)	34	33	34	31
Eigenschaftswertung (550)	356	346	360	346
Kosten				
Grundpreis* (25)	25	25	16	16
Ausstattung* (10)	8	10	1	7
Aufpreisgestaltung (5)	4	4	2	2
Wiederverkaufschancen (10)	7	7	8	8
Festkosten für 5 Jahre* (10)	10	10	10	10
Wart./Reparatur 100 000 km* (15)	14	15	14	14
Kraftstoffkosten 100 000 km* (15)	15	14	15	14
Garantie (10)	5	5	7	5
Summe (100)	88	90	73	76
Gesamtwertung (650)	444	436	433	422

*Bester erhält volle Punktzahl

1

2

3

4