

CX-5/CR-V/Kuga/Karoq/Kadjar/RAV4: Test

Der neue Kuga im Vergleichstest



von Marcel Kühler 23.11.2020

f Teilen p ✉

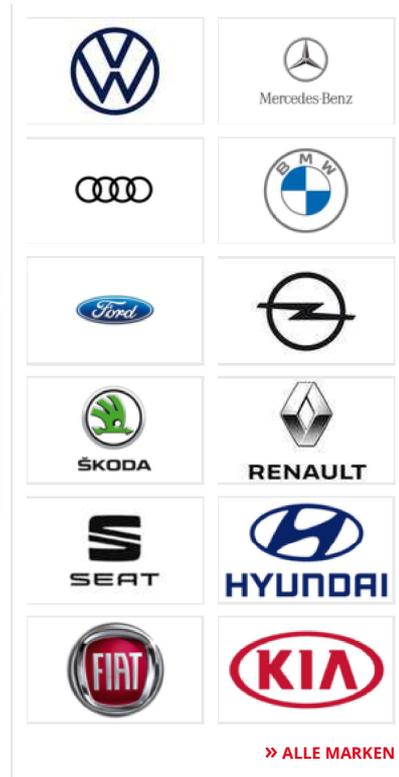
BELIEBTE MARKEN



CX-5/CR-V/Kuga/Karoq/Kadjar/RAV4

Kein anderes Volumensegment erlebt derzeit ein stärkeres Wachstum als das der kompakten SUV. Entsprechend vielfältig ist das Feld der Rivalen, dem sich der neue Ford Kuga 1.5 EcoBoost im Vergleichstest stellen muss. >> [Mehr zum Thema Vergleichstest](#)
Foto: Zbigniew Mazar

< 1 2 ... 26 >



Inhalt

1. Ford Kuga, Renault Kadjar, Mazda CX-5, Skoda Karoq und Toyota RAV4 im Vergleichstest
2. Ford Kuga 1.5 EcoBoost: Breite Multimediaaustattung
3. Honda CR-V: Umfangreiche Sicherheitsausstattung
4. Mazda CX-5 Skyactiv: Großzügige Garantie
5. Renault Kadjar: Wenig Fahrdynamik trotz straffem Fahrwerk
6. Skoda Karoq 1.5 TSI ACT: Günstigstes SUV im Vergleichstest
7. Toyota RAV4 Hybrid 2.5: Schnellster Sprit auf Tempo 100
8. Messwerte und technische Daten Ford Kuga, Honda CR-V, Mazda CX-5, Renault Kadjar, Skoda Karoq und Toyota RAV4

Mit dem Honda CR-V, dem Renault Kadjar, dem Mazda CX-5, dem Skoda Karoq und dem Toyota RAV4 stellen sich dem neuen Ford Kuga im Vergleichstest gleich fünf Konkurrenten entgegen. Wir haben das Ergebnis!

FORD KUGA, RENAULT KADJAR, MAZDA CX-5, SKODA KAROQ UND TOYOTA RAV4 IM VERGLEICHSTEST

Gesamtbewertung (max. Punkte)	Ford Kuga 1.5 EcoBoost	Honda CR-V 2.0 i-MMD Hybrid	Mazda CX-5 Skyactiv-G 165
-------------------------------	------------------------	-----------------------------	---------------------------



6 Hefte testen und 35% sparen >



Karosserie (1000)	636	611	620
Fahrkomfort (1000)	695	666	678
Motor/Getriebe (1000)	575	586	577
Fahrdynamik (1000)	628	563	615
Eigenschaftswertung (4000)	2534	2426	2490
Kosten/Umwelt (1000)	398	388	386
Gesamtwertung (5000)	2932	2841	2876
Platzierung	2	5	3

HERSTELLER HABEN AUFGERÜSTET
**E- AUTOS – WELCHE
MOTORTYPEN GIBT ES?**

Gesamtbewertung (max. Punkte)	Renault Kadjar TCe 160 EDC	Skoda Karoq 1.5 TSI ACT	Toyota RAV4 Hybrid 2.5 VVT-i
Karosserie (1000)	582	648	616
Fahrkomfort (1000)	656	710	672
Motor/Getriebe (1000)	599	595	607
Fahrdynamik (1000)	613	663	525
Eigenschaftswertung (4000)	2450	2616	2420
Kosten/Umwelt (1000)	393	419	361
Gesamtwertung (5000)	2843	3035	2781
Platzierung	4	1	6

Kuga/CR-V/CX-5/Kadjar/Karoq/RAV4: Connectivity-Test



» zur Bildergalerie

FORD KUGA 1.5 ECOBOOST: BREITE MULTIMEDIAAUSSTATTUNG

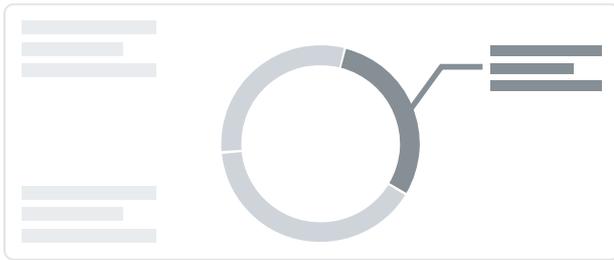
Sportliches Design, mehr Assistenzsysteme und eine extrem umfangreiche serienmäßige Multimedia-Ausstattung – Ford hat viel dafür getan, dass der neue **Ford Kuga** dazu in der Lage ist, die Beliebtheitswerte des erfolgreichen Vorgängers noch zu übertreffen. Das Segment der kompakten SUV ist bekanntlich gespickt mit herausragenden Fahrzeugen. Dementsprechend gibt es noch weitaus mehr Eigenschaften, die über Erfolg oder Misserfolg entscheiden, beispielsweise die gebotene Praktikabilität. Und genau in diesem Punkt bringt der Ford guten Klassendurchschnitt mit. Er bietet zwar vorn nicht ganz so viel Platz wie etwa der **Honda CR-V** oder der **Toyota RAV4**, bringt in seinem geräumigen Fond aber auch große Erwachsene aufgrund der üppigen Kniefreiheit sehr kommod unter. Seine zweigeteilt umlegbare Rückbank lässt sich Serienmäßig längsverschieben. Herausnehmbare Einzelsitze, über die der **Skoda Karoq** optional verfügt, oder eine dreiteilige Fondsitzlehne, wie der **Mazda CX-5** sie serienmäßig an Bord hat, gibt es für ihn aber nicht.

Dafür hat der in Spanien gefertigte Kraxler nach dem Toyota den zweitgrößten Kofferraum des Testfeldes. 565 bis 1534 Liter passen in das sportlich gezeichnete Heck. Dass der Ford das neueste SUV in diesem Vergleichstest ist, wird vor allem anhand seiner äußerst umfangreichen Sicherheitsausstattung offensichtlich. So verfügt er auf Wunsch über zahlreiche automatisierte Fahrfunktionen. Ein Notbremsassistent mit Passantenerkennung, eine aktive Spurhaltehilfe und eine Notrufautomatik sind sogar serienmäßig dabei. Beim Fahren präsentiert sich der Kuga als klassischer Vertreter der Marke Ford. Sein sportlich abgestimmtes Fahrwerk beweist trotz einer gewissen Grundstraffheit ein besseres Maß an Schluckfreudigkeit auf Unebenheiten als beispielsweise die Radaufhängungen der Wettbewerber von Honda, Renault und Toyota. Die Fahrfreude kommt ebenfalls nicht zu kurz: Auf gewundenen Landstraßen wedelt der Kuga leichtfüßig durch alle Arten von Kurven und lässt sich über die sehr direkte Lenkung präzise dirigieren. Umso überraschender ist jedoch seine Vorstellung auf abgesperrter Strecke: Hier wird der Kuga 1.5 bereits weit vor dem Erreichen der Haftreserven der Reifen von seinem elektronischen Stabilitätsprogramm massiv und unnötig eingebremst, sodass er trotz guter dynamischer Anlagen 2,5 Sekunden auf den besonders flinken Skoda verliert. Die gelungene Geräuschisolierung fördert den Reisekomfort. Wenig Anlass zu Kritik bieten dafür die exzellente Geräuschisolierung sowie der Antrieb. Der 150 PS starke Dreizylinder, der seine Kraft über ein knackig zu bedienendes Sechsgang-Getriebe an die Vorderräder weiterreicht, hinterlässt einen recht lebendigen Eindruck. Von null auf hundert benötigt der Kuga 9,7 Sekunden. Allerdings: Die deutlich kräftigeren Gegner von Honda und Toyota sowie der 81 Kilogramm leichtere Skoda beschleunigen noch flotter auf Landstraßentempo. Außerdem konsumiert der Ford in diesem Wettbewerbsumfeld am meisten Kraftstoff. Durchschnittlich verbraucht sein EcoBoost-Triebwerk 8,2 Liter Super je 100 Kilometer. Nur der CX-5 ist mit 8,1 Litern ähnlich durstig. Die restlichen Wettbewerber, allen voran der **Renault Kadjar** sowie die Hybrid-Modelle CR-V und RAV4, sind deutlich genügsamer. Dieser Umstand wirkt sich auch auf die Kostenbilanz aus, in der die Aufwendungen für Kraftstoff mit einfließen. Darüber hinaus drückt der nach dem Toyota zweithöchste bewertete Preis auf das Punktekonto. Dass der Kuga dennoch auf Position zwei im Kostenkapitel landet, hat er seiner äußerst großzügigen Multimedia-Ausstattung zu verdanken. Und auch im Gesamt-Ranking erreicht der Neuling einen guten zweiten Platz.



FORD KUGA (2019): HYBRID, ST-LINE & PREIS
**NEUER HYBRIDANTRIEB FÜR
DEN FORD KUGA**

Leslie zu Besuch bei Fordzilla (Video):



Zustimmen & weiterlesen

Um diese Story zu erzählen, hat unsere Redaktion ein Video ausgewählt, das an dieser Stelle den Artikel ergänzt.

Für das Abspielen des Videos nutzen wir den JW Player der Firma Longtail Ad Solutions, Inc.. Weitere Informationen zum JW Player findest Du in unserer Datenschutzerklärung.

Bevor wir das Video anzeigen, benötigen wir Deine Einwilligung. Die Einwilligung kannst Du jederzeit widerrufen, z.B. in unserem [Datenschutzmanager](#).

Weitere Informationen dazu in unserer [Datenschutzerklärung](#).

JA, ICH WILLIGE EIN UND MÖCHTE DEN INHALT

SEHEN

HONDA CR-V: UMFANGREICHE SICHERHEITSAUSSTATTUNG

Der Honda CR-V gehört global seit vielen Jahren zu den gefragtesten SUV-Modellen überhaupt. Gerade in Amerika genießt der Japaner eine äußerst hohe Popularität. Hierzulande fristet der seit 2018 in fünfter Generation angebotene Asiate hingegen eher ein Nischendasein. Dabei bringt auch er einige Eigenschaften mit, die ihn von der Masse der übrigen SUV abheben. Vordergründig ist dies zunächst einmal das Antriebspaket: Den Vergleichstest bestreitet der Japaner als Hybrid, der hauptsächlich über einen Elektromotor angetrieben wird. Ein Zweiliter-Vierzylinder-Benziner, der nach dem Atkinson-Prinzip arbeitet, dient vornehmlich als Generatorantrieb, der die E-Maschine mit Strom versorgt. Nur selten wirkt der Benziner direkt auf die Vorderräder. Als Systemleistung stehen 184 PS zur Verfügung. Das maximale Gesamtdrehmoment beträgt 315 Nm. Damit erreicht der Honda am schnellsten in diesem Test die 100-km/h-Marke. Allerdings kostet ihn die wie beim Toyota RAV4 auf 180 km/h limitierte Endgeschwindigkeit viele Zähler. Außerdem nervt die beim Beschleunigen durch den häufig hochdrehenden Benziner geprägte Geräuschkulisse. Immerhin: Mit 7,3 Liter Durchschnittsverbrauch ist der Honda nach dem Toyota und dem Renault hier das drittsparsamste SUV, gefolgt vom Skoda Karoq. Positiv wirkt sich das gute Raumangebot auf das Punktekonto aus. Vorn finden Passagiere allenfalls noch im RAV4 ähnlich großzügige

Platzverhältnisse vor. Und auch hinten gehört der CR-V zu den größeren Modellen im Testfeld. Das Kofferraumvolumen beträgt trotz der sperrigen Hybrid-Technik 497 bis 1694 Liter. Dank der effektiven Zuladung von 631 Kilogramm – die höchste im Test – kann der zur Verfügung stehende Platz überdies auch mit schwerem Gepäck genutzt werden. Weniger gut: Die Anhängelast ist auf mickrige 750 Kilogramm beschränkt – mit gebremstem Anhänger, wohlgerneht. Kritik verdient zudem die gerade für Marken-Einsteiger teils äußerst verwirrende Bedienung. Erfreulich hingegen ist die durchaus umfangreiche Sicherheitsausstattung an Bord des CR-V. So gehören unter anderem Abstandsregelung mit Staufolgefunktion, ein Aufmerksamkeitsassistent, Verkehrszeichenerkennung, eine Notrufautomatik und LED-Scheinwerfer stets zum Serienumfang. Der Honda gehört nicht unbedingt zu den sportlichen SUV. Ein etwas zwiespältiges Bild hinterlässt der Federungskomfort. Die Feder-Dämpfer-Abstimmung wirkt zunächst sehr sanft und sensibel beim Anfedern, mittlere und gröbere Fahrbahnschäden dringen dann aber doch überraschend deutlich zu den Fahrgästen durch und bringen teils kräftige Bewegungen in den Aufbau des CR-V. Forcierte Kurvenfahrt quittiert der Honda nicht nur mit deutlicher Seitenneigung, sondern auch mit Untersteuern. Und auch durch das vergleichsweise behäbige Einlenken macht der CR-V klar, dass Querdynamik nicht sonderlich weit oben auf der Prioritätenliste seiner Entwickler stand. Die Konsequenz: Nur der Kadjar umrundet den Handlingkurs noch betulicher. Im Slalom handelt sich der Honda sogar die rote Laterne ein. Verbesserungswürdig sind darüber hinaus die zweitlängsten Bremswege im Test. Sie tragen einen großen Teil dazu bei, dass der Japaner in der Eigenschaftswertung nur den vorletzten Platz erreicht. Im Kostenkapitel schafft es der CR-V indes nicht, verlorenen Boden gutzumachen. Zwar ist er vom bewerteten Preis her günstiger als etwa der Ford Kuga, der Renault Kadjar und der Toyota. Die laufenden Kosten unterscheiden sich jedoch nicht groß von denen der Wettbewerber. Daher reicht es auch in der Endabrechnung für den CR-V nur für Platz fünf.



HONDA CR-V (2018): MOTOR & CRASHTEST
**HONDA CR-V IM NCAP-
CRASHTEST**

MAZDA CX-5 SKYACTIV: GROßZÜGIGE GARANTIE

Der seit 2017 angebotene Mazda CX-5 ist nicht nur wegen seines markanten Kodo-Designs eine Ausnahme-Erscheinung unter den häufig sehr brav gezeichneten kompakten SUV.

Auch antriebsseitig gehen die Japaner wie so oft gänzlich eigene Wege. So kommt der hier getestete Skyactiv-G 165 mit einem zwei Liter großen Saugmotor auf die Straße, der 165 PS leistet und ein

maximales Drehmoment von 213 Newtonmetern produziert. Die per Turbo aufgeladene Konkurrenz von Ford und Skoda stellt ihrem jeweiligen Fahrer 27 beziehungsweise 37 Newtonmeter mehr Drehmoment zur Verfügung. Daher ist der Japaner diesen beiden Kontrahenten nur beim Standardsprint ebenbürtig. Der Antritt aus niedrigen Drehzahlen bleibt hingegen auch aufgrund der äußerst langen Übersetzung des Sechsgang-Getriebes ziemlich überschaubar, sodass beim Zwischenspur häufig der knackig geführte Schalthebel zum Einsatz kommen muss. Im Umkehrschluss geht das im Vergleich zu den Turbotriebwerken dann höhere Drehzahlniveau zulasten der Effizienz. Mit seinem Durchschnittsverbrauch von 8,1 Litern je 100 Kilometer ist der CX-5 nur eine Winzigkeit sparsamer als der durstigste Testteilnehmer, der Ford Kuga 1.5. Allerdings: Kultivierter als der Mazda Skyactiv-Vierzylinder läuft innerhalb dieses Testfeldes kein anderes Triebwerk. Ansonsten erweist sich der Japaner als angenehmer Langstreckenbegleiter, der mit seiner kompetenten Federung geradezu zum Kilometerfressen einlädt. Sie spricht durchaus sensibel an und verarbeitet auch komplexere Anregungen wie tiefe Schlaglöcher und höhere Kanten wirkungsvoller als etwa der Honda CR-V, der Renault Kadjar oder der Toyota RAV4. Diesen drei Konkurrenten hat der Mazda zudem die flotteren Handlungseigenschaften voraus, auch wenn er nicht so agil einlenkt wie der Skoda Karoq und ähnlich wie der Kuga häufig von seinem ESP zurückgepiffen wird. Die Bremswege von 36,1 Metern bei kalter und 35,6 Metern bei warmer Anlage sind ebenfalls nur durchschnittlich. Der Ford, der Renault und auch der Skoda kommen nach einer Vollbremsung jedenfalls deutlich früher zum Stehen. Der Mazda glänzt mit seiner nachvollziehbaren Bedienung. Im Innenraum überzeugt der CX-5 derweil mit seinem ordentlichen Raumangebot – auch wenn es nicht ganz an das der japanischen Kontrahenten von Honda und Toyota heranreicht. Dafür lässt er sich mit seinem griffgünstig gelegenen Dreh-Drück-Steller und den vergleichsweise übersichtlichen Menüs erheblich intuitiver bedienen als der CR-V und der Toyota. Markentypisch umfangreich ist ferner die Sicherheitsausstattung, die werksseitig eine automatisierte Notbremse, eine Spurwechselhilfe samt Querverkehrserkennung beim rückwärtigen Ausparken und hell leuchtende LED-Scheinwerfer umfasst. Elektronische Helfer wie Licht-/Regensensor, ein Aufmerksamkeitsassistent oder eine Spurhaltehilfe gibt es hingegen nur gegen Aufpreis. Überhaupt offenbart der Blick auf die Kosten im Falle des CX-5 Licht und Schatten. Mit einem bewerteten Preis von 31.916 Euro ist der Mazda nach dem Skoda das günstigste Fahrzeug im Vergleichstest. Bedingt durch den extrem niedrigen Grundpreis von 26.603 Euro ist bei ihm zudem mit dem geringsten Wertverlust zu rechnen. Darüber hinaus bringt der Japaner das großzügigste Garantieverprechen mit. Auf der anderen Seite verliert der Mazda viele Punkte durch die wie auch beim RAV4 äußerst ungünstigen Typklassen-Einstufungen. Zudem bringt der Asiate die am wenigsten umfangreiche Multimedia-

Ausstattung mit. Am Ende reicht es für das SUV aus Hiroshima dennoch zu Platz drei.



MAZDA CX-5 (2017): PREIS, MOTOREN ...
MAZDA CX-5 AB 24.990 EURO

RENAULT KADJAR: WENIG FAHRDYNAMIK TROTZ STRAFFEM FAHRWERK

Auch wenn der 2015 gestartete Renault Kadjar immer noch frisch und modern aussieht, hat er bereits eine fünfjährige Karriere hinter sich. 2018 erhielt der technisch eng mit dem Nissan Qashqai verwandte Franzose ein umfassendes Update, das ihn fit für die zweite Lebenshälfte machen sollte. An den Grundfesten änderte die Modellpflege freilich nichts. So bietet der 4,45 Meter lange und 1,84 Meter breite Fünftürer seit jeher vorn ein ordentliches Raumgefühl. Hinten fühlen sich Passagiere aber im Ford, im Honda und im Toyota weniger eingeengt. Für das Gepäck stellt der Renault, dessen Innenraum mit zweiteilig umklappbarer Rückbank und serienmäßig vorklappbarer Beifahrersitzlehne angemessen variabel ist, am wenigsten Platz zur Verfügung. Reisende müssen mit einem Kofferraumvolumen von 472 bis 1478 Litern auskommen. Das Überprüfen der verfügbaren Assistenzsysteme offenbart indes das wahre Alter des Renault schonungslos. Während gerade der neue Ford Kuga oder der Skoda Karoq mit etlichen automatisierten Fahrfunktionen verfügbar sind, gibt es für den Kadjar nicht einmal eine Abstandsregelung. Und da selbst ein Notbremsassistent im Gegensatz zu allen anderen Kontrahenten Aufpreis kostet, erhält der Franzose für seine Sicherheitsausstattung die wenigsten Punkte. Darüber hinaus wirken die Material- und die Verarbeitungsqualität am wenigsten hochwertig – zumal die Mittelkonsole unseres Testwagens bei leichten Berührungen und beim Überfahren von Unebenheiten unschöne Knarzgeräusche von sich gab. Der insgesamt eher straff abgestimmte Franzose lässt sich von schlechteren Straßenbelägen schnell aus der Ruhe bringen. Auf kleinere Anregungen reagiert sein Fahrwerk stets etwas nervös und er gerät auch bei langen und kurzen Wellen auf der Autobahn eher in Bewegung als die Wettbewerber. Einen Zugewinn an Fahrdynamik bedeutet das vergleichsweise straffe Fahrwerks-Set-up übrigens nicht, denn der Kadjar wird ähnlich wie der Ford von seinem übervorsichtigen ESP an die kurze Leine genommen. Erschwerend hinzu kommt, dass die Eingriffe durch die kräftige Untersteuertendenz schon bei niedrigeren Kurvengeschwindigkeiten erfolgen als bei der Konkurrenz, sodass der Renault den Handlingkurs am langsamsten umrundet und selbst auf den unsportlichen Honda CR-V 1,3 Sekunden verliert. Zu dieser Tatsache trägt auch der wenig temperamentvolle Antrieb seinen Anteil bei. Als

einzig im Vergleichstest benötigt der Kadjar mehr als zehn Sekunden für den Standardsprint auf Tempo 100, was auch am trägen optionalen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe liegt, das im Automatikmodus zuweilen reichlich überfordert wirkt. Der ebenfalls erhältliche Handschalter stand herstellerseitig zum Testzeitpunkt jedoch nicht zur Verfügung. Der Renault-Motor benötigt nur wenig Kraftstoff. Dafür stimmt die Effizienz des 1332 Kubikzentimeter großen und 159 PS starken Turbo-Triebwerkes. Der Vierzylinder verbrennt auf der Testrunde durchschnittlich 7,0 Liter auf 100 Kilometer. Sparsamer ist hier nur das Hybrid-Modell Toyota RAV4. Der niedrige Verbrauch wirkt sich auch positiv auf die Kostenbilanz aus. Zudem fallen die Aufwendungen für Wartung und Versicherung keineswegs aus dem Rahmen. Dass der Renault dennoch nur auf Platz drei im Kostenkapitel landet, liegt daher am bewerteten Preis, der mit 34.001 Euro nur 194 Euro günstiger als beim Kuga ausfällt. Darin fließen beim Kadjar TCe 160 das 1950 Euro teure Doppelkupplungsgetriebe, 19-Zoll-Bereifung (575 Euro) sowie die Sitze mit ausziehbarer Oberschenkelauflage mit ein, die die 4484 Euro teure Ausstattung Bose Edition bedingen. In der Endabrechnung landet der Franzose auf Platz vier hinter dem Mazda CX-5 und lässt damit immerhin den Honda und den Toyota hinter sich.



RENAULT KADJAR FACELIFT (2019): PREIS & ...
RENAULT LIFTET DEN KADJAR

SKODA KAROQ 1.5 TSI ACT: GÜNSTIGSTES SUV IM VERGLEICHSTEST

Wie schon der äußerst beliebte Vorgänger vom Typ Yeti schafft es auch der Skoda Karoq, auf einer relativ geringen Verkehrsfläche ein nahezu ungeahntes Maß an praktischem Nutzwert unterzubringen. So verfügt der clevere Tscheche für 556 Euro Aufpreis über drei Einzelsitze im Fond, die sich mit wenigen Handgriffen einfach herausnehmen lassen. Dadurch wächst das maximale Gepäckraumvolumen auf gewaltige 1810 Liter. Aber auch mit umgeklappten Sitzen ist das maximal zur Verfügung stehende Gepäckraumvolumen von 1630 Litern für ein derart kompaktes Fahrzeug mehr als aller Ehren wert. Das Standard-Kofferraumvolumen (521 Liter) und das Raumangebot für Passagiere hingegen fallen weniger fürstlich aus als etwa bei den Raumwundern dieses Vergleichstests, dem Honda CR-V oder dem Toyota RAV4. Hinten stellt der Karoq, der mit der einfachsten Bedienung glänzt, gar am wenigsten Platz bereit – was wenig verwundert, schließlich ist er mit knapp unter 4,40 Meter Außenlänge das mit Abstand kürzeste SUV in diesem Test. Nichtsdestotrotz sitzen die Fahrgäste im qualitativ hochwertig wirkenden Skoda am komfortabelsten. Die mit einem Aufpreis von 341 Euro recht günstigen optionalen Sportsitze,

mit denen der Testwagen ausgestattet ist, gefallen mit einer sehr angenehmen Polsterung und geben überdies reichlich Seitenhalt. Und auch die Rückbank bietet neben einer prima Polsterung eine wirkungsvoll Seitenstützende Rückenkontur. Einziger Wermutstropfen: Die integrierten Kopfstützen der Vordersitze lassen sich nicht verstellen. Ein veritabler Streber ist der Osteuropäer, wenn es um die Fahreigenschaften geht. Einerseits federt er, begünstigt durch die optionalen adaptiven Dämpfer für 965 Euro, sorgfältig über die meisten Arten von Unebenheiten und liegt gleichzeitig satt bei hohem Tempo. Andererseits steckt der Bestseller aus Mladá Boleslav das restliche Testfeld in den querdynamischen Prüfungen locker in die Tasche. Weitgehend unbehelligt von übereifrigen ESP-Einflüssen durchheilt der flinke Karoq alle Arten von Kurven schnell und sicher. In Zahlen ausgedrückt: Der Karoq umrundet den Handlingkurs exakt 2,5 Sekunden schneller als der nächste Verfolger, der Ford. Die nach dem Kuga zweitkürzesten Bremswege sichern den Sieg im Fahr-dynamik-Kapitel endgültig. Auch längsdynamisch gibt der Karoq 1.5 TSI dank seines 150-PS-Turbobenziners eine ordentliche Figur ab. Der Tscheche beschleunigt noch einen Wimpernschlag schneller auf Tempo 100 als etwa der gleich starke Ford Kuga, gibt sich dabei aber mit 0,7 Liter weniger Kraftstoff auf 100 Kilometer zufrieden. Der Skoda bietet viel Auto für vergleichsweise wenig Geld. Angesichts seiner zahlreichen Qualitäten geht der Karoq als echtes Schnäppchen durch. In der Basis kostet er 27.420 Euro – inklusive Klimaanlage, Leichtmetallrädern, Einparkhilfe hinten und zeitgemäßer Sicherheitsausstattung, die unter anderem eine Multikollisionsbremse, eine City-Notbremsfunktion mit Personenerkennung und eine Notrufautomatik beinhaltet. Unter Berücksichtigung der wertungsrelevanten Extras klettert der bewertete Preis zwar auf 30.881 Euro, doch damit ist der Karoq immer noch das günstigste Auto im Test. Zum Vergleich: Der Ford kostet 3314 Euro mehr, der Renault Kadjar ist 3120 Euro teurer. Sogar den gleichfalls sehr günstigen Mazda gibt es erst für weitere 1035 Euro. Das ist aber nicht der einzige Grund, warum der Skoda das Kostenkapitel erwartungsgemäß recht deutlich gewinnt. Schließlich ist er erheblich günstiger in Versicherung als etwa der Mazda CX-5 oder der RAV4 und verlangt überdies nach den günstigsten prognostizierten Wartungsaufwendungen. Am Ende fährt der Karoq daher einen verdienten Gesamtsieg ein.



SKODA KAROQ (2017): PREIS, SPORTLINE ...

SKODA SPENDIERT DEM KAROQ EIN ...

TOYOTA RAV4 HYBRID 2.5: SCHNELLSTER SPRIT AUF TEMPO 100

Der Toyota RAV4 hat in seiner mittlerweile 26 Jahre währenden Karriere eine wundersame Wandlung durchgemacht. 1994 als kleines, zunächst dreitüriges Spaßmobil gestartet, wurde aus dem Kraxler immer mehr ein reinrassiges Familienauto mit hoher Alltagstauglichkeit. Die aktuelle fünfte Generation gehört mit 4,60 Meter Länge und 1,86 Meter Breite bereits zu den größeren Modellen im Kompakt-SUV-Segment. Entsprechend üppig fällt das Raumangebot des Japaners aus. Vorn ist das Interieur ähnlich geräumig geschnitten wie das des Honda CR-V, während die Bewegungsfreiheit in Reihe zwei zumindest in diesem Testfeld ungeschlagen bleibt. Ebenfalls eine Klasse für sich: das Kofferraumvolumen von 580 bis 1690 Litern. Allerdings fällt die Anhängelast mit maximal 800 Kilogramm ähnlich mickrig aus wie die des Honda. Von der Sicherheitsausstattung her gibt sich der RAV4 indes keine Blöße. Serienmäßig bringt der Toyota moderne Assistenzsysteme wie Spurhaltehilfe, Notrufautomatik und Abstandsregelung sowie eine Verkehrszeichenerkennung mit. Optional lässt er sich unter anderem mit Rundumkameras, einem Toten-Winkel-Warner und Fernlicht-Automatik für die serienmäßigen LED-Scheinwerfer bestücken. Der RAV4 bestreitet den Vergleichstest, wie auch der CR-V, als Hybrid. Anders als beim japanischen Landsmann sorgt beim Toyota aber ein Vierzylinder-Benziner mit Vergleichsweise üppigem Hubraum (2,5 Liter) für Vortrieb. Der zusätzlich verbaute E-Motor unterstützt den etwas rau laufenden Verbrenner beim Beschleunigen, kann aber auch kurze Zeit als alleiniger Antrieb auf die Vorderräder wirken. Als Systemleistung gibt der Hersteller 218 PS an, was für die nach dem Honda zweitflottesten Beschleunigungswerte sorgt. Tempo 100 erreicht der RAV4 nach 8,7 Sekunden, am langsamsten ist hier der Renault Kadjar mit 10,4 Sekunden. Noch beeindruckender aber ist die gebotene Effizienz des Antriebes. So absolviert der 1628 Kilogramm schwere Asiate unsere Verbrauchsrunde mit einem Schnitt von 6,1 Litern je 100 Kilometer – klarer Bestwert. Diesem Umstand verdankt der RAV4 auch den Sieg im Motorkapitel, trotz der auf 180 km/h limitierten Höchstgeschwindigkeit. Auch diese Eigenart teilt der Toyota übrigens mit dem Honda. Die zu langen Bremswege werden dem RAV4 zum Verhängnis. Ansonsten stellt sich der Japaner trotz der etwas weichen Sitzgelegenheiten als angenehmes Reiseauto heraus, das bei hohen Geschwindigkeiten sanft über Unebenheiten hinweg gleitet. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten dringen allerdings mehr Anregungen zu den Passagieren durch als etwa beim Ford Kuga, Mazda CX-5 oder Skoda Karoq. Auf der abgesperrten Handlingstrecke beweist der nicht übermäßig agile Fronttriebler ferner eine ausgeprägte Fahrsicherheit. Bei zu hohem Tempo am Kurveneingang schiebt der RAV4 sanft über die Vorderräder und zeigt sich selbst bei deaktiviertem elektronischen Rettungsanker grundsätzlich nahezu unbeeindruckt von Lastwechseln. Allerdings: Die Bremswege fallen definitiv zu lang aus. Mit kalten Komponenten kommt der Toyota nach einer Vollbremsung

aus Tempo 100 erst nach indiskutablen 39,5 Metern zu stehen. Und auch mit warmer Bremsanlage sieht es nicht viel besser aus. Dann benötigt der Fünftürer immer noch 38,6 Meter Bremsweg. Mit seinem Grundpreis von 33.133 Euro kostet der RAV4 Hybrid 2.5 schon in der Basisversion mehr als die versammelte Konkurrenz. Der CX-5, das in der Basis günstigste Fahrzeug im Test, kostet beispielsweise ganze 6530 Euro weniger. Die teure, wertungsrelevante Testwagen-Bereifung sorgt zudem für den höchsten bewerteten Preis. Konsequenz: Der Toyota erreicht im Kostenkapitel, wie auch im Gesamt-Ranking, nur den sechsten Platz.



TOYOTA RAV4 (2019): MOTOR & ...
**TOYOTA ZEIGT DEN RAV4 ALS
 PLUG-IN-HYBRID**

MESSWERTE UND TECHNISCHE DATEN FORD KUGA, HONDA CR-V, MAZDA CX-5, RENAULT KADJAR, SKODA KAROQ UND TOYOTA RAV4

AUTO ZEITUNG 20/2020	Renault Kadjar TCE 160 EDC	Skoda Karoq 1.5 TSI ACT	Toyota RAV4 Hybrid 2.5 VVT-i
Technik			
Zylinder/Ventile pro Zylind.	4/4; Turbo	4/4; Turbo	4/4
Hubraum	1332 cm³	1498 cm³	2487 cm³
Gesamtleistung	117 kW/159 PS 5000/ min	110 kW/150 PS 5000/ min	131 kW/178 PS 5700/ min
Leistung E-Motor	-	-	88 kW/120PS
Max. Gesamtdrehmoment	260 Nm, 1750/ min	250 Nm, 1500 - 3500/ min	221 Nm, 3600 - 5200/ min
Batterie	-	-	Nickel-Metallhybrid
Spannung/Kapazität	-	-	245 Volt / 1,6 kWh
Getriebe/Antrieb	7-Gang, Doppelkupplung (opt.) / Vorderrad	6-Gang manuell / Vorderrad	Planetengetriebe, leistungsverzweigt Vorderrad
Messwerte			
Leergewicht (Werk/Test)	1362/1421 kg	1305/1428 kg	1590/1628 kg
Beschleunigung 0-100 km/h (Test)	10,4 s	9,6 s	8,7 s
Höchstgeschwindigkeit (Werk)	210 km/h	203 km/h	180 km/h
Bremsweg aus 100 km/h kalt/warm (Test)	34,8 / 35,3 m	34,7 / 34,4 m	39,5 / 38,6 m
Verbrauch auf 100 km (Test/WLTP)	7,0 / 5,8 l S /100 km	7,5 / 6,3 l S /100km	6,1 / 5,4 l S /100km
CO2-Ausstoß (Test/WLTP)	166 / 133 g/km	159 / 142 g/km	145 / 128 g/km
Reichweite	786 km	667 km	902 km
Preise			

Grundpreis	26.992 €	27.420 €	33.133 €
Testwagenpreis	34.001 €	30.881 €	38.202 €

AUTO ZEITUNG 20/2020	Ford Kuga 1.5 EcoBoost	Honda CR-V 2.0 i-MMD Hybrid	Mazda CX-5 Skyactiv-G 165
Technik			
Zylinder/Ventile pro Zylind.	3/4; Turbo	4/4	4/4
Hubraum	1496 cm ³	1993 cm ³	1998 cm ³
Gesamtleistung	110 kW/150 PS	135 kW/184 PS	121 kW/165 PS
Leistung E-Motor	-	28 kW/38 PS	-
Max. Gesamtdrehmoment	240 Nm, 1600 - 4000/min	315 Nm	213 Nm 4000/min
Batterie	-	Lithium-Ionen	-
Spannung/Kapazität	-	258 Volt / 1,3 kWh	-
Getriebe/Antrieb	6-Gang manuell/ Vorderrad	Konstant-Übersetzung / Vorderrad	6-Gang manuell/ Vorderrad
Messwerte			
Leergewicht (Werk/Test)	1498/1509 kg	1539/1609 kg	1365/1504 kg
Beschleunigung 0-100 km/h (Test)	9,7 s	8,4 s	9,9 s
Höchstgeschwindigkeit (Werk)	195 km/h	180 km/h	201 km/h
Bremsweg aus 100 km/h kalt/warm (Test)	34,6 / 34,6 m	36,9 / 36,5 m	36,1 / 35,6 m
Verbrauch auf 100 km (Test/WLTP)	8,2 / 6,6 l S /100 km	7,3 / 6,9 l S /100km	8,1 / 7,1 l S /100km
CO₂-Ausstoß (Test/WLTP)	194 / 150 g/km	173 / 156 g/km	192 / 163 g/km
Reichweite	659 km	781 km	691 km
Preise			
Grundpreis	29.780 €	32.548 €	26.603 €
Testwagenpreis	34.195 €	32.548 €	31.916 €



von Marcel Kühler

UNSER FAZIT

Der Skoda Karoq gewinnt den Vergleichstest souverän. Der clevere Tscheche erlaubt sich keine echte Schwäche und setzt mit seinem variablen Innenraum und ausgeprägter Fahrdynamik Maßstäbe. Die zweite Stufe auf dem Siegerpodest sichert sich verdient der neue Ford Kuga. Das sportlich gezeichnete SUV gefällt mit seiner umfangreichen Sicherheitsausstattung und den angenehmen Fahreigenschaften. Weniger gut: der eher hohe Verbrauch und die rigide ESP-Abstimmung. Auf Platz drei kommt der Mazda CX-5 ins

Ziel. Dies hat der schicke Japaner neben dem günstigen Preis seinen komfortablen Fahreigenschaften zu verdanken. Seinem Triebwerk fehlt bei niedrigen Drehzahlen jedoch das Temperament. Auf Platz vier folgt der Renault Kadjar, der vor allem mit seinem sparsamen Antrieb zu überzeugen weiß. Die wenig umfassende Sicherheitsausstattung verrät aber das wahre Alter des seit 2015 angebotenen Franzosen. Platz fünf geht an den japanischen Sonderling Honda CR-V, dessen Hybrid-Antrieb für gute Fahrleistungen bei angemessener Effizienz sorgt. Allerdings ist der Asiate kein besonders fahraktives SUV. Der Toyota RAV4 – der zweite Hybrid im Bunde – glänzt mit dem niedrigsten Kraftstoffkonsum, sicheren Fahreigenschaften und der geräumigsten Karosserie. Die zu langen Bremswege verhindern jedoch, dass der Japaner ein besseres Resultat erreicht als Platz sechs.

TAGS: SUV-TEST, SUV, VERGLEICHSTEST, NEWSLETTER, KOMPAKTKLASSE, BRANCHEN-NEWS, FORD, FORD KUGA, FORD KUGA 2. GENERATION, HONDA, HONDA CR-V, HONDA CR-V 5. GENERATION, MAZDA, MAZDA CX-5, MAZDA CX-5 2. GENERATION, RENAULT, RENAULT KADJAR, SKODA, SKODA KAROQ, SKODA KAROQ 1. GENERATION, TOYOTA, TOYOTA RAV4, TOYOTA RAV4 5. GENERATION

Kein Geld für die teuren Zahn-Implantate - Hier ist die Lösung

dentolo

Anzeige

Das könnte Sie auch interessieren

Därme: Ein einfacher Trick, um sie vollständig zu leeren

Nutravia

Achtung, Schockgefahr: So viel ist Ihr Haus nach Corona noch wert!

McMakler

Anzeige

BGH Urteil: Sensation für alle Dieselfahrer

rechtetipp.de

Anzeige



Empfehlungen für Sie

Hyundai Tucson Facelift/Skoda Karoq: Test

Audi A4 Avant/VW Passat Variant: Vergleichstest

Was ist mein Haus wert?

Homeday

Anzeige



Empfehlungen für Sie

Audi Q3/Skoda Karoq/VW Tiguan: Test

Helene Fischer: Aus und vorbei! Alles ist verloren!

Alle Senioren sollten dieses 49-€-Band tragen

KoreTrak

Anzeige



Empfehlungen für Sie

So geht es Michael Schumacher (Februar 2020)

Honda CR-V 2.0i-VTEC im Fahrbericht

Lohnt sich der Hausverkauf in der Krise 2020?

Hausverkauf

Anzeige



Empfehlungen für Sie

Honda CR-V Hybrid/Toyota RAV4 Hybrid: Connectivity

Experte rät von Automatikgetriebe ab: Video

Deutscher Hersteller löst das Brillenbeschlag-Problem bei Masken!

air20 Maske

Anzeige

Mehr von AUTO ZEITUNG

von Taboola

Hyundai Tucson Facelift/Skoda Karoq: Test

Audi A4 Avant/VW Passat Variant: Vergleichstest

Audi Q3/Skoda Karoq/VW Tiguan: Test

^ NACH OBEN



AKTUELLE
AUSGABE:
25/2020

ABONNIEREN

**BLEIBEN SIE
INFORMIERT!**

E-Mail-Adresse eingeben

NEWSLETTER ANMELDUNG

[ÜBER UNS](#)

[KONTAKT](#)

[IMPRESSUM](#)

[GEWINNSPIELE](#)

[THEMENÜBERSICHT](#)

[NUTZUNGSBEDINGUNGEN](#)

[DATENSCHUTZ](#)

[FAHRZEUGMARKT AUF GEBRAUCHTWAGEN.DE](#)