

CROSS UND HEITER



SUV der 4,20-Meter-Klasse sind Verkaufsschlager, weil sie etwas höher, etwas crosser, nicht abgehoben teuer und nutzwertiger sind, als man denkt. Wer hier der Beste ist, klären wir im Test. Auf geht's, Ford Puma, Kia Stonic und Opel Crossland.

IM VERGLEICH

**FORD PUMA 1.0 ECOBOOST
HYBRID POWER SHIFT:**
125 PS, 210 Nm, ab 31.000 Euro,
Basispreis Baureihe
27.400 Euro

**KIA STONIC 1.0 T-GDI 120
MHEV DCT7:**
120 PS, 200 Nm, ab 27.700 Euro,
Basispreis Baureihe
21.650 Euro

**OPEL CROSSLAND
1.2 DI TURBO:**
130 PS, 230 Nm, ab 26.790 Euro,
Basispreis
Baureihe 24.380 Euro



05-2023 / 09.02.2023

VERGLEICHSTEST · Ford Puma, Kia Stonic, Opel Crossland

Grobstollige Offroad-Reifen, die über geröllbedeckte Pfade walzen, mithilfe von Untersetzungsgelassen tonnen-schwere Lasten steile Hänge hinaufbringen, vor denen wir schon zu Fuß kapitulierten. Dazu spritzendes Wasser, schleudern-der Schlamm, aufgewirbelter Sand. Wäre das nicht schön?

Vergessen Sie's. Nicht mit denen hier. Puma, Stonic und Crossland machen zwar auf cross und cool, haben mit Geländewagen aber so wenig zu tun wie ein Smartphone mit dem guten alten Wählscheibentelefon. Sagt ja auch schon der Name: Sport Utility Vehicle. Sportlich angehauchtes Fahrzeug also, das eine gewisse Nutzwertigkeit mitbringt. Doch welchen nehmen? ▶



FORD PUMA

Hoch angedockter Touchscreen, tief installiertes Klima-Panel. Viele Fächer, noch mehr Tasten – auch abseits des Blickfelds. Immer im Blick: Digitalinstrument mit verschiedenen Layouts.

TECHNISCHE DATEN

(Werksangaben)

Fahrzeugtyp		FORD PUMA 1.0 EcoBoost Hybrid Titanium X	KIA STONIC 1.0 T-GDI 120 Spirit	OPEL CROSSLAND 1.2 DI Turbo Business Elegance
ANTRIEB				
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/3	Reihe/3	Reihe/3
Nockenwellenantrieb/Aufladung		Zahnriemen/Turbo	Steuerkette/Turbo	Zahnriemen/Turbo
Lage im Fahrzeug		vorn quer	vorn quer	vorn quer
Hubraum	cm ³	999	998	1.199
Bohrung x Hub	mm	71,9 x 82,0	71,0 x 84,0	75,0 x 90,5
Leistung kW (PS)	bei 1/min	92 (125) bei 6.000	88 (120) bei 6.000	96 (130) bei 5.500
maximales Drehmoment	Nm bei 1/min	210 bei 1.750	200 bei 2.000	230 bei 1.750
spezifische Leistung	kWh (PS/l)	92,1 (125,1)	88,2 (120,2)	80,1 (108,4)
maximaler Ladedruck	bar	0,8	k. A.	0,8
Ölinhalt Motor	l	4,1	4,2	3,5
Kraftübertragung		Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Getriebe		Siebengang-DXG	Siebengang-DXG	Sechsganggetriebe
FAHRWERK				
Radaufhängung	vorn	Querlenker	Querlenker	Querlenker
	hinten	Schraubenfedern Verbundlenker Schraubenfedern	Schraubenfedern Verbundlenker Schraubenfedern	Schraubenfedern Verbundlenker Schraubenfedern
Bremsen	vorn	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
	hinten	Scheiben	Scheiben	Scheiben
Testwagenbereifung		215/50 R 18 V	205/55 R 17 V	215/50 R 17 H
Reifentyp		Continental EcoContact 6Q	Continental PremiumContact 5	Bridgestone Turanza T005
KAROSSERIE				
Länge x Breite (mit Spiegeln) x Höhe	mm	4.186 × 1.805 (1.930) × 1.536	4.140 × 1.760 (2.025) × 1.520	4.229 × 1.765 (1.976) × 1.605
Radstand	mm	2.588	2.580	2.604
Sitzplätze		5	5	5
Dachlast/Stützlast	kg	50/75	70/75	50/65
Anhängelast/gebremst	kg	665/900	450/900	600/840
Gepäckraum	l	456–1.216	352–1.155	410–1.255
zulässiges Gesamtgewicht	kg	1.830	1.710	1.805
Tankinhalt	l	42	45	45
VERBRAUCH/CO₂				
WLTP-Verbrauch gesamt	l/100 km	5,5	5,5	5,7
CO ₂ -Ausstoß nach WLTP	g/km	129	129	133
FAHRLEISTUNGEN				
0 – 100 km/h	s	9,6	10,4	9,9
Höchstgeschwindigkeit	km/h	190	185	201



Die kärcherbare Plastikwanne (81 Liter) mit Abfluss ist ideal für schlammige Stiefel oder zusätzliches Gepäck. Fast ebener Ladeboden bei umgeklappten Lehnen, enger Fondraum, flache Bank.





05-2023 / 09.02.2023

VERGLEICHSTEST · Ford Puma, Kia Stonic, Opel Crossland

Das Klicken durch die Konfiguratoren überlassen wir Ihnen. Das Testen übernehmen gerne wir. Also, auf zum Innenräume prüfen, Bremswegemessen, Antriebsbechecken, Verbräucheermitteln und Kostenkalkulieren.

FAHREN SIE FORD

Entscheiden Sie sich für den fast 4,19 Meter langen Puma, sitzen Sie vorn knapp 58 cm über dem Asphalt, auf bequemen, nicht ausladenden Polstern mit langer, jedoch mäßig konturierter Beinauflage. Gucken auf ein konfigurierbares Digitalinstrument, regeln die meisten Fahrzeugfunktionen analog über großflächig im Cockpit verteilte und nicht immer optimal im Blickfeld liegende Tasten und Drehregler. Gut, ab und an werden Sie zum hoch in den Armaturenräger geschraubten, übersichtlich sortierten Touchscreen greifen müssen, weil die Finger meist schneller sind als der begriffsstutzige Sprachassistent. Doch mal eben die Temperatur um zwei Grad höher drehen, die Instrumentenbeleuchtung dimmen oder das Radio lauter drehen ist bei vielen neueren Fahrzeugen eine deutlich kompliziertere Angelegenheit.

Platz haben Sie vorn ausreichend, hinten sollten Sie allerdings nicht mehr erwarten, als man von einem Kleinwagen eben erwarten kann. Schon beim Einstieg stellen sich Dach einzug und C-Säule dem Haupt in den Weg, und in der zweiten Reihe haben Kinder mehr Freude als Erwachsene. Weil's eng ist, die Rückbank flach steht und man mit angewinkelten Beinen hier mehr hockt als sitzt.

Viel Platz dagegen bleibt im Gepäckabteil, da Ford den ehemals fürs Ersatzrad reservierten Raum nicht mit Subwoofern zumauert, sondern unterm hochklappbaren Ladeboden eine Plastikwanne (81 Liter) mit Abfluss installiert, die sich prima fürs Verstauen von Reiseta-

auto motor sport - MESSWERTE

Fahrzeugtyp		FORD PUMA 1.0 EcoBoost Hybrid Titanium X	KIA STONIC 1.0 T-GDI 120 Spirit	OPEL CROSSLAND 1.2 DI Turbo Business Elegance
KAROSSERIE				
Innenbreite vorn/hinten	mm	1.380/1.340	1.440/1.415	1.390/1.385
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1.020/940	1.035/945	1.050/950
Sitztiefe vorn/hinten	mm	500/470	500/470	500/460
Normsitzraum	mm	690	650	660
Sitzhöhe über Fahrbahn	mm	575	530	600
Ladekantenhöhe	mm	760	760	720
Quadermaß klein	mm	290 × 760 × 640	210 × 845 × 530	340 × 945 × 680
Länge × Breite × Höhe groß	mm	1.100 × 760 × 640	1.020 × 845 × 530	1.195 × 945 × 680
Leergewicht/Zuladung	kg	1.276/554	1.239/471	1.252/553
Gewichtsverteilung vorn/hinten	%	61,9/38,1	62,1/37,9	61,0/39,0
Wendekreis links/rechts	m	10,6/10,6	10,8/11,3	11,2/11,1
VERBRAUCH/REICHWEITE/CO₂				
Testverbrauch	l/100 km	6,5	6,4	6,8
ams-Eco-/Pendler-/Sport	(15/70/15 %)	5,4/6,3/8,6	5,3/6,2/8,4	5,8/6,6/8,9
CO ₂ -Ausstoß nach Testverbrauch	g/km	151	149	158
CO ₂ -Ausstoß nach Eco-Verbrauch	g/km	126	124	135
Reichweite nach Testverbrauch	km	646	703	661
FAHRLEISTUNGEN				
Beschleunigung				
0 – 30 km/h	s	1,7	1,7	1,8
0 – 50 km/h		3,3	3,7	3,5
0 – 80 km/h		6,6	7,4	6,9
0 – 100 km/h		9,7	10,7	10,1
0 – 120 km/h		14,2	15,3	14,0
0 – 130 km/h		17,1	17,8	16,9
0 – 140 km/h		20,4	21,2	20,0
0 – 160 km/h		31,4	32,4	28,3
0 – 400 m		17,0	17,5	17,1
Zwischenspur				
60 – 100 km/h	s	5,5	6,1	5,6
80 – 120 km/h		7,6	7,9	7,1
FAHRWIDERSTAND				
Leistungsaufwand bei 130 km/h	kw (PS)	30 (41)	32 (44)	35 (48)
BREMSEWEGE				
100 – 0 km/h kalt/warm	m	36,8/37,2	37,0/37,9	40,0/39,0
INNENGERÄUSCHE				
bei 80 km/h	dB(A)	63	65	65
bei 100 km/h	dB(A)	66	68	66
bei 130 km/h	dB(A)	69	70	71
bei 160 km/h	dB(A)	73	73	73
FAHRVERSUCHE				
Slalom 18 m	km/h	62,1	64,5	60,4
doppelter Spurwechsel	km/h	128,6	134,7	130,7
FAHRDYNAMIKBEWERTUNG				
Lenkpräzision indirekt/direkt		◀ ● ▶	◀ ● ▶	◀ ● ▶
Balance unter-/übersteuernd		● ●	● ●	● ●
ESP-Regelung konservativ/sportlich		● ● ●	● ● ●	● ● ●
Beherrschbarkeit leicht/anspruchsvoll		● ● ●	● ● ●	● ● ●
Fahrzeugkonzept konservativ/sportlich		● ● ●	● ● ●	● ● ●

schen, Zimmerpflanzen oder vollgeschlammten Stiefeln eignet. Platz für den üblichen Kram wie Getränkeflaschen, Schlüssel oder Portemonnaies hat der Puma ebenfalls parat – in Form von mit schnöden Hartplastikverkleidungen ausgestaffierten Fächern. Ein paar bezogene und geschäumte Flächen gibt's auch im ordentlich zusammengesteckten Interieur. Zumindest knarzt und knistert nichts auf mit Teerflicken verzierten Landstraßen.

Das ist erstaunlich, weil der Puma von der straffen Sorte ist, überdämpft wirkt, immer in Bewegung ist, das Fahrwerk Unebenheiten der kantigen Kategorie nur mäßig filtert. Ein Sportler also? Nicht ganz, denn der Lenkung mit gummibandartigem Rückstellmoment mangelt es an Gefühl. Da passt der mildhybridisierte, gut gedämmte und recht kultiviert laufende Dreizylinder-Turbo mit 125 PS schon besser zum Puma-Charakter. Besonders, wenn er un-

tenrum mit Strom-Boost anschiebt, den 1.276 kg schweren SUV in unter zehn Sekunden auf 100 km/h beschleunigt, bei Teillast einen Brennraum stilllegt, im Schiebetrieb Energie rekuperiert und für den nächsten Spurt im Miniakku speichert. Macht unterm Strich 6,5 Liter Super auf 100 km. Wenn man jetzt noch manuell in die Gangauswahl des Doppelkupplungsgetriebes eingreifen könnte, wäre nicht alles gut, aber einiges besser. ▶

VERGLEICHSTEST · Ford Puma, Kia Stonic, Opel Crossland



KIA STONIC

KIA-KURVENDISKUSSION

Entscheiden Sie sich für den 27.700 teuren, im fernen Korea zusammengebauten Kia Stonic, müssen Sie sich über manuelle Gangwechsel keine Gedanken machen und sieben Jahre garantiert nicht um die Technik sorgen. Dafür hat der Antrieb des ebenfalls via 48 Volt Spannung stromunterstützten Stonic ein anderes Problem: Ihm fehlt die eine klare Strategie, wann er in Schubphasen über den Riemenstartergenerator Energie einsammelt, den Gang auskuppeln oder den bei höheren Drehzahlen plärrigen 120-PS-Dreizylinder abstellen soll. In Bergabpassagen Segeln und auf Anstiegen Rekuperieren macht jedenfalls selten Sinn. Außerdem ist die Kraftentfaltung des mit 6,4 Litern auf 100 km sparsamen Vierventilers zäh, der Kraftschluss des Siebengang-Doppelkupplers unharmonisch. Das nervt besonders im Stop-and-go-Verkehr, weil die Kupplung im ersten Gang lange schleift, die Dosierbarkeit mit dem Gaspedal leidet. Und lupft man den rechten Fuß, weil weiter vorn schon wieder die Bremslichter aufleuchten, pfuscht sofort der Generator dazwischen, verzögert den Stonic ungewöhnlich stark. Davon könnte sich die Bremse was abgucken, denn für 37 Meter (kalt) aus Tempo 100 gibt es keinen Orden.



Sehr gut ablesbare, weil klar beschriftete Rundinstrumente, digital aufbereitete Infos dazwischen. Schnell erreichbare Tasten für Fahrmodi und Sitzheizung.



Gut nutzbare, weil leicht angeschrägte Beinauflage und im Vergleich viel Platz nach allen Seiten. Durchschnittlicher Kofferraum ohne Fach unterm Ladeboden.



Viel mehr Spaß bietet der mit exzellent ablesbaren Runduhren hinterm Lenkrad sowie sinnvoll sortierten und eindeutig beschrifteten Tasten ausgestattete Stonic, wenn die Straße Biegungen macht. Warum? Weil Sie hier weniger SUV-mäßig eine Etage tiefer sitzen als in Ford und Opel, schon deshalb mehr Verbindung zur Straße spüren und sich auf den gut konturierten Sitzen besser ins Auto integriert fühlen. Okay, eine Sänfte ist auch der Kia nicht. Doch die dynamische Feder-Dämpfer-Abstimmung passt zum Gesamtfahrzeug, wobei Vorder- und ▶



05-2023 / 09.02.2023

VERGLEICHSTEST · Ford Puma, Kia Stonic, Opel Crossland

UNTERHALTSKOSTEN UND PREISE

Fahrzeugtyp	FORD PUMA 1.0 EcoBoost Hybrid Titanium X	KIA STONIC 1.0 T-GDI 120 Spirit	OPEL CROSSLAND 1.2 DI Turbo Business Elegance
KOSTEN IN EURO			
Steuer	90,-	90,-	103,-
Haftpflicht	379,-	356,-	391,-
Teilkasko	159,-	82,-	98,-
Vollkasko	446,-	345,-	472,-
Festkosten/Jahr	915,-	791,-	966,-
Betriebskosten/100 km	16,79	16,28	16,44
Wertverlust/Jahr	4.500,-	4.000,-	4.000,-
GESAMTKOSTEN/KM¹⁾			
bei 15.000 km/Jahr	0,51/0,21	0,46/0,20	0,47/0,20
bei 30.000 km/Jahr	0,36/0,19	0,33/0,18	0,33/0,18
MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN¹⁾			
bei 15.000 km/Jahr	637,-/262,-	573,-/244,-	591,-/254,-
bei 30.000 km/Jahr	912,-/472,-	834,-/448,-	831,-/459,-
PREISE			
Grundpreis Euro	27.400,-	21.650,-	24.380,-
Testwagenpreis ²⁾ Euro	31.000,-	27.700,-	26.790,-



Schnörkelloses Cockpit mit integriertem Touchscreen, sonst analoge Bedienung über Drehregler und Tasten. Beste Variabilität für 420 Euro extra, unter anderem mit verschiebbarer Bank. Die Fahrmodi (190 Euro) gaukeln Geländegängigkeit vor, das Head-up-Display (300 Euro) erhöht die Konzentration auf den Verkehr.



Hinterachse gut miteinander harmonisieren, die Lenkung mit kleinen Winkeln und zuverlässiger Rückmeldung überzeugt. So wirkt der 1.239 kg schwere Kia am leichtfüßigsten, lässt ein bisschen so etwas wie Fahrspaß aufkommen. Um das zu spüren, muss man nicht hinterm griffigen Lenkrad sitzen, dafür reicht auch die zweite Reihe mit angeschrägter Bank und etwas Kontur. Erstaunlich, wie viel Platz der Stonic aus der kurzen Karosserie rausholt. Mittelklassemäßig ist das zwar noch nicht, aber unter den Kleinen ist er einer der Größeren – abgesehen vom etwas mickrigen Gepäckraumvolumen (352 bis 1.155 Liter).

OPEL: WEDER WILD NOCH MILD

Entscheiden Sie sich für den Crossland, können Sie ab Ausstattung Elegance für 420 Euro den zweistufig höhenverstellbaren Ladeboden ordern. Der macht Sinn, weil in der oberen ▶

OPEL CROSSLAND

¹⁾mitohne Wertverlust; ²⁾inklusive Fahrdynamischer und komfortrelevanter Extras



05-2023 / 09.02.2023

VERGLEICHSTEST · Ford Puma, Kia Stonic, Opel Crossland

auto motor sport -PUNKTEWERTUNG

1

2

3

Fahrzeugtyp	(Maximalpunktzahl)	KIA STONIC 1.0 T-GDI 120 Spirit	FORD PUMA 1.0 EcoBoost Hybrid Titanium X	OPEL CROSSLAND 1.2 DI Turbo Business Elegance
KAROSSERIE				
Raumangebot	(30)	14	12	13
Kofferraum	(15)	6	8	7
Zuladung	(10)	5	7	7
Variabilität/Funktionalität	(20)	8	9	11
Instrumente/Anzeige	(30)	16	16	15
Bedienung Fahrzeugfunktionen	(20)	15	15	16
Anhängelast	(5)	1	1	1
Rundumsicht	(10)	4	4	5
Qualitätsanmutung	(10)	4	4	4
SUMME	(150)	73	76	79
SICHERHEIT				
Sicherheitsausstattung/-assistent	(30)	9	9	8
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(10)	1	5	1
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(15)	14	13	14
Fahrstabilität auf der Straße	(15)	10	9	8
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	9	9	6
Licht	(15)	6	7	7
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	6	6	1
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	6	7	3
Pedalgefühl	(10)	7	7	7
SUMME	(150)	68	72	55
KOMFORT				
Federungskomfort	(25)	8	7	9
Sitze vorn	(15)	6	6	5
Sitze hinten	(10)	3	2	2
Infotainment: Inhalte/Darstellungsqualität	(10)	5	4	4
Infotainment: Bedienung	(10)	5	4	5
Komfort-Assistenzsysteme	(10)	2	2	2
Klimatisierung	(10)	5	5	7
Innengeräusch-Messwerte	(5)	3	4	3
Geräuscheindruck	(5)	1	1	1
SUMME	(100)	38	35	38
ANTRIEB				
Laufkultur	(20)	5	7	6
Durchzugskraft	(20)	10	11	12
Leistungsentfaltung	(30)	12	12	13
Schaltung/Getriebeabstufung	(20)	7	8	8
Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit	(15)	4	5	5
Zwischenbeschleunigung	(10)	3	4	4
Reichweite	(20)	10	9	10
Dauer Energiezufuhr	(15)	15	15	15
SUMME	(150)	66	71	73
FAHRVERHALTEN				
Handling/Fahrspaß	(30)	7	5	3
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	10	7	7
Regelintensität Stabilitätsprogramme	(20)	11	10	8
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	4	2	1
Lenkung	(30)	18	12	14
Wendekreis	(10)	4	6	4
Traktion/Wintertauglichkeit	(15)	10	10	10
Geradauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	7	6	7
SUMME	(150)	71	58	54
Eigenschaftswertung	(700)	316	312	299
UMWELT				
CO ₂ -Emission Testverbrauch	(50)	27	26	25
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch	(25)	8	8	7
CO ₂ -Emission Fertigungsprozess	(15)	11	11	11
Recyclingquote Materialien	(15)	10	10	10
CO ₂ -Emission Transportwege	(5)	1	4	4
Ölwechselfmenge auf 100.000 km	(10)	7	7	8
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	12	14	9
Reifenverschleiß	(10)	7	7	7
Umweltwertung	(150)	83	87	81
KOSTEN				
Testwagenpreis	(50)	38	35	37
Serienausstattung	(10)	3	3	2
Optionsmöglichkeiten	(10)	1	2	2
Wiederverkaufschancen	(10)	7	6	7
Festkosten für 5 Jahre	(20)	19	17	17
Wartung/Reparaturen auf 100.000 km	(15)	11	10	11
Energiekosten auf 100.000 km	(30)	24	24	23
Garantie	(5)	5	0	0
Kostenwertung	(150)	108	97	99
GESAMTWERTUNG	(1.000)	507	496	479

Der Stonic hat viel Platz für Passagiere, weniger fürs Gepäck. Beim nicht optimal einsehbar Puma ist es umgekehrt. Übersichtlicher ist der variable Crossland. Alle drei haben mehr Tasten als Touch-Elemente. Hartplastiklastige Materialien.

Lange Bremswege, der weniger wachsame Verkehrszeichenassistent und das etwas wankigere Handling kosten den Crossland viele Punkte. Verlässlicher läuft der Schilderscanner im Puma, der Stonic überzeugt mit stabiler Straßenlage.

Knappe Sache im Komfortkapitel, wo der Crossland mit weicherer Federung und optionaler Zweizonen-Klima punktet. Straff und objektiv leise ist der Puma. Hinten sitzt man im Stonic besonders bequem. Simple Infotainment-Bedienung.

In Sachen Durchzug und Leistungsentfaltung überzeugt der schnelle Opel am meisten, der kultiviertere Dreizylinder kommt von Ford. Schlapper Kia-Antrieb mit oft unlogischer Rekupationsstrategie.

Ein reaktionsstarkes, sicheres Handling mit vergleichsweise feiner Lenkung liefert der Stonic, der bei den Fahrmodi am meisten spreizt. Kleiner Wendekreis mit dem Puma, taubes Fahrgefühl im Crossland.

Der geringste CO₂-Ausstoß hilft dem Kia wenig, weil er in Korea gebaut wird. Ford und Opel kommen aus europäischen Fabriken. Der Leistungsaufwand bei 130 km/h ist beim Crossland am höchsten.

Rund 3.000 Euro teurer als Stonic und Crossland ist der Puma, für den man höhere Unterhaltskosten und mehr Wertverlust kalkulieren muss. Ein starkes Kaufargument für den Kia: sieben Jahre Garantie.

VERGLEICHSTEST · Ford Puma, Kia Stonic, Opel Crossland

Stellung die Stufe zwischen Ladekante und Boden verschwindet. Außerdem wird auch gleich noch die verschiebbare Rückbank, deren Lehnen in der Neigung einstellbar sind, sowie eine Durchlademöglichkeit eingebaut. So macht dem Crossland in Sachen Variabilität keiner etwas vor – bei anderen Kriterien hingegen schon. Wenig zu meckern gibt's allerdings bei der Übersichtlichkeit, weil das Heckfenster steil steht, die Seitenscheiben groß sind. Bloß die breite A-Säule versperrt die Sicht nach schräg vorn. Wer Parkunterstützung braucht, bucht Kamera nebst Sensoren für 150 Euro.

In der ersten Reihe thront man noch höher über der Fahrbahn als im Puma, auf wenig Halt gebenden, vielfach einstellbaren Sitzen. Von da aus schaut man auf gut ablesbare Analoginstrumente mit Digitalanzeige dazwischen. Für 300 Euro gibt's ein Head-up-Display obendrauf.

**40****Meter**

Bremsweg aus Tempo 100 mit dem Crossland bedeuten, dass er noch über 28 km/h schnell ist, wenn der Stonic (36,8 m Bremsweg) bereits steht.

Vergleichsweise tief installiert ist der in den Armaturenräger integrierte und deshalb die entscheidenden Zentimeter weiter vom Fahrersitz entfernte Touchscreen, mit klar beschrifteten Direktwahltasten und Lautstärkedrehregler. Das Klima-Panel liegt niedrig, die Bedienung gibt insgesamt keine Rätsel auf, lenkt nicht mehr ab als nötig.

Weniger Vergnügen bereitet das Sitzen im Fond – hat man die kurze, flache Bank durch den engen Türausschnitt erst einmal geentert. Immerhin sind die Isofix-Verankerungen für Kindersitze gut erreichbar. Außerdem federt der Crossland speziell mit der Hinterachse am verbindlichsten, informiert seine Insassen weniger detailliert über Fahrbahnqualitäten.

Überhaupt rollt der Opel ziemlich undramatisch, distanziiert den Fahrer dabei effektiv von dem, was in Sachen Grip an den vier Rädern so vor sich

geht. Wahrscheinlich mischen sich auch deshalb die Regelsysteme so früh ein, ersticken jedwede Dynamik schon im Keim, machen den Crossland auf diese Weise träge, fast belanglos – trotz des durchzugstarken Antriebs, der im Testwagen an ein manuelles Sechsganggetriebe gekoppelt ist (seit Ende 2022 nur noch mit Automatik erhältlich). Auch hier trommelt ein Dreizylinder-Turbo, 130 PS stark, aber ohne Mildhybridisierung, Verbrauch? 6,8 Liter.

Zum Schluss kommt dann aber doch noch Dramatik auf, weil der 1.252 kg schwere Crossland mit kalter Bremse aus 100 km/h abenteuerliche 40 Meter bis zum Stillstand braucht. Mit grobstolligen Offroad-Reifen bräuchte er wahrscheinlich nicht viel mehr Strecke, wäre jedoch immerhin für kleine Geländeabenteuer gewappnet. ■

Text: Paul Englert

Fotos: Achim Hartmann

**KIA STONIC****1. Gesamtwertung:****507 Punkte****OPEL
CROSSLAND****3. Gesamtwertung:****479 Punkte****FORD PUMA****2. Gesamtwertung:****496 Punkte**