



Bjorn Blokzijl
10 februari 2013

De nieuwe route naar succes

Sommige auto's blijken Europees gezien een enorm succes, maar blijken in Nederland minder in trek. Een voorbeeld is de Ford Kuga. Vanaf de introductie in 2008 verkocht Ford er in Europa 300.000, terwijl in ons kikkerlandje maar iets meer dan 1.400 verkocht werden. Reden hiervoor was het ontbreken van een betaalbare instapper, wat in dit segment erg belangrijk is. Nu introduceert Ford een geheel nieuwe Kuga, met een instapper in de vorm van de bekende 1.6 Ecoboost met 150pk, een handgeschakelde zesbak en voorwielaandrijving. Helaas was deze nog niet beschikbaar voor een testrit tijdens de internationale introductie rondom Valencia. Wel reden we met de krachtigste dieselmotor, de 2.0 TDCi met 163pk, gekoppeld aan de Powershift automaat en vierwielaandrijving.



Kuga 2.0

Hoewel de auto geheel nieuw is, is hij wel herkenbaar als een Kuga. Net als bij meer nieuwe Fords loopt de raamlijn aan de zijkanten geleidelijk omhoog, om uiteindelijk in een hoek van 45 graden richting het dak te gaan. Niet alleen deze raamlijn is overgenomen van zijn voorganger, ook de uitgeklopte wielkasten, de enigszins aflopende daklijn en beschermplaten op de voor- en achterbumper zijn weer present.

Zoals gezegd is de Kuga direct herkenbaar als een Ford. Zaken als de driehoekige luchtinlaten aan de voorzijde en grote achterlichtunits die om de hoek doorlopen vind je op meer modellen van de nieuwe designgeneratie. Qua afmetingen is er weinig veranderd: de nieuwe is 81 mm langer, 4 mm smaller en 8 mm lager, de wielbasis bleef exact hetzelfde. Toch oogt deze auto ranker en gestrekter dan zijn voorganger, vooral door de twee dik aangezette lijnen op de zijkanten die de lengte van de auto benadrukken. De bovenste lijn eindigt aan de voorzijde in een verchromd 'roostertje' dat enigszins gekunsteld overkomt.



Serene rust

Heb je al eens in een nieuwe Focus of B-Max gereden, dan is het binnenste van de Kuga een feest der herkenning. Zowel het bedieningspaneel voor het audio/navigatiesysteem, de knoppen voor de airconditioning als het tft-scherm komen direct uit voorgenoemde auto's. Zoals we in die testen al aangaven, is het geheel geen toonbeeld van overzichtelijkheid en logica, maar na een tijdje van gewenning is de bediening prettig en werkt alles prima en snel.

Qua binnenruimte zijn midi-SUV's over het algemeen ruim bedeed. Zo ook de Kuga. Zet je de voorstoelen in de achterste stand, dan kunnen achterpassagiers nog steeds ruim zitten. En zet je de verstelbare rugleuning van de achterbank in de schuinste stand, dan is altijd nog 438 liter bagageruimte beschikbaar. Zitten in de Kuga gaat overigens op een vooral comfortabele manier. Ook na een langere tijd achter het stuur doorgebracht te hebben, kom je fris en fruitig uit de auto. Het ontbreekt de stoelen aan voldoende zijdelingse steun om je op je plaats te houden als je wat harder de bocht omgaat, maar daar is een auto als deze in de basis ook niet echt voor gemaakt.

Comfortabel is het ook door de rust in de auto. Motorgeluiden hoor je alleen bij acceleratie en wind- en bandengeruis blijven op de achtergrond.



Smart Utility Vehicle

SUV staat voor Sports Utility Vehicle, dat dachten we tenminste. Ford vervangt Sports echter voor Smart. Het lijkt weer een typische marketingtruc, maar dat is niet de gehele waarheid. Slim is de Kuga vooral door de handige hulpmiddelen waarmee hij - optioneel - mee is voorzien. Buiten de zaken die al te vinden zijn in bijvoorbeeld de Focus, beschikt de testauto ook over een 'hands-free' achterklep en Intelligent All Wheel Drive.

Op onverhard of glad wegdek is dit laatste systeem erg handig. Door middel van sensoren berekent de auto zelf welk percentage van het vermogen naar elk van de wielen moet gaan om een zo goed mogelijke grip te verkrijgen. Proefondervindelijk blijkt dit perfect te werken en heb je ook op onverhard altijd de perfecte grip. Iets geheel anders is de automatisch openende achterklep. Zonder dat je een knopje op de sleutel

Ford Kuga 2.0 TDCi 163pk Powershift Titanium

hoeft in te drukken, open je de achterklep met enkel een voet onder de achterbumper te houden. Niet alleen openen gaat op deze manier makkelijker - zeker als je je handen vol hebt met boodschappen - ook het sluiten van de klep gaat op dezelfde manier. Dit systeem is an sich niet uniek, maar de Kuga is wel de eerste in z'n klasse die over zo'n optie beschikt.



Focus XL

Niet alleen delen van het interieur zijn overgenomen uit de Focus, ook het onderstel is gebaseerd op Ford's compacte middenklasser. Dat de Kuga een stukje groter is dan de Focus merk je in alles. Bij het insturen een bocht moet de auto zich even 'zetten', maar zelfs het nemen van haakse bochten gaat als op rails. In de middenstand is de besturing wat vaag, maar daarbuiten reageren de voorwielen precies op de commando's. Zoals gezegd is een SUV niet gemaakt om stevig mee te 'hoeken', al nodigt de Kuga hier wel tot uit.

We reden met de sterkste dieselmotor die leverbaar is in de Kuga: de 2.0 TDCi. Deze



Ford Kuga 2.0 TDCi 163pk Powershift Titanium

motorisering is leverbaar met handschakeling of met de Powershift automaat, maar hij is altijd voorzien van vierwielaandrijving. Voor een auto als deze lijkt 163pk geen enorm vermogen, toch hadden we nooit het gevoel dat we meer nodig zouden hebben.

Accelereren vanuit stilstand of op snelheid gaat rap en soepel, geholpen door de fijne automaat met dubbele koppeling. Omdat we een mix van bergwegen, offroadpaden en de snelweg reden, is het testverbruik niet representatief voor normaal gebruik. Toch is de 10,2 liter per 100km die de boordcomputer aangaf niet slecht, gezien de routes die we reden.



Elf mille goedkoper instappen

Tijdens de persconferentie werd nogmaals aangehaald dat de eerste generatie Kuga geen groot succes was in Nederland. Doelstelling voor deze nieuwe auto is om in plaats van 100 verkopen per jaar, naar 100 verkopen per maand te gaan. Hiervan zal 88% voor rekening van de 1.6 Ecoboost - met 150 of 182 pk - komen. Omdat SUV's taboe zijn in de leasemarkt, zal deze auto niet of nauwelijks zakelijk gereden worden in Nederland. Jammer, want de door ons gereden dieselmotor beviel ons zeer. Omdat de



Ford Kuga 2.0 TDCi 163pk Powershift Titanium

Kuga nu wel met een echte instapper beschikbaar is, is de auto vanaf ruim 11.000 euro minder te bestellen. Daarbij zijn de optiepakketten met de genoemde innovatieve hulpmiddelen niet al te duur - net geen 2.000 euro per pakket, met twee pakketten in totaal. Dit zal meer kopers naar de Ford-showroom trekken en naar onze mening verdient de nieuwe Kuga het om een succesvol leven tegemoet te gaan.

Plus

- + Strak weggedrag
- + Veel binnenruimte
- + Betaalbare luxe en veiligheid

Min

- Drukke middenconsole
- Dieselmotor voor Nederland minder gewild
- Zijdelingse steun voorstoelen niet optimaal