



Michel van Breugel
28 juni 2008

© Rijtesten.nl

Kat uit de boom

Dat Ford laat is met het introduceren van een SUV in hun gamma is al vaker aan bod gekomen. Het SUV-segment is al jaren immens populair en dat is ook Ford niet ongemerkt gebleven. Echter bleef deze autofabrikant rustig en bedaard waarmee het de kat uit de boom keek. Het resultaat mag er zijn, er staat een serieuze SUV die de strijd met de concurrentie moet aangaan. Deze concurrenten kunnen daar nog wel eens een zware dobber aan krijgen, Ford heeft immers een naam hoog te houden als het gaat om rijeigenschappen.

De nieuwe Kuga moet de achterstand die Ford eind vorige eeuw enigszins heeft opgelopen weer helemaal inlopen. De Kuga is gebaseerd op de architectuur van de Ford Focus en de Ford C-MAX. Hij wordt in Nederland leverbaar in slechts één uitvoering en motorisering, een twee-liter diesel. Deze SUV heeft daarmee alle



Ford Kuga 2.0 TDCi Titanium

ingrediënten om in de zakelijke markt goed aan te slaan, voor de particulieren is een diesel meestal minder interessant. Wel is er een keur aan opties beschikbaar waarmee de bestuurder de auto geheel naar eigen smaak kan aanpassen. Of dit genoeg is om de particulier hiermee te strikken moet blijken uit deze rijtest.



Kinetic Design

Al vanaf de eerste foto's kon het Kuga-design ons interesseren. In realiteit maakt deze wagen alle beloftes nog indrukwekkender waar. Zijn atletische verschijning is verfrissend zelfstandig en ondanks de lengte van 4,40 meter ziet de SUV er in verhouding licht uit. De uitgesproken schouders, de coupé-achtige daklijn en de dynamische vorm van de achterzijde: vanuit alle hoeken bevalt de nieuweling. Dit is in één aanzicht de nieuwe Kuga. Maar er speelt meer.



Ford Kuga 2.0 TDCi Titanium

Wanneer je de Kuga nadert, valt meteen de opvallende vormgeving op. Ford heeft ervoor gekozen het over een andere boeg te gooien ten opzichte van andere merken die in dit segment opereren. De meeste SUV's wenen zich qua design aan de veilige kant en zijn tamelijk behoudend en strak gestileerd. Maar de Kuga is een markante en robuuste verschijning, en heeft een stoere uitstraling zoals dat een SUV betaamt. Het kenmerkende Kinetic Design van Ford leent zich uitstekend voor de krachtige lijnen. Door het scherpe en hoekige lijnenspel, afgewisseld met diverse rondingen lijkt de Kuga groter. Vanuit de bestuurderpositie gezien, ogen vooral de langwerpige bulten op de motorkap erg stoer. Daarbij is de gereden Tango-kleurstelling niet geheel onopvallend. Niet te vergeten dragen de fraaie (optionele) 18 inch wielen bij aan de verbetering van het stoere uiterlijk. Een absoluut compliment voor de designafdeling.

De knappe achterzijde heeft meteen ook een interessante noviteit in petto: een achterklep in de achterklep. Het bovenste gedeelte van de klep is afzonderlijke te openen, wat het inladen van kleine voorwerpen ook vanaf een kleine parkeerplaats mogelijk maakt. Voor het inladen van grotere voorwerpen kan ook de volledige achterklep met een handgreep worden geopend.



Buiten klein, binnen groot

Iedereen weet dat het niet altijd nadelig is als je een laatbloeier bent. Zo kan er goed gekeken worden naar de concurrentie. Daar waar zij steekjes lieten vallen, kon Ford verbeteringen aanbrengen. En Ford heeft dit zeer goed opgepikt. Eenmaal zittend op de fantastische stoelen, ademt het interieur ããn en al kwaliteit uit. Ford maakt gebruik van verschillende materialen en meerdere kleurtinten. Het zachte kunststof bovenop het dashboard wordt afgewisseld met een wat opvallende aluminiumlook middenconsole. Hierin is het grootste gedeelte van alle knoppen, waaronder de startknop ondergebracht. De ergonomische indeling van de bediening is dik in orde, alles ligt binnen handbereik. De versnellingspook en de middentunnel hebben een titaniumachtige uitstraling. Chromen accenten zorgen ervoor dat het plaatje compleet is. Een aantal knoppen, waaronder die van de cruise control en het audiosysteem, gaan schuil achter het stuurwiel. Overigens is het stuurwiel fijn en klein, houdt lekker vast

maar zou iets dikker mogen zijn.

Van buiten is duidelijk te zien dat de Kuga een sterk aflopende daklijn heeft, wat normaliter ten nadele is van de binnenruimte. Maar daar is binnenin niets van te merken. Been- en hoofdruimte zijn zowel voor- als achterin voldoende aanwezig. De beenruimte achterin wordt matig bij langere bestuurders. De kofferruimte is voldoende van afmeting en heeft een inhoud van 410 liter. Praktisch is dat na een korte aanraking met de hand het rolluik van de kofferruimte terugschiet in zijn cassette. De opening van de kofferruimte is groot, het bagagecompartiment variabel en, dankzij de gemakkelijk klapbare achterbank uitbreidbaar tot 1.405 liter. Wil men echter de maximale bergruimte en een vlakke laadvloer, dan moeten vooraf ietwat omslachtig de zittingen naar voren worden geklept. In de plaats van een reservewiel bevinden zich onder de vloer van de kofferruimte vele kleinere bergruimtes. Ook onder de stoelen van de tweede zitrij bevindt zich opbergruimte. Om nog meer ruimtegevoel op te wekken, was onze testauto voorzien van een groot glazen dak (meerprijs â,- 900). Als de hoeveelheid zonlicht je teveel wordt, is het dak af te schermen middels een tweedelig gaasachtige bedekking, die handmatig te sluiten is. De bediening en de functionaliteit laat wel wat te wensen over. De afdekking komt in het midden van het glazen dak samen en laat in gesloten toestand nog steeds veel warmte door. Tevens is het voor de bestuurder haast onmogelijk de twee afdekschermen te bedienen, helemaal tijdens het rijden. Ook is de hoeveelheid zonlicht bij een geopend dak te veel om het scherm op de middenconsole goed te kunnen lezen.

De Kuga is zoals gezegd slechts in Ã©Ã©n uitvoering verkrijgbaar, als Titanium. Ondanks de manco van meerdere uitrustingsniveaus, wordt de koper verwend met de meeste uiteenlopende opties. Standaard zijn onder andere: deels lederen bekleding, automatisch inschakelende dimlichten, cruise control, gescheiden airconditioning en een audiosysteem die mooie klanken voortbrengt. De koper kan zich bij Ford ook laten verwennen met diverse accessoires. Een blik op de optielijst concludeert dat veel accessoires uiterst betaalbaar zijn gebleven. Het X-Pack (meerprijs â,- 2.250). bevat onder meer voorruitverwarming, het panoramadak, elektrische verwarmbare bestuurderstoel, lederen bekleding en 18 inch lichtmetalen velgen. Concurrerende

Ford Kuga 2.0 TDCi Titanium

merken vragen regelmatig torenhoge prijzen voor soortgelijke extra luxe. Ford bewijst dat het ook anders kan.



© Rijtesten.nl

Alleen diesel tanken

De Kuga is voorlopig uitsluitend leverbaar met de 2.0 liter TDCi-dieselmotor in combinatie met automatisch inschakelende vierwielaandrijving. De bekende diesel heeft een vermogen van 136 pk en 320 Nm koppel en doet uiterst stil zijn werk. Deze moderne krachtbron heeft onder alle omstandigheden voldoende vermogen en is ook niet vies van een vlot sprintje. En dat ondanks zijn gewicht van 1.513 kg. De zesversnellingsbak schakelt doeltreffend en dankzij de juiste schakelintervallen is schakellui rijden goed mogelijk, een automaat is ook vooralsnog niet leverbaar. Dankzij de geslaagde afstelling van de ophanging zorgt de vierwielaandrijver ook bij vlot schakelen voor rijplezier. Zijn handelbaarheid en zijn direct stuurbedrag kunnen



Ford Kuga 2.0 TDCi Titanium

doorgaan als referentie. De rijpret wordt nauwelijks onderdrukt door de relatief hoge opbouw. Goed beheersbaar gaat de 4x4-Ford bij vlot bochtenwerk in onderstuur, en wordt hij als dat nodig is door de ESP op koers gehouden.

Ford weet zijn reputatie op het gebied van goede rijeigenschappen met de Kuga hoog te houden. De Kuga voelt levendig aan en stuurt met precisie. Bochten neemt de cross-over op soortgelijke wijze als een goed sturende "lage" auto. Hoewel aangenaam sterk en actief in de bochten, biedt de ophanging een hoog comfortniveau. Minder geslaagd daarentegen zijn de offroad-competenties van de Kuga. De eenvoudige vierwielaandrijving kreeg geen extra hulp zoals sperren of een versnellingsbak ondersteuning. De afstand tot de bodem bedraagt minder dan 19 centimeter, wat nog volstaat voor rijden op een grove zandbodem. Voor een keiharde modderfan volstaat de uitrusting echter niet. Maar daarmee biedt de Kuga precies deze mix, aangepast aan het eigenlijke gebruiksdoel. SUV-rijders, zo bleek immers uit onderzoek, vermijden haast pijnlijk offroad-ritten. In de praktijk blijven SUV's dus trouw aan de verharde weg. Net even zinvol en welkom bij de Kuga is het overtuigende compromis tussen dynamiek en comfort.

Het gemiddelde verbruik ligt volgens de Duitse autobouwer bij 6,4 liter op de 100 km. In zijn segment een topwaarde: de even sterke Tiguan 2.0 TDI met 140 pk verbruikt volgens Volkswagen 6,9 liter/100 km. In de praktijk lag het verbruik van de Kuga vanzelfsprekend hoger. Bij een wat terughoudende rijstijl konden we het verbruik volgens de boordcomputer drukken tot 7,9 liter. In het dagelijkse gebruik is een waarde van iets boven de acht liter eerder realistisch. De Kuga voldoet, maar levert geen werkelijk voortreffelijke bijdrage op het vlak van het milieu. De dieselmotor van Ford is zeker nog een van de spaarzaamste alternatieven binnen zijn segment. En in verband met diesel: het nieuwe Easy Fuel System voorkomt bij de Kuga het verkeerd tanken met benzine. Meer dynamiek zal de Kuga bieden vanaf de herfst van 2008. Dan komt er met de vijfcilinder van de Focus ST een tweede motorisering en geeft de Kuga wat meer pit.



Strategische keuze

De zin of onzin van deze categorie voertuigen laten we in het midden, maar met de Kuga zorgt Ford voor de mooist vormgegeven SUV-vertegenwoordiger. Qua rijeigenschappen is het één van de beste auto's in zijn klasse en ook aan het afwerkingniveau kunnen niet veel concurrenten tippen. Een ander pluspunt is de zeer krachtige en stille motor, die met een gemiddeld testverbruik van 8,1 liter per 100 kilometer redelijk zuinig is. De strategische keuzes van Ford op de Kuga in eerste instantie slechts in één uitvoering zou echter niet onze keuze zijn.

Ford vraagt een vanafprijs van € 39.900 voor de Kuga Titanium. Dat lijkt veel meer dan zijn voornaamste concurrenten als de Volkswagen Tiguan (vanaf € 31.090) en de Opel Antara (vanaf € 32.250). Kijk je echter bij deze modellen in de prijslijst, dan worden de prijsverschillen bij de dieselmotoren ineens een stuk minder met



Ford Kuga 2.0 TDCi Titanium

respectievelijk â,- 38.090 en â,- 39.575 Die prijzen liggen weliswaar lager dan de Kuga, maar de Ford heeft een zeer rijke uitrusting. De Kuga kan dus een doorslaand succes worden voor Ford, echter als ze echt wil scoren met de Kuga, dan zal ze spoedig meerdere uitvoeringen moeten uitbrengen. Wij raden in ieder geval een ritje met de nieuwe Kuga zeker aan.

Fotografie: Christian Wesselius

Plus

- + Uitstekende wegligging
- + Perfecte afwerking en bruikbaarheid interieur
- + Soepele diesel

Min

- Slechte afleesbaarheid display bij zonlicht uit panorama
- Beperkte verstelling voorstoelen
- Maar Ã©Ã©n versie leverbaar