

Krachtige Kuga

De Ford Kuga deed anderhalf jaar geleden zijn intrede in SUV-land, al was er op dat moment weinig te kiezen met alleen een diesel onder de kap. Inmiddels kunnen ook benzinerijders hun hart ophalen. Ford had immers nog het krachtige 2.5T-blok liggen dat we kennen uit onder meer de S-Max en de Mondeo. Het vermogen werd iets teruggeschroefd tot een nog altijd respectabele 200 pk en zorgt daardoor voor vlotte prestaties. Hoe pakt dit uit in de Kuga? Wij gingen op onderzoek uit.



Stoer en sportief

Dat Ford ook op de Kuga het Kinetic Design heeft losgelaten verbaast natuurlijk niemand. Immers, met andere modellen als de Mondeo en de Focus is het van oorsprong Amerikaanse merk bijzonder succesvol. Het resultaat is een vlot ogende SUV met scherpe lijnen, zonder dat het robuuste karakter er vanaf is. De importeur koos bij deze Kuga voor de niet alledaagse kleur Vision, een apart soort blauw dat deze auto absoluut goed staat. Vooral vanaf de zijkant gezien oogt de Kuga voor een SUV heel sportief, zeker met de flink uitgeklopte wielkasten. Dat wordt aan de achterzijde nog eens extra benadrukt door de twee uitlaatpijpen aan weerszijden en de aluminium beschermplaat. De aanduiding 2.5T op de achterklep verradt dat we hier te maken hebben met de snelste versie van dit model. Immers, voorheen was Fords SUV alleen met een 2.0 liter diesel leverbaar.



Niet alleen het motorenaanbod werd uitgebreid, ook het aantal leverbare uitvoeringen nam toe. Naast de duurere Titanium is tegenwoordig ook de instapversie Trend verkrijgbaar. Het door ons gereden testexemplaar is de Titanium met onder andere cruise control, dualzone airconditioning, ESP en regensensor. Daarnaast werd deze Kuga nog voorzien van een aantal andere opties, waaronder 18 inch lichtmetalen wielen en het business pack (met DVD-navigatie, parkeersensoren voor en achter en achteruitrijcamera). Met al die extra's komt deze Kuga 2.5T uit op net geen 47 mille. Dat is nog altijd goedkoper dan bijvoorbeeld de instapversie van de Audi Q5 2.0 TFSI voor 50.000 euro.

Praktisch met een maar

Qua afmetingen mag de vergelijking met de Q5 hout snijden, wat betreft het interieur komt de Kuga daar niet in de buurt. Over de afwerking valt er weinig te klagen, maar het materiaalgebruik is een stuk minder. Vooral rond de middenconsole en in de portieren is hard plastic gebruikt. Ook de knopjes voor de elektrische raambediening zijn verouderd. Gelukkig steekt het wat betreft ergonomie allemaal wel goed in elkaar in de Kuga. In de deurpanelen zit een met stof beklede uitsparing waar je tijdens



het rijden je arm comfortabel op kunt laten rusten. Het touchscreen-navigatie kennen we uit diverse andere modellen van Ford en functioneert simpel en doeltreffend. Daarnaast worden de navigatiecommando's door middel van pijlen weergegeven op het scherm van de boordcomputer tussen de tellers in.

Achter het stuurwiel bevindt zich een groot en onhandig bedieningspaneel voor de audio. Voorin is er voldoende opbergruimte aanwezig in de diverse vakken rond de bestuurder. De voor Ford begrippe zachte voorstoelen zijn voorzien van wat vlakke zittingen, maar ze bieden wel voldoende steun. De zit is lekker hoog, zodat je goed kunt zien wat er voor je gebeurt. Achterin hebben de passagiers de beschikking over klaptafels, al zijn die niet erg stabiel. De ruimte aldaar is dik voldoende, al was wat meer beenruimte niet verkeerd geweest. De kofferbak is met 360 liter aan de kleine kant, zeker als je dat vergelijkt met bijvoorbeeld de Audi Q5 (540 liter) en de Volkswagen Tiguan (470 liter). Met een neergeklapte achterbank breid je de bagageruimte uit naar 1.355 liter. Een handigheidje is de op twee manieren te openen achterklep, wat het inladen van bagage een stuk simpeler maakt. De afdekhoes voor de bagageruimte is trouwens erg praktisch, na een klein tikje op de handgreep roetsjt de hoes naar achteren en met een simpele trekbeweging sluit je het ruim ook zo weer af.

Ode aan de vijfcilinder

Het motorenaanbod van de Ford Kuga werd dus naast de diesel uitgebreid met de 2.5T, een vijfcilinder turbomotor die 200 pk levert en tot een koppel van 320 Nm bij 1.600 toeren per minuut komt. Meer dan voldoende trekkracht dus. De prestaties liegen er niet om voor een SUV. In 8,2 seconden sprint de Kuga 2.5T naar de honderd en zijn topsnelheid ligt op 210. Met een druk op de 'Ford Power-button' ontwaakt deze krachtbron met een rauwe grom. Het is een heerlijk blok dat bij lage toerentallen lekker oppakt. De turbo komt er



vanaf 2.000 toeren echt goed in en gaat gepaard met een door de vijfcilinder geproduceerde roffel. Boven de 4.500 toeren is de koek wel op en verdwijnt te turbo naar de achtergrond, al beweert Ford dat het maximale vermogen pas bij 6.000 toeren vrijkomt. De handmatige transmissie schakelt wat hakerig, waarbij gezegd moet worden dat het met de overbrengingsverhoudingen wel snor zit in de Kuga.

De Ford rijdt – zeker voor een SUV – gewoon erg lekker. De besturing gaat met veel gevoel en is lekker direct te noemen. Het stuurgedrag is trouwens in drie standen instelbaar, waarbij wij 'normaal' toch wel de prettigste vinden voor het dagelijks gebruik. Behalve de instapdiesel is iedere Kuga voorzien van (niet-permanente) vierwielaandrijving. Bij genoeg grip worden alleen de voorwielen aangedreven. Heb je meer nodig, dan schakelt het systeem alle wielen in om optimale grip te garanderen. Van overstuur is geen sprake; de Kuga gaat strak en dus vlak de bochten door. Het onderstel is relatief comfortabel te noemen. In korte bochten wil de koets nog wel eens overhellen, maar dat is niet wereldvreemd voor dit soort auto. Daardoor is deze Kuga – zeker in combinatie met de 2.5T – heel sportief te rijden. Dat heeft natuurlijk wel de consequenties voor het brandstofverbruik. Een testgemiddelde van 1 op 9,5 is niet mals, maar je weet nou eenmaal dat deze turbomotor geen zuinigheidswonder is. Als je toch wat aardiger voor het milieu wilt zijn, dan is er altijd nog de dieselluitvoering van de Kuga.

Perfekte match

We vroegen ons aan het begin af of de Ford Kuga goed matcht met deze 2.5 liter turbomotor. Dat is zeker het geval. De vijfcilinder pakt al bij lage toerentallen heerlijk op en produceert een lekkere roffel bij het accelereren. Daarmee wordt deze Kuga een heuse krachtpatser. Tel daar de goede rijeigenschappen en de praktische inrichting bij op en je komt uit op een fijne SUV voor dagelijks gebruik. Wel zijn we teleurgesteld in het materiaalgebruik in de Kuga. Op veel plekken hard plastic, dat mag eigenlijk niet in een auto in deze klasse. Anderzijds, je hebt wel een fraai ogende auto voor een relatief scherpe prijs. En dat hoge brandstofverbruik neem je dan vanzelf wel voor lief...



Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

- + Fijn turboblok
- + Goede rijeigenschappen
- + Praktisch ingericht

Min

- Materiaalgebruik interieur
- Vrij fors verbruik
- Hakerig schakelende handbak