



SPECS

Motor

2.488 cc

viercilinder hybride

225 pk

koppel n.n.b.

Aandrijving

voorwielen

CVT-automaat

Prestaties

0-100 km/u in 9,2 s

top 200 km/u

Verbruik (gemiddeld)

1,4 l/100 km

32 g/km CO₂ **A**

Afmetingen

4.626 x 1.883 x

1.666 mm (l x b x h)

2.710 mm (wielbasis)

1.751 kg

43 l (benzine)

411 / 1.481 l (bagage)

Prijzen

€ 41.495 (NL)

€ 44.050 (B)

14

20



FORD KUGA 2.5 PLUG-IN HYBRID ST-LINE X

Van alle markten thuis

Ja, hij is aardig veranderd, hè, die Kuga? Hij oogt stukken minder SUV dan voorheen, en heeft wat ons betreft veel meer weg van een uit zijn krachten gegroeide Focus. De onlangs geïntroduceerde Puma vormt dan weer een mooi bruggetje tussen die twee. Daarmee zet onze landgenoot Amko Leenarts, sinds drie jaar de Europese designchef van Ford, steeds nadrukkelijker zijn handtekening.

De nieuwe Ford Kuga doet vanbuiten ook vooral een klap minder groot aan dan zijn voorganger, terwijl hij dat beslist niet is. De belangrijkste reden daarvan is dat er nogal gestoeid is met de proporties. Hij werd 9 centimeter langer en 4,5 centimeter breder, maar ook bijna 4 centimeter lager. Dat, een paar lijnen in het design die hem breder laten lijken, en wat meer rondingen in het algemeen en voilà: een nieuwe, slankere en toch ruimere Ford Kuga. Weet je nog dat Ford aankondigde alleen nog maar SUV's te zullen gaan bouwen? Op deze manier kon het nog weleens meevallen met die ooit nog angstaanjagende gedachte.

Een bijzonder aardige 'bijkomstigheid' is dat de Kuga er ook qua binnenruimte behoorlijk op vooruit is gegaan. Neem de bagageruimte: die werd zomaar 189 liter groter. Daarbij is er onder de laadvloer nog extra ruimte, al is het vooral handig om die te benutten voor je (vaak wat viezige) laadkabel. Of, als optie, een volwaardig reservewiel.

De (in twee delen neerklapbare) achterbank is over een lengte van 15 centimeter verschuifbaar. Je kunt er dus ook voor kiezen minder bagage mee te nemen en je achterpassagiers een beenruimte te gunnen die kan oplopen tot bijna een meter. Nou, dan zit je daar riant, hoor.

Voorin kijk je uit over een prima dashboard met een centraal touchscreen en een volledig digitale meterboel. In de middenconsole bevinden zich afzonderlijke knoppen voor de belangrijkste audio- (boven) en klimaatfuncties (onder). Daarvoor hoeft je je dus niet door eindeloze menu's in het touchscreen te worstelen. Dat scherm functioneert trouwens prima – het reageert snel en is makkelijk te bedienen. Het staat geheel recht, wat fijn is voor de passagier. Voor de bestuurder was het misschien handiger geweest het ietsjes naar hem of haar toe te richten, maar vooruit.

Op het stuur bevinden zich ook nog (heel veel) knoppen, onder andere voor de cruisecontrol en om te bepalen wat je in je scherm aan secundaire info wilt zien. In de middentunnel kun je een aantal rij-modi kiezen (de bekende als Eco, Sport en Normaal, maar ook een stand voor onverhard of glad wegdek), waarbij dan ook het uiterlijk van de meters verandert. Die laatste standen doen misschien vermoeden dat de Kuga vierwielaandrijving heeft, maar dat is bij de plug-in hybride niet zo. De pure benzineversies kun je ermee krijgen, maar de

PHEV heeft gewoon voorwielaandrijving, en die standen beïnvloeden dus alleen de instellingen van de tractiecontrole- en ESP-functies. In Sport wordt er vlotter op het gaspedaal gereageerd en gedraagt de automaat zich wat 'sportiever' – het onderstel blijft ongemoeid.

De nieuwe Kuga is dus de eerste in het Ford-gamma (oké: na de Explorer) die zich met plug-in hybride techniek bemoeit. Er is een 130 pk sterke elektromotor die de grote en turboloze 2.5 benzinemotor van 152 pk ondersteunt, danwel helemaal vervangt. Het systeemvermogen bedraagt 225 pk. Dat lijkt veel, maar dat valt wel mee: de hybrideversie is zo'n 300 kilo zwaarder dan de





Aan jou de keus: laden en niets verbruiken, of niet laden en tanken



Wielen maken de crossover. 17 inch kan, 18 inch ook

gewone Ford Kuga (hij weegt 1.751 kilo), dus dat extra vermogen heb je wel nodig om de gang erin te krijgen en te houden. De acceleratietijd naar 100 km/u van 9,2 seconden is dan ook niet heel bijzonder. Hij kan 56 kilometer puur elektrisch rijden. Als je braaf oplaadt, zou een gemiddeld verbruik van 1,2 l/100 km mogelijk moeten zijn. Ons testexemplaar was halfvol toen we hem meekregen, en wij kwamen na een middagje gevarieerde wegen en rijstijlen (je kent ons...) op een gemiddelde van 5,1 l/100 km. Niet gek voor zo'n groot, zwaar ding. En vergeet niet: als je niet te ver van je werk woont en hem elke dag aan de laadpaal hangt, kun je doordeweeks heus op 0,0 l/100 km uitkomen. En zoals het een goede hybride betaamt, kun je ervoor kiezen alleen op elektra te rijden, je stroom juist te behouden of de batterij op te laden door middel van de benzinemotor. Of je laat het hem, wel zo makkelijk, allemaal lekker zelf uitzoeken.

We kunnen ons nauwelijks herinneren wanneer we voor het laatst in een matig rijdende Ford hebben gezeten, en ook de Kuga is weer uitstekend. Hij is comfortabel maar zeker niet week geveerd, en heeft best lol in een bochtje. Je kunt, zeker bij het aanremmen voor een bocht, wel merken dat ie nogal zwaarlijvig is. De besturing is licht, maar geeft in samenspraak met het onderstel voldoende informatie door. Heel woest-sportief is het allemaal niet, en zeker degenen die zich de vroegere versies met die

zalige vijfcilinder kunnen herinneren, zullen een heel ander soort auto tegenkomen. Het gaat allemaal vlot genoeg, maar opwindend: nee.

Opmerkelijk is wel de stilte aan boord – ook als de benzinemotor meedoet, hoor je zo goed als niets. Ford heeft daartoe *noise-cancelling* ingezet, en dat werkt voorbeeldig. Dat effect wordt overigens haast omgedraaid als je de sportstand selecteert – dan hoor je juist wat extra 'sportief' motorgeluid, waarvan het ons niet zou verbazen als het voor een groot deel uit de speakers kwam. Nog opmerkelijker: we kwamen er pas na afloop achter dat de standaard automaat er een van het CVT-type was. Waarmee dit een van de eerste CVT's is die niet jengelend in hoge toeren blijft hangen of anderszins irritant gedrag vertoont.

Wie niet gecharmeerd is van het idee constant met een laadsnoer in de weer te moeten: er zijn dus ook gewone benzineversies, zonder elektrohulp. Zo is er een 1.5 EcoBoost-driecilinder met 120 of 150 pk. Er zijn zes uitrustingsniveaus, van de standaard Trend tot de hyperdeluxe Vignale. Voor de prijzen hoeft je het ook al niet te laten. De voordeligste Trend is er (als ie er is) vanaf 33.325 euro (28.300 euro in België) en is als PHEV drie mille duurder. De duurste Vignale kost 43.740 euro (47.350 euro in België). Onze van alle spullen die je wilt hebben voorziene ST-Line X komt op 41.495 euro (44.050 euro in België). Goed besteed geld. 



FALSE START

De corona-uitbraak laat nogal wat sporen na. Zo heeft Ford op dit moment (het moment van schrijven) geen idee wat ze precies kunnen gaan leveren. Diverse fabrieken zijn dicht, andere richten zich nu vooral op het leveren van spullen die van maatschappelijk nut zouden kunnen zijn. Opmerkelijk is dat dat gebeurt met spullen die voorradig zijn – zo wordt er beademingsapparatuur gemaakt met ventilatoren die normaal gesproken worden gebruikt voor stoelventilatie. Waarvoor hulde.

Op dit moment zijn er alleen Kuga's Titanium en ST-Line X, en ook het aantal leverbare kleuren is beperkt. Het was al de bedoeling dat de Trend en Vignale-uitvoeringen iets later zouden komen, maar dat loopt nu dus meer vertraging op. Het is begrijpelijkerwijs onduidelijk wanneer de productie weer op gang komt. Er wordt nog bekeken of de (op andere markten wel leverbare) hybride-zonder-stekker ook nog naar Nederland moet komen. De diesels (die bij onze zuiderburen wel leverbaar zijn, in 120-, 150- en 190-pk variant) en mild-hybrides komen niet naar Nederland.

