GRÖSSER, LEICHTER UND KOMPLETT NEU

DER FORD KUGA ERFUHR EINE FASTENKUR UND WÄCHST DENNOCH ÜBER SICH HINAUS

Außen flacher, innen höher als zuvor. Der Kuga hat's drauf! Im wahrsten Sinn des Wortes. Optisch passt das neue Ford-SUV perfekt ins Familienbild. Der Focus lässt grüßen.

Der erste Ford Kuga gilt als einer der Pioniere im bis heute extrem erfolgreichen Segment der Kompakt-SUV. Der Nachfolger wurde zwar nur behutsam weiterentwickelt, hat sich in Europa aber wie warme Semmeln verkauft. Trotzdem steht bereits die dritte Generation in den Startlöchern. Und bei der hat Ford scheinbar jede Schraube erneuert – und den Bestseller rundum verbessert.

Flacher, glatter, dynamischer. Mit dem markentypischen „Aston Martin"-Grill (diese Unterstellung wird Ford nimmer los) ist der Kuga in seiner dritten Auflage kaum mehr wiederzuerkennen. Gegenüber dem Vormodell zieht der Newcomer zwar um 2 cm das Dach ein – wodurch sich Stirnfläche und Verbrauch reduzieren –, dafür hat sich die Grundfläche umso deutlicher vergrößert: In der Länge hat der Kuga um fast 9 cm auf rund 4,62 Meter zugelegt (Radstand plus 2 cm), in der Breite um 4,4 cm auf gut 1,88 Meter. Was das Rangieren im Parkhaus freilich nicht erleichtert, eine Urlaubsfahrt allerdings schon. Denn schiebt man die Fondsitze im neuen Ford-SUV so weit wie möglich vor, ergibt sich ein Grund-Laderaum von üppigen 502 Litern, 67 mehr als bisher.

Okay, damit kann der Kuga dem „Erzfeind" Tiguan zwar noch immer nicht das Wasser reichen. Wohl aber bei der maximalen Beinfreiheit im Fond, die dank der verschiebbaren zweiten Sitzreihe laut Ford „einen Spitzenwert im Segment darstellt".

Fast ein Mysterium ist die Kopffreiheit. Denn obwohl der Ford etwas flacher wurde, können sich die Insassen vorn über 35 mm und hinten über immerhin 13 mm mehr Kopffreiheit freuen. Nicht minder „mystisch" mutet der Umstand an, dass der so geräumige, weil massiv gewachsene Kuga um rund 80 Kilo leichter wurde. Erklärung: Der Nachfolger basiert – ebenso wie der aktuelle Focus – auf der modernen

Das Interieur ähnelt ganz besonders jenem des Focus. Bloß dass der Kuga freilich weitaus mehr Platz offeriert. Dessen Highlight: das optionale Digital-Cockpit.

C2-Plattform, die sich durch eine rund 10% steifere Fahrzeugstruktur auszeichnet. Und sich außerdem schon beim Crashtest durch Euro NCAP bewährt hat, wo der neue Kuga mit fünf Sternen ein Top-Ergebnis erzielte.

Homogener und bedienungsfreundlicher als bisher präsentiert sich das Cockpit, das daher kaum der Eingewöhnung bedarf. Vor allem nicht für Fahrer eines Focus, von dem der Kuga vieles „abgekupfert" hat. Der größte Neuigkeitswert gebührt dabei dem erstmals verfügbaren Digital-Instrumentarium samt hochauflösendem, 12,3 Zoll großem Monitor hinterm Volant. Optional gibt's auch ein Head-up-Display. Ebenso vorbildlich positioniert ist der Touchscreen über der Mittelkonsole, der für Navi und sonstige Sekundärsysteme zuständig ist. Eine Smartphone-Verbindung ist dank „Sync 3" kein Problem. Außerdem findet sich beim Kuga erstmals ein selektiver Fahrmodus-Schalter. Last but not least ist bei Automatik-Modellen der klassische Wählhebel einem platzsparenden Drehregler gewichen.

ALLES IST MÖGLICH

Die Antriebspalette des neuen Kuga kann man guten Gewissens als vollständig bezeichnen. Zur Wahl stehen Benziner, Diesel, Mildhybrid, Vollhybrid und Plug-in-Hybrid. Bei Letztgenanntem arbeiten ein 2,5-Liter-Vierzylinder-Benziner und ein Elektromotor zusammen, der von einer 15 kWh großen Batterie gespeist wird. Rein elektrisch sollen mehr als 50 km Reichweite drin sein. Als Systemleistung gibt Ford 225 PS an, die von einem stufenlosen CVT-Getriebe verwaltet werden. Der Vollhybrid nutzt denselben Benzinmotor wie der PiH, die Batterie ist jedoch kleiner und klarerweise nicht via Steckdose aufzuladen. Die „mildeste" Elektro-Unterstützung im Hybrid-Trio erhält ein Zweiliter-Diesel mit 150 PS und Mildhybrid-Technologie. Hier wird ein kleiner E-Motor, der am Starter befestigt ist, von einer 48-Volt-Batterie versorgt. Natürlich kann man auch auf „einsame" Verbrenner zugreifen: Die Benziner haben drei Zylinder und leisten 120 bzw. 150 PS, die Diesel pressen 120 bzw. 190 PS aus vier Brennkammern.

Wer beim Kuga einen eher dynamischen Auftritt bevorzugt, dem sei die ST-Line ans Herz gelegt. Diese kommt betont sportlich daher und lockt mit schönen Ziernähten, sportlich ausgeformten Sitzen und sichtbaren (echten!) Endrohren. Eleganter wirkt freilich der Vignale mit mehr Chrom und Luxus.

Fazit: Ford hat sein erfolgreichstes SUV von typischen SUV-Nachteilen (hoher Schwerpunkt, hohes Gewicht, mäßige Aerodynamik) zumindest weitgehend befreit. Damit rückt der Kuga in Sachen Fahrdynamik – egal, ob als Allradler oder Fronttriebler – ein gutes Stück Richtung Focus, dem Klassenprimus in Sachen Agilität.

Drei verschiedene Hybrid-Technologien für nur ein Modell sind selten zu finden. In jedem Fall findet sich in der Kuga-Baureihe der richtige Antrieb für jeden Bedarf.