



# DIE GROSSE GO!-KAUFBERA TUNG

NEUER FORD KUGA – WELCHEN NEHMEN?

Der Ford Kuga besitzt schon in der Basisausstattung eine gewisse Grundsportlichkeit, die durch die hier gezeigte ST-Line noch mehr zur Geltung kommt. Im Bild zu sehen ist der Plug-in-Hybrid.

Der Ford Kuga gehört eindeutig zu jenen Fahrzeugen, zu denen wir die meiste Rückmeldung bekommen und über die die GO!-Redaktion beinahe täglich befragt wird. Er ist ja ein Pionier im beliebten Segment der Kompakt-SUV. Die erste Generation prägte die Fahrzeuggattung mit. Die zweite Generation war eine Evolution – eine erfolgreiche. Mehr als eine Million Kuga wurden bisher verkauft. Trotzdem lässt Ford bei der dritten Generation keinen Stein auf dem anderen: Der neue Kuga ist glatter, weniger rustikal und gleichzeitig viel dynamischer

designt. So wirkt die Karosserie gestreckter als jene seiner Vorgänger. In Zahlen heißt das, dass er in der Länge 9 cm gewonnen hat, in der Höhe 2 cm verloren und in der Breite um 4,4 cm zugelegt hat, obwohl er um rund 80 kg leichter wurde. Wobei das Kuga-Gesamtpaket auch von seiner Vielfalt an Möglichkeiten lebt. Die verschiedenen Motor- und Ausstattungsvarianten passen den Newcomer den individuellsten Bedürfnissen an. Allerdings kann die reichhaltige Kuga-Palette auch etwas verwirren. Wir sorgen für Durch- und Überblick.

## HERZ ÜBER KOPF

Beginnen wir mit dem Herz des Kuga, nämlich seinem Motor, oder besser gesagt: Motoren. Den Einstieg in die Kuga-Welt markiert der 1,5-Liter-EcoBoost-Benziner in zwei Leistungsstufen mit 120 und 150 PS. Der mehrfach prämierte Dreizylinder geht immer munter zur Sache und wuchtet stets 240 Newtonmeter Turbo-typisch früh auf die Kurbelwelle. Ein großer Vorteil des kleinen Motors ist, dass vergleichsweise wenig Gewicht auf der Vorderachse lastet. Damit wuselt es sich gleich befreiter durch engere Kurven

und schmale Gassen. Für Wenigfahrer und Stadtbewohner stellt dieses Aggregat die vermutlich beste Wahl da – sofern man gerne selbst den Schaltstock führt. Das Basis-Triebwerk ist nämlich nicht

Sportlich, aber mit Noblesse: Der Kuga als edler Vignale ist die komfortable Speerspitze mit viel Ausstattung und Luxus.



Alle Informationen zum neuen Ford Kuga und zu allen anderen Fords auf

[www.godrive.at](http://www.godrive.at)



Der ST-Line X-Innenraum gefällt durch sportliche Goodies wie rote Ziernähte und perforiertes Lenkrad.

mit Automatik lieferbar. Zumindest nicht das benzingetriebene, denn beim kleinen Diesel mit 120 PS und 300 Newtonmetern haben Kuga-Interessenten die Wahl zwischen einem 6-Gang-Schaltgetriebe und einer 8-Gang-Automatik.

Der wohl vielseitigste Motor im Kuga-Portfolio ist der EcoBlue Hybrid. Der Zweiliter-Diesel liefert 150 PS, die von einem 48-Volt-Mildhybridsystem mit 11,5 kW unterstützt werden. Diese Kombination erweist sich als unterhaltsam und nachhaltig: Adäquat bewegt, pendelt sich der Verbrauch bei rund fünf Litern ein. Allerdings gibt es auch hier kein Automatikgetriebe. Bei allen bisher beschriebenen Motorisierungen fehlt außerdem eine Allrad-Option. Der Top-Diesel bietet beides, also Automatik und Allrad, mobilisiert 190 PS und ist somit ganz sicher die richtige Wahl für Vielfahrer, die gern auch mit einem Anhänger oder abseits asphaltierter Straßen unterwegs sind.



Cleveres Detail: Der Türkantenschutz ist in engen Parklücken ein Segen.

## EINS, ZWEI ODER DREI

Technikbegeisterte kommen nicht am Plug-in-Hybrid vorbei. Mit kräftigen 225 PS Systemleistung, die von einem 152 PS starken Benzinmotor mit 2,5 Litern Hubraum und einem 97 kW (131 PS) starken Elektromotor generiert werden, beschleunigt er in gut neun Sekunden auf Landstraßentempo. Regelmäßig aufgeladen, brilliert er mit einem Normverbrauch von 1,4 l/100 km und stößt dabei rund 26 Gramm CO<sub>2</sub> aus. Mit diesen Werten schafft er locker den Grenzwert für einen begünstigten Sachbezug. Aber auch private Haushalte dürfen sich über ein finanzielles Schmankerl freuen, denn Fahrzeuge, die 50 Kilometer rein elektrisch zurücklegen können, werden mit 1.500 Euro gefördert. Beim Kuga Plug-in sind es 56 Kilometer. Und weil aller guten Dinge bekanntlich drei sind, komplettiert gegen Jahresende noch ein Vollhybrid das Teilzeitstromer-Angebot. Der wird ebenfalls vom 2,5-Benziner angetrieben, ▶



Im Kuga Vignale lebt es sich besonders angenehm: Holz, Leder und sinnvolle Features wie etwa ein Head-up-Display heben ihn von den übrigen Versionen ab.

der von einem selbstladenden Elektro-Antriebsstrang unterstützt wird. Alle Motoren erfüllen die Abgasnorm Euro 6d-Temp.

Einigkeit herrscht jedenfalls beim Fahrverhalten. Ländliches Geschlängel, kurvige Landstraßen und sogar Serpentin – dort fühlt sich der Kuga wohl. Schon seine Vorgänger gehörten zu den fahraktivsten SUVs. Das geringere Gewicht der neuen Generation, in Kombination mit dem tieferen Schwerpunkt und der breiteren Spur, verstärkt die dynamischen Ambitionen.

## SINNVOLLES & EDLES

Das Wesen des Kuga wird aber nicht nur durch die Motorisierung bestimmt, sondern auch von der Ausstattung. Ab Werk kommt der Kuga grundsätzlich ganz ordentlich ausgestattet daher. Digitales Informationssystem, Klima, Infotainment-system, Smartphone-Koppelung sowie digitaler Radioempfang DAB/DAB+ sind einige der Highlights aus der Grundausstattung **Trend**. Wir empfehlen trotzdem die gehobene Variante **Cool & Connect**. Die bietet für einen sehr moderaten Aufpreis ein Navigationssystem, eine induktive Ladeschale und eine Einparkhilfe vorne wie hinten. Die Top-Varianten lenken den Kuga in eine eher luxuriöse oder sportliche Richtung. Bei **Titanium** geht es fein zu, schöne Alufelgen, erhöhter Chromeinsatz und Komfortfeatures wie Klimaautomatik, Keyless-Go und Regensensor gehören

hier zur Mitgift. Dynamischer geht es bei der **ST-Line** weiter, bei der 18-Zoll-Felgen im Radhaus blitzen und die Karosserie mit einem speziellen Bodykit geschärft wird. Außen sprechen Wabengrill, Diffusor und Seitenschweller, innen Sport-sitze und rote Ziernähte eine deutliche Sprache. Als Draufgabe kann man sowohl Titanium als auch ST-Line mit einem „X“ erweitern, das dann die jeweiligen Charaktere weiter ausprägt. Bei **Titanium X** gibt es einen gediegenen Teillederbezug, bei der **ST-Line X** sportliche Alcantara-Sitze. Außerdem gibt es jeweils noch LED-Scheinwerfer mit Fernlicht-Assistenz und eine B&O-Soundanlage mit 575 Watt.

All dem setzt die **Vignale**-Ausstattung markentypisch die Krone auf. Noch mehr Chrom, noch mehr Leder und noch mehr Technik rechtfertigen den Aufpreis. Aktive Einparkassistenten und teilautomatisiertes Fahren stehen für ein hohes Komfortniveau, genauso wie die aktive Geräuschunterdrückung.

Der Kuga-Laderaum schluckt 475 Liter bis 1.534 Liter, der hier gezeigte Plug-in-Hybrid wegen des Platzbedarfs für den Akku 405 bis 1.481 Liter.



## WOHLFÜHL-INTERIEUR

Ford hat aber nicht nur das Kuga-Blechkleid komplett verändert, auch das Cockpit ist völlig neu. Der Innenraum des Vorgängers polarisierte: Den einen war die Mittelkonsole zu voluminös und futuristisch, die anderen freuten sich über so viel Mut, dem automobilen Einheitsbrei zu entfliehen. Kuga Nummer drei stellt beide Seiten zufrieden. Einerseits ist der Kuga-Arbeitsplatz weit weg von Langeweile, andererseits ist der klobige Aufbau passé. Die Bedienung ist durchwegs logisch, die Verarbeitung passt. Und das Raumangebot überzeugt! Fahrer und Beifahrer sitzen bequem und gut integriert. Apropos: Das Smartphone kann auf allen aktuell möglichen Wegen integriert werden. Via normalem USB, modernem USB-Typ C und optional kabellos.

Aber zurück zum Interieur. Wie sieht es denn auf der Rückbank aus? Der Kuga ist ja um 2 cm niedriger geworden, also müss-



Außer für Trend und Cool & Connect ist das optionale Panorama-Schiebedach für alle Ausstattungen verfügbar.



Gediegen: Rückbank mit rutschfestem Alcantara. Dank guter Kopffreiheit bietet der Kuga auch größeren Fondpassagieren bequeme Platzverhältnisse.

ten auch die Fondinsassen entsprechend weniger Luft über dem Scheitel haben. Theoretisch ja, praktisch ist mit 3 cm mehr Innenraumhöhe genau das Gegenteil der Fall. Der üppige Laderaum fasst 475 Liter bis 1.534 Liter, der Plug-in-Hybrid 405 bis 1.481 Liter, weil die Batterie Platz benötigt.

Das höchste Leergewicht aller neuen Kuga hat naturgemäß der Plug-in-Hybrid mit 1.773 kg. Das leichteste Modell mit dem EcoBoost wiegt 1.493 kg. Damit sind wir auch schon beim günstigsten Preis. In der Trend-Ausstattung wechselt der 120 PS starke Kuga bereits um 21.990 Euro den Besitzer. Dies ist ein Aktionspreis,

	1.5 EcoBoost	1.5 EcoBoost	2.5 Duratec PiH
<b>Benziner</b>			
Antrieb	Frontantrieb	Frontantrieb	Frontantrieb
Leistung	120 PS	150 PS	225 PS
Getriebe	6G-Schaltg.	6G-Schaltg.	CVT-Getriebe
Vmax	184 km/h	195 km/h	200 km/h
0-100 km/h	11,6 sec	9,7 sec	9,2 sec
Verbrauch	6,7 l	6,6 l	1,4 l
<b>Diesel</b>			
Antrieb	Frontantrieb	Frontantrieb	Allradantrieb
Leistung	120 PS	150 PS	190 PS
Getriebe	Schaltg./Autom.	6G-Schaltg.	8G-Automatik
Vmax	180/177 km/h	194 km/h	208 km/h
0-100 km/h	11,7/12 sec	9,6 sec	8,7 sec
Verbrauch	5,1/5,4 l	5,0 l	5,9 l



Dank dreierlei Steckdosen verliert hier niemand den Anschluss. Direkt darunter kann das Smartphone kabellos geladen werden.

dessen Rabatt auch für weitere Motorisierungen und Ausstattungen gilt.

Ford hat es also geschafft, den Kuga von den konzeptbedingten SUV-Problemen zu befreien. Er ist leichter, aerodynamischer, agiler und sparsamer als je zuvor. Ein Alleinstellungsmerkmal des Kompakt-SUV ist sein überkomplettes Motorenangebot. Das legt den Fokus auf Teilelektrisierung und offeriert alle aktuell erhältlichen Stufen des Hybridantriebs. So empfehlen wir dem kostenbewussten Pender eindeutig den Plug-in-Hybriden. Wer nicht weiter als 50 Kilometer in die Arbeit fahren muss, kann dies rein elektrisch und lokal emissionsfrei machen. Und weil der Verbrenner immer an Bord ist, können auch längere Reisen ohne Reichweitenangst absolviert werden.

Der urbane Wenigfahrer ist vermutlich mit dem Einstiegsbenziner zufrieden, denn mit 120 oder 150 PS fährt der Kuga in der Stadt so munter, wie er aussieht, auf Landstraßen und der Autobahn geht ihm trotzdem nicht die Luft aus. Wer souveräne Leistungsentfaltung mit sparsamem Spritverbrauch schätzt, dem ist eindeutig der Mildhybrid-Diesel mit 150 PS zu empfehlen, am besten als ST-Line. Zum Lord vom Lande passt der 190 PS starke Diesel, bei dem Allradantrieb und Automatik obligat sind, natürlich als edler Vignale. Das ist Vielseitigkeit auf höchstem Niveau. Und genau das wird auch in Zukunft das Segment der Kompakt-SUV prägen.