



Okuženi?

Najprej se okužijo oči, nato čutite neizmerno potrebo po tem, da bi se ga dotaknili. Ko pa ste enkrat za volanom, vam ni več pomoči. Takrat, pravijo, ti virus zleze v vsako poro. Ste tudi vi že okuženi?

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

► Ford Kuga ima že od začetka svoje poti neposrečeno ime. Na začetku so celo govorili, da bo pri nas imel drugo poimenovanje, vendar je na koncu ostalo pri bolezni ali ljubljanski in dolenski izgovorjavi besede kaj. A ko pomislimo na Nissanovega 'Kaškaja', katerega imena še dandanes ne zna napisati 90 odstotkov ljudi, izgovoriti pa polovica, potem beseda Kuga niti ni tako problema-

tična. Je preprosta, hitro si jo zapomnite in pomeni okuženost. Tudi z avtomobilizmom se lahko okužimo, kajne?

Ford je že leta 2006 nakazal, da misli z majhnim SUV-om (športnim terencem) zelo resno. Na pariškem avtomobilskem salonu so pokazali prototip Ford Iosis X Concept in naznanili, da bodo v dveh letih predstavili serijskega brata. In tako je hitro za Forda, a

pozno v primerjavi s tekmeči, nastal višji in lepši Ford Focus oziroma C-Max. Vsi trije si namreč delijo enako platformo z oznako C, le da so jo za Kugo podaljšali. Medosje so raztegnili za 50 mm, kolotek pa za 43 mm. In ko so v francoski prestolnici z avtomobila potegnili zaščitno prevleko, smo si bili enotni: nedvomno je eden lepših, če ne celo naj-lepši SUV. Prikupnih oblik, zanimivih barv-

nih odtenkov, s serijskima dvema izpuhoma in z dvojnim načinom odpiranja prtljavnika kar vabi v svoje drobovje.

Tudi v notranjosti ne razočara. Bolj športen volanski obroč, prestavna ročica, ki je (zdaj tako priljubljeno) vpeta v greben med sredinsko konzolo in prednjima sedežema, velik in pregleden zaslon, ki je občutljiv za dotik, in panoramska sončna streha, ki vse

to razkazuje sosedom v višjih nadstropjih, navdušijo. A ko zlezete na voznikov sedež, se začnejo prve zamere. Razen če niste med manjšimi, boste sedeli previsoko, predvsem pa so bili pri Fordu zelo skromni pri odmerjanju dolžine sedalnega dela prednjih sedežev. Volkswagen Tiguan na prednjih sedežih bolj razvaja, res pa je tudi, da ima na zadnji klopi manj prostora za zadnjice potnikov. Če

upoštevamo še Kugovo drseče usnje, si lahko mislite, da dinamična vožnja skozi ovinke ni najbolj sproščeno opravilo. Ahh, ima pa gretje prednjih sedežev, kar omili zmrzovanje v mrzlih jutrih, ko gretje notranjosti še ne opravlja svojega dela. Instrumentna plošča je pregledna in dobro založena, potovalni računalnik je (pogojno) na doseg levice. Še vedno smo mnenja, da se je lažje sprehajati



Iz oči v oči



Dušan Lukič

» Če smo pred časom ugotovili, da je Renaultov Koleos odličen na makadamu in da se ziblje na asfaltu, je Kuga njegovo nasprotje. Na razriti cesti vas utegne sicer pretresti, a na asfaltu se pelje kot klasičen, skoraj športen avto. Škoda, da se Kuge (še) ne da dobiti z bencinskim motorjem in s samodejnim menjalnikom. «



Mitja Reven

» Škoda je, da Kuga znotraj ni manj Focus in več Kuga. Nekaj rešitev, kot je oblazinjenje za komolec na vratih, je prav posrečenih, nekaj pa ne, recimo zagonski gumb (prvo iskanje si bo zagotovo zapomnil prav vsak voznik) in preveč bleščeč zaslon. Razočaral me je prostor na zadnji klopi, navdušila pa me je vodljivost. Komaj čakam na turbobencinca 2.5. Vseeno moj favorit ostaja Mazda CX-7. «



Matevž Korošec

» Verjetno sem vam zdi, da gre le še za enega SUV-a. Pa ni tako. Če pozabimo na rahlo neposrečeno ime, je tale Ford v resnici zelo posrečen mestni terenec z vrsto zanimivih rešitev in detajlov. Manj posrečeni se zdijo velikost prtljažnika, usnjeni sedeži (previsoki in pregladki) in rolo sončne strehe, ki ne prepreči vdora sonca. Zadnjima dvema dodatoma se lahko brez omahovanja odpravite. Pa še cena bo zato nižja. Vprašanje, ki se pojavlja, pa je, ali se bo v poplavi SUV-ov temu Fordu uspelo prebiti v povprečje. «



z gumbom na obvolanski ročici kot pa preklapljati z vzvodom, ki je skrit v sredini leve ročice. V prvem primeru ni treba spustiti volanskega obroča, v drugem pa gre težko brez tega. Tudi za izklop stabilizacijskega ESP-ja je pri Kugi treba iti v meni, kar je pri podobnih avtomobilih prej izjema kot pravilo, saj imajo samostojen gumb. Še najbolj jezni smo bili, ko smo prvič sedli v avtomobil in iskali, kje se ga zažene. Pri Fordu so zelo uspešno skrili zagonski gumb na vrh sredinske konzole, zato ga prvič kar nekaj časa iščeš. A to je težava le prvič, potem se navadiš. Sicer pa tako imenovani pametni ključ deluje izvrstno. Naravnost navdušeni pa smo bili nad oblazinjenimi vrati, natančneje nad delom pod stransko šipo, kjer pogosto počiva levi komolec. Naših levic že dolgo ni nič tako razvajalo – vsekakor vredno posnemanja!

Čeprav je imel testni Ford Kuga stalni štirikolesni pogon, je njegova terenskost potisnjena v kot. Tudi pri Fordu priznavajo, da so želeli narediti najboljšega športnega SUV-a, česar nekako ne gre povezovati z blatom. Zato je servovolán komunikativen, podvoze bolj togo (celo malce preveč za slabše ceste) in 18-palčne gume prav uživajo, ko grabijo asfalt v ovinkih. Zlahka priznamo, da je Kuga eden najbolj uživaških SUV-ov, saj je recimo Tiguan bolj naravnán na udobje, pri dinamični vožnji pa je verjetno Kugov

največji tekmeč Honda CR-V. Kuga preseneča tako na suhem asfaltu kot na mokrem in spolzkem cestišču. Stalnega štirikolesnega pogona ne boste čutili, saj je v osnovi vsa moč speljana k prednjemu kolesnemu paru, le okoli 10 odstotkov pa gre proti zadnjemu. Zato tudi ni tistega nadležnega tresenja in upiranja volanskega sistema pri manevriranju na prepolnem parkirišču. Ko pa prednji kolesi izgubita stik s podlago, se navor samodejno prenese prek sklopke Haldex do zadnjega kolesnega para, vendar največ do 50 odstotkov. Če na suhem asfaltu štirikolesnega sistema ni občutiti, pa na spolzkem (ljubljskem) asfaltu poln plin pomeni, da bo zadek zdrsnil prav toliko, da boste potem 'poravnani' z izhodom iz ovinka. Nič pretresljivega, a dovolj, da štirikolesni pogon priporočamo. No, v primerjavi z bratom, ki je gnan le na prednji kolesni par, je različica 4 x 4 težja za okroglih 40 kilogramov, zato ima po tovarniških podatkih slabši pospešek (desetinka), manjšo končno hitrost (dva kilometra na uro) in večjo porabo (deciliter). Skratka, zanemarljivo. Če pa imate hiško na težje dostopnem mestu in vas vseeno zanima, koliko si lahko privoščite na terenu, lahko povemo, da štirikolesno gnana Kuga omogoča vstopni kot 21 in izstopni 25 stopinj. Tudi višina 'trebuha' avtomobila bo verjetno netežavna, bodo pa šibka točka gume. Tiste velikosti 235/50 R18 niso za vožnjo po



v primerjavi s tekmeči manj, pa je prtljajnik tisti, ki najbolj razočara. Prostora je res malo, zgolj za primerjavo naj povemota, da ima Tiguan 470-litrski osnovni prtljajnik, Renault Koleos 450-litrskega, Nissan Qashqai 410-litrskega, Honda CR-V pa celo 524-litrskega. Ford Focus s 360 litri zato ni prav po meri velikih družin, dejstvo pa je, da se lahko pri preklapljenem naslonu zadnjih sedežev poveča (razmerje 40 : 60, ravno dno prtljajnika). Kot smo že omenili, ponuja KIA odličien dostop do prtljajnika. Lahko odprete celotna

vrata prtljavnika, lahko pa odprete ločeno le zgornji del zadnjih vrat. Razlika v primerjavi s tekmeči je v tem, da se tam odpira le šipa, medtem ko so pri Fordu naredili kar dvojna vrata in jih poimenovali vrata v vratih!

Kuga se na asfaltnih površinah počuti kot riba v vodi, zato ne preseneča, da je po užitku med dinamično vožnjo v samem vrhu. Če niste obremenjeni z velikostjo prostora (predvsem prtljavnika) in radi sedite malce višje, potem že veste, kateri lepoteč bo kraljeval v vaši garaži. Toda pozor, okužba bo lahko zelo huda, čeprav se take infekcije ne bi prav otepal, kajne? 



DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	310
Kolesne zavesice	50
Paket Udobje	480
Električno poklopni vzvratni ogledali	80
Alarmna naprava	155
Pametni ključ	390
Tipala za parkiranje spredaj in zadaj	560
Rezervno kolo	80
Nadzor tlaka v gumah	155
Biksenonski žarometi	1.240
Paket Titanium X	2.170

MODEL	Ford Kuga 2.0 TDCi (100 kW) DPF 4x4 Trend	Nissan Qashqai 2.0 dCi (110 kW) 4WD Tekna	Volkswagen Tiguan 2.0 TDI (103 kW) 4MOTION Trend&Fun	Renault Koleos 2.0 dCi (110 kW) 4x4 Dynamique
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.997	1.994	1.968	1.994
največja moč (kW/km pri 1/min)	100/136 pri 4.000	110/150 pri 4.000	103/140 pri 4.200	110/150 pri 4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	320 pri 2.000	320 pri 2.000	320 pri 1.750-2.500	320 pri 2.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.443 × 1.842 × 1.677	4.315 × 1.780 × 1.615	4.427 × 1.809 × 1.686	4.520 × 1.855 × 1.695
največja hitrost (km/h)	180	190	186	179
pospešek 0-100 km/h (s)	10,7	10,9	10,5	10,4
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,1/5,4/6,4	8,7/5,9/6,9	8,8/5,8/6,9	9,5/6,2/7,4
cena osnovnega modela (evri)	28.500	28.360	29.439	28.900

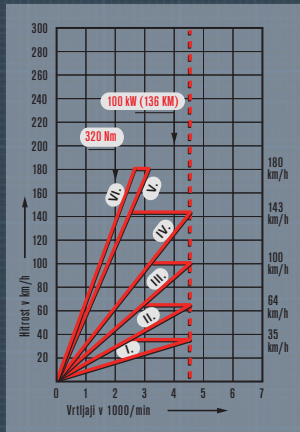
I Ford Kuga 2.0 TDCi (100 kW) DPF 4x4 Titanium

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):			
redni servisi, delo, material:	1.190	obvezno zavarovanje (2):	2.625
gorivo	8.856	kasko zavarovanje (2):	5.275
gume (1):	2.916		
izguba vrednosti po 5 letih:	16.547	Skupaj:	37.409
		Strošek za prevoženi km:	0,37 EUR/km

(2) – predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

T = 8 °C / p = 1.160 mbar / rel. vl. = 48 % / Stanje kilometrskega števca

DIAGRAM MENJALNIKA:



Performance chart for the Honda CBR 600F4i. The chart shows Power (KW) and Torque (Nm) versus RPM (Vrtljaji v 1000/min). The red line represents Power, peaking at 100 KW (140 KM) at 4000 RPM. The black line represents Torque, peaking at 32.0 Nm at 2500 RPM.

Vrtljaji v 1000/min	Moč (KW)	Moč (KM)	Navar (Nm)
1	20	27	50
2	65	89	28
3	95	130	25
4	100	140	22
5	95	130	20

Za asfalt bi mu lahko dali celo štiri plus, a je na slabši cesti precej živčen. Nekaj prostora pa moramo pustiti za 2.5T, kajne?

Zunanost (15)	15	Dobro narejen lepoteč. Smo lahko še bolj jasni?
Notranost (125)	95	Nekaj zamere gre manjši prostornini potniškega in prtljažnega prostora, malce več težav za smo imeli z visokim položajem za volanom.
Motor, pogon, podvozje (65)	56	Motor je kar pravi, čeprav kilovatov in njutnometrov ni nikoli dovolj. Dober pogon, športen volanski sistem in tudi menjalnik.
Vozne lastnosti (70)	60	Bolj kot je gladko cestišče, bolje se pelje. Kuga navduši tako po suhem kot po mokrem (4 x 4).
Zmogljivosti (35)	32	Povsem dovolj za zmerne voznike, dinamični vozniki pa počakajte na bencinski motor.
Varnost (45)	38	Dobra pasivna in aktivna varnost, manjkajo smerni žarometi in opozorilnik za mrtvi kot.
Gospodarnost (65)	48	Za štirikolesno gnano različico je poraba zmerna pa tudi cena in izguba vrednosti vam ne bosta povzročili glavobola.
Skupaj	344	Ford je s Kugo zadel žebelj naravnost na glavico. Zaradi manjših mer je lažje obvladljiv v mestu, zaradi športnih genov pa dinamične voznike prav razvaja. Lahko pa le uživati v uglasjenih turbodizel, kar se bo poznalo tudi pri porabi. Le na velikost prtljažnika pozabite ...

OCENA

1 2 3 4 5

Kritiraj ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

- ▲ videz
- ▲ menjalnik
- ▲ motor
- ▲ športna lega na cesti
- ▲ odpiranje prtljavnika na dva načina
- ▲ posoda za gorivo brez 'pokrovčka'
- ▲ panoramska streha v mirnih dneh
- ▲ oblažjen notranji rob vrat
- ▲ štirikolesni pogon
- ▲ za dotik občutljiv zaslon

- ▼ udobje na slabši cesti
- ▼ sedeži
- ▼ majhen (plitek) prtljajnik
- ▼ prostornost (predvsem zadaj)
- ▼ zvočna izolacija podvožja
- ▼ ESP se lahko izklopi le v potovalnem računalniku
- ▼ panoramska streha v poletni prireki