

Kratek test

Dva koraka



besedilo: Tomaž Porekar • foto: Aleš Pavletič

Ford je letošnjo pomlad Kugino ponudbo precej dopolnil. Močnejši turbodizelski motor je prvi korak, 'samodejni' menjalnik Powershift pa drugi.

► Fordov terenec Kuga ima na slovenskem trgu zagotovo težje izhodišče kot na drugih, drugače govorečih trgih. Premagati odpor, da boš znanec in sorodnikom razložil, da voziš Kugo, je lahko kar težko. Tako tudi za začetno odločitev, da boš vozil novega Fordovega terenca, potrebuješ vsaj dva koraka: mora ti biti zelo všeč in ne sme te motiti njegovo ime. Mi, ki avtomobile samo preizkušamo, pa nimamo takšnih težav. No, znancem pač ne povemo imena avtomobila, ki ga ravno preizkušamo; sorodniki pa tako vedo, kaj je to kuga ...

Če pa odmislimo nesrečno ime, je pravzaprav s teme Fordom vse v najlepšem redu. Skonstruiran na platformi Fordov in Mazd, kot so Focus,

S-Max ali 3, je podedoval odlične vozne lastnosti, zaradi katerih se glede lege na cesti med vsemi podobnimi terenci uvršča v vrh. Dinamika, ki si jo lahko na cesti privoščite s Kugo, je zelo prepričljiva. Tudi ob dopolnitveni ponudbi s tretjim motorjem (drugim turbodizelskim) je to ostalo nespremenjeno. Še več, zaradi opreme, s katero smo dobili testno Kugo, je lega na cesti bila še bolj prepričljiva. Elegantni 19-palčni kolejni obroči (seveda iz aluminijeve litine) zahtevajo še nižji presek kot pri običajnih 18-palčnih kolesih (pri opremi Titanium). Na cestah to pomeni še bolj neposreden stik s podlago, žal na luknjastih tudi še več neposrednih udarcev v (občutljiv) vozniški hrbet. A za lepoto so nekatere pripravljeni tudi - potpreti.

To velja še na nekaterih področjih, ki smo jih spoznavali pri preizkusu Kuge Individual. K črnemu zunanjemu lošču (ni idealen za začetek vožnje po dolgotrajnem parkiranju pod žgočim soncem) se je pridružila skorajda bela notranjost. Dobro za doseganje barvnih nasprotij, slabše, če pri izbiri ne pomislite, da bo takšna notranjost zahtevala skrbno vzdrževanje (razen če imate sluga, ki vam bo Kugo redno čistil in loščil!). Pri izbiri avtomobila, kot je tale Fordova

terenec, gre namreč večinoma za odločitev v prid čim boljši uporabnosti, prevozu ljudi in najrazličnejših potrebščin tudi na rekreacijo in kaj podobnega (Sports Utility Vehicle). Prav! Če znate najti pravo mero med estetiko in uporabnostjo, bo namreč Kuga z opremo Titanium Individual zagotovo primerena za vas.

Novi turbodizelski motor izvira iz konstrukcijskega sodelovanja med PSA in Fordom. Izhodiščni dvolitrski motor pa so Fordovi inženirji spremenili in ga izboljšali, tako da zdaj s 120 kW moči zadovolji tudi zahtevnejše (glede zmogljivosti). Pri tem so znižali kompresijsko razmerje (s 17,6 : 1 na 16 : 1), skupni vod zdaj deluje s tlakom 2.000 barov (prej 1.650), magnetni vbrizgalni ventili imajo po osem šob (prej šest), ob tem pa so prenovili tudi turbinsko puhalo, ki je zdaj manjše, z manj trenja, a s prilagodljivo velikostjo lopatic, kar omogoča vrtevne kar do 21.000 vrtljajev na minuto in seveda tudi učinkovitejše zračno polnjenje zgorevalnih prostorov. Za uporabnika so vse to novosti brez pomena, če ne dajo dobrih rezultatov. Pri Kugi jih je opaziti, motorja pri prostem teku skoraj ne slíšimo, miren in manj slišen tek je odlika motorja tudi v višjih vrtljajih. Že pri 1.250 vrtlja-

I Ford Kuga 2.0 TDCi (120 kW) 4x4 Titanium Individual



jih v minutu daje kar 250 Nm navora, največji, 340 Nm, je na voljo v dovolj širokem območju. Z dodatnimi ukrepi (filtrom saj, recimo) seveda ustreza tudi predpisom glede izpusta škodljivih snovi EU5. Okoli 20-odstotni priraste moči lahko dobro izrabimo.

Ker pa je bil naš preizkušeni primerek opremljen s šeststopenjskim dvosklopčnim menjalnikom (Durashift), se je nekaj prednosti tega novega motorja opazilo manj, kot bi pričakovali. V nasprotju z nekaterimi konkurenčnimi menjalniki podobne konstrukcije je Fordov (in Getragov) menjalnik skonstruiran tako, da zadovoljuje potrebe kupev, ki jim bolj ustreza 'avtomatika' kot pa hitro pretikanje prestavnih razmerij in hkratno iskanje najoptimalnejšega delovanja glede porabe goriva. To usmeritev dokazujejo tudi normni podatki glede porabe goriva – pri Fordovem menjalniku z dvojno sklopkom je ta v primerjavi z ročnim menjalnikom z enakimi prestavnimi razmerji skoraj za liter večja, slabša pa so tudi zmogljivosti.

V isto smer gredo tudi izkušnje v vožnji. Ob vsem navdušenju nad Kugino dinamiko in zmogljivostmi, tudi nad udobnim samodejnimi menjavanjem prestavnih razmerij, razočara zaradi negospodarnosti. Ob še tako skrbni vožnji povprečne porabe ni mogoče spraviti pod devet litrov, res pa je, da tudi kaj več kot 11-litrskega povprečja ni mogoče preseći.

Še nad nečim se lahko čudimo pri slovenskih Fordih. Globalna politika onemogoča, da bi dobili avtomobil, pri katerem so že vgrajene dnevne luči. Vsaj na začetku uporabe Fordov se



Ford Kuga 2.0 TDCi (120 kW) 4x4 Titanium Individual

Cena osnovnega modela: 33.100 EUR
Cena testnega vozila: 36.985 EUR

NAŠE MERITVE

T + 25 °C / p + 1.111 mb/m² / rel. vl. = 29 % / Stanje kilometrskega steteva: 2.313 km

PONOSKI
0–100 km/h: 10,0 s
402 m z mesta: 17,0 s
(132 km/h)

PROŽNOST

Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST 192 km/h
(Vl. prestavaj)

ZAVORNA POT od 100 km/h: 39,6 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA skupno testno povprečje 9,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.997 cm³
– največja moč 120 kW (163 KM) pri 3.750/min – največji navor 340 Nm pri 2.000–3.250/min.

Prenos moči: motor pogonja vsa štiri kolesa – 6-stopenjski robotizirani menjalnik z dvema sklopoma – gume 235/45 R 19 V Bridgestone Dueler H/P. Ob vsem navdušenju nad Kugino dinamiko in zmogljivostmi, tudi nad udobnim samodejnimi menjavanjem prestavnih razmerij, razočara zaradi negospodarnosti. Ob še tako skrbni vožnji povprečne porabe ni mogoče spraviti pod devet litrov, res pa je, da tudi kaj več kot 11-litrskega povprečja ni mogoče preseći.

Zmogljivosti: največja hitrost 192 km/h – pospešek 0–100 km/h 9,9 s – poraba goriva (ECE) 8,5/5,6/6,8 l/100 km, izpust CO₂ 179 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ kul videz
- ▲ prilagodljivost kabine in prtljažnika
- ▲ bogata oprema
- ▲ učinkovit štirikolesni pogon in dodatki (vzpenjanje, vožnja navzdol)
- ▲ močan in zelo tih motor
- ▲ športna lega na cesti
- ▲ dodatno odpiranje prtljažnika (samo steklo)

- ▼ menjalnik
- ▼ udobje na luknjasti cestni podlagi
- ▼ velika teža
- ▼ daljša zavorna pot
- ▼ prostor zadaj in v prtljažniku
- ▼ zapletena povezava mobilnika prek bluetootha
- ▼ cena

Končna ocena

Fordov edini evropski terenec prepirča z videzom, dinamičnimi voznimi lastnostmi (tudi glede motorja). Manj pa zahtevne prepirča menjalnik.