



besedilo: Saša Kapetanovič • foto: Aleš Pavletič

Za izbrance

Dejstvo je, da večino Kug, ki jih srečamo na cesti, poganja dizelski motor. Pri Fordu pa so mnenja, da je na tem svetu še zmeraj veliko bencinskih odvisnikov, ki zanemarjajo trend dizlov.

► Ford nikdar ni bil prav znan po svojem štirikolesnem segmentu, saj je imel v hiši znamko Land Rover, ki je prevladovala na tem področju. No, zdaj ko je Land Rover ušel k indijskemu lastniku, je bil Ford prisiljen poseči tudi na to področje. Pogača, imenovana SUV, je vendarle precej velika in sladka.

In lahko rečemo, da jim je s Kugo precej dobro uspelo. Na videz je všečen avto, tega ne gre zanikati. Oblika je skladna, saj na nobenem delu ne izstopajo štrleči detajli. Še najbolj atraktivno deluje zadnji difuzor z dvema izpušnima cevema. Je pa ob pogledu na avto takoj jasno, da ni ravno za na brezpotja.

Kot smo omenili, je posebnost testne Kuge skrita v nosu. Gre za dobro znani, pri Volvu sposojeni petvaljnik, ki mu pri 'dihanju' pomaga turbopuhalo. Čeprav je iz motorja mogoče izvleči kar največ moči (pri Focusu RS celo do 224 kW), je nastavljen tako, da nam ponuja zdravih 147 kW. Avto ne deluje tako poskočno kot nekateri drugi modeli z enakim agregatom, kar je logično, saj mu precej moči pobere pogon na štiri kolesa, nekaj pa doda tudi teža avtomobila. Pa vendarle, da se ne bomo narobe razumeli: še zmeraj gre za vrhunski motor, ki zelo dobro opravlja svoje delo. Prožnost je odlična, kar pomeni, da je pretirano pretikanje ročice menjalnika

popolnoma odveč. Prava poezija za ušesa pa je zvok motorja – ravno pravi glasnost in resonanca vseh petih valjev v povezavi z izpušnim sistemom.

Ob pogledu na notranjost takoj prepoznamo tesno sorodstvo z bratom Focusom. Skladna armaturna plošča poskuša svojo urejenost razbiti z različnimi barvnimi kombinacijami. Odlagalnih mest je precej. Precej bizarna je postavitev gumba za zagon motorja – ta je namreč na vrhu sredinske konzole, tik ob gumbu za vse štiri utripalke. To mogoče ne bi bilo kočljivo, če avta ne bi bilo mogoče ugasniti med samo vožnjo. A to žal ni res. Včasih se človek vpraša, ali se inženirji sploh zapelejo z avtom, ki ga ustvarijo, ali pa dlje od računalniškega monitorja in risalne deske ne vidijo. Nerazumljivo je tudi, zakaj so gumbi za upravljanje tempomata neosvetljeni. Ponoči gre namreč za slepo pritiskanje, dokler ne naletimo na pravi gumb.

Multimedijski del armaturne plošče je sicer odličen, dokler govorimo o avdio-delu. Ta deluje odlično, pohvale si zasluži tudi odličen obvolanski del upravljanja. Pri navigacijskem delu pa žal ni vse tako, kot



“Prožnost je odlična, kar pomeni, da je pretirano pretikanje ročice menjalnika popolnoma odveč.”





Ford Kuga 2.5T (147 kW)
4x4 Titanium

Cena osnovnega modela: 31.000 EUR

Cena testnega vozila: 35.855 EUR

NAŠE MERITVE

T = 18 °C / p = 1.005 mbar / rel. vl. = 43 % / Stanja kilometrskega števca: 21.517 km

POSPEŠKI

0–100 km/h: 8,0 s

402 m z mesta: 15,6 s (142 km/h)

PROŽNOST

50–90 km/h (IV./V.): 5,9 s / 8,4 s

80–120 km/h (V./VI.): 9,0 s / 11,5 s

NAJVEČJA HITROST

210 km/h

(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 37,8 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 11,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 5-valjni – 4-taktni – vrstni – turbobencinski – gibna prostornina

2.521 cm³ – največja moč 147 kW (200 KM) pri 6.000/min – največji navor

320 Nm pri 1.600–4.000/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa – 6-stopenjski ročni menjalnik –

gume 235/50 R 18 V (Continental ContiPremiumContact2).

Mase: prazno vozilo 1.530 kg – dovoljena skupna masa 2.130 kg.

Mere: dolžina 4.443 mm – širina 1.842 mm – višina 1.710 mm – prtljajnik

360–1.405 l – posoda za gorivo 66 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 210 km/h – pospešek 0–100 km/h 8,2 s –

poraba goriva (ECE) 13,9/7,6/9,9 l/100 km, izpust CO₂: 234 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor (navor, zvok)
- ▲ vozne lastnosti
- ▲ usklajena oblika

- ▼ postavitve gumba za zagon motorja
- ▼ navigacijska naprava
- ▼ neosvetljena stikala tempomata
- ▼ nima dnevni luči

Končna ocena

Ford je z veliki koraki zašel na SUV-področje. Da mislijo prav na vsakega kupca, priča dejstvo, da so vgradili tudi bencinski petvaljni turbomotor, ki bo srečnejšem, ki jim je namenjen, zagotovo izvil nasmešek na usta.

bi pričakovali. Izbiranje med funkcijami in 'sprehajanje' po izbirniku je precej nerodno početje. Slovenskega ozemlja nima izrisa-nega, ločljivost zaslona je zelo slaba pa tudi zaslon je precej majhen, kar je ob poplavi zunajserijskih navigacijskih naprav za majhen denar nedopustno.



Pogrešali smo tudi dnevne luči oziroma stalno prižiganje luči ob zagonu. Če je stikalo nastavljeno na samodejni prižig luči, se te prižgejo le ob temi. Pri Avto magazinu smo zadevo rešili v slogu junaka akcijskih serij MacGyver, saj smo tipalo preprosto prelepili s črnim lepilnim trakom.

Izza volana Kuga precej navduši. O tem niti nismo dvomili, saj vsi Fordi na splošno veljajo za zelo vozne avte. Pričakovali smo, da bo Kuga bolj domača na asfaltu kot na terenu, in prav smo imeli. Na trdi podlagi je neverjetno lepo vodljiva, nagibanja karo-serije so minimalna, občutek na volanu pa izredno dober. Odlično požira neravnine in tudi 'tirnice' od tovornjakov (ki jih je na

“Nedvomno je eden izmed avtomobilov, ki ponuja največ užitkov v svojem razredu.”



naših cestah vse več) je ne spravijo iz tira. Nedvomno je eden izmed avtomobilov, ki ponuja največ užitkov v svojem razredu. Pa tudi zunaj urejenih površin se precej dobro znajde. Štirikolesni pogon je zasnovan na sistemu haldex, kar pomeni, da Kugo poga-nja sprednji par koles, dokler mu oprijem to omogoča. Ko pa začuti potrebo, moč prenese na zadnji par koles, vse do porazdelitve moči na 50 proti 50 %.

Da je Kuga vrhunski avto v svojem razredu, je jasno. Oblika in vozne lastnosti potrjujejo to trditev. Kaj si boste zaželeli v nosu avta, je povsem vaša star. Ste eden tistih, ki ob litru ali dveh večje porabe, kot jo ima avtomobil vašega sosedu, vseeno mirno spite? Na bencinskih črpalkah dizelsko gori-vo točite v rokavičkah, bencinskega pa brez? Petvaljnik v nosu Kuge je vrhunski motor, vam povemo. ❧