
Fahrvorstellung Ford Kuga: Dreimal Hybrid

Von Jens Riedel, cen

Hinter dem Focus ist der Kuga im vergangenen Jahr mit über 49.500 Neuzulassungen der beliebteste Ford gewesen. Das SUV kommt nun in der dritten Generation auf den Markt und wandelt sich stärker Richtung Crossover. Es ist die erste Baureihe der Kölner, die in gleich drei verschiedenen Hybridvarianten erhältlich ist.

Äußerlich präsentiert sich der Kuga komplett neu. Er wirkt erheblich stämmiger als der Vorgänger, ist runder gezeichnet und geht mit der deutlich schräger gestellten Heckklappe Richtung Crossover. Ford selbst spricht von einem „Crossover-SUV“. In der Breite legte die Baureihe um knapp viereinhalb Zentimeter zu, in der Länge um ganze 8,9 Zentimeter auf über 4,60 Meter. Der Radstand wuchs auf 2,71 Meter (plus zwei Zentimeter).

Die strengen CO₂-Grenzwerte der EU führen auch zu Elektrifizierungsmaßnahmen. Am weitesten geht der Kuga Plug-in-Hybrid mit einer Systemleistung von 225 PS (165 kW), die aus dem Zusammenwirken eines 152 PS (112 kW) leistenden 2,5-Liter-Benziners mit einem Elektromotor entspringt, der 131 PS (97 kW) liefert. Im WLTP-Zyklus erreicht der Kuga PHEV eine elektrische Normreichweite von im Schnitt bis zu 56 Kilometern. Das rechnet sich nach der speziellen Messmethode für diese Fahrzeugtypen in einen Normverbrauch von 1,4 Litern je 100 Kilometer und einem CO₂-Wert von 32 Gramm pro Kilometer um. Darunter rangiert der ab Ende des Jahres erhältliche und noch nicht bestellbare Vollhybrid, der den 2,5-Liter-Benziner mit einem elektrischen Motorgenerator kombiniert. Dritter im Bunde ist der Kuga Ecoblue Mildhybrid mit 2,0-Liter-Vier-Zylinder-Diesel und 150 PS (110 kW) sowie einem riemengetriebenen 48-Volt-Starter-Generator. Daneben gibt es als klassische Antriebe einen 1,5-Liter-Benziner in den Leistungsstufen 120 PS (88 kW) und 150 PS (110 kW) sowie zwei Dieselmotoren. Der 1,5-Liter-Selbstzünder leistet ebenfalls 120 PS, der 2,0-Liter-Antrieb bringt es auf 190 PS (140 kW). Die Normverbräuche nach WLTP bewegen sich zwischen 5,1 und 6,9 Litern je 100 Kilometer. Nach der alten Berechnungsmethode NEFZ wären es 4,2 bis 5,8 Liter.

Uns stand für eine erste Begegnung mit der dritten Generation der Ecoblue Hybrid in der Vignale-Ausstattung zur Verfügung. Er bewegte sich bei flüssiger Fahrweise, aber leicht zurückhaltendem Gasfuß durchaus im grünen Bereich. Mit den großen optionalen 20-Zoll-Rädern (Serie sind 18 Zoll) kamen wir auf einen Durchschnittswert von 5,5 Litern. Angegeben sind 5,1 Liter.

Im fahrerischen Umgang knüpft auch der neue Kuga an die Tugenden der Marke an. Die Lenkung spricht unmittelbar aus der Mittelage an, ihre Abstimmung in puncto Geschwindigkeitsabhängigkeit überzeugt. Der Schalthebel des Sechs-Gang-Getriebes gleitet weich und präzise durch die Gassen. Dank der elektrischen Unterstützung können beim Ecoblue Hybrid die Gänge analog zu den entsprechenden Zehner-Sprüngen eingelegt werden. Der dritte arbeitet ab 30 km/h, der vierte ab Tempo 40 und so weiter. Dabei liegen dann jeweils etwas über 1000 Umdrehungen in der Minute an. Der Vierzylinder wirkt durch die elektrische Entlastung relativ weich für einen Selbstzünder, hilft der Starter-Generator doch mit bis zu 16 PS (12 kW) und 50 Newtonmetern Drehmoment aus. Zudem senkt die aktive Geräuschkompensierung des Vignale den Dezibelpegel.

Die gewachsenen Abmessungen bekommen die Insassen wohltuend zu spüren. Dazu kommt, dass die Fondpassagiere wie in einem Van spürbar höher sitzen als Fahrer und Beifahrer. Das schränkt die Kopffreiheit nicht ein. Bei der Beinfreiheit reklamiert Ford für sich einen Bestwert im Segment. Die zweigeteilte Sitzbank ist verschiebbar, die Lehnen sind sechsfach in der Neigung verstellbar. Der Kofferraum bietet einen Volumen von 475

bis 1534 Litern. Das sind in der Standardposition etwas mehr und beim Maximalwert etwas weniger als beim Vorgänger. Im Fall des Ecoblue Hybrid entfällt außerdem das Unterflurfach, denn dort steckt die Zusatzbatterie. Die maximale Ladelänge bei normal positionierten Vordersitzen beträgt rund 1,75 Meter.

Während das Einstiegsmodell für 26.550 Euro zu haben sein wird, beginnt der Vignale als Topversion bei 38.400 Euro. Dazwischen offeriert Ford fünf weitere Ausstattungslinien. Standard sind unter anderem WLAN, Spurhalteassistent und eine intelligente Geschwindigkeitsregelanlage, sowie das sprachgesteuerte Infotainmentsystem Sync 3. Die fünf Fahrmodi beinhalten auch die Einstellungen „Rutschig“ und „Tiefer Schnee/Sand“. Der Vignale bietet darüber hinaus unter anderem ein virtuelles Cockpit, Head-up-Display, Lederausstattung, sensorgesteuerte elektrische Heckklappe, einen aktiven Parkassistenten, ein Premium-Soundsystem und Fernlichtassistent sowie automatische Leuchtweitenregulierung. Dass nur der Fahrersitz zehnfach elektrisch verstellbar ist, nicht aber der Platz daneben enttäuscht dann aber doch ein wenig angesichts der übrigen Ausstattung. Nicht gänzlich überzeugen kann auch das auf Wunsch erhältliche Panoramaschiebedach. Für die vorne Sitzenden reicht es nicht weit genug an die Windschutzscheibe heran um den gewünschten Effekt zu erzielen.

Geplant war die Markteinführung des Kuga für den 25. April. Sie dürfte sich wegen der Corona-Folgen verschieben. Interessenten können sich aber auf www.ford.de über den Kuga informieren. Eine Konfiguration ist ebenfalls möglich. Sie kann digital an einen Ford-Händler der Wahl weitergeleitet werden, der dann ein entsprechendes Angebot per Mail oder Telefon unterbreitet. (ampnet/jri)

Daten Ford Kuga Ecoblue Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,63 x 1,88 (o. Sp.) x 1,68
Radstand (m): 2,71
Motor: R4-Diesel, 1996 ccm, Turbo
Leistung: 110 kW / 150 PS bei 3500 U/min
Max. Drehmoment: 370 Nm bei 2000–2500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,6 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,1 Liter
CO₂-Emissionen: 135 g/km
Leergewicht: 1680 kg
Zuladung: 475 kg
Max. Anhängelast: 1900 kg
Bodenfreiheit: 190 mm
Böschungswinkel: 19,3 Grad (v.) / 23,5 Grad (h.)
Basispreis: 32.600 Euro
Testwagen: ab 40.900 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Kuga Vignale.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Kuga Vignale.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Kuga Vignale.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Kuga Vignale.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Kuga Vignale.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



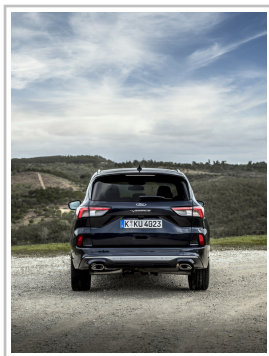
Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



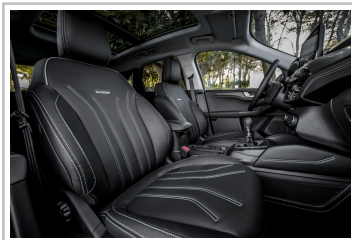
Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



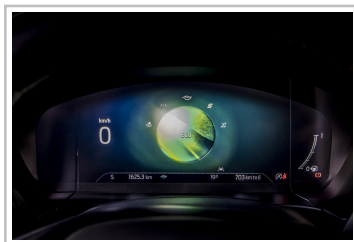
Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



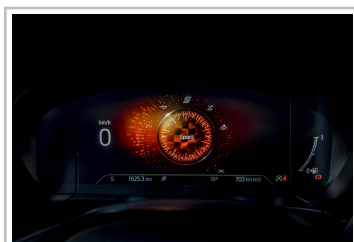
Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



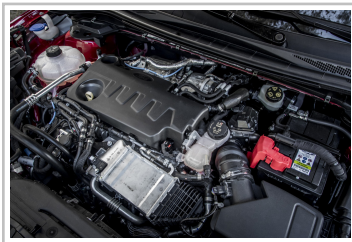
Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Kuga Ecoblue Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford
