

---

## Praxistest Ford Kuga 2,5 I PHEV: Das Beste aus beiden Welten

Von Walther Wuttke, cen

Es liegt ganz offensichtlich in der Natur des Menschen, sich lieber an der Vergangenheit zu orientieren – „früher war alles besser“ – als sich offen für alles Neue der Zukunft zu stellen. Meistens nistet sich beim Blick nach vorne ein skeptisches „wer weiß, was da auf uns zukommt“ in den Hinterkopf ein. Keine gute Basis, sich auf Veränderungen einzustellen. Zum Beispiel auf die Elektromobilität, die die Automobilindustrie fest im Griff hat. Ein Blick auf die versprochenen Reichweiten reicht aus, um („früher war alles besser“), weiter auf die bewährte Antriebstechnik zu schwören.

Doch es gibt noch eine Zwischenform der Zukunftsbewältigung, bei der das vermeintlich Bessere aus der Vergangenheit mit der neuen Technik aus der Zukunft zu einem Paket geschnürt wird. Klingt irgendwie stark um die Ecke gedacht, doch im konkreten Fall heißt dieser Weg aus der gedanklichen Komfortzone in die neue elektrische Zeit Plug-in-Hybridantrieb, der den bewährten Verbrennungs- mit einem Elektromotor verbindet, der immer dann zum Einsatz kommt, wenn emissionsfreies Fahren gefordert wird. Gerade die von der Greta-Fraktion zu Umweltschädlingen verurteilte SUV-Fraktion profitiert von dieser Kombination und trägt entscheidend zur Beruhigung des Gewissens bei.

Ford liefert als Beitrag für diesen Eintritt in die Elektromobilität den Kuga 2,5 I Duratec PHEV und verspricht eine Reichweite von knapp 60 Kilometern und einen Verbrauch von 1,4 Litern auf 100 Kilometer. Nun, die 1,4 Liter sind ein Wert, der in der abgeschirmten Welt von Prüfständen und der speziellen Berechnungsmethode für Plug-in-Hybride erreicht wird, doch bei der Reichweite hält der elektrifizierte Kuga das Versprechen und rollt rein elektrisch problemlos gut 60 Kilometer weit. Mittels der gut arbeitenden Rekuperation der in der 14,4 Kilowattstunden (kWh) starken Batterie gespeichert wird, kommen der eine oder andere Kilometer hinzu. Bei einer gemischten Fahrt durch Stadt, über die Autobahn und Landstraßen meldete die Verbrauchsanzeige einen Wert von knapp drei Litern – kein schlechter Wert. So lassen sich die täglichen Pendlerfahrten ohne Einschränkungen elektrisch absolvieren, und die Tankstellen am Rande des Weges mit ihren unangenehmen Zahlen bleiben unbesucht.

Während andere Unternehmen versucht sind, eher geringvolumige Verbrennungsmotoren mit einem E-Antrieb zu kombinieren, spendierte Ford seinem Hybridangebot einen 2,5 Liter-Vierzylinder, was eine Systemleistung von 225 PS ergibt, die an ein stufenloses CVT-Getriebe geknüpft ist. Wenn die Batterie soweit leergefahren ist, dass es nicht mehr für den rein elektrischen Antrieb reicht, rollt der Kuga als Vollhybrid über die Straße und greift dabei immer wieder auf die Energiereserven des Akkus zurück. So ergibt sich in der Stadt ein Elektroanteil bei entsprechender Fahrweise von mehr als 50 Prozent, was sich wiederum positiv auf die Verbrauchswerte auswirkt. Als Vollhybrid gönnte sich der Kuga auf einer Testrunde knapp sechs Liter – ebenfalls kein schlechter Wert für den 1,8-Tonner.

Zumal sich das Leistungspaket angenehm in Szene setzt. Elektrisch ist zwar bei Tempo 135 Schluss, doch die Kraft der zwei Antriebe beschleunigt den Kuga Plug-in Hybrid in 9,2 Sekunden, und bei Tempo 200 ist die Höchstgeschwindigkeit erreicht. Dabei werden die Insassen weitgehend von akustischen Störungen verschont. Erst nach 140 km/h machen sich Windgeräusche bemerkbar. Das Fahrwerk ist angenehm abgestimmt und nimmt den Defiziten der Infrastruktur die Schärfe. Wenn die Sitze nun noch ein wenig mehr Seitenhalt geben würden, wäre der Komforteindruck noch besser.

Der Fahrer blickt auf eine aufgeräumte Instrumentensammlung und einen zentralen

Bildschirm und hat vier Fahreinstellungen zur Wahl. Neben dem rein elektrischen Antrieb, empfiehlt sich der Modus EV Auto(matic), bei dem sich Elektro- und Verbrennungsmotor je nach Verkehrssituation abwechseln. Bei „EV Später“ kann der gebunkerte Stromvorrat für die Fahrt in Umweltzonen genutzt werden. „EV Aufladen“ wiederum kommt zum Einsatz, wenn die Batterie vom Benzinmotor aufgeladen werden soll, um die elektrische Reichweite zu optimieren. Das ist allerdings nicht unbedingt im Sinne der Erfinder, denn es ist wenig sinnvoll, fossile Energie zu nutzen, um elektrische Energie zu laden. Aufgeladen wird die Batterie entweder an der heimischen Stromversorgung, und nach sechs Stunden ist der Akku voll. An einer Wallbox oder einer öffentlichen Ladestation vergehen rund 3,5 Stunden.

Vom Spiel der beiden Antriebe merken die Insassen nichts, der Wechsel zeigt sich höchstens auf dem übersichtlichen Display vor dem Lenkrad. Der Kuga zieht unabhängig von der aktiven Energie problemlos seine Runden und stellt den Menschen hinter dem Lenkrad nicht vor Probleme. Bei sportlicher Fahrweise, auch das ist dank der präzise arbeitenden Lenkung möglich, kommen höchstens die Sitze mit ihrem überschaubaren Seitenhalt als Spielverderber ins Spiel. Da hilft auch die serienmäßige Lendenwirbelstütze wenig. Doch dafür ist der Kuga auch nicht entwickelt worden. Vielmehr bewährt er sich als angenehmer Partner für die lange Strecke, und dank des großzügig bemessenen Radstands (2,71 Meter) herrschen sehr gute Platzverhältnisse. Bei Bedarf lässt sich die Rücksitzbank verschieben, wenn zusätzliches Volumen in der Gepäckabteilung gewünscht wird.

Die Preisliste für den Ford Kuga beginnt bei 27.650 Euro, die Variante ST-Line X mit Plug-in-Hybridantrieb ist ab 45.250 Euro zu haben. Zur vollständigen Ausstattung gehören unter anderem eine Klimaautomatik, das Ford-Navigationssystem, Fernlichtassistent, LED-Scheinwerfer und ein intelligenter Tempomat. (Walther Wuttke, cen)

#### Daten Ford Kuga ST-Line X

Länge x Breite x Höhe (m): 4,61 x 1,88 x 1,65

Radstand (m): 2,71

Antrieb: R4-Benziner, 2488 ccm, Plug-In-Hybrid, Frontantrieb, CVT-Getriebe

Gesamtleistung/Leistung: 165 kW / 225 PS bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 200 Nm bei 4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h (elektrisch 135 km/h)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,2 Sek.

Elektr. Reichweite: 60 km (WLTP)

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,4 Liter

Effizienzklasse: k.A.

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 32 g/km (WLTP)

Leergewicht / Zuladung: min. 1844 kg / max. 476 kg

Max. Anhängelast: 1500 kg

Preis: 45.250 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Ford Kuga ST-Line X PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Kuga ST-Line X PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



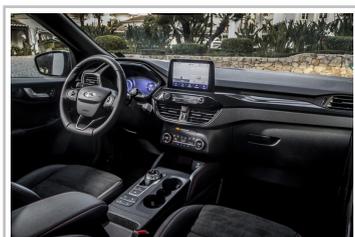
Ford Kuga ST-Line X PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Kuga ST-Line X PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Kuga ST-Line X PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford

---



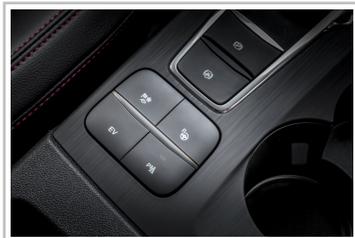
Ford Kuga ST-Line X PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Kuga PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Kuga ST-Line X PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Kuga ST-Line X PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Kuga ST-Line X PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford

---



Ford Kuga ST-Line X PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Kuga ST-Line X PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford

---