



Max Veldhuis
8 april 2020

De plug-in is terug!

Ford is een andere designrichting ingeslagen. De nieuwe, hippe Puma heeft de voorzet gegeven en de grotere Kuga krijgt in die lijn een behoorlijke stilistische oppepper. Daarnaast markeert de SUV de terugkeer van Ford naar het concept van de plug-in hybride. Een goede zet, zo blijkt.

De Kuga is een belangrijke auto voor Ford. In 2019 werden er in Europa 161.400 exemplaren van verkocht, waarmee de middelgrote SUV na de Fiesta en de Focus de best verkochte Ford is. De markt voor dit soort auto's zit bovendien behoorlijk in de lift. Bij Ford zag men een toename van maar liefst vijf procent in de totale verkoopcijfers van de Kuga. Inmiddels zijn er een hoop sportief ogende SUV's op de markt, waartoe de Kuga vooralsnog niet echt behoorde. Met het nieuwste model wil Ford daar graag verandering in brengen. Het ontwerp is behoorlijk ingrijpend gewijzigd en met de toevoeging van de Plug-In Hybrid is de nieuwe Kuga toekomstbestendig. Heeft Ford de zaken goed voor elkaar op het gebied van elektrificatie? Wij gaan een dag met deze variant op pad om daar achter te komen. De batterij is vol, let's hit the road!



Gestroomlijnd

Om te beginnen lopen we even een rondje om de nieuwe Kuga heen. Wat meteen opvalt is dat de SUV heel anders op zijn wielen staat dan het vorige model. Hij oogt een stuk dynamischer en stoerder. Allereerst is de wielbasis langer geworden, waardoor de wielen meer op de hoeken van de auto staan. Daarnaast loopt de raamlijn naar achteren niet langer meer schuin omhoog, maar loopt de bovenzijde af terwijl de onderkant van de achterste zijruiten juist iets omhoog komt. Deze twee belangrijke wijzigingen maken dat de nieuwe Kuga een stuk compacter en gestroomlijnder oogt dan zijn voorganger. De lange motorkap, de vlakkere achterraut en de lagere daklijn dragen hier eveneens aan bij. Toch boet de nieuwe Kuga niets aan binnenruimte in, maar daarover later meer.

De sportieve indruk wordt verder versterkt door de ST-Line, waarin onze testauto uitgevoerd is. Deze variant onderscheidt zich door de sportiever vormgegeven bumpers, dubbele uitlaten en een zwarte afwerking voor onder meer de grille, de diffuser en de dakrails. Ook is er een grotere dakspoiler gemonteerd en beschikt onze

Ford Kuga 2.5 Plug-In Hybride ST Line X

testauto over 19 inch wielen, die onderdeel zijn van het Design Pack ST-Line. Als onderdeel van dit pakket zijn de remklauwen rood gespoten voor een extra sportieve touch. De ST-Line past goed bij het vlottere design van de nieuwe Kuga zonder al te schreeuwerig te worden. Wanneer een zakelijkere of luxere uitstraling meer jouw ding is, kun je altijd nog kiezen voor de Titanium of de Vignale. In beide gevallen staat er dan nog immer een respectabel ogende auto voor de deur.



Opgeruimd en digitaal

Niet alleen het exterieur, maar ook het interieur van de Kuga is behoorlijk onder handen genomen. Ford staat nu niet direct bekend om haar strakke interieurdesigns. Bij de vorige Kuga was dit nog goed te zien. Ergonomisch gezien was het niet top en het straalde ook niet echt wat uit. In het nieuwe model is het dashboard een stuk strakker vormgegeven. Het aantal knopjes is drastisch teruggebracht en daardoor oogt het geheel opgeruimder. Ook is het binnenin een behoorlijk stuk ruimer en praktischer geworden. Door de verschuifbare tweede zitrij is een flexibele indeling van het interieur mogelijk. Desgewenst krijgen de achterpassagiers meer ruimte of kan de kofferbak tot



Ford Kuga 2.5 Plug-In Hybride ST Line X

een inhoud van 645 liter vergroot worden zonder de bank neer te klappen. De laadkabels kunnen netjes opgeborgen worden onder de laadvloer. Ruimte is er dus genoeg. Voorin zit je royaal en ondersteunen de stoelen het lichaam goed, maar ook achterin kun je als volwassene meer dan prima plaatsnemen. Wat hier wel opvalt, is dat de vloer relatief hoog staat ten opzichte van de stoelen. Je zit dus al vrij snel met opgetrokken knieën en dat is met name op langere ritten minder prettig.

Met het design en de praktische bruikbaarheid van het interieur zit het dus wel goed, maar Ford scoort nog steeds niet heel goed op het gebied van materiaalgebruik. De gebruikte materialen op de bovenkant van de deuren en het dashboard voelen zacht aan en zijn van voldoende kwaliteit, maar ogen door het licht glimmende oppervlak goedkoop. Voor de onderkant van het dashboard is er wel gebruik gemaakt van een hardere soort plastic. Het interieur doet in dit opzicht haast een beetje Amerikaans aan, waarbij de rode stiksels van de ST-Line gelukkig nog zorgen voor de nodige franje.

Wat betreft de multimedia kom je niets tekort in de nieuwe Kuga. Het 12,3 inch digitale instrumentarium springt hierbij het meest in het oog. Het scherm kent een hoge resolutie en is makkelijk af te lezen, waarbij de informatie op een overzichtelijke manier geprojecteerd wordt. Zo uitgebreid configureerbaar als Virtual Cockpit van Volkswagen is het echter niet. Bovendien oogt het scherm op het dashboard wat klein naast het digitale instrumentarium. Het was mooier geweest als Ford hiervoor ook gebruik had gemaakt van een breedbeeld display met een hogere resolutie. Verder werkt het SYNC-3 systeem zoals we dat gewend zijn. Het zit duidelijk in elkaar en werkt snel. Je smartphone is draadloos op te laden en via FordPass Connect kun je diverse gegevens over je auto oproepen op je smartphone, zoals het laadniveau en het onderhoudsinterval. Voor muzikliefhebbers: het B&O-geluidssysteem met tien speakers, een subwoofer en 575 Watt aan vermogen klinkt fantastisch. Doordat de nieuwe Kuga van binnen enorm stil is, komt de muziek goed tot zijn recht.



Een vruchtbare samenwerking

Want op het gebied van stilte heeft Ford behoorlijk ingezet met de nieuwe Kuga. Door middel van Active Noise Control worden ongewenste geluiden door middel van tegengestelde geluidsgolven buiten het interieur gehouden. Hierdoor is het ook op de snelweg heel stil in het interieur, zelfs als de verbrandingsmotor meedoet. Met de Plug-In Hybrid van de Kuga kun je er uiteraard ook voor kiezen om je kilometers elektrisch af te leggen. Aan het begin van onze test bedroeg de actieradius met een volle batterij (14,4 kWh) 62 km. Voor de meeste mensen is dit voldoende om het woon-werkverkeer te kunnen overbruggen.Â

De samenwerking tussen de verbrandings- en elektromotor verloopt zeer vloeiend. Je merkt niet wanneer de auto van aandrijving wisselt en het praktijkverbruik wordt flink gedrukt. De bestuurder kan hierbij kiezen uit vier rijstanden: EV Auto, EV Now, EV Later en EV Charge. Bij de eerste modus bepaalt het systeem zelf wanneer de verbrandingsmotor wordt ingeschakeld, terwijl je met de tweede rijmodus louter elektrisch onderweg bent tot de batterij leeg is. De laatste twee rijstanden zijn vooral



Ford Kuga 2.5 Plug-In Hybride ST Line X

bedoeld voor het accumanagement. Met 'EV Later' kan de stroom worden geconserveerd om op een later moment in de rit ingezet te worden, terwijl met 'EV Charge' de batterij onderweg wordt opgeladen. Wanneer je slim met deze rijstanden omgaat, is een zeer zuinig praktijkverbruik te realiseren. Op een enkele reis van 76 km realiseerden wij 2,9 liter op 100 km, waarbij 37,5 km elektrisch werd afgelegd. Als we kijken naar de totaal afgelegde afstand van 212 km, hebben we daarvan ruim 82 km elektrisch kunnen rijden zonder de auto tussentijds met de stekker op te laden. Een verbruik van 4,6 liter op 100 km was het resultaat, wat een zeer nette score is voor een SUV van dit formaat en direct het nut van de EV Charge modus bewijst.

De rij-eigenschappen van de Kuga kloppen niet helemaal met zijn sportieve uiterlijk. De Plug-In Hybrid is met 225 pk voldoende vlot, maar het houdt niet over wat snelheid betreft. In dit opzicht is de Peugeot 3008 Hybrid4 hem toch echt de baas. In alles merk je dat de SUV vooral gericht is op comfort. Hij ligt goed op de weg en het onderstel is mooi uitgebalanceerd. In de bochten voelt de Kuga echter aan als een grote auto. In 'Comfort' stuurt hij daarbij ook wat vaag rond de middenstand. In de sportstand wordt het stuurgedrag wel iets directer, maar heel scherp wordt het nooit. Het typische stuur- en rijgevoel van Ford blijft daarom wat uit, maar wij denken dat het koperspubliek de afstemming van de Kuga wel op waarde weet te schatten.



Geen forse meerprijs

De nieuwe Kuga is voorzien van een hele batterij aan rijassistentiesystemen. De adaptieve cruise control is goed bij de les en met 'Lane-Centring' kan de auto zelfstandig koers houden op de snelweg. Ook autonoom rijden in de file behoort vanaf nu tot de mogelijkheden. Op het gebied van actieve veiligheid zit de Kuga eveneens goed in zijn spullen. De Pre-Collision Assist is verder verbeterd, waardoor dit systeem ook kan ingrijpen wanneer de bestuurder kruisend verkeer over het hoofd ziet. Daarnaast zijn zaken als een dodehoek- en rijbaanassistent eveneens aan boord te vinden. Ook is de nieuwe Kuga de eerste SUV van Ford in Europa die voorzien is van een head-up display. De snelheid, verkeersborden en navigatie-aanwijzingen worden naar wens op het intrekbare scherm van polycarbonaat weergegeven. Dit ziet er weliswaar minder mooi uit dan een projectie van de gegevens in de voorruit, maar het maakt wel dat het display ook met een gepolariseerde zonnebril goed te lezen is.

De nieuwe Kuga is verkrijgbaar vanaf 33.325 euro. Voor dat geld krijg je nog niet de geteste Plug-In Hybrid, maar de 1.5 EcoBoost met 120 pk en een handgeschakelde



Ford Kuga 2.5 Plug-In Hybride ST Line X

zesbak. Breng 2.870 euro extra mee naar de Ford-dealer en je kunt instappen in de Plug-In Hybrid, die vanaf 36.195 euro in de prijslijst staat. Dat prijsverschil is gezien het extra vermogen en zuinigere praktijkverbruik van de hybride verwaarloosbaar. Het is daarom ook niet zo gek dat Ford de motorenkeuze in Nederland beperkt tot slechts twee varianten van de 1.5 EcoBoost en de Plug-In Hybrid. Vermoedelijk kiest het grootste deel van de klantenkring voor die laatste. De configuratie van de testauto -een ST-Line X met alle opties aangevinkt- kost net geen 50 mille. Je bent dan wel van alle gemakken voorzien die in de test aan bod zijn gekomen.



Een fijn totaalpakket

Ford heeft met de nieuwe Kuga een aantrekkelijke opvolger van het vorige model neergezet. Hij is een stukje ruimer en praktischer geworden, maar tegelijkertijd oogt de SUV van buiten veel dynamischer en gestroomlijnder dan het geval was. Ook het interieur is behoorlijk opgefrist en beschikt over veel nieuwe digitale functionaliteiten. Tegelijkertijd is het nog steeds niet het toppunt van verfijning. Dit geldt wel voor de aandrijflijn, die nagenoeg onmerkbaar schakelt tussen de verbrandings- en



Ford Kuga 2.5 Plug-In Hybride ST Line X

elektromotor en in stilte zijn werk doet. Bovendien kan er een substantieel deel van de rit elektrisch gereden worden en draagt de elektrische aandrijflijn ook wanneer de batterij niet is opgeladen bij aan een zuiniger praktijkverbruik. De Kuga Plug-In Hybrid is met name gericht op comfort en efficiency en biedt op die manier een fijn totaalpakket. Wij hebben zo'n vermoeden dat deze variant geknipt is voor de Nederlandse markt.

Plus

- + Aantrekkelijk design
- + Samenwerking benzine/elektrisch
- + Comfortabel en stil

Min

- Geen spetterende prestaties
- Minder communicatief rijgedrag
- Interieur kan verfijnder