



Ford Kuga

Ford no pierde terreno

Prueba | Si hay una cosa donde Ford sobresale de la competencia es en el campo de construcción de coches con fantásticas características de conducción. Si hay un punto débil de los SUV, es su característica de conducción. Por lo tanto, parece ideal un SUV de Ford. Hasta el momento, lamentablemente, Ford solamente vendía el Kuga, su SUV de tamaño medio, con motores bastante pesados. El Kuga era entonces muy caro en compra y consumo. Ahora éste cambiará con el completamente nuevo Kuga. ¿El SUV ideal?

La abreviación "SUV" significa Sports Utility Vehicle. En el caso del Kuga, Ford prefiere hablar de un Smart Utility Vehicle, un vehículo utilitario astuto. Eso es porque el Kuga está previsto de más electrónica que la mayoría de los competidores.

Astuto

La electrónica astuta tiene que ver con la seguridad, el confort, las características de conducir y – no en último lugar – sus habilidades en el terreno. En el campo de la seguridad el Kuga ofrece todo lo que está disponible en este momento. Hay que pensar en cosas como el frenar automáticamente para obstáculos, el advertir por objetos en el ángulo muerto de los retrovisores y la lectura de señales de tránsito.



Por supuesto el Kuga tiene un sistema integrado de audio, navegación y comunicación. Lamentablemente este sistema tiene algunas pequeñas enfermedades infantiles. El sistema de reconocimiento de voces no funcionaba bien durante la prueba. El comando "Play artist Kim Wilde" fue entendido como "Set user level intermediate". Extraño.

El sonido del sistema de audio Sony decepciona. Al sonido le faltan claridad y detalle. Durante la prueba bajábamos continuamente el volumen y éste es normalmente una mala señal. Por el otro lado, allí notábamos recién lo silencioso que es el Kuga! Sonidos del viento, neumáticos y motor en la autopista apenas se escuchan. Con la radio apagada solamente quedaba la tranquilidad. Nuevamente eso se debe a una previsión astuta: en los retrovisores externos hay sensores que miden el viento. Los sonidos son compensados automáticamente.



El Kuga es otra vez bien pensado cuando trata de espacio y posibilidades prácticas. El nuevo Kuga es apenas más grande que su predecesor, pero el espacio en el interior es empleado de forma más astuta. El espacio delantero es bueno. El espacio atrás sorprende gracias al respaldar movible. La parte detrás de las ruedas traseras es más grande que antes y eso beneficia al maletero. También muy inteligente: el portón trasero abre automáticamente. Gracias a un sensor electrónico de movimiento por debajo del parachoques, es suficiente una 'patada' para que se abra el portón.

Diésel

El anterior Kuga era de carácter deportivo y por lo tanto era solamente disponible con motores fuertes. El nuevo Kuga es un hijo de su época y está disponible con motores relativamente ligeros y económicos.



Para nuestra prueba estaba solamente disponible el motor diésel de 2.0 litros (163 cv / 340 Nm). Este motor aún sobrepasa el sentido deportivo de antes! Un golpecito cuidadoso sobre el acelerador ya es suficiente para una aceleración agresiva. Cuando sueltas el acelerador, el coche decelera inmediatamente. Al conductor del Kuga le da la sensación agradable de estar en un coche muy rápido.

Pero esto es solamente una sensación. Cuando se pisa durante largo tiempo el acelerador, el motor diésel no cumple la promesa y vuela por la ventana el sentimiento de superioridad. El número de revoluciones en la autopista es un poco alto (120 km/h = 2.500 rpm), y éste también disminuye la experiencia. ,



Ford emplea todas las tecnologías que conoce para bajar el consumo del Kuga. Por ejemplo, mencionamos un sistema start/stop (no en combinación con la caja automática), una parrilla activa (abre y cierra de acuerdo a la necesidad de enfriamiento por el viento), la regeneración de energía del freno y aceite especial que disminuye la fricción interna del motor.



Lamentablemente es poco el efecto de estas previsiones. Hay que calcular un consumo práctico de 10 litros por 100 kms para el "2.0 TDCi AWD Powershift". En un recorrido económico anotamos un

consumo de 7.7 litros por 100 kms, aún bastante más que lo prometido de 6.2 litros.

Características de conducción

Como ya indicamos, Ford es conocido por la excelente estabilidad de sus modelos. Es un desafío especial, debido al elevado punto de gravedad y alto peso de un SUV, la construcción de un SUV que conduce tan bueno (y seguro) como una berlina. Para resolver este problema, Ford comenzó con una excelente base: el chasis del Focus.



Encima de este chasis Ford pone una inmensa cantidad de sistemas electrónicos que aumentan la seguridad y el confort. El deslizarse sobre las ruedas delanteras ('subviraje'), mucha inclinación, pérdida de agarre, falta de balance en las ruedas? Para todos los problemas, Ford tiene una solución. Todos los sistemas funcionan de forma ejemplar. Durante la prueba cometimos todo tipo de errores y la electrónica cada vez se encargaba de que el Kuga siguiera su rumbo como si nada.

La desventaja de tanta electrónica es que el conductor tiene poca idea de la mecánica. El conductor no se da cuenta de los límites del coche cuando los está sobrepasando. Una vez pasados los límites, ya no hay quién lo salve. Sin embargo, la compaginación de Ford es lógica, porque en la práctica de cada día, la electrónica evita muchos problemas y podría causar alguna vez quizás uno.



A pesar de las buenas intenciones de Ford, la estabilidad del Kuga no es tan buena como la de una berlina. La diferencia con la competencia es más pequeña que en los demás modelos de Ford. Donde el Kuga sí convence es con mucho confort y un sentido grandioso.

Fuera de la carretera

Mientras que la mayoría de los SUV son elegidos por sus apariencias masculinas, el Kuga tiene verdaderas propiedades de todoterrenos. La altura de tierra es considerable (192.9 mm) y por los grandes ángulos de entrada, el Kuga puede pasar considerables obstáculos.

La doble tracción (opcional) también es 'inteligente'. Nada menos que cuarenta sensores analizan el comportamiento del conductor y el agarre del coche. Para ahorrar combustible, solamente las ruedas delanteras tienen tracción, y cuando sea necesario las traseras prestan su ayuda. Además, la potencia es dividida entre las ruedas izquierdas y derechas. Allí Ford da un paso más que la competencia. En una pantalla pequeña entre el cuentarrevoluciones y el velocímetro se puede ver exactamente como el "iAWD" divide la fuerza entre las ruedas.



Gracias a la astuta doble tracción, Ford no vio la necesidad de proveer el Kuga con ayuda electrónica para descensos, subidas, caja reductora y otras cosas. Y con razón, porque durante la prueba el Kuga nos ha convencido en cada desafío en el terreno.

Conclusión

¿Es el nuevo Ford Kuga el SUV ideal? La respuesta a esta pregunta depende mucho de los deseos del comprador. El que busca sencillez y consumo bajo, no sentirá atracción por el nuevo Ford Kuga. El número de provisiones técnicas es casi abrumador y el consumo es considerable.

Donde convence el Kuga, es con su precio (unos 10.000 euros menos que la anterior generación!) y la progresiva y sensata electrónica. Adelante y atrás el espacio es bueno. Finalmente el Kuga es uno de los pocos SUV que convence tanto en la carretera como en terreno ligero. ■



Especificaciones

Ford Kuga 2.0 TDCi Titanium 163 cv 4x4 Powershift

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	452 x 184 x 175 cms
Batalla	269 cms
Peso	1.707 kg
Remolque	750 kg
Remolque frenado	2.100 kg
Contenido del tanque de combustible	60 l
Maletero	456/1653 l
Dimensiones de los neumáticos	235/55R17

Motor y prestaciones



Cilindradas	1997 cc
Cilindros / valvulas	4/
Potencia	163 cv @ 3750 rpm
Par motor	340 Nm @ 2000 rpm
Tracción	doble tracción
Aceleración de 0 a 100 km/h	10,4 seg.
Velocidad máxima	196 kms/h
Consumo promedio	6,2 l / 100 kms
Consumo urbano	7,4 l / 100 kms
Consumo extraurbano	5,5 l / 100 kms
Emision CO2	162 grs/km

Precio

Precio	€ 33.400
Modelo mas barato	€ 19.995