



ST-Line paketiga Ford Kuga kliirens on tavamudelist veidi madalam, aga ikkagi sobiv kehevimatele teedele.



Nuppude ja ekraanide vahel valitseb Kugas õnnestunud tasakaal.



Tavapärast automaatkäigukasti valitsat asendab pöördnupp keskkonsoolil.



Diiselmootor sobib Kugale hästi: on ökonoomne ja samas piisavalt jõuline.



Pakiruum mahutab 475 - 645 liitrit. Raskeim piduritega haagis võib olla 2,1tonnine.

# Sõidumehe linnadžiip

Uue Ford Kuga hoogne disain ei peta, tegemist ongi ühe paremate sõidumadustega linnadžiibiga.

Linnadžiipide kujustuses valitseb laias laastus kaks suunda: üks rõhutab jõulisust ja massiivsust, teine sportlikkust. Ei saa öelda, et üks oleks teisest parem. Eri suunad, eri ostjad, eri eelistused: mõni tahab ratastel tsitadelli, teine ihkab sportlikku saledust.

Kuga disainerid läksid auto nn visuaalse massi vähendamise teed. Muide, vähendati ka auto päris massi ja seda üsna palju, kuni 80 kg, kui võrrelda eelmise põlvkonna samalaadse mudeliga. Kujustuses ei püütud visuaalset kergust saavutada nipitamise, vaid mindi põhialuse ehk proportsioonide kallale: suhteliselt pikk mootoriruum, tugevalt kallu-

tatud tuuleklaas, madalam katusejoon. Tõsi, hoogsust lisab ka prooviauto ST-Line'i pakett.

## Diisel sobib hästi

Vinti siiski üle ei keeratud, kujustus mõjub terviklikuna ega röövi grammigi praktilisusest. Varasemast kahe sentimeetri võrra pikem telgede vahe ning liigutatav tagaiste tähendavad klassi kohta suurt jalaruumi taga istujatele ja ega neil muugi üle kurta ole. Olgu lisatud, et uus Kuga tehti eelkäijast 8,9 sentimeetrit pikem ja 4,4 laiem. Mugavalt tunnevad end ka esiistmetel sõitjad, ehkki jah, juhiiste võiks olla vormikam. See ei ole otseselt ebamugav, kuid leidub paremini toetavaid.

Umbes selline tasakaal klassikaliste nuppude ja puutetundlike pindade-ekraanide vahel nagu Kugal võiks siinkirjutaja meelest ollagi optimaalne. Kuga kliimaseadet ja muud sõidu ajal vajavat saab timmida nuppudest, pilku teelt pöörata või väga lühiajaliselt pöörates. Mitmeid sõidu ajal vähem või üldse mitte vajata vaid aga keskekraani kaudu. Klassikalist näidikuplokki asendav ekraan on hästi loetav.

Pakiruum mahutab 475-645 liitrit sõltuvalt

liigutatava tagaistme asendist. Maksimalne haagise mass sõltub versioonist: kõige võimekam on kaheliitrise diisliga mudel (2,1 tonni), kõige kergemat (1,2 tonni) tohib vedada pistikuhübriid.

Prooviauto kapoti all toimetab kaheliitrine turbodiisel, mis oma 190 hobujõu ja 400 Nm tõestas taas, et normaalse töömahuga diisel sobib linnadžiibile ikka erakordselt hästi. Liiga väikese töömahuga mootorist sarnaste jõunäitajate väljavõtmine on ülelaadimisega võimalik, kuid liiga suurt rolli hakkavad lõpptulemuses mängima turbod, tuues sageli kaasa jõuallika närvilised maneerid.

## Asfaldilt kruusale

„Kahene“ diisel esineb aga parasjagu rahulikult, samas jõuliselt dünaamiliselt, sobides õnnestunud kokkumängus kaheksakäigulise automaatkäigukastiga nii rühkimiseks lagunenu polluvahtel kui ka säästlikuks sõiduks maanteekiirusel, olles samal ajal valmis kiireteks mõõdasõitudeks aeglasematest. Tehase andmete keskmine kütusekulu 6,1 l / 100 km vastab Eesti tegekkusele.

Kuga ajamivalikusse kuuluvad veel ben-

siinimootorid, väiksema töömahuga diisel ning mitut sorti hübriidid.

Sõidumadusi saab võrrelda kompaktklassi sõiduauto omaga. Nelikeveline auto on hästi tasakaalus, ees MacPherson, taga mitmikhoobvedrustus ei luba suuremaid kaldeid asfaldil, mängib kaasa tee ebatasasustega ning varustab juhti piisava tagasisidega. ST-Line'i kliirens on tavamudelite omast veidi väiksem, 17,8 sentimeetrit 19 asemel. Autolehe proovisõit viis üpris nadis seisukorras põlluvaheteedele ja seal sai ka sportlikuma Kugaga probleemideta hakkama. Mudamülkasse me ei roninud, enamik linnadžiipe sinna niikuinii ei satu, aga libedal, värskest greiderdatud kruusateel näitas nelikevõsüsteem end igati heast küljest.

Kuga hinnakiri algab 28 500 eurost, selle summa eest saab 150hobujõulise bensiinimootoriga, käsikäigukastiga ja esiveolise mudeli. Selline nagu prooviauto - 190 hj diisel, automaatkäigukast ja nelikvedu - maksab alates 36 100 eurost. Varustus on rikkalik juba baastasemelgi.

KRISTJAN SOOPER

## Ford Kuga 2,0 EcoBlue AWD ST-Line

- **Hind:** 39 300 eurot
- Hind alates: 28 500 eurost (1,5 Ecoboost)

### TEHNILISED ANDMED

**Eestis müügil** ► nüüd **Mootor** ► R-4 diisel, 1995 cm<sup>3</sup> turbo **Võimsus** ► 140 kW (190 hj) **Pöörde moment** ► 400 Nm **Käigukast** ► 8 käiku, automaatne **Pikkus/laius/kõrgus** ► 4626/1883/1666 mm **Telgede vahe** ► 2710 mm **Tühimass** ► 1735 kg **Tippkiirus** ► 208 km/h **Aeg 0-100 km/h** ► 8,7 s **Kütusekulu** ► (k) 6,1 l / 100 km **Garantii** ► 3 aastat või 100 000 km

### MEELDIB

- disain
- sõidumadused

### EI MEELDI

- juhiiste

**HIND JA KULUD** ★★★★★  
**VARUSTUS** ★★★★★  
**SÕIDUMADUSED** ★★★★★  
**KASUTUSOMADUSED** ★★★★★  
**DISAIN JA VIIMISTLUS** ★★★★★

### HINNANG

#### Kristjan Sooper:

Õnnestunud välimusega ja suurepärase sõidumadustega linnadžiip.



### RIVAALID



#### Volkswagen Tiguan 2,0 TDI 4Motion R-Line

**Hind** ► 39 804 eurot **Võimsus** ► 110 kW (150 hj) **Aeg 0-100 km/h** ► pole teada **Kütusekulu** ► 6,4 l / 100 km  
 Autoleht pole uut Tiguani proovinud. Hind on Kuga omaga sarnane, mootor vähem võimas.



#### Renault Koleos Blue dCi 4x4 Initiale Paris

**Hind** ► 37 690 eurot **Võimsus** ► 140 kW (190 hj) **Aeg 0-100 km** ► 10,1 s **Kütusekulu** ► 6,9-7,0 l / 100 km  
 Kugast mõnevõrra suurem, aga Kadjar võrdluseks jälle liiga palju väiksem.

**TOIMETAJA VALIK:** Tiguaniga pole kokkupuudet. Kuga on sportlikum, Koleos mugavam.