

Essai - Ford Kuga : Coup gagnant ?

La Suisse est un marché tout désigné pour les fabricants de SUV. Chaque modèle a des atouts, mais le Kuga saura-t-il tirer son épingle du jeu ?



- 4 cylindres, diesel turbo, 1'997 cm³
- 163 CV à 3'750 t/min
- 340 Nm à 2'000-3'250 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi. : 193 km/h
- 0 à 100 km/h : 9.7 sec.
- Poids : 1'672 kg
- Conso. mesurée : 9.7 l./100 km
- CO₂ : 179 g/km (D)
- dès CHF 46'800.-
modèle essayé : CHF 62'420.-

Texte et photos : Steve Waelti

Kuga : le nom annonce la donne, ça claque, c'est dynamique, efficace. Pourtant en Croatie et en Slovène, ce mot veut dire « peste ». Peut-être parce qu'il va tenter de semer la zizanie dans le marché du SUV ?

L'extérieur

Depuis plusieurs années, le Kinetic Design est la nouvelle expression stylistique de Ford, et cela lui réussit plutôt bien. Par le passé, je me suis rarement retourné sur une Ford, quel que soit le modèle et depuis leur virage esthétique, force est de constater que toute la gamme est devenue diablement sexy ! Le Kuga ne déroge pas à cette constatation. L'esthétique est bien sûr un critère subjectif, mais je n'ai rencontré que des compliments sur son look. Je découvre donc « ma » voiture, dans sa superbe robe blanche qui met en valeur ses lignes sportives. Nul besoin d'affiner l'auto ; la réussite de ce design se suffit à lui-même. Vous l'aurez compris, je suis séduit au premier coup d'œil. En y regardant de plus près, Ford a vraiment joué la carte de la sportivité avec un avant très ajouré et marqué, surmonté de projecteurs étirés. L'arrière s'orne d'une double sortie d'échappement soulignée par un diffuseur et un becquet de toit de bonne proportion. La ceinture de caisse haute et les ailes élargies abritant les superbes jantes de 19" viennent compléter le tableau. L'ensemble fait de lignes tendues et musclées ne souffre d'aucune fausse note.

L'intérieur

Clé en poche, je m'approche de mon SUV, le déverrouille comme par magie grâce au Keyfree et j'ouvre la porte sur son habitacle. Notre modèle est plutôt bien équipé avec sa sellerie Pack Luxury en cuir gris foncé surligné de blanc. Je m'assieds à bord, l'assise est ferme, cela ne me dérange pas, mais certains pourraient ne pas aimer. Par contre, un léger soutien lombaire supplémentaire ne serait pas inutile à mon sens. L'équipement est très correct avec le GPS tactile, le kit téléphone Bluetooth, la sono de bonne qualité et le régulateur de vitesse. Il y a même une caméra de recul, très pratique et bien calibrée. Le toit vitré panoramique participe au bon vivre qui règne à bord en apportant de la lumière dans l'habitacle déjà égayé de touches de blanc. Certains plastiques peuvent sembler « légers » leur toucher étant peu flatteur, mais les ajustages et l'ensemble en général est de bonne facture. Si le dessin extérieur cache sa taille réelle, à l'intérieur on profite de son espace ; même aux places arrière, on est dans les bons standards. Les rangements sont nombreux et spacieux, sans

concurrer les monospaces bien sûr, mais sont suffisants pour une famille. L'absence de roue de secours permet d'utiliser l'espace dans un faux plancher pour ranger des outils ou d'autres accessoires. Le hayon s'ouvre en deux parties. En soit cela peut sembler inutile, mais à l'usage, j'ai apprécié cette fonctionnalité à plusieurs reprises, par exemple dans les parkings bas de plafond. Le coffre, initialement d'une capacité de 410 litres, ce qui s'avère un peu juste pour la catégorie, passe à 1'405 litres avec un fond totalement plat lorsque les sièges arrière sont rabattus. Ford a clairement décidé de monter en gamme et cela se voit dans certains détails, comme le pare-brise dégivrant QuickClear, qui grâce à de fins filaments noyés dans le verre permet de se dégivrer en un temps record. Autre preuve s'il en est, l'habitacle du véhicule a été approuvé par la British Allergy Foundation et donc certifié hypoallergénique.

Sous le capot

Je l'avoue, d'ordinaire je ne suis pas un grand fan du gasoil. Dans le cas des SUV, particulièrement affublés de la boîte automatique, je n'affiche pourtant aucune réticence. En effet, à mon sens, c'est dans cette configuration que cette motorisation a le plus de sens. Ça tombe bien, nous retrouvons sous le capot du Kuga le 2.0 litres 16 soupapes Duratorq TDCi de 163 ch. On peut le retrouver sur différents modèles de la marque comme la Focus ou le S-Max. Dès les premiers tours de roues, je suis enchanté. Le moteur est coupleux (340 Nm) et silencieux. La boîte de vitesses à double embrayage « PowerShift » compte six rapports. Les passages se font sans à-coups et même si parfois le rétrogradage se fait attendre, on peut toujours passer en manuel pour une conduite plus dynamique. Le 4x4 s'opère par une transmission intégrale semi-permanente Haldex de troisième génération. La répartition peut atteindre 50/50 entre l'avant et l'arrière en cas de faible adhérence. Le reste du temps, le Kuga se comporte en simple traction, sauf au démarrage où 10 % du couple est transféré aux roues arrière. Il est à noter que le Kuga est disponible avec deux motorisations diesel (2.0 l. 140 et 163 CV) et une essence (2.5 l. 200 CV).

Au volant

Ca y est, le moment est venu de voir si le ramage se rapporte au plumage. Je

presse le bouton Ford Power trônant sur le haut de la console centrale et le cœur de la machine s'éveille. Je navigue aisément dans la circulation assis haut perché. La direction est agréable, adéquatement démultipliée, et le volant à jante épaisse est doux au toucher. Lorsque je regarde la route, les deux nervures du capot me rappellent que ma monture a fière allure. Le gabarit du véhicule est imposant, mais pas handicapant, la bonne visibilité extérieure vers l'avant aidant beaucoup. Le radar de recul associé à la caméra se révèle très efficace pour parquer ses quatre mètres quarante car les exigences stylistiques ont pris le pas sur le fonctionnel en ce qui concerne la visibilité arrière. Je quitte la ville pour m'engager sur une voie rapide, et là, bonne surprise, l'auto se révèle vivace et contient de manière surprenante les mouvements de caisse grâce au châssis ferme et précis. Très appréciable, mais il y a une deuxième face à cette médaille ; j'y reviendrai dans quelques lignes. □ Je charge le coffre, installe le siège enfant grâce aux fixations ISOFIX de série, et me voilà parti pour 500 km de ruban d'autoroute. Je persiste et signe, ce Kuga est fait pour avaler les kilomètres. Avec une vitesse stabilisée à 130 km/h, la consommation flirte avec les 6.0 l./100km. Le poids relativement contenu de 1662 kg à vide et l'aérodynamisme aidant sûrement. Une fois sorti de l'autoroute, j'attaque les routes nationales du Sud de la France. La voiture vire à plat, les freins sont mordants et efficaces. On oublierait presque être au volant d'un SUV, et ça va se confirmer lorsque je décide de passer par les routes de campagne... En effet, la fermeté de l'amortissement devient maintenant un handicap : les mouvements de caisse sont très présents et nuisent au confort. J'ai poussé le vice en sortant des chantiers battus, mais je me suis vite rendu compte que la faible garde au sol ne me permettait pas ce genre de fantaisies. J'ai donc abandonné et continué à exploiter le Kuga là où il se sent le mieux : sur l'asphalte.

Verdict

Si le Kuga n'est pas le SUV le plus baroudeur qu'il soit, il a beaucoup d'autres qualités qui en font une auto attachante avec un équipement de base dans cette finition "Individual" très intéressant. Son look et ses qualités routières le rendent très désirable et la vie à bord est très agréable. Si vous ne comptez pas faire de hors piste le Kuga saura certainement provoquer chez vous le coup de cœur !

Prix et principales options - Ford Kuga 2.0 TDCi Individual

Prix de base en finition "Individual" : CHF 52'200.-

Peinture spéciale Electric White : CHF 1'800.-

Pack Luxury : CHF 5'400.-

(Rails de toit, jantes en alliage 19", glaces teintées AR, garnissage en cuir Capretto en Ebony avec éléments décoratifs en Piano White, Visibility 2 (Allumage automatique des phares, rétroviseur intérieur à antiéblouissement, essuie-glaces avec capteurs de pluie, pare-brise chauffant et buses de lave-glaces chauffantes, pare-brise réfléchissant athermique), KeyFree Entry, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, Phares au Bi-Xénon)

Système de navigation à SD Plus avec caméra de recul : CHF 3'020.-

(avec carte SD 8GB (Europe), radio/lecteur CD avec écran couleur 7" et fonction touchscreen, guidage à destination acoustique et optique, MP3, télécommande, 8 haut-parleurs, Aux-In (Carving compris climatisation automatique à deux zones et sièges chauffants AV), dispositif mains-libres compatible avec Bluetooth, avec commande vocale et avec Connectivity Modul (USB/iPod))

Prix TOTAL en finition "Individual" : CHF 62'420.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Ford Motor Company (Suisse) SA pour le prêt de ce Ford Kuga.

A lire aussi

Essai - Ford Fiesta : Que la fête (re)commence !

Essai - Ford Ka : Petite Ka-naille

Clubs - Création du Ford Racing Club

Nouveauté - Ford Focus Station Wagon

















