

Essai - Ford Kuga 2.0 TDCI : Une force tranquille

Apparu il y a 8 ans à peine, le Kuga s'est rapidement fait une place au soleil parmi les SUV de taille moyenne. En à peine deux générations, il s'est imposé comme l'un des fleurons de la marque de Détroit. Aujourd'hui, Ford en propose une troisième version qui se veut toujours plus technologique et plus compétitive au sein d'un segment en pleine expansion.



- 4 cylindres, turbo, diesel, 1'998 cm³
- 180 ch à 3'500 t/min
- 400 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 200 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.0 sec.
- Poids : 1'716 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'535 x 1'856 x 1'701
- Conso. mesurée : 8.35 l/100 km
- Emissions CO₂ : 149 g/km (G)
- dès CHF 38'000.-, mod. essayé: CHF 47'270.-

Texte : Patrick Blazek / Photos : Patrick Blazek, Simon Laufer

Le Ford Kuga est un modèle qui m'a toujours séduit. J'en ai d'ailleurs possédé un exemplaire de la première génération, je suis donc très curieux de voir quel est le chemin parcouru au fil du temps par l'un de mes chouchous de la marque.

L'importateur suisse n'a pas été chiche, puisque c'est un exemplaire quatre roues motrices badgé ST-Line et disposant de la motorisation diesel la plus puissante dont je prends livraison en ce jour pluvieux pour deux semaines d'essai. Voyons ce que cette voiture propose.



A l'extérieur

La couleur Guard de notre modèle s'apparente à un vert foncé, mais elle est assez variable selon la lumière du moment. J'ai de la peine à dire si cette teinte me plait ou pas, cela dépend autant de l'humeur de mon regard que de celle de la météo.

En revanche, pour ce qui est de la dégaine, je tombe illico sous le charme. Costarde, râblée, elle dégage une impression de force bien en phase avec ses grandes sœurs. Les dimensions se sont accrues au fil du temps, mais les proportions sont agréablement conservées. Le capot est bombé, la calandre fendue d'un sourire carnassier est large, symétrique et identitaire, en cohérence avec celles du Ford Edge et du Ford Ranger notamment. Son hexagone s'intègre parfaitement entre les phares avant au regard légèrement froncé.

De profil, les lignes sont tendues mais les muscles saillants, il en résulte une

silhouette ramassée et puissante. Une ligne court le long des flancs pour terminer sa course en soulignant la forme des phares arrière. Le pare-brise oblique affine un peu cette impression d'armoire à glace, au contraire de l'arrière presque vertical. La ligne délimitant les surfaces vitrées est relativement haute et le toit plonge légèrement en direction de la poupe. La finition ST-Line donne une belle sportivité à l'ensemble, notamment grâce au spoiler de toit. Le résultat est assez réussi.

Le design des jantes en alliage léger à 5 branches, option équipant notre Kuga de test, est simple et efficace, ajoutant à l'aspect plutôt viril de cette Ford. Au final, je trouve l'ensemble de cette nouvelle mouture non seulement réussi, mais il donne également un coup de vieux aux deux générations précédentes. Hormis la teinte Guard qui peine à me convaincre, je ne trouve aucune fausse note esthétique, tout me semble bien pensé, à sa place.



A l'intérieur

Ayant testé il y quelques temps une Ford Focus ST, je retrouve immédiatement mes marques dans cet intérieur sobre, élégant et efficace. Les matériaux choisis sont de qualité, hormis la console centrale et le bas des garnitures de portes en plastique dur qui contraste négativement avec la qualité de l'ensemble. Rien de grave, mais c'est dommage.

Une mention spéciale pour le volant, très agréable à prendre en main et dont les commandes sont idéalement placées. Ajuster à la volée le régulateur de vitesse

est un jeu d'enfant, tout comme répondre au téléphone ou régler le volume sonore de l'excellente installation audio Sony. Le son est agréable et ajustable via une fonction de l'écran tactile d'info divertissement dont l'intuitivité est à la hauteur de la qualité visuelle. Je regrette toutefois qu'il soit un peu trop en retrait. Il en résulte des fonctions tactiles du haut et du bas de l'écran sont difficiles à actionner sans toucher les bords de la console. Ceci étant dit, la technologie SYNC 3 permet de contrôler les fonctions par commandes vocales. J'avoue que je ne suis pas fan de ce genre d'options, mais elle a le mérite d'exister.

L'assise est confortable et les nombreux réglages permettent de trouver une position de conduite qui conviendra à la plupart des gabarits et des préférences. En la période hivernale de mon essai, j'use abondamment des fonctions sièges et volant chauffants, ainsi que du dégivreur de pare-brise. Le levier de vitesses est idéalement placé par rapport à l'accoudoir pour servir de repose-main, mais c'est bien là sa seule fonction lorsque l'on roule puisque l'on ne peut passer les rapports manuellement que via les petites palettes au volant.

L'habitabilité est plus que confortable, tant à l'avant qu'à l'arrière les occupants sont à leur aise, hormis le cas où trois imposantes statures se retrouveraient côte à côte sur la banquette de surcroît assez ferme. Cet espace intérieur se paie avec un volume de coffre 456 litres, c'est relativement décevant pour un SUV de plus de 4.5 mètres. Sièges rabattus, cette contenance passe à 1'653 litres, c'est en-deçà de la concurrence directe.

Le constat est sans appel. Par rapport à mon Kuga de première génération, les progrès réalisés sont importants, tant d'un point de vue des fonctionnalités proposées que de la qualité perçue. Difficile d'imaginer que seulement deux générations séparent ces moutures. Néanmoins, le style demeure et la filiation reste évidente. Cet intérieur assez sombre accueille avec bonheur l'option du toit panoramique qui permet une large entrée de lumière bienvenue.





Sous le capot

Ce Kuga ST-Line est propulsé par un quatre cylindres diesel de 2 litres développant 180 ch et 400 Nm. Autant j'avais été agréablement surpris par ce moteur lors de mon test de la Focus ST Station Wagon, autant ici je reste sur ma faim. Il faut reconnaître que mouvoir une masse de plus de 1'700 kg n'est pas une mince affaire ! Néanmoins, si ce moteur perd en fougue et en expressivité, à l'usage je trouve qu'il sied bien à la philosophie de notre voiture d'essai. En effet, comme nous le verrons plus loin, ce Kuga privilégie le confort de roulage à la sportivité, en cohérence donc avec ce que propose la mécanique.

Toutefois, si les sensations ne sont pas forcément au rendez-vous, les accélérations et les reprises demeurent relativement efficaces et permettent des dépassements en toute sécurité, tout comme de rester serein quelles que soient les conditions de la route, les quatre roues motrices assumant efficacement leur job. La présente motorisation est couplée à l'excellente boîte Powershift à 6 rapports dont l'agrément déjà constaté lors de mon essai de la Focus se confirme largement ici.

Mes mesures de la consommation varient entre 10.5 l/100 km en conduite essentiellement urbaine et 6.9 l/100 km sur trajets roulants pour établir une moyenne de 8.35 l/100 km sur l'ensemble de l'essai. Les chiffres relevés à l'ordinateur de bord sont précis et confirment les relevés. L'on constate une nouvelle fois l'optimisme des chiffres annoncés.





Au volant

Dès les premiers kilomètres au volant de mon Kuga, j'apprécie la sérénité avec laquelle je me promène par monts et par vaux. Le moteur se fait discret, le confort proposé est de bon niveau et l'auto brille par sa polyvalence. Quelle que soit la route empruntée et quelles que soient les conditions de roulage, cette Ford ne se départit jamais de son flegme et de son efficacité. Que ce soit en ville, en campagne, sur autoroute ou parmi les virolos d'un col de montagne, je me sens à mon aise. Ça, c'est pour le côté poli de la médaille.

Le revers est un peu moins rose, à savoir lorsque l'on veut augmenter le rythme de roulage. En effet, ce moteur efficace et rageur sur la Focus ST peine ici à emmener avec vivacité le surcroît de masse de notre SUV, les 5 ch de moins ne suffisent pas à expliquer la différence de vigueur. Si cela s'avère suffisant pour assurer avec sécurité les dépassements de véhicules plus lents, la mécanique manque de punch et s'essouffle vite lorsque l'on teste véritablement ses capacités d'accélération et de reprises. Par ailleurs, le comportement du Kuga finit par céder au sous-virage et à une certaine prise de roulis. Il faut revenir à moins d'ambition pour retrouver une auto que j'apprécie et qui propose confort et sentiment de sécurité.

Ce manque relatif de vigueur est en partie compensé par l'efficacité de la boîte Powershift dont les montées en rapport comme les rétrogradages sont efficaces. Le mode « Sport » de la boîte est d'ailleurs si agréable que je préfère bien souvent laisser faire la gestion automatique des vitesses plutôt que de jouer avec les palettes au volant. On peut à tout moment prendre la main sur les rapports de boîte dont la gestion demeure alors manuelle en position « Sport » tandis qu'elle met une dizaine de secondes à repasser en automatique sur la position « Drive ».

Sur longues distances autoroutières, j'apprécie particulièrement le régulateur de vitesse adaptatif dont le comportement se montre sans faille tout au long de l'essai.

C'est moins vrai pour l'alerte de franchissement de ligne dont les vibrations, pour peu agréables qu'elles soient, me paraissent insuffisantes en cas de véritable somnolence. A aucun prix je ne compterai là-dessus en cas de fatigue, privilégiant bien entendu la pause réparatrice et revigorante à la technologie pour me maintenir alerte.

Le peu d'enneigement de cet hiver fait que je n'ai hélas que trop peu l'occasion de tester cette voiture en conditions glissantes, mais les premières impressions sont plutôt bonnes, la traction des quatre roues n'étant mises en difficulté ni au démarrage, ni en montée, ni en reprises. Il faut vraiment provoquer l'auto pour la faire patiner brièvement les pneus, la transmission AWD, dont la dernière évolution permet de répartir le couple roue par roue, ayant tôt fait de redonner à l'auto toute sa motricité. C'est rassurant et cela plaira à la plupart des conductrices et des conducteurs. En revanche, n'escomptez pas emmener ce SUV en tout terrain, sa garde au sol est trop faible et son dessous trop exposé pour en faire un franchisseur.





Verdict

De par sa polyvalence et son agrément en toutes circonstances autant que par son look affirmé, ce Ford Kuga est séduisant. Le faible que j'ai pour ce modèle ne se dément pas. Toutefois, je suis nostalgique de son ancêtre de première génération dont le moteur essence turbo de 200 ch couplé à une bonne vieille boîte manuelle me donnait vraiment la banane. Dommage que l'équivalent ne soit pas proposé dans la gamme actuelle, puisque plus puissante variante essence n'est proposée désormais qu'en boîte automatique.

Il n'empêche que cette version saura trouver sa clientèle, notamment en quatre roues motrices pour ce qui concerne la Suisse. Et si son tempérament n'est pas de feu, sa force tranquille lui permet de s'exprimer dans toutes les conditions hors circonstances extrêmes. Il propose une version très actuelle de ce que doit être un SUV à succès, et ce n'est pas son positionnement tarifaire qui me fera mentir.

En effet, si notre véhicule d'essai affiche un prix de CHF 47'270.-, une version Titanium (finition minimum pour le 2.0 TDCi 180 ch PowerShift AWD) hors options peut s'acquérir dès CHF 38'000.-. Pour les plus exigeants, une finition Vignale à l'esthétique retravaillée est également proposée à partir de CHF 43'500.-.





Prix et options - Ford Kuga ST-Line 2.0 TDCI AWD Powershift

Prix de base : CHF 40'000.-

ST-Line Design : CHF 1'100.-

Becquet arrière grand, Phares bi-Xénon, vitres latérales teintées foncées à partir de la 2ème rangée, lunette arrière teintée foncée

Driver Assistance Pack : CHF 1'200.-

(BLIS - système d'alerte pour l'angle mort, rétroviseurs rabattables électriques, système d'assistance au maintien dans la voie de circulation / alerte de franchissement de ligne, Active City Stop, pare-brise chauffant, allumage automatique des phares avec phares à extinction retardée et capteurs de pluie, feux de route automatique, système de reconnaissance de panneaux de signalisation, système de détection de la baisse de vigilance, ordinateur de bord (level 3))

Winter Pack : CHF 700.-

(Sièges chauffants à l'avant, pare-brise chauffant inc. Buses de lave-glace chauffantes, laves-phares, chauffage de volant)

Toit panoramique avec ouverture électrique : CHF 990.-

Tempomat adaptif ACC avec régulateur de vitesse max. ASLD : CHF 750.-

KeyFree entry system, ouverture hayon par gestes : CHF 780.-

Garnissage de cuir partiel DYNAMICA (foncé) : CHF 350.-

(Inclus siège conducteur à réglage électrique en 10 positions avec support lombaire électrique, siège passager à réglage manuel en 6 positions avec support lombaire)

Jantes en alliage 8 x 19" à 5 branches : CHF 1'400.-

(Pneus 235/45/R19, TYP F (new MCA-Design), Luster Nickel)

Prix TOTAL : CHF 47'270.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour le prêt de Ford Kuga ST-Line 2.0 TDCI AWD Powershift, ainsi qu'aux garages Red Star S.A. à Chavannes-près-Renens et ByMyCar aux Acacias pour leur collaboration et soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Ford Fiesta ST200 : Un surplus de piment pour la petite ST !

Essai - Ford Edge : Un SUV aux gènes américains devenu européen...

Essai - Ford Focus ST Station Wagon 2.0 TDCi : Le diesel au diapason du sport

Essai - Ford Focus RS : Le retour d'une bête de course !

Premier contact - Ford Ranger : Un pick-up alliant confort et capacités !

Premier contact - Ford Fiesta ST200 : Un petit plus pour faire la différence ?

Premier contact - Ford Edge : Il fixe ses propres limites

Essai - Ford S-Max 2.0 TDCi AWD Powershift : Un monospace dynamique !

Premier contact - Ford Focus RS : Poussez-vous, j'arrive !

Essai - Ford Mustang GT V8 5.0 : A 50 ans, l'icône américaine débarque en Europe !

Essai - Ford Focus ST MY2015 : Le juste équilibre

Essai - Ford Mondeo 2.0 EcoBoost : une familiale atypique à fort caractère...

Premier contact - Ford Galaxy : L'âge de la maturité

Premier contact - Ford Mustang : Le débarquement !

Premier contact - Ford Focus ST 2015 : Un restyling pur sport !

Premier contact - Ford Mondeo : L'attente ne fût vaine !

Premier contact - Ford Focus : Dynamisme et efficacité

Premier contact - Ford Fiesta Red Edition et Black Edition : Petit mais costaud !

Essai - Ford Fiesta ST : L'héritière ?

Essai - Ford B-Max : Opération portes (grandes) ouvertes

Essai - Ford Fiesta 1.0 Ecoboost : ça booste pour rien !

Essai - Ford Kuga 2.0 TDCi : Le SUV intelligent

Essai - Ford Focus 1.0 Ecoboost 125 CV : Audace payante !

Premier contact - Ford Fiesta ST : Attention Mesdames et Messieurs !

Essai - Ford Focus ST : A la conquête du monde

Premier contact - Ford Focus ST : Le confort en mode sport !

Premier contact - Ford Ranger : la nouvelle référence en matière de pick-up

Essai - Ford Kuga : Coup gagnant ?

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

Essai - Ford Ka : Petite Ka-naille

Nouveauté - Ford Fiesta ST MY2017

Nouveauté - Ford Fiesta MY2017

Sport Auto - Retour de Ford au Mans en 2016

Nouveauté - Ford Galaxy

Lancement - Ford Focus RS MkIII

Avant-première : Ford Focus RS

Nouveauté - Ford Mustang, les prix !

Présentation - Ford GT

Nouveauté - Ford C-Max et Grand C-Max

Nouveauté - Ford S-Max

Nouveauté - Ford Mondeo

Nouveauté - Ford Focus ST

Nouveauté - Ford Edge

Nouveauté - Ford Fiesta Red Edition et Black Edition

Nouveauté - Ford Focus

Nouveauté - Ford Mustang

Présentation - Ford Edge Concept

Présentation - Ford S-Max Concept

Nouveauté - Ford Fiesta ST

Présentation - Ford Fiesta

Genève 2012 - Ford Kuga

Genève 2012 - Ford Fiesta ST

Genève 2012 - Ford B-MAX

Clubs - Création du Ford Racing Club

Nouveauté - Ford Focus Station Wagon



