Essai – Ford Kuga 2.0 TDCi : Le SUV intelligent

Depuis quatre ans, le Ford Kuga a su se faire apprécier des Suisses. 2013 voit débarquer une nouvelle version du SUV de Ford, au look moins sportif mais plus spacieux, plus sûr et mieux équipé. Sera-t-il aussi estimé que son prédécesseur ?

- 4 cylindres, diesel, 1’997 cm^3
- 163 CV à 3’750 t/min
- 340 Nm à 2’000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 198 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.9 sec.
- Poids : 1’692 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’524 x 1’838 x 1’702
- Conso. mesurée : 8.0 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 154 g/km (C)
- dès CHF 37’500.-, modèle essayé: CHF 51’395.-

Texte Sébastien Moulin / Photos : Bob de Graffenried et Sébastien Moulin

---

Le nouveau Kuga bénéficie de la politique commerciale “One Ford” déjà appliquée à la Fiesta, la Focus et la Mondeo. Cela signifie que le constructeur

américain produit dorénavant un modèle identique pour toutes les régions du globe. Qu'il se nomme Escape Outre-Atlantique ou Kuga en Europe, il s'agit bien du nouveau SUV avec lequel Ford espère continuer à rivaliser avec les Nissan Qashqai, Volkswagen Tiguan et autres crossovers asiatiques.

A l'extérieur

Même s'il conserve un air de famille, il est indéniable que le design extérieur du nouveau Kuga s'est sensiblement américanisé. Ses lignes sont quasiment identiques au concept-car Vertrek que Ford avait présenté au salon de Détroit en 2011 déjà. Plus grand et plus élégant, je trouve que l'ensemble perd peut-être un peu de charisme avec une allure moins sportive, mais il garde ce look dynamique qui lui a permis de faire sa place sur le marché convoité des SUV compacts. Un style urbain, mais avec une garde au sol qui parait relativement élevée laissant supposer qu'il sera à l'aise également hors des sentiers battus. Cette impression visuelle est renforcée par de larges protections de bas de caisse noires et la monte en 19 pouces de notre voiture d'essai.

Sur la face avant, les optiques sont séparées par une étroite calandre trapézoïdale barrée d'une fine baguette chromée. Le capot est très nervuré, ce qui accentue le dynamisme de la ligne. Sur le bas du bouclier avant on trouve deux entrées d'air latérales factices dans lesquelles ont pris place clignotants et feux antibrouillard.

Le profil est équilibré, avec des flancs fortement sculptés et une ligne de toit plongeant légèrement vers l'arrière. Cette conception reprend finalement les ingrédients à succès du modèle précédent. C'est probablement la raison pour laquelle ce nouveau Kuga me semble si familier. Je trouve l'arrière un peu plus quelconque avec ses feux très étirés vers l'avant. Heureusement, un becquet couleur carrosserie sur le haut du hayon et une plaque de protection entourant la double sortie d'échappement lui assurent une certaine prestance.

A l'intérieur

L'aménagement intérieur est typé Ford avec une planche de bord certes un peu complexe, mais à la lecture aisée. Les nombreuses informations distillées par

l’ordinateur de bord sont classées en sous-menus de façon très claire et intuitive. J’ai moins aimé la console centrale fabriquée à partir d’un patchwork de différentes matières plastiques dont la profusion de boutons, essentiellement destinés au système audio, peut effrayer. Mais rien de bien grave dans l’ensemble, si ce n’est l’écran du GPS qui est ridiculement petit et bien trop éloigné des yeux du conducteur. A corriger au plus vite !

Le Kuga nouvelle mouture est huit centimètres plus long que l’ancien et cela se traduit par un agréable sentiment d’espace, qu’accentue encore le toit panoramique de notre version Titanium. De grands enfants peuvent aisément prendre place à l’arrière. Les sièges sont un peu plus fermes qu’à l’avant, mais l’espace pour les jambes y est tout à fait correct. Dommage cependant qu’il n’y ait que deux véritables sièges sur cette banquette arrière. L’espace intérieur augmenté de ce nouveau Kuga se traduit également par un volume de coffre plus généreux. Ford répond ainsi de la meilleure des manières aux critiques formulées sur la première génération dont c’était clairement le point faible. Avec une capacité de 456 litres – 1653 litres avec les banquettes rabattues – le volume de chargement est maintenant tout à fait correct pour un véhicule à vocation familiale. J’ai trouvé particulièrement astucieuse l’ouverture électrique du hayon avec fonction “mains libres”. Un simple mouvement du pied sous le bouclier arrière suffit à déclencher l’ouverture. Bien pratique lorsqu’on a les bras chargés !

La version Titanium dont nous disposions pour cet essai possédait toute une batterie d’équipements de sécurité. J’ai apprécié le « Driver Assistance Pack » (CHF 1’550.-), que nous vous avions déjà présenté lors de l’essai de la Ford Focus Ecoboost. Il offre au conducteur des aides à la conduite qui, à condition de ne pas s’y fier aveuglement, ajoute au confort et à la sécurité. A la surveillance de l’angle mort s’ajoutent des assistances plus surprenantes comme l’aide au maintien dans la voie de circulation, l’alerte de franchissement de ligne, l’alerte de vigilance du conducteur ou encore la reconnaissance des panneaux de signalisation. Et si malgré tout l’irréparable devait se produire, Le Kuga est équipé de l’appel d’urgence « Ford SOS » qui, en cas de déploiement des airbags, appelle automatiquement les secours via votre téléphone portable et signale votre position GPS. Vous comprendrez que j’ai préféré ne pas tester ce système ! Je crois les ingénieurs Ford sur parole, d’autant plus que le constructeur américain semble avoir fait de la sécurité son principal cheval de bataille. D’ailleurs ce

nouveau Kuga a obtenu la meilleure note au Crash Test Euro NCAP, soit cinq étoiles.

Parmi les autres technologies disponibles en option sur le Kuga, on trouve le stationnement semi-automatique (CHF 800.-). Ce système détecte les places de parc de dimensions suffisantes puis prend en charge les mouvements du volant pour se garer en créneau, sans difficulté. Le conducteur se contente d'accélérer, de freiner et de passer la marche avant ou la marche arrière.

Sous le capot

Le Ford Kuga est disponible en deux motorisations 4 cylindres, essence et diesel. Le moteur essence est un 1,6 litre EcoBoost développant 150 chevaux en deux roues motrices et 182 chevaux en quatre roues motrices. Le moteur diesel est un 4 cylindres Duratorq TDCi, de 2,0 litres. Il est proposé en deux versions développant des puissances différentes, de 140 ou 163 chevaux.

Le véhicule mis à ma disposition était équipé de la version Duratorq TDCi 2,0 litres de 163 chevaux avec transmission intégrale, dite « intelligente ». Le système vérifie constamment la puissance nécessaire et repartit le couple sur chaque roue individuellement afin d'obtenir une traction optimale. Grâce à de petits graphiques sur l'ordinateur de bord vous pouvez voir en permanence comment la puissance est repartie entre les quatre roues.

J'ai l'impression que cette version 163 chevaux, associée à une boîte manuelle à six rapports, est le choix idéal pour déplacer sans difficultés les 1'692 kilos du Kuga. Grâce son couple de 340 Nm, les reprises restent franches. J'imagine que les 140 chevaux (et 320 Nm) de la version inférieure pourraient s'avérer un peu faibles, en particulier sur nos routes alpines.

Sur l'ensemble de mon essai, soit un peu plus de 1'700 kilomètres, j'ai mesuré une consommation moyenne de 8,03 l./100km. Un résultat obtenu grâce à une simple règle de trois sur ma calculette contre une moyenne de 7,6 litres affichée par l'ordinateur de bord.

Au volant

Sans être réellement sportif, le Kuga affiche un comportement routier exemplaire. A vrai dire, je n'ai pas le souvenir d'avoir pris autant de plaisir au volant d'un SUV de cette catégorie. Son poste de conduite est spacieux et la visibilité est excellente, particulièrement vers l'avant. Les sièges sont dignes d'une routière tout en offrant un maintien latéral appréciable lorsque la route devient sinueuse.

Ses réactions sont sécurisantes, bien servies par un châssis ferme et des suspensions canalisant efficacement le roulis. Rien à redire non plus sur la direction dont la précision contribue grandement à ce sentiment de sérénité.

Etonnamment, alors que l'insonorisation m'a agréablement surpris à faible et moyenne vitesse, j'ai remarqué quelques bruits parasites sur autoroute, mais là encore rien de rédhibitoire.

Les quelques hectomètres parcourus sur routes boueuses ne m'ont pas permis de juger véritablement les capacités de franchissement du Kuga. Mais ils ont été suffisants pour constater que la transmission intégrale «intelligente» renforce ses capacités routières lors de faible adhérence. Nul doute qu'avec une monte pneumatique adéquate, le Ford Kuga sera un compagnon idéal, même sur route enneigée.

Verdict

Avec le nouveau Kuga, Ford réussit son pari : s'ouvrir au monde avec un modèle « global » plus confortable et plus sécurisant, sans perdre de son tempérament. Même si quelques esprits grincheux regretteront le look sportif de l'ancienne version, il faut bien reconnaître que l'ensemble en ressort largement amélioré. Somme toute, la marque à l'ovale bleu n'a fait qu'améliorer une recette qui a déjà fait ses preuves.

Cerise sur le gâteau, Ford propose son nouveau modèle à un prix plus concurrentiel que le précédant et ne lésine pas sur les équipements de sécurité et de confort dès le premier niveau de finition (Carving). Si la version Essence 1,6 l deux roues motrices est disponible dès CHF 31'350.-, il faut compter CHF 37'850.- minimum pour une quatre roues motrices et CHF 51'395.- (prime VERTE incluse) pour la version diesel 2.0 163 chevaux "Titanium" que j'ai testée.

Prix et options – Ford Kuga 2.0 TDCi “Titanium”

Prix de base : CHF 40’500.-

Toit panoramique : CHF 1’350.-

Peinture métallisée « Ginger Ale » : CHF 750.-

Jantes en alliage léger 19″ : CHF 1’250.-

KeyFree y compris Hayon électrique : CHF 1’200.-

Bi-Xenon : CHF 1’200.-

Garnissage en cuir : CHF 1’475.-

Eclairage d’ambiance : CHF 150.-

ESP avec préparation remorque : CHF 70.-

Sony SD / Système navigation : CHF 2’000.-

Style Pack : CHF 600.-
(Rails de toit argent, glaces teintées à l’arrière)

Park Pack Plus : CHF 800.-
(Aide au stationnement actif, capteur de distance de parcage avant et arrière, rétroviseurs rabattables électriques avec éclairage du sol)

Driver Assistance Pack : CHF 1’550.-
(Active City Stop, pare-brise chauffant QuickClear, buses de lave-glaces chauffants, allumage automatique des phares, phares à extinction retardée, essuie-glaces avec capteurs de pluie, système d’alerte pour l’angle mort BLIS, caméra frontale avec assistant feux de route, système de reconnaissance des panneaux de signalisation, système de détection de vigilance du conducteur, système d’assistance au maintien dans la voie de circulation, alerte de franchissement de ligne)

Prime VERTE : CHF -1’500.-

Prix TOTAL : CHF 51’395.-

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

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A pour le prêt de ce Ford Kuga 2.0 TDCi “Titanium”.

A lire aussi

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

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

ZH 243 948
W.A.Y.

W.A.Y.

SONY
CD
RADIO
AUX
PHONE
INFO
CLOCK
HOME
TRAFFIC
MENU
AUTO
22.0°C
A/C ON
20.0°C
AUTO
A/C
MAX A/C
Chemin de la
Venoge
Zoom
Move
18:00
Sil.

DURATORQ TDCi

W.A.Y.

W.A.Y.

KUGA
Ford
W.A.Y.

ZH 243948
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

13°C Ordin. de bord
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·243948
W.A.Y.