

Ford Kuga PHEV

Il a pris de l'embonpoint...

Nouvelle mouture pour le Kuga, le crossover de Ford. En plus de ses équipements technologiques, cette 3e génération propose toutes les alternatives de motorisations dont le système PHEV, hybride rechargeable, que nous essayons en Nord-Ardèche.

Les lignes du nouveau Kuga s'inspirent largement des dernières nouveautés de la marque comme la Focus et dernièrement le petit SUV Puma. Comme ses frères et sœurs, le crossover propose diverses ambiances de style tantôt chics comme les finitions Titanium et Vignale tantôt sportives comme ST-Line, notre essai. On différencie celle-ci par le bouclier avec appendices dynamiques et la calandre noire. Plus gros que son prédécesseur, le nouveau Kuga gagne 4 cm en largeur et presque 9 en longueur à 4,62m. Il s'allège toutefois de près de 80 kg par rapport aux versions classiques. Notre PHEV d'essai paie le poids de sa technologie à 1844 kg (système + batteries). A l'arrière les deux sorties d'échappement donnent le ton de la sportivité. Le coffre, à ouverture électrique et main libre sur certaines versions, offre une capacité de chargement de 645 litres (575 en PHEV). Un bon point pour le

cache bagage souple très pratique. Suivant les finitions, le panel des jantes s'échelonnera de 17 à 20 pouces. Notre mouture disposait de roues en 18, idéales pour un confort de roulage. On remarquera, sur l'aile avant, une deuxième trappe pour accueillir les prises de recharge de notre version hybride rechargeable.

VIE À BORD

L'intérieur, notamment la planche de bord, ne choquera pas les habitués de la marque. Les surpiqueurs rouges sur le volant, les sièges et les repose-genoux nous confirment que nous sommes à bord de la version sportive ST Line. On retrouve l'écran multimédia de 8 pouces qui, en plus des fonctions habituelles, comme la caméra de recul ou la navigation, pourra indiquer le mode de fonctionnement des flux d'énergie de notre version hybride. Le combiné numérique de 12,3 " devant le conducteur, disponible dès la finition

ST-Line, propose des affichages différents suivant le mode de conduite sélectionné (Normal, Eco, Sport, Faible adhérence ou Piste). L'équipement de sécurité est au complet dès le modèle de base Trend (alerte franchissement de ligne, limiteur de vitesse intelligent...) et s'étoffe en montant en gamme ou en option comme le régulateur adaptatif ou l'Active Park Assist qui fait les créneaux à votre place (sans toucher au volant et aux pédales...). L'affichage très haute des informations (vitesse, navigation...) est projeté sur une lame amovible. Nous aurions préféré un affichage directement sur le pare-brise, plus esthétique... Le smartphone pourra être rechargeé par induction et les méloomanes apprécieront la sono de la célèbre maison Bang & Olufsen. L'absence de levier de vitesse (boîte auto ou eCVT) dégage de l'espace sur la large console. Quant aux passagers arrière, ils disposeront d'une banquette coulissante pourvue d'un

accoudoir central avec porte-gobelets.

AU VOLANT

Sous le capot, le Kuga PHEV dispose d'un moteur essence 2,5 litres de 164 ch et d'un moteur électrique de 61 ch. L'ensemble développe 225 ch avec un couple de 200 Nm et est associé à une transmission automatique de type eCVT (Variation Continue) qui nous a donné entière satisfaction lors de notre essai. Malgré ses dimensions généreuses et son poids, le comportement du

Kuga est très sain et sa prise en main aisée. Ajoutons un silence intérieur agréable. Si le mode hybride gère automatiquement le mix ou non des deux moteurs (thermique ou électrique) vous aurez également la possibilité de choisir de rouler exclusivement à l'électrique (autonomie comprise en 50 et 60 km) ou de différer à plus tard ce mode d'énergie (en vue de traverser une agglomération sur votre trajet par exemple). Un mode, plus gourmand en carburant, peut enclencher le moteur thermique pour recharger la batterie en roulant.

Toutefois, pour cette opération, il vaut mieux privilégier la charge par câble. Cela prend environ 5 heures sur une prise 220 V domestique ou 3 h sur une borne publique. Le Kuga est aussi proposé avec des moteurs conventionnels essence et Diesel et un autre hybride classique (auto-rechargeable cette fois) sera bientôt au catalogue. Si notre version PHEV ST Line est affichée à 40 800 euros, la gamme nouveau Kuga débute dès 26 600 euros.

