



日本では依然としてローソパ車、特にドイツ車志向が強い。狭い道や石畳の凸凹路面といった物理的な条件から、車両サイズや乗り心地に対する価値観が日本人に近いことも一つの要因だろう。その点で言えば、クーガは日本で使いやすいサイズである。全長4,540×全幅1,840×全高1,705mm。この3サイズは面白いことにマツダCX-5と全く同じで、アポイントの高さからくる視界の良さを加味すれば、非常に取り回しのしやすいサイズである。

エンジンは1,998cc(タイタニウム)と1,497cc(トレンド)の2種類。いずれも直噴インタークーラー付きターボ(エコブースト)で、試乗したタイタニウムは242ps/5,500rpm・35.2kgm/2,000~4,500rpmの最高出力・最大トルクを生み出す。トレンドの方はヨーロッパで主流のダウンサイジングターボだが、タイタニウムは出足のトルク感やアクセル開度に応じた回転の高まりなど、走りを積極的に楽しみたい味付けになっている。燃費性能

### ■日本で使いやすい ヨーロッパサイズ

フォード・ヨーロッパはコンパクト・中型車を得意としており、かつて世界を驚かせたKaをはじめ、モンデオ、フィエスタ、フォーカスなどを生み出してきた。その中のSUVモデルがクーガであり、兄貴分には本国のエクスペローラーがあるという構成になっている。

### ■走りを積極的に楽しみたい タイタニウム

ではJC08モードでタイタニウムが10.0km/l、トレンドが12.7km/lで、リッターあたり30km超えが当たり前になっている国産車には見劣りするものの、我々ユーザーにとって大事なのはカタログ値よりも実燃費。ヨーロッパで鍛えられたクーガが、街中・長距離にわたる実用域で、どの程度まで燃費を伸ばしてくれるか楽しみなどところである。

機能面で特筆すべきは新設計の4WDシステム「インテリジェントAWD」。常に最適な走行状況を保つために、25個ものセンサーから速度、スロットル開度、ステアリング舵角、路面状況などのデータを読み取り、0.016秒ごとに解析。フロントとリアのトラクションをなんと100:0~0:100の間で連続的に制御する。しかもトルク配分はメータークラスター中央に配されたディスプレイに表示させることが可能で、悪路や雪道では自車がどのような状況に置かれているかを視覚的に把握することができる。

加えてトルク・ベクタリング・コントロールも挙げておきたい。これはコーナリング時にフロントイン側のタイヤがスリップし始めるのを検知すると、ドライバには感じられないレベルでそのタイヤにブレーキをかけ、一方でグリップの強いアウト側タイヤにトルクを配分することによってアンダーステアを解消し、安定した走行状態を保つという機能である。シティ派のスマートなエクステリア

## ヨーロッパ生まれのSUV 適度なサイズと軽快な運動性能で、日本市場参入を狙う



# FORD KUGA

■テキスト=横山 聡史 (Lucky Wagon)

■Photo=川村 勲 (川村写真事務所)

■取材協力=フォード北海道 札幌本店

Tel.(011)222-1251

#### 主要諸元 (タイタニウム)

- 全長×全幅×全高/4,540×1,840×1,705mm
- ホイールベース/2,690mm
- トレッド/前:1,565mm 後:1,565mm
- 車両重量/1,720kg
- 最小回転半径/5.6m
- エンジン/TPM(1,998cc 直列4気筒インタークーラー付きターボ)
- 最高出力/242ps/5,500rpm
- 最大トルク/35.2kgm/2,000~4,500rpm
- JC08 モード燃費/10.0km/l
- ミッション/6SST
- ブレーキ/前:ベンチレーテッドディスク 後:ディスク
- タイヤサイズ/235/50R18
- 駆動方式/4WD
- 乗車定員/5名
- 車両本体価格(札幌地区)/4,190,000円

### プロフィール

#### ■フォードヨーロッパ 生まれのSUV

フォード・ヨーロッパが生産するSUV、クーガがマイナーチェンジを受けて9月に発売された。まずは簡単に生い立ちを記しておこう。

'08年、フォーカス、マツダ・アクセラ、ボルボ・S40/V50と共通のフォード・C1プラットフォームを採用して初代がデビュー。当時フォード・ヨーロッパのデザインコンセプトに掲げられていたフォード・キネティックデザインに則り、動的でダイナミックなエクステリアデザインが採用された。キネティックとは動力学や動特性を意味するキネティクスの派生語で、張りのある曲面とエッジの効いたラインを組み合わせたデザインと台形のバンパーインテークが特徴である。現行の二代目は'12年にジュネーブモーターショーで初披露された後、翌年9月に日本仕様車が発表された。今回はそのマイナーチェンジにあたる。

フォードはデトロイトに本社を置くアメリカの会社だが、イギリス、ドイツ、スペイン、ベルギー、オーストラリア、韓国に生産拠点を持つグローバル企業。日本においても'79~'10年の間、マツダと提携関係にあったのはご存知の通り。グローバル企業故に、同じフォードブランドながら、開発・生産の拠点によって、クルマの個性は大きく異なる。





## ディーラーメッセージ

フォード北海道 札幌本店  
営業スタッフ

**諸岡 茜さん**

スポーティな外観と走りが魅力のクーガ・タイタニウム。車内は広く、前席シートバックにテーブルがついていたり、ラゲッジの使い勝手が良かったりと、ご家族での日常的な足として活躍してくれます。ボディサイズは大きすぎず小さすぎず、取り回しが良くて非常に運転しやすいクルマですので、是非お試しください。また先進のインテリジェントAWDシステムは、北海道の雪道でも安定感抜群。これからの季節にもオススメです。



## インプレッション

### ■スポーティで 安定した挙動にびっくり

エクステリアはキャッチコピーである「スマートSUV」そのもので、適度な押し出し感とスポーティさが漂う。ボディサイドは複数の曲面が描かれ、引き締まったイメージ。このため、数値から想像するよりも若干コンパクトに見える。リアはどっしりとした台形で、いかにも安定した走りを予感させる。

なお利便性の高い機能に、ハンズフリー・パワーリフトゲートがある。例えば両手に買物をぶら下げている時、リアゲートの前に立ち、リアバンパー下に足を入れると、2つのセンサーが感知して自動でリアゲートが上がるというもの。大量の荷物を積み込む際なども、荷物を地面に置きたくない場合にかなり重宝しそうな気がする。降雪期であればなおさらだ。

インテリアではまず、キネティック・デザインが用いられた立体的なインパネとセンターコンソールが際立つ。ドライバーズシートに座ると、適度な囲まれ感がある宇宙船のcockpitのようだ。メーター針の色もありがちな白や赤ではなく、美しいブルー。エンジンをかけるだけでワクワク気分になる演出である。

そしてタイタニウムにはデュアルパネルサンルーフが採用されている。天井の大部分がガラスのパノラミックサンルーフで、ドライブ時の開放感を大幅にアップしてくれる装備だ。後部座席はそもそも余裕充分だが、空が見えることで爽快気分が増すことうけあいである。

さて、ワインディングで試乗開始。車重が1,720kgなので、重厚な走りを想像していたのだが、見事に裏切られた。ターボはナチュラルな味付けで、言われなければN/Aと信じてしまいそうなスムーズさ。加速感はとても素直で、踏んだ分だけ出るという印象だ。そして驚くことにステアリングがクイックで、ニュートラルなコーナリング性能。全体的にフットワークが軽く、一つ下のランクのスポーティカーに乗っているような感覚である。

6速ATにはマニュアルモードも備わるが、パドルシフトではなく、シフトレバーに設置された2つのボタンで操作する。パドルシフトに慣れてしまった方々は最初に少し戸惑うかもしれない。ただ慣れてくると、シフトレバーをSポジションにし、即座に「」ボタンを押してシフトダウンという操作を連続的に行うことができるようになるだろう。

総評だが、もっと多くの方々に経験して欲しいクルマと思う。アメリカ車が巨大だった時代はすでに過去の話であり、現代のアメリカ車も様々なテクノロジによって走行性能とエコ性能を追求している。ましてクーガはヨーロッパ生まれ。食わず嫌いはもったいない。一度ステアリングを握ると、その真価を感じとっていただけたらと思う。