



Offen bis zum Schluss
Die TT bewegte im Herbst drei Modelle mit üppiger Frischluftzufuhr, darunter einen AMG SLC 43. **Seiten 2, 3** Foto: Höscheler

Ein Spanier im verschneiten Finnland

Auf Europa-Tournee schickte Ford den modifizierten Kuga: Das Kompakt-SUV startete in Südosteuropa, die Tiroler Tageszeitung begleitete ihn auf der Finnland-Etappe im hohen Norden.

Von Peter Urbanek

Vaasa, Oulu – Mit der Aussprache finnischer Namen tun sich Mitteleuropäer häufig schwer. Selbst das verlässliche Navigationsgerät des neu überarbeiteten Ford Kuga streikte bei einem Kreisverkehr, als es einen endlosen finnischen Namen herausstottern sollte. Das Ergebnis: kurze Fahrt in die falsche Richtung. Doch dies war ein kaum nennenswerter Störfall während einer harmonischen Testfahrt. Ford wollte die Einführung der Kuga-Generation 2017, das Facelift für das 2013 auf den Markt gebrachte kompakte SUV, mit einer originellen Marketing-Idee feiern, als Gegengewicht zu konservativen Präsentationen der Mitbewerber.

Anders wie die anderen hieß die Parole, fahren wir mit dem Kuga von Athen in Griechenland bis zum Nordkap in Norwegen, beweisen wir die Vielseitigkeit und Verlässlichkeit dieses Fahrzeugs, als komfortabler Reisepartner für Familien und SUV-Fans auf langen Strecken. Am 19. Oktober warf die Kuga-Flotte in Athen die Motoren an, alle Applikationen des neuen Auftritts selbstverständlich an Bord. Der große Grill wanderte von unten nach oben, der kleine nahm seinen Platz ein, nur beim Luxus-Auftritt Vignale ist alles etwas anders. Da dient ein Wabengrill als unverwechselbares Erkennungszeichen. Eines einte alle Modelle: leichte Korrektu-



Nach Jahreswechsel kommt der überarbeitete Ford Kuga auf den Markt, die Preisliste beginnt mit 22.990 Euro. Produziert wird das Kompakt-SUV in Valencia (Spanien).

Foto: Hersteller

ren am Design wie schärfere Leuchten vorne und hinten.

Für die Tour durch Europa hatten nur die Allradversionen der Kuga-Familie ihren Platz auf dem Spielfeld, natürlich mit der neuen intelligenten Allrad-Weiterentwicklung iAW. Motorisch

wurden die starken Kerle aufgerufen, Zweiliter-Diesel mit 150 oder 180 PS, dazu kam auch der 1,5-Liter EcoBoost-Turbobenziner mit 182 PS. Leider blieb der neue 1,5-Liter-TDCI-Turbo-diesel mit 120 PS auf der Reservebank sitzen. Sein Dreh-

moment von 300 Nm ab 1500 U/min, 4,7 Liter Verbrauch auf 100 km sowie ein CO₂-Wert von 115 g/km sprechen für diese Motorisierung, die Allradversion mit 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe ab kommendem Jahr war für diese schwere Tour noch

nicht vorhanden. Ein Neuling im Kuga-Aufgebot, mit dem Kürzel ST versehen, stellt jetzt den Sportler der Familie dar, um 10 mm in der Länge gegenüber dem Rest der Modelle gewachsen. Aufgebaut auf der Ausstattungsvariante Titanium gibt es die Möglichkeit, mit allen Motoren (Ausnahme: 120-PS-Basisbenziner) zu kombinieren.

Die Bodenfreiheit wurde von 200 auf 190 mm gesenkt, um einen tieferen Schwerpunkt zu erhalten. Kombiniert mit verstärkten Stabilisatoren, einer angepassten Feder-Dämpfer-Abstimmung, einem strafferen Fahrwerk in Verbindung mit einer direkter kalibrierten Servolenkung kann mit dem ST fast sportlich gefahren werden.

Eines vereint die neue Kuga-Familie: Während der Tour durch den Balkan inklusive Bergabfahrt auf einer Ski-Weltcupstiege in Bulgarien zeigte sich die Karawane immer gerüstet, auch der Karl-May-Klassiker „Durch das Land der Skiptaren“ – gemeint waren die Albaner und alle Nachbarn – musste nicht als Lehrbehelf herangezogen werden. Herrschte am Balkan eher das rustikale Element vor, kam in Finnland mit seinen endlosen Weiten und Wäldern, die der berühmte Komponist Jean Sibelius besang, der Komfort zu seinem Recht. 6-Gang-Schalter oder 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe über-

sahen kurze Rutschphasen im Schnee, gute Platzverhältnisse herrschten auf der Rücksitzbank, ruckzuck lassen sich die Lehnen umlegen, um eine ebene Fläche für das nordische Gepäck mit Ski, Schlitten und Pelzjacken zu schaffen.

Im Cockpit vor den Vordersitzen überrascht das zwar übersichtliche, aber im Vergleich zum Mitbewerber leicht antiquiert wirkende Armaturenbrett, da wäre ein Facelift empfehlenswert. Stolz präsentiert Ford das neue Kommunikationssystem Sync 3 mit Applink und Touchscreen. Damit können die Passagiere ihr angeschlossenes Smartphone sowie Audio- und Navigationsfunktionen einfach per Sprachbefehl steuern. Ein einfacher Spon-tanversuch mit „I am hungry“ wurde allerdings mit einer Zahlenflut beantwortet, wahrscheinlich war das Englisch zu schlecht.

Über Nacht verwandelte sich die finnische Ebene in eine Winterlandschaft, die beste Gelegenheit, die Schneefreudigkeit eines Spaniers zu testen. Mangels vorbereiteter Offroad-Passagen luden die verschneiten Forstwege spontan zu flotten Schneetests ein. Das Allradsystem spielte mit, kleine Drifts um unbewohnte Jagdhütten erfreuten die spanische Seele. Ab Anfang nächsten Jahres steht der neue Kuga in Österreich vor der Türe, ab 22.990 Euro in der Preisliste.

Blick über den Fahrbahnrand

Die Roboter brauchen Grenzen

Autonomes Fahren: Auf technische Innovationen müssen rechtliche folgen.

Von Markus Höscheler

Innsbruck – Zweimal nahm der vor seinen Peinigern flüchtende Arnold Schwarzenegger im Jahr 1990 die Dienste eines Roboter-Taxis in Anspruch, und zwar im Science-Fiction-Film „Total Recall“ (Regie: Paul Verhoeven), basierend auf einer Kurzgeschichte von Philip K. Dick. Das erste Mal verlief die Fahrt ruhig und friedlich, das zweite Mal endete sie mit einer Explosion des Fahrzeugs. Dem vorangegangenen war ein manueller Fahreingriff des Hauptdarstellers und der folgende Unwille, für die rasante Fahrt zu bezahlen. Das Robo-Taxi fand sich damit nicht ab und beabsichtigte, den aus-

gestiegenen Mann zu überfahren. Das Vorhaben misslang, das Auto stieß gegen eine Mauer und geriet in Brand.

Mit den rechtlichen Aspekten selbstfahrender Fahrzeuge hielt sich die um ihr Leben rennende Filmfigur Douglas Quaid nicht auf, in unserer Realität gewinnen sie aber zunehmend an Bedeutung. Autonom fahrende Autos bewegen sich bereits zu Testzwecken auf einigen Straßen, teilautonome Systeme sind in manchen Serienfahrzeugen im Einsatz. Und in den nächsten Jahren werden Zug um Zug einschlägige Innovationen die Autowelt revolutionieren. Deutlich hinterher hinkt in dieser Hinsicht die heimische Rechtsordnung, wie die Autoren Iris Eisenberger, Christian J. Gruber, An-

dreas Huber und Konrad Lachmayer in ihrem erhellenden Beitrag „Automatisiertes Fahren“ kons-

tatieren, erschienen in der Oktober-Ausgabe der Zeitschrift für Verkehrsrecht (Manz). Das Quartett verweist auf Entwicklungen in anderen Ländern, auf unzureichend definierte Begriffe, auf ungeklärte Abstufungen im Bereich des automatisierten und autonomen Fahrens, auf ungenügende rechtliche Grundlagen in der Straßenverkehrsordnung, im Führerscheingesetz, im Haftungsrecht, im Verwaltungs(straf)recht und im Datenschutzrecht. Die technischen Innovationen rufen folglich nach rechtlicher Entsprechung.

