

Fahrvorstellung Ford Puma: Eine paar Ideen weiter

Von Jens Riedel

Nach ersten Ablegern wie Fiesta Active und Focus Active hat Ford seinen ersten eigenständigen Crossover entwickelt. Mit dem Puma wird außerdem eine alte Modellbezeichnung wieder zum Leben erweckt. Auch wenn der Neue aus Köln auf Grundlage des Fiesta entwickelt wurde, übertrifft er diesen in allen relevanten Abmessungen deutlich.

Mit dem Puma richtet Ford sein Design neu aus. Die großflächigen Scheinwerfer weit oben auf den Kotflügeln setzen einen Gegenakzent zu den ansonsten immer schmaler werdenden Frontlichtern. Die Grundform der Karosserie wird sich ähnlich am Mustang Mach-E wiederfinden. Mit 4,19 Metern ist der Puma fast 15 Zentimeter länger als der Fiesta. Dabei hat Ford auch gleich noch den Radstand um neuneinhalb Zentimeter gestreckt, was vor allem die Fondpassagiere zu spüren bekommen. Um die 5,4 Zentimeter mehr Höhe für eine entsprechende Fahrdynamik zu kompensieren, haben die Ingenieure die Spurbreite des Puma auf Focus-Niveau angehoben. Dadurch ist der Puma unterm Strich sieben Zentimeter breiter als der kleinere Plattformlieferant. Zudem erhielt er verstärkte Fahrwerkskomponenten. Die Maßnahmen sorgen für ein Mehrgewicht von lediglich 60 Kilogramm.

Das Wachstum hat Ford auch dafür genutzt, einen recht großen Kofferraum zu schaffen. Klassenbeste 456 Liter werden angegeben. Dabei wartet das ein Meter breite Gepäckabteil mit mehreren Besonderheiten auf. Die wichtigste sei zuerst genannt: Der Puma bietet unter den Ladeboden die so genannte Megabox. Das ist ein 80-Liter-Unterflurfach, das nicht nur 150 Kilo Tragfähigkeit mitbringt, sondern auch als Schmutzwanne ausgelegt ist. Damit nicht genug: Der wasserfeste Behälter verfügt über einen Bajonettverschluss als Wasserabfluss und lässt sich so ganz leicht mit dem Gartenschlauch reinigen, wenn matschige Gummistiefel oder schmutziges Werkzeug oder der aufgerissene Sack mit der Blumenerde darin transportiert wurden. Hier passt der Marken-Claim „Eine Idee weiter“ wie selten. Gleichwohl weicht er mit Erscheinen des Puma dem neuen „Bring on tomorrow“.

Weitere Besonderheiten des Kofferraums: Der variable Ladeboden lässt sich nicht nur für den Zugang zur Megabox ganz einfach vertikal arretieren, sondern hinterlässt dank Klappmechanismus in der unteren Stufe keinerlei hervorstehende Halterung. Last but not least haben die Entwickler dem Puma oben drei noch eine flexible Hutanlage spendiert, die nicht nur automatisch an der Heckscheibe „kleben“ bleibt, sondern bei zu hoher Beladung von sich aus nachgibt statt wie andernorts aus der Halterung zu springen, wenn beispielsweise der Koffer nicht drunter passt. Apropos passen: Wer die Unterflurbox mitnutzt, kann Gegenstände von bis zu 1,14 Meter Höhe aufrechtstehend im Puma verstauen.

Erstmals setzt Ford mit dem Puma auf einen Mildhybrid. Er ist mit dem preisgekrönten Drei-Zylinder-Ecoboost gekoppelt und steht in zwei Leistungsstufen zur Verfügung. Spitzenmodell ist der ST-Line mit 155 PS (114 kW), darunter rangiert der 125 PS (92 kW) starke Titanium. Beide werden von einem 48-Volt-Riemen-Starter-Generator unterstützt, der den Motor beim Anfahren mit bis zu 50 Newtonmetern Drehmoment und 16 Zusatz-PS entlastet oder beim Beschleunigen unterstützt. Das macht sich in beiden Fällen durch angenehmes Überbrücken des Turbolochs bemerkbar.

Dennoch kann das System letztendlich nicht ganz über den geringen Hubraum von einem Liter hinwegtäuschen. Zwischen 2000 und 3000 Umdrehungen der Minute ist in der Regel

aber für ausreichend Vortrieb gesorgt. Der stärkere Ecoboost Hybrid untermauert Beschleunigungsvorgänge dabei mit deutlich vernehmbareren Knurren, das ganz bewusst über die Soundanlage verstärkt wird. Wer darauf verzichten möchte und kann, der ist mit den 125 PS nicht viel schlechter bedient. Der etwas schwächere Motor wirkt unterm Strich etwas harmonischer. Beim Standardsprint verliert er gegenüber dem ST-Line nicht einmal eine Sekunde, und 14 km/h weniger Höchstgeschwindigkeit (191 km/h vs. 205 km/h) lassen sich ebenfalls verschmerzen. Und zwischen 210 Newtonmeter Drehmoment und 240 Nm liegen auch keine ganzen Welten.

Egal für welche Leistungsstufe sich der Käufer entscheidet: Er bekommt in beiden Fällen eine angenehm präzise Lenkung mit geringerem Widerstand, ein sehr weich und ebenso exakt zu schaltendes Sechs-Gang-Schaltgetriebe und fünf Fahrmodi. Letztere werden per einfachem Tastendruck in der Mittelkonsole abgerufen. Die Optionen sind Eco, Normal, Sport, Rutschig und unbefestigte Straße. Da Ford beim Puma auf ein digitales Cockpit setzt, gibt es neben veränderten Fahreinstellungen auch noch spezifische Grafiken. Die Spreizung zwischen Eco, Normal und Sport ist spürbar, die Taste liegt allerdings etwas dicht am Handbremshebel. Wer mag, kann sich zudem eine Hybrid-Anzeige ins Display holen, die zeigt, ob das System gerade rekuperiert oder Energie abgibt.

In Sachen Assistenzsysteme bedient sich der Puma beim breiten Spektrum des größeren Focus. Das reicht bis hin zum Ausweich-Assistenten und Falschfahrwarner. Im Segment neu ist das Angebot von Massagesitzen vorne (Serie im Titanium). Im Titanium X probiert Ford zudem abnehmbare – und damit wasch- sowie austauschbare – Sitzbezüge aus.

Der Puma wird als Titanium und als ST-Line sowie als Titanium X und ST-Line X angeboten. Der Buchstabe steht trotz der beiden zusätzlichen Fahrmodi nicht für Allradantrieb, sondern für Extra-Ausstattung. Aber auch die lässt beispielsweise einen USB-Anschluss oder gar nur eine 12-V-Buchse im Fond vermissen. Nicht genutzt hat Ford außerdem eine Chance bei der Antriebstechnik: Zwar verfügt der Motor über eine Zylinderabschaltung, das Hybridsystem aber nicht über eine „Segel“-Funktion.

Ein paar Wochen nach dem Marktstart Anfang März will Ford noch eine 125-PS-Version ohne Hybridsystem, einen 120 PS starken 1,5-Liter-Diesel und ein Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe nachreichen. Letzteres kann dann auch mit einem Stauassistenten aufwarten. Und noch zwei Dinge sind klar: Den Puma wird es in absehbarer Zeit auch als luxuriösen Vignale und als dynamischen ST geben. Preislich geht es bei dem Konkurrenten von VW T-Roc, Mercedes-Benz GLA, Mazda CX-3 und Co. bei 23.150 Euro für den reinen Benziner. Der Preis für die 125-PS-Einstiegsvariante des Ecoboost Hybrid ist noch offen, mit 155 PS ist er als Titanium ab 25.000 Euro zu haben. (ampnet/jri)

Daten Ford Puma 1.0 Ecoboost Hybrid 114 kW

Länge x Breite x Höhe (m): 4,19 x 1,93 (m. Sp.) x 1,55
Radstand (m): 2,59
Motor: 3-Zyl., Benzin, 999 ccm, Turbo
Leistung: 114 kW / 155 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 240 Nm bei 1750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 205 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,0 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,5–5,9 Liter
CO₂-Emissionen: 126–133 g/km (Euro 6d-Temp EVAP-ISC)
Leergewicht: 1280 kg
Zuladung: 480 kg
Kofferraumvolumen: 456–1216 Liter
Max. Anhängelast: 1100 kg

Wendekreis (m): 10,5 m
Basispreis: 25.000 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Puma.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Puma.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Puma.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Puma.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Puma.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Puma.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Puma.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Puma.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Puma.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Puma.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Puma.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Puma.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Puma Titanium.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma Titanium.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma Titanium X.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma Titanium X.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma: Willkommensgruß im Display.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma Titanium X.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



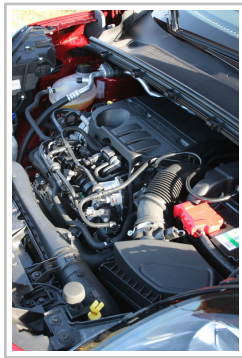
Ford Puma ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma 1.0 Ecoboost Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Puma 1.0 Ecoboost Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net
