
Fahrbericht Ford Puma 1.0 Hybrid: Nicht immer geschmeidig

Von Michael Kirchberger, cen

Kratz mich, beiß mich, gib mir Tiernamen. Was mancher Liebesbeziehung neuen Schwung zu verleihen vermag, soll auch bei Ford für erregende Absatzzahlen sorgen. Kein anderer setzt bei Alltagsautos so konstant auf die Namensanleihen aus der Fauna. Manch einer erinnert sich vielleicht noch an das Coupé auf Fiesta-Basis namens Puma, das um die Jahrtausendwende herum gebaut wurde. Nun ist der Berglöwe zurück. Zeitgemäß als SUV, erneut auf der Plattform des Kölner Kleinwagens, aber mit größerem Radstand auf 4,19 Meter gewachsen. 23.150 Euro kostet die Basisversion, unsere Ausstattungsvariante Titanium X gibt es ab 25.350 Euro.

Damit dem Puma nicht ständig der Magen knurrt und der Beutezug zur Tränke kein allzu kostspieliges Abenteuer wird, gibt es die Spitzenversionen mit einem 48-Volt Hybridsystem, dessen kleiner Akku geringe Energiemengen zwischenspeichert, um sie anschließend über den immerhin 16 PS (11,5 kW) starken Starter-Generator in flinkeren Vortrieb umzusetzen. Das kostet allerdings auch. 1850 Euro teurer ist der Hybrid-Puma mit der stärkeren Variante des Einliter-Dreizylinder-Benziners, die dann 155 PS (114 kW) leistet. 27.200 Euro verlangt der Ford-Händler ohne weitere Extras für unseren Puma.

Die Form folgt den gängigen Gestaltungsmustern der Klasse, wirklich unverwechselbar ist das Kompakt-SUV nicht. Deutlich betonte Radhäuser und eine stämmige Hüfte vermitteln die übliche optische Dynamik. Hübsch die Lackierungen in Dynamic-Blau Metallic oder Lucid-Rot Metallic, beide kosten jedoch 800 oder gar 900 Euro Aufpreis, gratis gibt es einzig Blazer-Blau. Innen geht es weniger farbenfroh zu, Grau und Schwarz dominieren, nur ein paar silberne Applikationen sorgen für etwas Abwechslung. Das Blau der Instrumenten-Darstellung auf dem 12,3-Zoll-Display ist ein wohltuender Farbtupfer, wer eher auf Rot steht, muss in den Sportmodus der vier Fahrprogramme schalten. Es finden sich genügend Ablagen, das Lederlenkrad ist unten abgeflacht und die Sportsitze stützen Hüften und Schultern in stramm gefahrenen Kurven ganz anständig.

Der Starter-Generator bügelt das Turboloch weg

Der kleine Turbobenziner beeindruckt nachhaltig. Schon erstaunlich, was heute so aus einem Liter Hubraum an Leistung gewonnen werden kann. 190 Newtonmeter stemmt das Maschinchen als Spitzendrehmoment, im Boost werden es sogar 220 und wenn der Starter-Generator eingreift, bringt es das System sogar auf 240 Nm. Die melden sich nachhaltig aber nicht ungestüm und reichen für eilige Zwischenspurts. Erfreulich auch, dass der Dreizylinder schon im Leerlauf sehr manierlich und vibrationsarm läuft. Beim Anlassen gibt es kein Ruckeln und Mucken, der kräftige Starter-Generator wirkt nicht nur beim Beschleunigen kraftvoll mit, sondern auch positiv auf die Laufkultur. Den Antrieb der Nockenwellen im Aluminium-Zylinderkopf übernimmt eine langlebige Steuerkette mit hydraulischem Spanner, was die Wartungskosten senkt. Sie muss anders als ein Zahnriemen wenn überhaupt sehr viel später gewechselt werden.

Seine Leistung stellt der Motor sehr spontan bereit. Trotz des minimalen Hubraums gibt es kein Turboloch, der Starter-Generator überbrückt mögliche Durchhänger gekonnt. Nicht nur im Sport-Modus arbeitet der Dreizylinder mit vernehmlicher Stimme. Der gar nicht schlechte weil kraftvolle Sound kommt jedoch nicht aus dem Auspuff, sondern aus den Lautsprechern, für manchen Fahrer ein Spaßgewinn, auf jeden Fall aber ein Vorteil für geräuschempfindliche Mitmenschen. Geschaltet werden sechs Gänge manuell, eine

Doppelkupplungs-Automatik gibt es nur für das Basistriebwerk ohne Hybridsystem. Hier rutscht der Hebel leichtgängig durch die Schaltkulisse. Flinke Übersetzungswechsel, so sie denn notwendig oder erwünscht sind, sind keine Herausforderung.

Zu den verschärften Maßnahmen zur Eindämmung des Verbrauchs gehört die Kontakteinschränkung der Kupplung. Die Start-Stopp-Automatik lässt die Maschine nicht schon beim Druck auf das betreffende Pedal wieder anspringen. Erst wenn der Gang eingelegt wird, startet sie. Es dauert eine kurze Weile, bis diese Eigenart zur Gewöhnung wird, dann geht es zügiger los, wenn die Ampel auf Grün springt. Sonst fällt die Bedienung des Puma leicht, das große Mitteldisplay hilft beim Navigieren und die Klimatisierung lässt sich mit direktem Zugriff geschwindig passend einstellen.

Fortbewegung mit Normverbrauch ist möglich

Die Bemühungen um Konsumverzicht mit dem Mild-Hybrid-System sowie Motor und Zylinderabschaltung führen nur bedingt zum Erfolg. Wer es sanftmütig angehen lässt, kommt mit wenig mehr als der Normangabe (WLTP) von 5,9 Liter 100 Kilometer weit. Bei Touren jenseits der Schleichfahrt werden daraus schnell 6,5 Liter. Autobahnreisen mit Richtgeschwindigkeit zeigen dann eine sieben vor dem Komma. Immerhin erlauben 42 Liter Tankinhalt ordentliche Reichweiten, und die Option aufs Sparen ist immer gegeben. An der Tankstelle erfreut Ford immer wieder mit dem deckellosen Stutzen, der sich über eine Klappe selbstständig verschließt und den Handgriff in meist verschmutzte Gefilde überflüssig macht.

Unterwegs gibt sich das hochbeinige Fiesta-Derivat geschmeidig, wie man es von einer Raubkatze erwartet. Die Lenkung vermittelt präzise Rückmeldungen des Traktionszustands und ermöglicht entspanntes Fahren. Ganz unbeeinflusst ist sie vom Einfluss des Antriebs allerdings nicht, der Puma schickt seine Kräfte ausschließlich zu den Vorderrädern. Für besseres Vorankommen gibt es die Fahrmodi für rutschige oder unbefestigte Fahrbahnen. Die Programmwahl beeinflusst vor allem das Ansprechverhalten des Gaspedals, die Federung bleibt unbeeinflusst. Die gibt sich insgesamt eher hart als sanft und lässt eindrucksvoll erleben, wie viele Straßen in Deutschland in einem sehr jämmerlichen Zustand sind.

Gutes Raumangebot und pfiffige Details

Den Sinn fürs Praktische bewahrt sich der Puma mit der Megabox im Kofferraum. Unter der Abdeckung wartete ein 81 Liter fassender Trog auf Beladung. Die Wanne ist wasserdicht, gut also für verschmutzte Arbeits- oder Sportbekleidung. Oder ein Hundebad für den vierbeinigen Begleiter nach einem ausgedehnten Geländespaziergang. Am Boden ist ein Ablassventil eingebaut, so kann das Schmutzwasser bequem abfließen. In den Kofferraum passen 456 bis 1216 Liter, das ist ein angemessenes Volumen. Ins Schlepp nehmen darf der Ford allerdings nur 1100 Kilogramm, schwere Trailer sind für ihn tabu.

Das Raumangebot im kleinen SUV ist stattlich. Vorne herrscht überhaupt kein Mangel, hinten geraten allenfalls großgewachsene Mitfahrer mit dem Dach in Konflikt. Für Beine und Ellbogen herrscht keine eingeschränkte Bewegungsfreiheit, wenn nur zwei im Fond mitfahren. Die asymmetrisch geteilt umklappbare Rückbank ist straff gepolstert, man sitzt relativ aufrecht. Die Ausstattung ist ansehnlich, denn schon im Grundmodell gehören angenehme Positionen wie das Navigationssystem, Tempomat oder die wichtigsten Assistenten dazu. Bezahlen lassen sich die Kölner dagegen Begehrlichkeiten wie das elektrische Panoramadach (1000 Euro) oder LED-Scheinwerfer vorn (800 Euro). Serienmäßig gibt es die Megabox und die abnehmbaren Polsterbezüge der Sitze. Details, die anderswo kaum zu finden sind und dem Puma einige Alleinstellungsmerkmale gibt.

Mit seinem Namen ist er dagegen nicht ganz alleine. Das zweite SUV im Portfolio von

Ford trägt den Namen Kuga. Und das ist nichts anderes als die lautmalerische Schreibweise des amerikanischen Wortes für Puma. Den nennen die Menschen in der neuen Welt Cougar. Ein Herz für Tiernamen lässt sich Ford nicht absprechen. (ampnet/mk)

Daten Ford Puma 1.0 Ecoboost Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,19 x 1,81 x 1,55
Radstand (m): 2,59
Motor: 3-Zyl., Benziner, 999 ccm, Turbolader
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: 5,9 Liter
Testverbrauch: 6,4 Liter
CO₂-Emissionen: 133 g/km (Euro 6d-Temp EVAP-ISC)
Leergewicht: 1280 kg
Zuladung: 480 kg
Kofferraumvolumen: 401–1161 Liter
Max. Anhängelast: 1100 kg
Wendekreis (m): 10,5 m
Basispreis: 25.530 Euro
Testwagenpreis: 28.730

Bilder zum Artikel



Ford Puma Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford
