
Unterwegs mit dem Ford Puma: Ein Berglöwe auf den Spuren der Geierwally

Von Hans Robert Richarz, cen

Der Name hat bei den Kölner Ford-Werken Tradition. Schon einmal, von 1997 bis 2001 gab es einen Puma auf Basis der vierten Generation des Fiesta. Ein kleiner Flitzer, der als motorsportliches Aushängeschild von Ford sogar im „Ford Puma Cup“ als Namensgeber im Rennen mit einem eigenen Markenpokal zu Ehren kam. Nicht so der Ford Puma von heute. Der steht zwar ebenso auf der Fiesta-Plattform, hat aber als Bonsai-SUV, Ford nennt so etwas „Crossover“, mit Motorsport nichts am Hut und schon gar nichts mit der gleichnamigen Schützenpanzer-Missgeburt von Rheinmetall.

In der Tierwelt trägt die Raubkatze namens Puma aufgrund ihrer Heimat in den Anden Südamerikas auch die Bezeichnung „Berglöwe“. Da lassen wir uns gern den Gedanken aufdrängen, für den Fahrbericht über den Ford Puma ST-Line X Ecoboost Hybrid entsprechendes Gelände zu wählen. Deshalb wollten wir das Auto im österreichischen Teil der Allgäuer Alpen ausprobieren, genauer gesagt im oberen Lechtal zwischen Reutte und Steeg, wo zumeist nur schonender Tourismus stattfindet, weil sowohl Badeseen wie in Kärnten als auch Skigebiete wie am Arlberg fehlen. Auch Seilbahnen, die anderswo in den Alpen für eine lückenlose Verdrahtung der Gipfel sorgen, sind rar.

Die knapp 600 Kilometer von Köln zu unserem Startpunkt im Tannheimer Tal boten ausreichend Gelegenheit, sich mit dem Fahrzeug vertraut zu machen. Sein Äußeres ähnelt naturgemäß den größeren SUV-Brüdern, doch auch der Kleine besitzt athletische Fähigkeiten mit genügend Kraftreserven, die aus nur drei Zylindern mittlerer Bierglasgröße 125 Pferde mit den Hufen scharren lassen. Die machen sich nicht zuletzt auf der Autobahn angenehm bemerkbar, wenn sich das Motörchen bei höherem Tempo auch mit hörbar rauer Gangart zu Wort meldet.

Im Innenraum lassen die komfortablen Sitze kaum Wünsche offen und selbst für einen Trip, der länger als ein Wochenende dauern soll, gibt es genügend Platz für das Gepäck. Dafür ist der pfiffig gestaltete Kofferraum verantwortlich. Dessen Boden lässt sich in die Tiefe absenken und darunter gähnt noch eine weitere Öffnung, wo sich zum Beispiel eine größere Kühltasche und Krimskrams verstecken lassen.

Als Basislager für die Puma-Bergtouren im Lechtal hatten wir das Appartement-Hotel „Sunneschlössli“ in Nesselwängle im Tannheimer Tal ausgesucht (<https://www.sunneschloessli.com>). Wenn auch Fremdenverkehrsmanager mit Superlativen gerne um sich werfen, so ist an dem Slogan, den sie für das südöstlichste linke Seitental des Lechs prägten, etwas dran. Er lautet „das schönste Hochtal Europas“, und auch das Sunneschlössli hätte ein ähnlich durchschlagendes Motto verdient.

Dort hat Gastgeberin Daniela Grasmück eine ihrer sieben Suiten auf den Namen „Geierwally“ getauft. Geierwally – hieß nicht so ein Roman, gegen den sämtliche Werke von Rosamunde Pilcher zur literarischen Klassik zählen müssten und der im 19. Jahrhundert in der „Gartenlaube“, der Urahnin deutscher Yellow-Press, in Fortsetzungen erschien? Später kümmerten sich Theater und Leinwand kaum weniger gefühlvoll und tränenreich um den Stoff.

Doch mit der Film-Wally hatte das historische Vorbild der Geierwally, Anna Steiner-Knittel, geboren 1840 in Elbigenalp im Zentrum des oberen Lechtals, nichts gemeinsam. Im Gegenteil. Als Teenager ging sie nach München auf die Kunsthochschule, wo sie als erste,

durch und durch emanzipierte Tirolerin auffiel und ein relativ lockeres Leben führte. Der Skandal war komplett, als sie nach ihrer Rückkehr in die Heimat den Mann heiratete, den sie liebte und nicht den, den ihr Vater für sie ausgesucht hatte.

Zuvor hatte sie von sich reden gemacht, weil sie weit furchtloser als ihre männlichen Altersgenossen damals in die steilsten Felswände geklettert war und an einem Seil hängend Adlernester ausgenommen hatte. Die Vögel galten damals als Plage. Nach der Hochzeit machte Anna als Blumen- und Portraitmalerin Karriere, selbst Kaiser Franz Josef zählte zu ihren Modellen.

Mit dem Berglöwen auf den Spuren der Geierwally? Das passte doch ins Konzept der Puma-Reise. Gesagt, getan.

Von Nesselwängle über den Gaichtpass ins Lechtal war für unser Auto eine der lockersten Übungen. Die leichtgängige Servolenkung, die aber stets über die Fahrbahnbeschaffenheit informiert, verschaffte uns in den zahlreichen Kurven Fahrfreude in Reinkultur. Dank übersichtlicher Instrumente und eines großen Bildschirms für Navigation, Radio, Bedienung der Klimaanlage und weiterer Features war der Mensch am Lenkrad stets bestens informiert, und falls er mal etwas schneller als erlaubt unterwegs war, gab ihm das Auto per Signalton einen Ruffel. Nervig, aber sehr nützlich. Über die Qualität des Fahrwerks eines Ford zu schwärmen gleicht dem Versuch, Eulen nach Athen zu tragen. Schließlich orientieren sich selbst andere Automobilunternehmen an den Entwicklungen der Kölner Ingenieure auf diesem Gebiet.

Auf den knapp 30 Kilometern über die ausgezeichnet ausgebaute österreichische Bundesstraße 198 zum Geburtsort der Geierwally und auch auf der Strecke dahinter bis Steeg lohnen sich Abstecher in die wild-romantischen Seitentäler des oberen Lechtals. Die Orte dort heißen Namlos, Hinterhornbach, Bschalbs, Gramais, Madau, Kaisers und Lechleiten.

Einst erwarteten die Autofahrerinnen und Autofahrer dort einspurige Bergsträßchen mit hölzernen Leitplanken von symbolischem Wert und Straßengraben von einigen hundert Metern Tiefe. Heute verlaufen die Strecken in weit zivilisierterer Weise und lassen Gegenverkehr ohne Probleme passieren. Manch einer mag das bedauern, aber auch hier kann der Puma punkten, da seine Passagiere etwas erhöht sitzen und somit einen besseren Überblick behalten als andere in normalen Pkw.

Geblichen ist zumeist überall eine Kulisse wie aus einem Heimatfilm der 1950er Jahre: Friedlich grasen grau-braune Kühe vor schroffem Alpenpanorama satt-saftiges Grün, ihre Glocken scheppern dazu das Lied der Berge. Ein knorriger Äpler schwingt seine Sense mit nerviger Faust, Federvieh scharrt emsig auf dem Mist, von Ferne grüßt ein einsames Kirchlein herüber.

Jetzt fehlt eigentlich nur noch jemand, der jauchzt und jodelt.

Ob das Guido Degasperi kann, der das „Restaurant zur Geierwally“ in Elbigenalp in dritter Generation führt, haben wir nicht herausgefunden. Doch der freundliche Wirt lädt selbst unerwartet auftauchende Gäste sogar am Ruhetag in sein Lokal, das er im Laufe der Zeit zu einem ansehnlichen Anna-Steiner-Knittel-Museum mit zahlreichen Originalgemälden und Erinnerungsstücken der Künstlerin ausgestattet hat.

Kunst wird in Elbigenalp immer noch großgeschrieben. Jedes Jahr finden – sofern nicht gerade eine Pandemie ausgebrochen ist – auf einer Freilichtbühne unweit des Ortskerns die „Geierwally-Festspiele“ statt. Eine engagierte Truppe aus Profis und Laiendarstellern mimt unterhaltsam Volkstümliches aus den Bergen. Neben darstellender bietet Elbigenalp aber auch bildende Kunst: Die Schnitzschule lehrt künftige Holzbildhauer in einem

vierjährigen Studium, für Touristen gibt es Schnupperkurse, in denen sie im Urlaub mit Stemmeisen und Schnitzmesser groben Holzklötzen zu Leibe rücken können.

Den Weg nach Madau nahe Zams, wo die Geierwally einst ihren Mut unter Beweis stellte, durften wir nicht unter die Räder unseres Fahrzeugs nehmen, obwohl der einspurige, ungesicherte Forstweg mit seinen acht Kilometern wahrscheinlich für den Puma ein gefundenes Fressen gewesen wäre. Doch die Strecke steht nur für Fußgänger, Radfahrer, einem Taxi sowie Übernachtungsgästen im Berggasthaus Hermine per Sondergenehmigung offen. Ständige Begleiter in Madau sind inzwischen wieder die Adler, die bei schönem Wetter in großer Höhe ihre Kreise ziehen. Sie sind in die Saxenwand oberhalb von Madau zurückgekehrt und nisten hier. Vor 150 Jahren waren sie dort Hals über Kopf geflohen: War doch die Saxenwand das bevorzugte Jagdgebiet der Anna Knittel.

Wir begnügen uns zum Abschluss unserer Geierwally-Spurensuche mit einem Trip nach Kaisers, dem westlichsten rechten Seitental des Lechs auf über 1500 Metern Höhe. Flachland-Tirolern fällt dort oben das Atmen schon etwas schwerer als im Tal. Nicht so dem Ford Puma. Der klettert unbeeindruckt wie eine Gams nach oben, wo es sich für die Passagiere lohnt, zuerst das Wirts- und dann das Gotteshaus aufzusuchen. Oder umgekehrt. Die Gasthäuser verwöhnen mit Tiroler Schmankerln wie Käsespatzen, Knödel und Wild. Die von außen schmucklosen Alpenkapellen entpuppen sich im Innern als wahre Schatzkammern meist barocker Kunst. Besonders die Stuck-Ornamente und Gipsfiguren sind sehenswert.

Wieder im Basislager „Sunneschlössli“ angekommen, ziehen wir Bilanz. Die Geierwally muss trotz ihres zweifelhaften Renommees ein patentes Weib gewesen sein. Und der Ford Puma? Der hat uns sicher und komfortabel ins Lechtal und zurück getragen und unsere Kasse nicht allzu sehr strapaziert. Das liegt einmal an den günstigen Spritpreisen in Österreich, andererseits aber auch an seinem sparsamen Antrieb. Sein Dreizylinder-Turbomotor arbeitet in Verbindung mit einem 48-Volt-Mild-Hybridsystem. Ford nennt diesen Antrieb „Eco Boost Hybrid“. Wesentlich mehr als die versprochenen 5,5 Liter auf 100 Kilometer hat er trotz forscher Autobahnfahrt und flotter Bergstrecken nicht verbraucht. (ampnet/hrr)

Technische Daten Ford Puma ST-Line X Ecoboost Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,20 x 1,93 x 1,55
Radstand (m): 2,6
Motor: Reihen-Dreizylinder mit Turboaufladung,
Hubraum: 999 ccm
Leistung: 92 kW / 125 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 170 Nm bei 1400 – 4500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 191 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,8 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,5 Liter
CO2-Emissionen: 124 g/km (Euro 5)
Abgasnorm: Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC
Elektromotor: riemengetriebener Starter-Generator BISG (11,5 kW / 16 PS)
Leergewicht: 1280 kg
Zuladung: 480 kg
Kofferraum: 401–1161 l
Max. Anhängelast: 1100 kg
Wendekreis: 10,5 m
Bereifung: 215/50 R18
Basispreis: 26 900 Euro

Testwagenpreis: 31 930 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Puma in Startaufstellung am Sunneschlössli.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans Robert Richarz



Hotel Sunneschlössli: Ausgangspunkt der Reise zur Geierwally.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans Robert Richarz



Ford Puma in Kaisers.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans Robert Richarz



Die Geierwally-Suite im Hotel Sunneschlössli

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans Robert Richarz/Sunneschlössli



Ford Puma im Tannheimer Tal.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans Robert Richarz



Ford Puma im Tannheimer Tal.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans Robert Richarz



Ford Puma.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans Robert Richarz



Ford Puma.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans Robert Richarz



Ford Puma.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans Robert Richarz



Ford Puma in Kaisers.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans Robert Richarz



Ford Puma im Tannheimer Tal.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans Robert Richarz



Ford Puma im Tannheimer Tal.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans Robert Richarz



Ford Puma im Tannheimer Tal.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans Robert Richarz



Ford Puma am Gasthof Geierwally.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans Robert Richarz



Ford Puma im Tannheimer Tal.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans Robert Richarz



Guido Degasperi, Wirt der "Geierwally",

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans Robert Richarz



Anna Knittel-Museum im Restaurant Geierwally.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans Robert Richarz



Anna Knittel-Museum.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans Robert Richarz



Foto: Auto-Medienportal.Net/Hans Robert Richarz