
Praxistest Ford Puma ST-Line X: Fiesta auf Katzenpfoten

Von Walther Wuttke, cen

Der Puma gehört zu den Kleinkatzen und dort zu den größten Exemplaren ihrer Art. Kein Wunder, dass Ford gerne auf ihn zurückgreift, wenn es darum geht, einen Modellnamen für sportlich ausgerichtete Kleinwagen zu finden. Vor einigen Jahren stand der Ford Puma für ein dynamisches Coupé, das allerdings schon nach vier Jahren gegen Ende der 1990er-Jahre aus dem Angebot gestrichen wurde. Aktuell steht die Kleinkatze für einen Crossover, der sich in der Modellpalette zwischen dem urigen Ecosport und dem größeren Kuga einreicht.

Als Basis dient die Plattform des Fiesta, doch damit sind die Gemeinsamkeiten auch schon abgehakt. Der Puma ist 15 Zentimeter länger, besitzt einen um zehn Zentimeter verlängerten Radstand, und auch der Raum für das Gepäck ist deutlich großzügiger bemessen. An den Fiesta erinnert im Innenraum die Instrumentensammlung samt Monitor über der Mittelkonsole sowie die Smartphone-Verbindung für Apple Carplay und Android Auto. Je nach Ausstattung blickt der Mensch hinter dem Lenkrad auf volldigitale Instrumente. Die Bedienung ist einfach und verlangt nicht wie bei anderen Modellen eine Irrfahrt durch verschiedene Menüs, bis sich die Navigation meldet oder ein Sender gewechselt werden kann.

Bei den Materialien verzichteten die Verantwortlichen auf den Einsatz von übermäßig viel Hartplastik, so dass die Oberflächen angenehm haptisch gestaltet sind. Im Puma sitzen die Passagiere drei Zentimeter höher als im Fiesta – klingt nicht viel, erleichtert aber den Einstieg und erzeugt gleichzeitig ein deutlich großzügigeres Raumgefühl, wenigstens für die Passagiere vorne. Im Fond geht es wesentlich beengter zu, es sei denn die Vornesitzenden schränken sich entsprechend ein. Ein Raumwunder ist der Puma nicht, aber das ist in diesem Segment auch nicht zu erwarten. Dafür bieten die Sitze für Pilot und Passagier vorne einen guten Seitenhalt und Langstreckenkomfort.

Dank zahlreicher Ablagemöglichkeiten ist der kleine Crossover auch für den Urlaub gut gerüstet. Ford meldet ein Kofferraumvolumen von beachtlichen 456 Litern, und bei umgeklappter Rückbank steigt die Größe auf 1100 Liter. Die ein Meter breite Ladeöffnung erleichtert das Beladen, und unter der Ladefläche kann auch noch ein 80 Liter großer zusätzlicher Raum genutzt werden. Das Unterflurfach besitzt sogar einen Abfluss, um die Reinigung nach dem Transport verschmutzter Sachen zu erleichtern.

In der freien Wildbahn gelten Pumas als sehr bewegliche und kräftige Katzen. Als Einstiegsantrieb wählten die Ford-Entwickler den 125 PS starken Ein-Liter-Dreizylinder. Der bringt bringt in der mildhybridisierten Form mit 48-Volttechnik ausreichend Temperament an die vorderen Räder. Dank der durch die Hybridtechnik zusätzlich erzeugten 50 Newtonmeter Drehmoment kommt der Puma zügig in Fahrt und erreicht nach 9,6 Sekunden aus dem Stand Tempo 100 km/h. Bei 191 km/h ist die Höchstgeschwindigkeit erreicht. Leider gehört der Dreizylinder zu den akustisch wenig zurückhaltenden Aggregaten und verbreitet ein unangenehmes Brummen, das erst bei höheren Drehzahlen in eine angenehmere Geräuschkulisse wechselt. Ford verspricht einen Verbrauch von 5,4 Litern für den Hybrid-Puma. Die lassen sich zwar mit einer wenig fahrspaßigen Fahrweise erreichen, doch im Alltag meldete der Bordcomputer einen Verbrauch von 6,3 Litern.

Die Kraft wird von einem leicht und präzise schaltenden Sechsgang-Getriebe an die Vorderräder übertragen. Beim Fahrverhalten kommt der Puma seinem Namensgeber wieder nahe und ist auch in schnell gefahrenen Kurven gut beherrschbar und lässt sich

nicht aus der Ruhe bringen. So wird die Wildkatze fast zum Kuscheltier, wozu auch die präzise arbeitende Lenkung einen großen Beitrag liefert.

Die Preisliste für den Puma beginnt bei 23.150 Euro. Die weitgehend vollständig ausgestattete Hybrid-Version in der Ausstattung ST-Line X – unter anderem mit Fahrspur-Assistenten, Falschfahrer-Warnfunktion, Verkehrschildererkenennung, Klimaautomatik und Tempomat sowie einem feinen Soundsystem von B & O – kostet 26.990 Euro. (Walther Wuttke/cen)

Daten Ford Puma ST-Line X

Länge x Breite x Höhe (m): 4,20 x 1,80 x 1,50

Radstand (m): 2,58

Antrieb: R3-Benziner, 999 ccm, Mildhybrid, Frontantrieb, 6 Gänge

Gesamtleistung: 92 kW / 125 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 170 Nm/1450–4500 U/min.

Höchstgeschwindigkeit: 191 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,6 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,4 Liter

CO₂-Emissionen: 121 g/km (WLTP)

Leergewicht / Zuladung: min. 1280 kg / max. 480 kg

Preis: 26.990 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Puma ST-Line X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



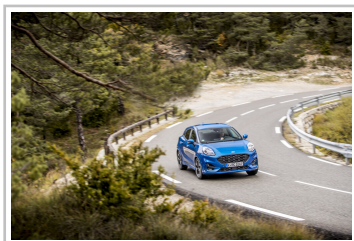
Ford Puma ST-Line X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Puma ST-Line X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Puma ST-Line X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Puma ST-Line X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



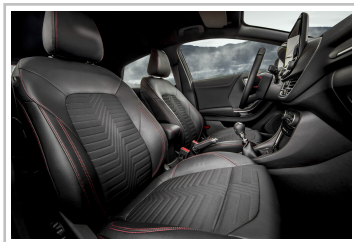
Ford Puma ST-Line X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



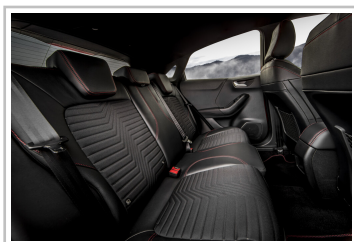
Ford Puma ST-Line X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



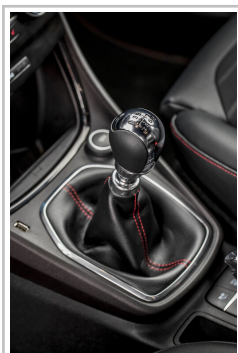
Ford Puma ST-Line X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Puma ST-Line X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Puma ST-Line X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



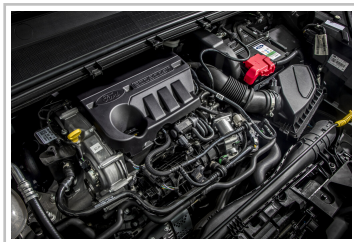
Ford Puma ST-Line X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Puma ST-Line X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Puma ST-Line X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Puma ST-Line X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford
