



Joep de Heer
29 januari 2020

Klauwen op glad ijs

Vrijwel iedereen kent de Ford Puma als een sportieve tweezitter die van 1997 tot 2002 op de productiebanden stond. Een leuke wagen die je zelfs in het hedendaagse straatbeeld nog regelmatig tegenkomt.

Het beeld van de Puma als compacte coupé mag echter vergeten worden. Ford komt met een compleet vernieuwde Puma die je zelfs in de verste herinneringen niet aan de oude Puma laat denken.

Helemaal in lijn met de marktvraag heeft Ford zijn Puma laten transformeren in een kekke crossover! Ford zegt goed geluisterd te hebben naar de klant. Hoog op zijn wielen, zuinig en veel praktische bruikbaarheid; dat is wat klanten van tegenwoordig willen zien in een auto. Gelijktijdig begeeft Ford zich op spiegelglad ijs om nog een model te introduceren in een segment dat al stampvol sterke merken en auto's zit. Voegt de Puma daar echt nog iets aan toe?



Blikvanger

De opvallende koplampen zijn de eerste blikvanger als je kijkt naar de nieuwe Puma. Volg je het silhouet van de auto dan valt de aflopende daklijn uiteraard op. Het geeft het geheel direct een sportief randje. De auto staat hoog op zijn wielen en moet zich qua buitenmaten vooral gaan richten op auto's als de Renault Captur, Nissan Juke, Seat Arona, Volkswagen T-Cross, Kia Stonic, Mazda CX-3, Peugeot 2008 en Hyundai Kona. Kortom; een bomvol segment met een kritische klant.

Ford heeft onderzoek gedaan naar consumenten die shoppen in de markt van de compacte B-segment crossovers. Daarbij lag de focus op wat de consument laat meewegen in de keuze voor een auto.

Er werd al snel geconcludeerd dat vooral een aansprekend uiterlijk hetgeen is waar de consument voor valt. Met dit in het achterhoofd is er constant samen met de doelgroep gekeken naar het gewenste design en Ford heeft dit vertaald in de auto die nu voor ons staat. Het blijft uiteraard een kwestie van smaak. De Puma komt op de markt als sportieve ST-Line of de stijlvolle Titanium, ook kunnen we binnenkort een

ST-Line Vignale gaan verwachten; dit zal vooral een combinatie worden tussen sportief en chic. Ford claimt dat het gehele ontwerp tijdloos is en dus over vijf jaar nog steeds modern en fris oogt.



Praktische boventoon

Eenmaal ingestapt treffen we een mix van herkenbare en verrassend nieuwe elementen. Herkenbaar zijn de inrichting van het stuur, het multimediasysteem, de pook en de knoppen voor de klimaatregeling. Nieuw en standaard aanwezig is het 12,3-inch digitale instrumentencluster dat achter het stuur is gemonteerd en de 'ouderwetse' analoge klokken vervangt. Dit instrumentencluster toont fris en is voor een deel aan te passen aan je persoonlijke voorkeuren. Desondanks blijft het bij iedere wijziging helder de snelheid aangeven. Als er wordt gewisseld tussen de verschillende rijmodi wordt de bestuurder getrakteerd op een klein visueel spektakel. Nieuw is ook de massagefunctie in de voorstoelen die je rug met verschillende programma's kan ontspannen.

Ford Puma 1.0 EcoBoost ST-Line

Nadat de achterklep van de auto rustig automatisch is opengeschoven treffen we een bijzonder ruime kofferruimte. In een poging de kofferruimte zo optimaal mogelijk te gebruiken heeft Ford de Puma voorzien van een zogenaamde 'MegaBox' die we onder de laadvloer van de kofferbak treffen. Met een inhoud van ruim 80 liter kan er van alles worden opgeslagen en kunnen hoge artikelen zoals een kamerplant of een golftas gemakkelijk staand worden meegenomen. Na een stel modderige laarzen of een paar zakken gesmolten paaseitjes kan de MegaBox worden schoongemaakt met water en zeep. Door de aftapplug uit de bodem te trekken loopt het vuile water weg. Ook handig is de afritsbare voorstoelbekleding voor het geval er een kop koffie overheen is gegaan; afritsen en zo in de wasmachine ermee. Aan praktische maatregelen geen gebrek.



Insteek op zuinig

Onder de kap van de auto vinden we, ongeacht de uitvoering, een 1,0-liter EcoBoost driecilinder benzinemotor. Deze motor is gekoppeld aan een dynamo die is aangesloten op een compacte batterij van 48 volt. Deze batterij ondersteunt de benzinemotor tijdens het accelereren en zal worden opgeladen op het moment dat de



Ford Puma 1.0 EcoBoost ST-Line

auto wordt afgeremd of vertraagd. Middels het mild-hybride systeem claimt Ford een verbruiksreductie te creëren tot 9% (WLTP). Het opgegeven verbruik van Ford zou gemiddeld moeten liggen rond de 5,4 liter per 100 km. In de bergen rondom Malaga kwamen wij echt niet verder dan een verbruik van 6,5 liter per 100 km. Voordeel van het mild-hybride systeem is dat je merkbaar meer koppel hebt. Natuurlijk is het geen sportwagen, maar de kleine accu levert net genoeg voor dat kleine duwtje extra bij het accelereren. Zoals we van Ford gewend zijn is er altijd een sportieve ondertoon in het rijgedrag. Dit zorgt ervoor dat je altijd wordt verwend met scherp stuurbedrag en een prettige wegligging. Tijdens het rijden kan de bestuurder schakelen tussen diverse rijmodi (Normal, Eco, Sport, Slippery en Trial). Iedere modus heeft zijn eigen invloed op de gasrespons, stabiliteitscontrole en tractiecontrole.

Ford is de eerste fabrikant die op een driecilinder motor cilinderuitschakeling levert. Op het moment dat er een cilinder tijdens het rijden gemist kan worden zal deze worden uitgeschakeld. Het start/stop systeem schakelt de auto bij het uitrollen onder de 15 km/u al uit als je de voet op de koppeling hebt staan. Door de accu kan de auto binnen een derde van een seconde weer opstarten. Allemaal kleine zaken die besparing opleveren en waarvan het ingrijpen niet tot nauwelijks merkbaar is; zo zien we het graag.



Volgeladen basis

Bij Ford houden ze van overzicht; dat is duidelijk terug te zien in het aanbod. Zoals gezegd is er op dit moment enkel een 1,0-liter driecilinder benzinemotor verkrijgbaar. Dieselvarianten worden in Nederland niet geleverd. Op moment van schrijven worden alle Puma's geleverd met een handbak met zes versnellingen. Vanaf mei 2020 wordt er een 7-traps automaat met dubbele koppeling geïntroduceerd voor de Puma. Qua vermogen mag je het stellen met 125 pk (92 kW) of 155 pk (114 kW). Beide modellen zijn door ons gereden en we moeten je eerlijk bekennen dat de verschillen tussen de twee vermogens minimaal merkbaar zijn. Met 125 pk heb je ruimschoots voldoende vermogen om goed weg te komen. Met twee uitrustingsniveaus wordt keuzestress je ontnomen. Titanium biedt je alle luxe en comfort die je wilt inclusief 17 inch lichtmetaal, navigatie en draadloos laden van de telefoon. Luxer en praktischer is de Titanium X met B&O geluidssysteem, regensensoren en de afritsbare bekleding. Voor de sportieve trim verwijst Ford je naar de ST-Line met afgeplat stuur en zwarte hemelbekleding. Met de upgrade naar ST-Line X worden daar ook de B&O speakers met subwoofer, 18-inch velgen en gedeeltelijk lederen bekleding aan toegevoegd.



Ford Puma 1.0 EcoBoost ST-Line

De prijzen starten met de Titanium bij 26.900 euro en voor de ST-Line bij 28.050 euro. Met een helemaal volgestopte First Edition zal de prijs eindigen bij 32.345 euro. De eerder genoemde Renault Captur (21.590 euro), Seat Arona (19.800 euro), Nissan Juke (24.390 euro), Volkswagen T-Cross (22.620 euro) en Hyundai Kona (21.995 euro) zijn allemaal goedkoper maar vanaf de basis beperkter uitgerust dan de Puma. Ga je de genoemde modellen aankleden op gelijk uitrustingsniveau dan eindig je voor ieder model ongeveer gelijk.



Sterk verhaal

Een bijzondere move van Ford om met nog een B-segment crossover op de proppen te komen. Vooral als je nagaat dat de concurrentie binnen dit segment moordend is. Om maar niet te spreken over de concurrentie uit eigen huis van de Fiesta Active en de EcoSport. Er moet wel heel veel vertrouwen zijn in de Puma om het aan te durven dit model groot in de markt te zetten. Eerlijk is eerlijk; de Puma is een goede auto tegen een redelijke prijs. Eigenlijk precies hetzelfde verhaal als bij de concurrentie. Doordat de



Ford Puma 1.0 EcoBoost ST-Line

prijzen en uitrusting van de verschillende modellen zo dicht bij elkaar liggen gaat het uiterlijk een steeds grotere rol spelen in het geheel. Ford heeft er in ieder geval alles aan gedaan om te onderscheiden in zuinigheid, praktische bruikbaarheid en een aansprekend design. Of de consument daar ook warm voor loopt wachten we nog even af. Misschien moeten we dat wachten maar heel letterlijk nemen, er gaan namelijk geruchten dat er een hele dikke ST-versie in de pijpleiding zit. En we kunnen je alvast verklappen; dat is het wachten waard!

Plus

- + MegaBox zeer praktisch
- + Zuinig door mild-hybride
- + Veel innovaties

Min

- Hoge instapprijs
- Sterke concurrenten