

## SIGNALEMENT

merk + type	Ford Puma 1.4 16V
jaar test uitgevoerd	1999
nieuwprijs	€ 18.149

**De Puma 1.7-16V heeft er 'n broertje bij, 'n soort - tsja - Lion King. Hij heet Puma 1.4-16V, oogt minstens even vervaarlijk als de 1.7, maar heeft aanzienlijk minder scherpe klauwen. Een jager met een hoog Disney-gehalte eigenlijk...**



Naast de 125 pk sterke Puma 1.7-16V stuurt Ford ook een Puma in een soort Disney-vermomming het oerwoud in: de 1.4-16V. Ook een zestienkleppertje, maar dan met 90 pk. Negentig pk? Een ding is zeker: dat bijterige is er bij de veertienhonderd wel vanaf. Zelfs met een levendige fantasie kun je het geen scheurijzertje noemen. Het is geen auto die bruist van enthousiasme. Tien, vijftien paarden meer was net lekker geweest. Met negentig paarden in de stal moet je op het gebied van de prestaties wel erg veel inleveren. De viercilinder klinkt fel, maar moet bij het induwen van het gaspedaal merkbaar nadenken hoe hij de ruim een ton zware Puma vooruit kan jagen. Ook bij een inhaalspurt in de vijfde versnelling krijg je een beetje de neiging een kalender op te zoeken. Natuurlijk, voor normaal gebruik is de Puma vlot zat, maar bovenmatig dynamische ideetjes kun je in dit geval maar beter vergeten.

Een sprinttijd 0-100 km/h van even boven de elf tellen is op papier bijvoorbeeld niet eens verkeerd, aanzienlijk sneller zelfs dan de fabriek belooft, maar daarvoor moet je dan echt al je kunde in de strijd gooien. Het fraaie aluminium pookje schakelt in deze versie gek genoeg opeens niet meer zo kwiek door de versnellingen heen. En het viercilindertje wil echt nadrukkelijk toeren maken om voldoende power beschikbaar te hebben. Ook op hogere snelheden aangekomen zijn er kanttekeningen te plaatsen. Het schakelen van de vierde naar de vijfde versnelling vergt bijvoorbeeld hinderlijk veel aandacht.

Aan de andere kant: zeg nou zelf, wanneer wordt er in ons land nog echt stevig doorgereden? Zelden toch. En vlot kruisen gaat natuurlijk best. Heb je een keer een wilde bui, dan moet je even geduld hebben, maar dan stopt de snelheidsmeter toch rond de 180 km/h.

Daar komt nog bij dat het Puma-onderstel zich door dat veel tammere motortje natuurlijk absoluut niet in de war laat brengen. Hij stuurt heel makkelijk. Niet te licht en met voldoende gevoel. En lekker beweeglijk. Bovendien is de vering lekker stevig afgestemd, zodat hij als het spreekwoordelijke strijkijzer een hoek om duikt. Vooral lange doorlopers en verkeerspleinen zijn wat dat betreft een genot. Daar komt het immers niet aan op acceleratie, maar speelt de wegligging een hoofdrol. En daar mankeert weinig aan. Remmen? Als een blok.

## New Edge

Wat ook blijft, is de vlotte New Edge lijn van de Puma. Gedurfd en zeer geslaagd. Met opvallende details als de ronde lijnen van ramen en neus, de kleine projectielampjes voor en die aparte achterlichten. Met drie gemeen de wereld in kijkende ronde verlichtingsunits. De scherp aflopende daklijn mondt uit in een decent spoilertje dat in de grote achterklep is geïntegreerd. Het belangrijkste uiterlijke verschil zit hem in de wielen. Het lichtmetaal is vervangen door redelijk strakke wieldeksels. Gelukkig zijn de wielen nog wel geschoeid met 50-serie banden. En ach, daar gaat het uiteindelijk om.

Ook binnenin is de Puma een auto met een lekker eigenwijs karakter. De vorm gaat duidelijk voor de functie. Dat levert bijvoorbeeld een diepe, maar lastig toegankelijke bagageruimte op. Hoog en smal. En twee achterstoeltjes waarop hoogstens plek voor twee kinderen is. De rijder wordt aanzienlijk meer verwend. De uitrusting is zeker niet verkeerd en de sportstoelen voorin zitten prima en zijn lekker stevig gevuld. Het stuurkje is gedeeltelijk met leer bekleed en je hebt uitzicht over een speels dashboard, met allerlei aardige accenten. Alleen... witte meters? En had die aluminium kleur van de dashboard paneeltjes nou niet iets meer aluminium-achtig kunnen zijn? Een beetje goedkoop zo. Bergruimte? Weinig. Kleine vakjes hier en daar. Maar daar reken je in zo'n auto ook niet op. Midden voorin zit wel een klein bakje dat bijna een Nobelprijs verdient. Eindelijk een plek om de GSM-telefoon voor het grijpen te zetten. Zonder dat hij meteen gruwelijk in de weg zit. De slotsom. Blijft de Puma 'fun' genoeg met deze basismotor? Voor zo'n 40.000 gulden ben je de man of vrouw. Dat klinkt duidelijk anders dan de 45 mille van de 1.7-16V. Het offer dat je moet doen op het gebied van de prestaties is naar onze smaak wel erg groot. Maar het is en blijft een hebbinging.



+

- Fraaie styling
- Uitstekend rijgedrag
- Voorbeeldig zuinig

-

- Tamme prestaties
- Afwerking dashboard

### TECHNISCHE GEGEVENS

**Motor:** dwars-voorin 4 benzine-lijn, 4 kl./cil., multipoint injectie, cil.inh. 1388 cc, boring x slag 76,0 x 76,5 mm, compr. verh. 10,1:1, max. vermogen 66 kW/90 pk bij 5600 tpm, max. koppel 125 bij 4500 tpm.

**Onderstel:** aandrijving voorwielen, 5-versnellingsbak, voorwieloph. onafhankelijk, MacPherson + stabilisator, achter semi-onafhankelijk, stuurbekrachtiging, draaicirkel 10,4 m, remmen voor geventileerde schijven, achter trommels.

**Maten/gewichten:** l/b/h 3,98/1,67/1,34 m, wielbasis 2,45 m, banden 195/50 VR 15, kofferruimte 240 l, tankinh. 42 l, gewicht 1031 kg, laadverm. 368 kg, aanhanger geremd - kg.

**Prestaties:** Topsnelheid 180 km/h, acceleratie 0-100 km/u 11,2 s, 80-120 km/u in 4/5 11,0/18,5 s, testverbruik 7,2 l/100 km, geluid bij 100/120 km/u 70/71 dB