



## FORD PUMA.

Verschenen op: 1997-11-07 Bron:Telegraaf-i

Ford is met de Puma wat laat met de reactie op de Tigma van concurrent Opel. Ruim vier jaar nadat de Opel het levenslicht zag, introduceert Ford zijn coupe. Maar zo vreemd is dat ook weer niet, Ford heeft het de laatste jaren nimmer op een race aan laten komen. Zo zal ook de Escort geruime tijd na de vernieuwde Astra zijn entree maken. Inmiddels is de Puma aan een inhaalrace begonnen en als de eerste reacties ons niet bedriegen ligt deze kittige coupe al aardig op snelheid.

In ieder geval is zijn tempo op de weg naar behoren. Wat heet: hij is werkelijk verbluffend. De 1,7 liter motor is van de Zetec SE-familie en dus het allernieuwste wat Ford op de plank heeft liggen. De allerlaatste snufjes ten aanzien van zuinig en schoon omgaan met brandstof zijn er in verwerkt. Zestien kleppen zitten er in maar ook een extra harde laag in de cilinderwand. Om die te verkrijgen wordt het in Spanje gegoten motorblok naar Japan vervoerd om daar door Yamaha van die speciale coating te worden voorzien. Vervolgens gaat het weer naar Spanje alwaar in Valencia de motor verder wordt afgebouwd. Die gaat in zijn geheel naar de fabriek bij Keulen waar de totale Puma in elkaar wordt gezet. Het is de moeite waard, want de motor is een van de grootste attracties in deze auto.

Er zitten in de 1679 cc 92 kW/125 pk en een koppel van 157 Nm. Dat is op zich al niet mis, maar het feit dat die waarde al snel te gebruiken is (85% van 1500 tot 6750 tpm) bepaalt de grote soepelheid van de aandrijving. En die is in een woord fantastisch. Hij doet het wat dat betreft even goed als menige tweeliter. De variabele kleptiming draagt daar ongetwijfeld aan bij. Gekoppeld aan een uitstekend werkende versnellingsbak maakt dat het rijden met de Puma een constante vreugde geeft. Soms hadden we de indruk met een verborgen, zachte, turbo te rijden, zo fel is hij nog bij al behoorlijk hoge snelheden. Trillingsvrij.

Er is veel tijd gestoken in het zo stil en trillingsvrij maken van de aandrijfeenheid. Er is dan ook weinig lawaai maar we denken dat de fabrikant de uitlaat zo heeft laten uitvoeren dat daar toch een lekkere sportieve brom uitkomt. Je hoort dat er wat gebeurt als je gas geeft. Voor dat soort akoestische zaken worden dergelijke auto's mede gekocht.

En vanwege de uitstraling. En daar zit het naar onze smaak ook goed mee. De auto heeft de al eerder bij de Ka geïntroduceerde New Edge-stijl. Dat wil zo veel zeggen dat er kordaat neergezette lijnen even abrupt als sierlijk in elkaar over kunnen gaan. De voor- en achterzijde geven die opzet het meest duidelijk weer. We kunnen ons voorstellen het niet ieders meug is maar de auto valt er zeker door op. De vormgeving brengt wel met zich mee dat het uitzicht beperkt is, helemaal naar achteren. Als daar het (verplichte) derde remlicht nog bij moet komen is er echt minimaal zicht.

De Puma geeft de inzittenden trouwens een algemeen gevoel van beslotenheid. Dat werkt bij de een knus en sportief, bij de andere wellicht wat benauwend. Hoe gering de ruimte is, blijkt uit het feit dat er geen plaats was voor plafondgrepen. De feitelijke zitruimte binnen de wielbasis van 2,45 m is aan de krappe kant. Dan hebben we nog niet eens over de zitmogelijkheid achterin want die is te verwaarlozen. Ook voorin is het niet allemaal even ruim, zoals tussen stoel en stuur. Er zit standaard een elektrische hoogteverstelling op de stoelen, maar die geeft weinig soelaas. Deze is er trouwens ook om de (niet aanwezige) hoogteverstelling van de gordels te compenseren. Anti-diefstal.

Voor 39.990,- is de Puma niet krenterig uitgerust. Zo vinden we er abs en traction control, 1 airbag, neerklapbare achterbank, een gerenommeerde antidiefstal-voorziening, afneembare sleepogen en een interieur dat met smaak is vormgegeven. Met onder meer aluminium omlijsting van dashboard en middenconsole. De versnellingsknop is ook van dit materiaal. Met de aantekening dat die opvallend lang koud blijft.

De Puma, Fords eerste auto die volledig op de computer is ontwikkeld, is gebaseerd op de Fiesta en bezit daarom ook diens wielbasis. Hij beslaat met een lengte van 3,98 m en een breedte van 1,67 m een groter oppervlak en de eveneens ruimere spoorbreedtes dragen bij dat hij ook stabiel op de weg ligt. Een eigenschap die het sportieve gebruik van deze auto in hoge mate bepaalt.

#### **Conclusie:**

Beter laat dan nooit duikt Ford met de Puma de klein coupemarkt in. Tussen de (weinige) concurrenten komt de auto sterk naar voren met een prima motor, royale uitrusting en een uitstekende wegligging.

