



FORD PUMA

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

De klasse waar de Ford Puma zich in gaat begeven is relatief klein. De fabrikant denkt per jaar er niet meer dan 30.000 te hoeven produceren. Deze auto is dan ook niet bedoeld als de grote geldmaker, fabrikant en importeur zien hem vooral als imagopijler en uiteraard als concurrent van de Opel Tigra, de auto die zo'n drie jaar de markt openbrak voor kleine coupes.

De afmetingen van beide predatoren komen vrijwel overeen. De Puma is 3,98 m lang, 1,67 m breed en 1,34 m hoog. De wielbasis bedraagt 2,45 m en dat is maar twee centimeter meer dan bij de Tigra. Toch geeft de Puma in zijn totaliteit een vlottere indruk. Daar waar de Opel de b-stijl naar voren laat lopen trekt de Ford de zaak soepel naar achteren door. Het resultaat is een bijna traditioneel fastback-zijaanzicht dat echter door scherp aangezette profielen aan de eentonigheid ontsnapt.

Voor- en achteraanzicht zijn van elke stijltraditie verstoken. Of het moet de Ford-traditie zijn die met de Fiesta is ingezet en die met de Ka in volle glorie is doorgebroken. De New Edge-stijl noemen ze het bij de fabrikant waarbij een groot aantal gebogen lijnen abrupte eindes vinden of in elkaar overlopen. Net zoals bij de Ka ziet het er allemaal op zijn minst grappig en opvallend uit. Het is echter de vraag of een dergelijke styling ook lang de interesse kan vasthouden.

Dat zal zeker het geval zijn ten aanzien van de prestaties van de Puma. Hij wordt om het overzichtelijk te houden slechts met een motor en in een uitvoering verkocht. Dat betreft een 1,7 liter 16 kleps motor (92 kW/125 pk, 157 Nm), de eerste in de Zetec-klasse met deze cilinderinhoud. Ter vergelijking: de Tigra is met een 1,4 of een 1,6 ltr te koop. Op een zeer bochtig traject rond München liet deze motor zien tot indrukwekkende prestaties in staat te zijn. Prachtig snel reagerend op het gaspedaal versnelde hij al van zo'n 2000 toeren af en bleef dat verrassend lang volhouden. Daarbij een geluid makend dat het midden hield tussen een tevreden gebrom en een sportieve snerp. De oplossing zit onder de motorkap waar een speciaal resonantiebakje dit markante uitlaatgeluid componeert. De waarlijk perfect schakelende en getrapte versnellingsbak wordt bediend door middel van een in aluminium uitgevoerde bol. Het zelfde materiaal dat als omlijsting dient voor het bedieningspaneel.

De Puma liet eveneens uitstekende herinneringen achter ten aanzien van de wegligging en rijcomfort. De auto is gebaseerd op de Fiesta en heeft daar in principe veel onderdelen van overgenomen. Dat blijkt een goede keuze te zijn want de 1039 kg wegende Puma komt in alle opzichten tegemoet aan de sportieve stijl die hij uitstraalt. De standaard abs en traction control dragen er ongetwijfeld toe bij. De besturing krijgt daarbij een extra goede vermelding want die is opvallend precies, licht en prachtig gedoseerd.

Een gemis vonden we het ontbreken van een rechter handgreep in het plafond. Uitleg van Glenn Goold, opperste Puma dompteur: "Daarvoor zit het dak te dicht bij het hoofd van de passagier. We hebben er een geprobeerd maar daar heb je constant last van. Daarom is de greep in de deur extra stevig uitgevoerd". We bleven hem echter missen.

Nog een punt van kritiek: de Puma mist in hoogte verstelbare gordels voor. Goold weer: "Daar is de b-stijl te kort en te gebogen voor gevormd. In plaats daarvan kan de bestuurdersstoel elektrisch op en neer bewegen". In de praktijk bleek dat traject echter te klein om elk postuur ter wille te zijn. Bovendien ontbreekt die (standaard)voorziening voor de passagier.

Hoofd marketing van Ford Nederland, Gerard Jansen, wilde niet zeggen welke voorrechten de eerste geïnteresseerden krijgen maar hij wil ze wel op speciale manieren belonen. Hij wil ze bovendien blijven informeren over de Puma, omdat hij weet dat dit type auto meestal een weinig loyaal publiek heeft. Als er een nieuw trendy model is dan stapt men al snel over. De kopers moeten rekening houden met een aanschafprijs die de importeur onder de 40.000 gulden wil houden. Dat zou mooi zijn want de Puma is nog eens aardig aangekleed ook. Met onder meer elektrische ruiten, het geavanceerde PATS-beveiligingssysteem, abs, omklapbare achterbank, een leren stuurwiel en 15 inch lichtgewicht wielen.

Achter de Ka-achtige koplamp- glazen zitten drie aparte lichtbronnen.

De in zeven kleuren verkrijgbare Puma heeft een al even markante achterzijde. Opvallend is dat het derde remlicht ontbreekt.

