



FORD PUMA versus OPEL TIGRA (Bron:Autovisie)

De naam van Ford's nieuwe coupé laat er geen twijfel over bestaan. De Puma is de rechtstreekse belager van de Opel Tigra. Evenals de Corsa-afgeleide gebaseerd op een compacte middenklasser, de Fiesta. Gebouwd om de sportieve automobilist met een bescheiden budget te behagen en het imago op te krikken. De Puma beleefde zijn première in Engeland. Van de dertigduizend Puma's die Ford jaarlijks voortbrengt verwacht de Nederlandse importeur er in 1998 achthonderd te verkopen. Een erg voorzichtige schatting gezien het succes van de Opel Tigra en niet te vergeten die andere concurrent, de Renault Mégane Coupé. Op de toppen van zijn roem verkocht Opel een kleine drieduizend Tigra's. Hoe kortstondig de populariteit duurt van voertuigen in dit bescheiden, maar groeiende segment werd eveneens op schrijnende wijze geïllustreerd aan de hand van de dramatisch gedaalde verkoopaantallen van de Tigra (in 1996 : 911 stuks).

Ford is zich er terdege van bewust dat de ongeveer veertigduizend gulden kostende Puma hetzelfde lot is beschoren. Een vlotte modelwisseling is echter voorzien in het programma Ford 2000 dat enkele jaren her door het merk is gelanceerd. Om dat te realiseren is een reductie van de ontwikkelingstijd noodzakelijk. Bij de volledig per computer ontworpen Puma heeft deze nog drie jaar gevegd, maar het streven is in eerste instantie vierentwintig en uiteindelijk zelfs vijftien maanden.

Een manier om de ontwikkeling van een auto te verkorten is op één en hetzelfde platform meer modellen te maken. Conform dit voornemen in Ford 2000 is de Puma gebaseerd op de bodemsectie van de Fiesta. Evenals de Ka, waarmee de nieuwste Ford frontaal duidelijk overeenkomsten vertoont. Debet daaraan zijn de volledig aan de New Edge ontwerp-filosofie van Ford beantwoordende dubbele projector koplampen in combinatie met de als de bovenlip van Jerry Lewis opgetrokken motorkap. Bij het elektronisch tekenen van de rest van de Puma lijken de ontwerpers zich te hebben laten inspireren door een tweetal modellen van Toyota. Zowel het profiel als de achterruit roepen herinneringen op aan de voorlaatste versie van de Celica, terwijl de vormgeving van de achterlichten sterk naar de Supra riekt.

De suggestie dat voor het ontwerpen van de Puma een van partner Mazda geleende Japanner achter de computer is geplaatst wordt door 'Engineering Manager' Glen Goold resoluut van de hand gewezen. Los van het lijnenspel geeft ook de vulopening van de brandstoftank aan de verkeerde, rechterkant aanleiding tot deze opmerking. Volgens Goold is dat slechts het logische gevolg van het gebruik van het Fiesta-reservoir met als doel de kosten zo laag mogelijk te houden. Reden waarom het klepje niet is geïntegreerd in de centrale vergrendeling, maar de tankdop simpel van een slot is voorzien.

Het onderstel van de Puma is in grote lijnen identiek aan dat van de Fiesta. Dat betekent onafhankelijke voorwielophanging volgens het McPherson-principe en semi-onafhankelijke achterwielophanging met een torderende as, waarvan de stijfheid met dertig procent is toegenomen in vergelijking met het exemplaar onder de Fiesta 1.4 RS. Het resultaat van het ontwikkelingswerk van de afdeling Special Vehicle Engineering (SVE) van Ford, die ook aan de wieg heeft gestaan van de Escort RS Cosworth. Andere wijzigingen waarmee SVE op de proppen is gekomen zijn een dikkere anti-rollbar vóór en respectievelijk vijf en zes procent stijvere veren aan voor- en achterzijde, evenals een grotere spoorbreedte.

Achter de speciaal voor de Puma ontworpen lichtmetalen wielen gaan vóór dikkere, inwendig geventileerde remschijven (20 mm nu) schuil dan bij de Fiesta - om fading te voorkomen - en achter trommels, welk systeem af fabriek is voorzien van ABS. Hoewel de fraaie wielen vijftien inch groot zijn resteert er door de montage van 50-serie banden een gapend gat tussen rubber en wielkast. Volgens Goold is dat met opzet gedaan om te voorkomen dat band en carrosserie contact leggen wanneer de Puma met vier personen en bagage aan boord een sprongetje maakt. Een voorzorgsmaatregel waarbij vraagtekens kunnen worden geplaatst gezien de frequentie waarmee de Ford een dergelijke bezetting zal vertonen. Gezien de been- en vooral de hoofdruimte veroordeel je niet gauw twee volwassenen tot een verblijf achterin gedurende een bagage vergend uitstapje. Meer plaats dan aan een stel opgroeiende kinderen biedt de Puma achter niet.

De bereikbaarheid van de achterbank is redelijk goed. Door aan een praktische, bezijden de hoofdsteun geplaatste knop te trekken, kantelt de leuning van de voorstoel en schuift de hele zetel naar voren om vervolgens weer in de oorspronkelijke stand terug te keren. Anti-hernia zijn eveneens beide 'flipperkast'-knoppen in de kofferbak met zijn kolossale tildrempel. Eén rukje is voldoende om de leuning van de achterbank integraal voorover te laten vallen, waarna de inhoud van de bagageruimte toeneemt van 240 tot 725 liter.

Van de interieurinrichting van de Puma kan Opel nog wat leren. Ford toont aan hoe met simpele middelen het doorsnee middenklassegehalte is te reduceren. Een instrumentarium à la Escort RS Cosworth met witte wijzerplaten die bij ingeschakelde verlichting groen opgloeien en her en der wat aluminium accenten behagen de 'sportieve' bestuurder aanmerkelijk meer dan het domweg geïmplementeerde, saaie Corsa-dashbord van de Tigrā. De Puma overtreft de Tigrā tevens op het terrein van de opbergmogelijkheden, met een volwaardig dashboardkastje, diverse bakjes en kaartenvakken in de portieren. Zaken die de Opel moet ontberen, evenals de illusie van ruimte. Lange mensen claimen zelfs last van claustrofobie te krijgen in de Tigrā als gevolg van de luttele decimeters van hun voorhoofd verwijderde bovenzijde van de voorruit. De koele cijfers wijzen uit dat het slechts suggestie is, aangezien de Opel voorin zowel meer hoofd- als schouderuimte biedt dan de Ford. Vergelijken we de afmetingen achterin, dan prijkt de Puma bovenaan. Een positie die de Ford ook inneemt wanneer het volume van de kofferruimte tegen elkaar wordt afgezet. De Tigrā, met zijn 215/425 liter omvattende kofferbak, beschikt daarentegen over een permanent skiluk om lange lading te transporteren zonder zitplaatsen op te offeren.

Nu we toch aan het cijferen zijn. De Tigrā 16-16V Fresh weegt inclusief airconditioning 991 kilogram. Dat is slechts iets lichter dan de 1008 kilogram zware Puma (zonder airco), die vlotter en levendiger aanvoelt. De verklaring daarvoor moet deels worden gezocht in het extra motorvermogen waarover de Ford beschikt. Op basis van de 1,4-liter viercilinder Fiesta-krachtbron is een nieuwe 1,7 liter Zetec SE ontwikkeld, goed voor 92 kW ofwel 125 paardenkrachten bij 6300 toeren per minuut. Behalve van zestien kleppen is de motor voorzien van een inwendige wrijving verlagende nikkel/siliconenlaag op de cilinderwanden en variabele timing op de inlaatnokkenas. Daardoor levert de viercilinder tussen de 1500 en 6750 min⁻¹ minimaal 85 procent van zijn koppel, dat een maximum van 157 Nm bereikt bij 4500 toeren per minuut.

De op papier beloofde souplesse maakt het mechanische hart van de Puma in de praktijk absoluut waar. De motor hangt lekker aan het gas en pikt in de lage toerenregionen vlot en moeiteloos op waarna de naald van de toerenteller snel doormarcheert richting het rode gebied. In tegenstelling tot bij de Tigrā, met zijn bij 6000 toeren per minuut maximaal 78 kW/106 pk leverende zestienklepper, ontstaat bij de Ford niet het verlangen naar meer. Waar de viercilinder Ecotec na het passeren van het getal 45 op de schaal van de toerenteller lichtelijk buiten adem begint te raken, zet de Zetec een nieuw offensief in dat uitsluitend door de toerentalbegrenzer wordt gestuit.

Veel schakelen is in de Puma geen bittere noodzaak, maar in meer dan één opzicht wel een lust. Niet in de laatste plaats door de aluminium knop die bovenop de pook prijkt. Daarmee worden kortere slagen gemaakt dan met het volledig in zwart gehulde exemplaar dat de soepelere schakelende vijfversnellingsbak van de Opel bedient. Maar veruit het belangrijkste argument dat pleit voor het regelmatig aanvatten van het koele metaal is wel het geluid van de motor. Hoog in de toeren laat de Zetec een agressief geluid horen dat zich het best laat omschrijven als grauwen.

Ford heeft bijzonder veel aandacht besteed aan het stemmen van de krachtbron, waarbij behalve de computer ook de gehoororganen van consumenten zijn ingeschakeld. Dat heeft onder meer geleid tot de ontwikkeling van een nieuw inlaatspruitstuk waarbij de lucht voor alle cilinders over dezelfde lengte wordt aangezogen en de montage van een metalen klankkastje onder de motorkap. De beloning van deze inspanningen zijn tonen die de 'sportieve' chauffeur als muziek in de oren zullen klinken. Meer dan het brommen en op hoge snelheid het enigszins vermoeiende dreunen van de Opel zestienklepper.

Ondanks verwoede pogingen onderweg van en naar de plaats van het rendez-vous met de Puma slaagde Opels Ecotec met uitzondering van een afdaling er niet in de naald van de snelheidsmeter van de Tigrā de 200 te laten passeren. Toch geeft Opel exact dezelfde topsnelheid van 203 kilometer per uur op voor zijn telg als Ford voor de zijne. In de sprint vanuit stilstand naar 100 km/h moet de Tigrā in elk geval zijn meerdere erkennen in de Puma met zijn vrolijk richting 220 lopende snelheidsindicator. De Ford is met 9,2 tellen precies 1,3 seconde sneller.

Het weggedrag van de opponenten is vrijwel identiek, wat geen verrassing is aangezien beide over voorwielaandrijving beschikken. In te snel genomen bochten kampt het duo met onderstuur. Bruusk remmen of gas loslaten leveren geen carrosseriereacties op die de bestuurder danig in de problemen brengen. Desondanks gaat de voorkeur uit naar het onderstel van de Puma, die dankzij iets straffere vering en demping en grotere spoorbreedte over een betere koersstabiliteit beschikt.

De bij het nemen van een bocht met hoge snelheid nadrukkelijk op zijn voorwiel hangende Tigra heeft merkbaar meer moeite met het verwerken van oneffenheden in het wegdek. Bovendien heeft de snelheidsafhankelijke, bekrachtigde stuurinrichting van de Ford door de iets directere respons een streepje voor op de installatie van de Opel.

Geen van beide coupés beschikt over een verstelbare stuurkolom, maar wel over een in hoogte te variëren bestuurdersstoel. Bij het exemplaar in de Puma is daarvoor geen handkracht nodig, maar deze optie biedt geen compensatie voor het ontbreken van hoogteverstelling op de voorste veiligheidsgordels. Bovendien is de zitting van de chauffeurszetel te nadrukkelijk achterover gekanteld hetgeen op zijn minst enige gewenning vergt.

Af fabriek wordt de Puma evenals de Tigra geleverd met ABS, elektrisch te bedienen portierruit en buitenspiegels, centrale deurvergrendeling (bij Ford inclusief afstandsbediening), startblokkeringsstelsel, gordelspanners en een met leder omvat stuurwiel met airbag. De Tigra 1.6-16V beschikt daarnaast van huis uit ook over mistlampen voor, een radio/cassettespeler met zes luidsprekers, een infodisplay en een rijdersairbag en de jongste van het stel is standaard voorzien van tractie controle (TCS) op de aangedreven voorwielen.

Het aantal als extra te bestellen accessoires op de Puma blijft beperkt tot zeven in totaal. In de lijst ontbreken mistlampen vóór, evenals uit esthetische overwegingen een derde remlicht achterwege is gelaten. Geen bijster steekhoudend argument van de Ford-ontwerpers, die in vergelijking met de vormgevers van de Tigra er onvoldoende in zijn geslaagd het koetswerk een volledig eigen gezicht te geven. Daarvoor komen te veel details te bekend voor. Worden het interieur en de onderhuidse techniek in ogenschouw genomen, dan hebben de ontwikkelaars van de Puma zich beter van hun taak gekwetend dan hun collega's van de in 1994 geïntroduceerde tegenstrever.

Conclusie:

Het weggedrag van beide coupés is vrijwel identiek, niet zo verwonderlijk aangezien beide auto's over voorwielaandrijving beschikken. Hoewel beide te kampen hebben met onderstuur gaat onze voorkeur uit naar het onderstel van de Puma omdat deze dankzij de straffere vering en demping over een betere koersstabiliteit beschikt. In de sprint van 0 naar 100 km/h komt de Puma als winnaar uit de bus. Qua ruimte: voorin wint de Tigra het van de Puma, maar achterin prijkt de Puma bovenaan. De Ford Puma is bovendien ook nog gunstiger geprijsd: plusminus 40.000 gulden, terwijl voor de Opel Tigra ruim 42 mille moet worden neergeteld. Een ding is duidelijk: de roofkat van Ford, de Puma, doet een frontale aanval op Opel Tigra.

