



Puma ST: das erste europäische Performance Crossover-SUV von Ford

- Mit 147 kW (200 PS) Spitzenleistung sprintet der Puma ST in 6,7 Sekunden auf 100 km/h
- Auf Wunsch mechanisches Quaife-Sperrdifferenzial lieferbar
- ST-Fahrwerk mit 40 Prozent steiferen Verbundlenkern als beim Ford Fiesta ST – Force Vectoring-Federn gleichen höheren Fahrzeugschwerpunkt aus
- 19-Zoll-Leichtmetallfelgen und Recaro-Sitze betonen sportlichen Anspruch

KÖLN, im Mai 2022 – Seit Ende 2020 steht der Puma ST, das erste europäische Performance Crossover-SUV von Ford, an der Spitze der Puma-Modellfamilie. Als Kraftquelle dient dem Puma ST die 147 kW (200 PS)* starke Version des EcoBoost-Turbo-Direkteinspritzers mit 1,5 Liter Hubraum. Dieser Dreizylinder-Motor beschleunigt den Puma ST in 6,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h. „Echte Fans möchten beim Fahrspaß keine Kompromisse eingehen, bloß weil die allgemeinen Lebensumstände ein sogenanntes ‚vernünftiges‘ Auto erfordern. Wir haben den Puma ST deshalb bewusst so entwickelt, dass er genauso fahraktiv ist wie alle ST-Modelle, ohne dass er etwas von seiner Praktikabilität einbüßt“, erklärt Stefan Münzinger, Leiter Ford Performance Europa. „Wir glauben, es gibt weltweit kein Kompakt-SUV mit besserem Handling. Du spürst das Auto jederzeit. Es vermittelt echtes ST-Feeling und macht einen Riesenspaß.“

Auf Wunsch ist ein mechanisches Sperrdifferenzial von Quaife lieferbar

Der Puma ST reizt die Möglichkeiten der B-Segment-Plattform von Ford weiter aus und setzt dem tendenziell höheren Fahrzeugschwerpunkt eines Crossover-SUV ein neu entwickeltes Fahrwerk entgegen. So weist die Verbundlenker-Hinterachse eine Festigkeit von 2.000 Nm/deg auf. Dieser Wert liegt 40 Prozent über dem des Ford Fiesta ST und 50 Prozent über dem der Puma-Standardversionen. Ein in die hintere U-Sektion integrierter Stabilisator mit 28 Millimeter Durchmesser senkt die Rollneigung in Kurven ebenso wie sein vorderes, 24 Millimeter starkes Gegenstück.

Für den Puma ST ist auf Wunsch ein mechanisches Sperrdifferenzial von Quaife für die angetriebene Vorderachse lieferbar. Es ist – zusammen mit der ST-Launch Control und der ST-Performance Schaltanzeige – Bestandteil des Performance-Pakets. Das Sperrdifferenzial optimiert die Traktion, was sich sowohl in verbessertem Fahrverhalten als auch in minimiertem Untersteuern vor allem am Kurvenausgang niederschlägt. Die Sperre verhindert ein Durchdrehen des entlasteten Rads auf der Kurveninnenseite und leitet das Antriebsmoment dem Rad mit dem besseren Grip zu.

Im Zusammenspiel mit der Torque Vectoring Control verbessert das System zudem die Straßenlage und Spurstabilität, indem es durch gezielte Brems Eingriffe am kurveninneren Rad die Tendenz zum Untersteuern in Kehren reduziert. Ergebnis: eine gelungene Balance aus Grip auf trockener Fahrbahn und gutmütigem Eigenlenkverhalten im Nassen.

Spurstabilität, Agilität und Ansprechverhalten profitieren auch von den patentierten Force Vectoring-Federn von Ford. Die seitengebundenen und gegenläufig gewundenen Federn üben vektorielle Kräfte auf die Hinterradaufhängung aus. So werden Kurvenkräfte direkt in die Federn abgeleitet, was effektiv die Seitenneigung verringert. Hinzu kommen vorn und hinten frequenzreaktive Zweirohr-Dämpfer von Hitachi. Ihr Dämpfungsverhalten wirkt einerseits der Seitenneigung entgegen und schluckt andererseits kleinere Straßenunebenheiten bei höheren Geschwindigkeiten.

Lenkung: 25 Prozent direkter als bei den Puma-Basismodellen

Die Lenkung des Puma ST wartet mit einem Übersetzungsverhältnis von 11,4:1 auf. Damit setzt sie Lenkbefehle fast 25 Prozent direkter um als die Steuerung der Puma-Basismodelle. Um diesen Effekt zu erzielen, erhielten die vorderen Achsschenkel kürzere Lenkarme und die Zahnstange bekam eine direktere Übersetzung – diese Maßnahmen verbessern spürbar die Reaktion auf Einlenkbewegungen.

„Die Lenkung steht bei jedem ST im Mittelpunkt. Sie ist die entscheidende Schnittstelle zwischen Fahrer und Straße. Der Puma ST lenkt ausgesprochen gut ein. Die direkte und präzise Reaktion des Fahrzeugs auf Lenkbefehle vermittelt Vertrauen – eine wichtige Voraussetzung für den hohen Fahrspaß“, berichtet Stefan Münzinger.

Bereifung: Pilot Sport 4S auf serienmäßigen 19-Zöllern

Die Bereifung des Puma ST stellt einen weiteren wesentlichen Faktor für die gelungene Synthese aus Sportlichkeit und dem hohen Fahrkomfort dar, der als eines der beliebtesten Merkmale eines Crossover-SUV gilt. Bei der Entwicklung eines Reifentyps, der die Stärken des maßgeschneiderten Fahrwerks voll umsetzt, hat Ford Performance eng mit Michelin kooperiert. Der Pilot Sport 4S im Format 225/40 R 19 bringt das Plus an Traktion, das die mechanische Differenzialsperre ermöglicht, effizient auf die Straße. Nicht minder markant wirken die serienmäßigen 8J x 19-Zoll-Leichtmetallfelgen im 5-Speichen-Y-Design, die Ford in Magnetite-Premiumlackierung (Serie für den ST) und in Magnetite-Premiumlackierung, glanzgedreht (Serie für den ST-X), anbietet.

Genauso konsequent optimierte Ford Performance die Bremsleistung auf ST-Niveau. Dazu entschieden sich die Entwickler für 325 Millimeter große Bremsscheiben vorn – ein Plus von 17 Prozent gegenüber den Puma-Standardversionen. Hinten greifen die Bremsen auf Scheiben mit 271 Millimeter Durchmesser zu. Durch Feintuning des Bremskraftverstärkers optimierten sie die Dosierbarkeit, das Bremsgefühl und die Rückmeldung der Bremsen, die für eine sportliche Fahrweise unabdingbar sind.

EcoBoost-Aggregat fasziniert mit kraftvoller, reaktionsschneller Leistungsentfaltung

Die hochentwickelte 147-kW-Version (200 PS) des 1,5 Liter großen EcoBoost-Benzin-Direkteinspritzers hat ihre Premiere im mehrfach ausgezeichneten Ford Fiesta ST gefeiert. Sie wartet mit fortschrittlicher Turbo-Aufladung, Hochdruckeinspritzung und unabhängiger Steuerzeitenverstellung der beiden Nockenwellen (Twin-independent Variable Cam Timing) auf. Diese Konfiguration kommt sowohl den sportlichen Fahrleistungen als auch der Kraftstoffeffizienz des Puma ST zugute.

Die Dreizylinder-Architektur des nach Euro 6d-ISC-FCM homologierten Voll-Aluminium-Motors liefert bereits bei niedrigen Drehzahlen ein hohes Drehmoment. Zur Leistungssteigerung kommen ein radial-axialer Turbolader und ein integrierter Auslasskrümmer zum Einsatz. Letzterer verkürzt die Distanz, die die Auspuffgase vom Zylinder bis zum Turbolader zurücklegen – so baut sich der nötige Ladedruck schneller auf und das „Turboloch“ bleibt praktisch aus. Verstärkte Motor-Aufhängungen verhindern unerwünschte Bewegungen des Triebwerks vor allem bei ambitionierter Kurvenfahrt und erhöhen die Laufruhe im Alltagsbetrieb.

Zusätzlich zu einem speziellen Lufteinlasstrakt und dem leistungssteigernden, strömungsoptimierten Abgassystem verstärkt auch die aktive Steuerung der Auslassventile den bereits konzeptionell sehr kernigen Klang des Dreizylinder-Aggregats. Das Team von Ford Performance stimmte das Motorgeräusch allerdings nicht nur rein sportlich ab, sondern berücksichtigte auch den gehobenen Crossover-SUV-Charakter des Puma ST. Daher liegt sein Geräuschniveau um fast 1 dB niedriger als das des gleich motorisierten Ford Fiesta ST.

320 Nm Drehmoment bei 2.500 bis 3.500 U/min

Während der Dreizylinder seine Spitzenleistung von 147 kW (200 PS) bei 6.000 Touren erreicht, liegt die maximale Durchzugskraft von 320 Nm konstant zwischen 2.500 und 3.500 Umdrehungen an. Dieses Drehmoment-Plateau wirkt sich in Form einer sehr linearen Beschleunigung und eines schnelleren Ansprechverhaltens aus.

Genauso wichtig wie die dynamische Auslegung des 1,5-Liter-Triebwerks war für die Entwickler seine Effizienz. Als erster Dreizylinder überhaupt verfügt er über eine innovative Brennraum-Abschaltung. Wenn beispielsweise im Schub-Betrieb oder bei gleichmäßig moderater Geschwindigkeit nicht das gesamte Leistungspotenzial abgerufen wird, stoppt die Motorsteuerung automatisch die Kraftstoffversorgung eines Zylinders. Das System schaltet den betreffenden Brennraum in nur 14 Millisekunden ab und wieder zu – 20 Mal schneller als ein menschlicher Lidschlag. Für den kombinierten WLTP-Verbrauch* von 6,8-6,5 Liter/100 km bei kombinierten WLTP-CO₂-Emissionen* 154-148 g/km spielt diese Technologie eine zentrale Rolle. Ein Benzin-Partikelfilter reduziert zudem die Rußemissionen.

Die Kraftübertragung übernimmt im Puma ST das aus dem Ford Fiesta ST bekannte manuelle 6-Gang-Getriebe mit seinen sehr geschmeidigen Schaltvorgängen. Im Unterschied zum knackigen Kleinwagen weist das Performance Crossover-SUV eine kürzere Achs-Übersetzung auf. In dieser Konfiguration erzielt der neue Puma ST einen Topwert von unter sieben Sekunden für den Sprint von null auf 100 km/h sowie eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h.

Vier Fahrmodi: vom Spritsparen bis zur Rundstreckenhatz

Vier Fahrmodi setzen die Vielseitigkeit des Puma ST auf der Straße in Szene. Die Fahrer können dabei sehr unterschiedliche Charakteristika wählen und das große Potenzial des Performance-Crossover SUV nutzen. Während der rundstreckentaugliche „Rennstrecken“-Modus den maximalen Fahrspaß in den Mittelpunkt stellt, legt der erstmals in einem ST-Modell wählbare „Eco“-Modus den Schwerpunkt auf besonders effizientes Fahren. Die Fahrmodi im Einzelnen:

- „Normal“ – Kennfeld der Motorsteuerung, Traktionskontrolle, Elektronisches Sicherheits- und Stabilitätsprogramm (ESP), aktive Steuerung der Auslassventile und die elektro-mechanische Servolenkung EPAS sind auf ein möglichst natürliches Ansprechverhalten und eine angenehme Rückmeldung kalibriert.
- „Eco“ – Mapping der Motorsteuerung sowie die Kennkurve des Gaspedals sind auf maximale Kraftstoffeffizienz ausgelegt.
- „Sport“ – schärferes Motormapping und Gaspedal-Charakteristik sowie eine geänderte Abstimmung der Servolenkung liefern mehr Rückmeldung und Kontrolle für engagierte Fahrten. Das aktive Motorgeräusch-Regelventil öffnet sich und verleiht dem Fahrzeug eine intensive sportliche Note. Der „Sport“-Modus lässt sich über einen eigenen Knopf am Lenkrad aktivieren.
- „Rennstrecke“ – alle für die Fahrzeugdynamik verantwortlichen Einstellungen sind auf möglichst schnelle Rundenzeiten auf der Rennstrecke optimiert. Die Traktionskontrolle ist deaktiviert, das ESP greift so zurückhaltend ein, dass es auch rennsporttypische Gier- und Querbewegungen zulässt.

Das dreistufige ESP überlässt dem Fahrer zudem die Wahl, ob es in instabilen Fahrsituationen umfassend eingreifen, etwas Schlupf zulassen oder ganz deaktiviert werden soll. Das Ergebnis ist ein Fahrzeug mit einzigartiger Charakteristik, das seinen Namenszusatz „ST“ zu Recht trägt – ST steht für Sport Technologies.

Launch Control ist Bestandteil des optionalen Performance-Pakets

Die Launch Control – zusammen mit dem mechanischen Sperrdifferenzial und der ST-Performance Schaltanzeige Bestandteil des optionalen Performance-Pakets – ist ausschließlich für den Einsatz auf abgesperrten Rundstrecken vorgesehen. Mit dieser Startautomatik kann der Fahrer aus dem Stand das maximale Beschleunigungsvermögen des Puma ST aktivieren. Wenn das System über eine bestimmte Bedieneinheit am Lenkrad aktiviert ist, erscheint zugleich eine grafische Darstellung auf der 12,3 Zoll großen digitalen Instrumententafel.

Gibt der Fahrer bei aktivierter Launch Control im Stand Vollgas, dreht das System den Motor bis ans Drehzahllimit – die digitale Grafik zeigt dann an, dass der Puma ST „sprungbereit“ ist. Sobald der Fahrer die Kupplung vollständig kommen lässt, greifen ESC, Traktionskontrolle, Torque Vectoring Control und Torque Steer Compensation ineinander und regeln Traktion sowie Drehmoment für eine optimale Beschleunigung.

Aufsehenerregender Auftritt und Hightech-Ausstattungsmerkmale

Die ST-Version setzt das dynamische Karosserie-Design des Ford Puma mit seiner coupéhaft abfallenden Dachlinie und den muskulös herausgearbeiteten Rad-Häusern konsequent fort. Form und Funktion bleiben aber stets im Einklang. So bildet die in den vorderen Stoßfänger integrierte Frontlippe mit dem Ford Performance-Logo einen spektakulären Blickfang, steigert aber auch den aerodynamischen Abtrieb um fast 80 Prozent. Dies kommt der Spurstabilität und der Traktion zugute. Der größere Dachspoiler optimiert die Aerodynamik ebenso wie das auffällige Diffusor-Element im hinteren Stoßfänger. Das eigenständige Design des oberen und unteren Kühlergrills dient erneut als Stilelement der ST-Modellfamilie und optimiert zugleich die Motorkühlung.

Acht attraktive Außenfarben – darunter exklusiv für Puma ST: Mean-Green-Metallic

Der Puma ST ist in den Ausstattungsversionen „ST“ (ab 33.900 Euro) und „ST-X“ (ab 35.900 Euro) bestellbar. Für beide Varianten sind jeweils sieben Karosserie-Lackierungen lieferbar – von Frozen White bis zu Mean-Green-Metallic.

Die ab Werk anklappbaren Außenspiegel projizieren beim Entriegeln des Fahrzeugs das ST-Logo auf den Untergrund. Innen empfangen beheizbare Recaro-Sportsitze den Fahrer und Beifahrer. Die Sitze aus rutschsicherem Miko Dinamica mit gesticktem ST-Logo sorgen für exzellenten Halt. Ford Performance-Einstiegszierleisten, ein lederbezogenes Lenkrad mit abgeflachter Unterseite und ein Schaltknopf mit ST-Badge setzen weitere Akzente. Abgerundet wird der ausdrucksstarke Innenraum durch die grauen Ziernähte von Sitzen, Schaltknopf-Manschette und ST-gebrandeten Fußmatten.

Genau wie die anderen Puma-Ausstattungsversionen verfügt auch der Puma ST über ein im Crossover-Segment herausragenden Gepäckraum-Volumen von 456 Litern. Hinzu kommt dann noch die innovative Ford MegaBox. Dieses flexibel nutzbare Unterflurfach stellt 81 Liter zusätzliches Volumen unterhalb des Kofferraum-Bodens bereit, sodass im Heck des Puma ST bei voller Ausschöpfung der Ladehöhe beispielsweise zwei Golf-Bags aufrechtstehend Platz finden.

Mit einer induktiven Ladestation für entsprechend ausgerüstete mobile Endgeräte, der beheizbaren Frontscheibe, einem Park-Pilot-System vorn und hinten sowie Scheibenwischer mit Regensensor zählen zahlreiche Komfortfeatures zur Puma ST-Serienausstattung. Ebenfalls an Bord: das Kommunikations- und Entertainmentsystem Ford SYNC 3. Seine

Audio- und Navigationsfunktionen lassen sich wahlweise mit einfachen Sprachbefehlen oder über den acht Zoll großen Touchscreen bedienen, der beim Hochfahren das Ford Performance-Logo zeigt. Zum Einbinden von kompatiblen Smartphones ist das System mit den kostenfreien Schnittstellen-Standards Apple CarPlay und Android Auto™ ausgerüstet. Das serienmäßige Premium Soundsystem von B&O mit einer Verstärkerleistung von 575 Watt und zehn Lautsprechern einschließlich Subwoofer überzeugt durch brillanten Klang.

Serienmäßiges FordPass Connect Modem

Über das serienmäßige FordPass Connect Modem lassen sich zahlreiche Funktionen per Smartphone und der FordPass App aus der Ferne bedienen – etwa das Ent- und Verriegeln oder das Auffinden des geparkten Fahrzeugs. Das Modem empfängt außerdem die Cloud-basierten lokalen Gefahrenhinweise. Sie warnen die Fahrzeuginsassen vor Gefahrstellen auf der vorausliegenden Fahrstrecke. So erfährt der Fahrer frühzeitig von Hindernissen, auch wenn diese wegen einer Kurve oder vorausfahrenden Fahrzeugen mit dem Auge noch nicht erkennbar sind.

Das Paket an fortschrittlichen Fahrer-Assistenzsystemen umfasst unter anderem den Pre-Collision-Assist inklusive Auffahrwarnsystem mit Fußgänger- und Fahrraderkennung, den Aktiven Park-Assistent mit Ein- und Ausparkfunktion, den Toten-Winkel-Assistent (BLIS – Blind Spot Information System inkl. Cross Traffic Alert) mit Notbrems-Funktion beim Rückwärts-Ausparken sowie eine Geschwindigkeitsregelanlage.

„Der Puma ST hat viele praktische Vorzüge, überzeugt durch eine hochwertige Anmutung und attraktive SUV-Proportionen – zugleich ist er aber auch ein echter ST mit maximalem Fahrspaß für die Straße“, resümiert Stefan Münzinger.

Links auf Bilder und Preisliste

Über diesen Link sind Bilder vom Puma ST abrufbar:

<http://puma.fordpresskits.com/?p=PST>

** Verbrauchswerte des Ford Puma ST nach WLTP (kombiniert): 6,8-6,5 l/100 km; CO₂- Emissionen (kombiniert): 154-148 g/km[#].*

#) Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren (§ 2 Nrn. 5, 6, 6a Pkw-EnVKV in der jeweils geltenden Fassung) ermittelt.

Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (World Harmonised Light Vehicle Test Procedure, WLTP), einem neuen, realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen, typgenehmigt. Seit dem 1. September 2018 hat das WLTP den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ), das derzeitige Prüfverfahren, ersetzt. Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen.

Die angegebenen Werte dieses Fahrzeugtyps wurden bereits anhand des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zu Vergleichszwecken zurückgerechnet. Bitte beachten Sie, dass für CO₂-Ausstoß-basierte Steuern oder Abgaben seit dem 1. September 2018 die nach WLTP ermittelten Werte als Berechnungsgrundlage herangezogen werden. Daher können für die Bemessung solcher Steuern und Abgaben andere Werte als die hier angegebenen gelten.

Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen.

Hinweis nach Richtlinie 1999/94/EG: Der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer

Personenkraftwagen können dem ‚Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen‘ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei <http://www.dat.de/> unentgeltlich erhältlich ist. Für weitere Informationen siehe Pkw-EnVKV-Verordnung.

###

Ford-Werke GmbH

Die Ford-Werke GmbH ist ein deutscher Automobilhersteller und Mobilitätsanbieter mit Sitz in Köln. Das Unternehmen beschäftigt an den Standorten Köln, Saarlouis und Aachen rund 19.800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Seit der Gründung im Jahr 1925 haben die Ford-Werke mehr als 47 Millionen Fahrzeuge produziert. Weitere Presse-Informationen finden Sie unter <http://www.media.ford.com>.

Kontakt: Isfried Hennen
Ford-Werke GmbH
0221/90-17518
ihennen1@ford.com