



Der neue Puma ST: Erstes europäisches Performance-SUV von Ford überzeugt den Kopf und begeistert den Bauch

- Puma ST: Mit 147 kW (200 PS) Spitzenleistung spurtet das erste europäische Performance Crossover-SUV von Ford in voraussichtlich 6,7 Sekunden auf 100 km/h
- Als einziges Fahrzeug in seinem Segment verfügt der Puma ST optional über die mechanische Differenzialsperre LSD und Modi für sparsame bis hin zu rennsportlicher Fahrweise
- Eigens entwickeltes ST-Fahrwerk mit 40 Prozent steiferen Verbundlenkern als beim Ford Fiesta ST, Force Vectoring-Federn gleichen höheren Fahrzeugschwerpunkt aus
- Exklusive Furious-Grün Metallic-Lackierung, 19-Zoll-Leichtmetallfelgen und Recaro-Sitze betonen sportlichen Anspruch; Ford MegaBox und lokale Gefahrenhinweise steigern Nutzwert

WALLISELLEN, 24. September 2020 – Ford komplettiert die Puma-Produktlinie: An der Spitze steht nun der neue Puma ST, das erste europäische Performance Crossover-SUV von Ford. Es kostet ab 34'100 Schweizer Franken und ist ab Oktober bestellbar. Als Kraftquelle dient dem Puma ST die 147 kW (200 PS)¹ starke Version des EcoBoost-Turbo-Direkteinspritzers mit 1,5 Liter Hubraum. Dieses Aggregat beschleunigt das erste Hochleistungs-Crossover SUV der Marke für den europäischen Markt in voraussichtlich 6,7 Sekunden² von 0 auf 100 km/h. Dabei vereint der neue Puma ST das energiegeladene Fahrerlebnis aller Ford Performance-Modelle mit dem Komfort und der Flexibilität eines kompakten Crossover Sports Utility Vehicles.

Der neue Puma ST ist neben dem Ford Focus ST, dem Ford Fiesta ST, dem Mustang, dem Ford GT und dem Ranger Raptor aktuell das sechste Ford Performance-Fahrzeug auf dem europäischen Markt. Dies der Link auf ein entsprechendes YouTube-Video vom neuen Ford Puma ST: <https://youtu.be/5frsBPUt2sM>

„Echte Fans möchten beim Fahrspass keine Kompromisse eingehen, bloss weil die allgemeinen Lebensumstände ein sogenanntes ‚vernünftiges‘ Auto erfordern. Wir haben deshalb den Puma ST bewusst so entwickelt, dass er genau so aufregend und fahraktiv ist wie alle ST-Modelle, ohne dass er etwas von seiner herausragenden 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 zu fahren.“

Auf Wunsch ist ein mechanisches Sperrdifferenzial von Quaife lieferbar

Der neue Puma ST reizt die Möglichkeiten der B-Segment-Plattform von Ford weiter aus und setzt dem tendenziell höheren Fahrzeugschwerpunkt eines SUV ein speziell entwickeltes Fahrwerk entgegen. So weist der hintere Verbundlenker 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.

Der neue Puma ST ist das einzige Fahrzeug in seinem Segment, das auf Wunsch über ein mechanisches LSD-Sperrdifferenzial von Quaife verfügt (LSD = Limited-Slip Differential). Es ist als Bestandteil des optionalen Performance Pakets erhältlich und optimiert die Traktion an der angetriebenen Vorderachse, was sich sowohl in verbessertem Fahrverhalten als auch in minimiertem Untersteuern vor allem am Kurvenausgang niederschlägt. Dabei verhindert die Sperre ein Durchdrehen des entlasteten Rads auf der Kurveninnenseite und leitet das Antriebsmoment jenem Rad zu, das den besseren Grip besitzt.

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

Spurstabilität, Agilität und Ansprechverhalten des Performance-Modells profitieren auch von den patentierten Force Vectoring-Federn von Ford. Die individuellen, seitengebundenen und gegenläufig gewundenen Federn üben vektorielle Kräfte auf die Hinterradaufhängung aus. So werden Kurvenkräfte direkt in die Federn abgeleitet, was wirkungsvoll 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 neuen 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, hat Ford die vorderen Achsschenkel mit einem kürzeren Lenkarm und die Zahnstange mit einer direkteren Übersetzung versehen – diese Massnahmen verbessern die Reaktion auf Einlenkbewegungen spürbar.

„Die Lenkung steht bei jedem ST im Mittelpunkt. Sie ist die entscheidende Schnittstelle zwischen Fahrer und Strasse. Der neue Ford 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 neuen 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 bringt das Plus an Traktion, das die mechanische Differenzialsperre ermöglicht, effizient auf die Strasse. Nicht minder markant wirken die serienmässigen 19-Zoll-Leichtmetallfelgen, die Ford wahlweise in Magnetite-Premiumlackierung oder glanzgedreht anbietet.

Genau so 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 neuen Puma ST zugute.

Die Dreizylinder-Architektur des 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 voraussichtlichen kombinierten NEFZ-Verbrauch von nur 6,0 Liter/100 km bei 134 g/km CO₂-Emissionen¹ (WLTP-Werte: 6,8 Liter/100 km und 155 g CO₂/km) spielt diese Technologie eine zentrale Rolle. Ein Benzin-Partikelfilter reduziert zudem die Russemissionen.

Die Kraftübertragung übernimmt im neuen 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 Hinterachs-Übersetzung auf, verfügt dafür aber serienmässige über attraktive, 19 Zoll hohe Leichtmetallfelgen. In dieser Konfiguration erzielt der neue Puma ST einen Topwert von voraussichtlich weniger als sieben Sekunden für den Sprint von null auf 100 km/h² sowie eine erwartete Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h².

Vier Fahrmodi: vom Spritsparen bis zur Rundstreckenhatz

Vier Fahrmodi setzen die Vielseitigkeit des neuen 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 – lieferbar als 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 neuen 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 neue 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. Auch wenn die Modifikationen extrem ausfallen: Form und Funktion bleiben 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.

Sieben attraktive Aussenfarben – darunter exklusiv für Puma ST: Furious-Grün Metallic

Als Aussenfarben für die Karosserie steht neben Obsidian-Schwarz Metallic, Dynamic-Blau Metallic, Fantastic-Rot Metallic, Frost-Weiss, Fancy-Grau und Magnetic-Grau Metallic das nur für den ST erhältliche Furious-Grün Metallic zur Wahl. Das hochglänzende schwarze Finish von Dach, Kühlergrill-Rahmen, Aussenspiegelgehäusen und hinterem Dachspoiler dient als weiteres Kennzeichen der neuen ST-Variante.

Ebenso charismatisch wirkt das Interieur – und dies schon vor dem Einsteigen, denn 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 Schaltknäuf mit ST-Badge setzen weitere Akzente. Abgerundet wird der ausdrucksstarke Innenraum durch die grauen Ziernähte von Sitzen, Schaltknäuf-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 Litern³. Hinzu kommt dann noch die innovative Ford MegaBox. Dieser flexibel nutzbare Stauraum stellt 81 Liter zusätzliches Volumen unterhalb des Kofferraum-Bodens bereit, sodass im Heck des neuen Puma ST beispielsweise zwei aufrechtstehende Golfbags 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 Sprachbefehlen⁴ 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 überzeugt durch brillanten Klang.

Serienmässiges FordPass Connect Modem

Über das serienmässige FordPass Connect Modem⁵ lassen sich zahlreiche Funktionen per Smartphone und der FordPass App⁶ aus der Ferne bedienen – etwa das Ent- und Verriegeln oder das Auffinden des geparkten Fahrzeugs. Das Modem empfängt ausserdem die Cloud-basierten lokalen Gefahrenhinweise⁷. 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 Fahrraderkennung⁷, den Aktiven Park-Assistent mit Ein- und Ausparkfunktion⁷, den Toten-Winkel-Assistent (BLIS – Blind Spot Information System inkl. Cross Traffic Alert) mit Notbrems-Funktion beim Rückwärts-Ausparken⁷ sowie eine Geschwindigkeitsregelanlage.

„Der neue 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.

Link auf Puma ST-Material

Pressebilder und Footage-Material vom neuen Puma ST sind über diesen Link abrufbar:

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

¹ 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.

² Fahrerassistenzfunktionen sind eine Hilfestellung und ersetzen weder die Aufmerksamkeit noch das Urteilsvermögen des Fahrers noch die Notwendigkeit, dass er das Fahrzeug jederzeit kontrolliert.

³ Ladevolumen und Zuladung sind durch Gewicht und Gewichtsverteilung begrenzt.

⁴ Fahren Sie nicht, wenn Sie abgelenkt sind. Verwenden Sie soweit möglich sprachgesteuerte Systeme. Verwenden Sie während der Fahrt keine Handheld-Geräte. Einige Funktionen können gesperrt sein, wenn ein Gang eingelegt ist. Nicht alle Funktionen sind mit allen Telefonen kompatibel.

⁵ Einige Funktionen müssen aktiviert und/oder freigeschaltet werden.

⁶ Die FordPass App ist kompatibel zu ausgewählten Smartphones und steht im Internet zum Download bereit. Zusätzliche Gebühren für Mitteilungen und Datentransfer möglich.

Bei allen Daten und Fakten in dieser Presse-Information handelt es sich um vorläufige Angaben, die zum Zeitpunkt der Drucklegung korrekt waren. Da Ford seine Produkte kontinuierlich weiter verbessert, behält sich das Unternehmen das Recht vor, technische Details zu jedem Zeitpunkt zu verändern.

#

Über die Ford Motor Company

Die Ford Motor Company ist ein globales Unternehmen mit Sitz in Dearborn, Michigan (USA). Das Unternehmen konstruiert, fertigt, vermarktet und wartet die gesamte Palette von Autos, LKWs, SUVs und Elektrofahrzeugen der Marke Ford sowie Luxusfahrzeuge der Marke Lincoln. Über die Ford Motor Credit Company bietet das Unternehmen Finanzdienstleistungen an und strebt in den Bereichen Elektrifizierung und Mobilitätslösungen, einschliesslich autonome und vernetzte Fahrdienste, die Marktführung an. Ford beschäftigt weltweit rund 188 000 Menschen. Weitere Informationen zu Ford, seinen Fabrikaten und der Ford Motor Credit Company finden Sie unter www.corporate.ford.com.

Ford Europe zeichnet verantwortlich für die Produktion, den Vertrieb und die Wartung von Fahrzeugen der Marke Ford in 50 Einzelmärkten und beschäftigt in seinen eigenen Niederlassungen und in konsolidierten Joint-Venture-Betrieben rund 45 000 Mitarbeitende und rund 58 000 Mitarbeiter, wenn nicht konsolidierte Joint-Venture-Betriebe eingerechnet werden. Zusätzlich zur Ford Motor Credit Company gehören zu Ford Europe ebenfalls die Ford Customer Service Division sowie 18 Produktionsstätten (12 eigene oder konsolidierte Joint-Venture-Betriebe und sechs nicht konsolidierte Joint-Venture-Betriebe). Die ersten Autos von Ford wurden 1903 nach Europa verschifft – im gleichen Jahr wurde die Ford Motor Company gegründet. Die europäische Produktion startete 1911.

Ihr Ansprechpartner

Dominic Rossier
Manager Communications & Public Affairs
Geerenstrasse 10
8304 Wallisellen
043 233 22 80
drossier@ford.com