



## Der neue Ford Puma: Ein Crossover SUV mit attraktivem Design und moderner EcoBoost Hybrid-Technologie

- Sportlich-athletisch geformte Baureihe greift SUV-Elemente auf und öffnet mit begeisterndem Design das nächste Kapitel in der Formensprache von Ford
- Einstieg in die Welt der Elektromobilität: Ford EcoBoost Hybrid-Antrieb mit 48-Volt-Technologie entwickelt eine Leistung von 92 kW (125 PS) oder von 114 kW (155 PS)
- Fortschrittliche Fahrer-Assistenzsysteme wie intelligente adaptive Geschwindigkeitsregelanlage inklusive Stau-Assistent mit Stop & Go Funktion, Lokaler Gefahrenwarner – Euro NCAP: 5-Sterne-Top-Ergebnis
- Vier Ausstattungsvarianten – Preisliste beginnt bereits bei 25'900 Schweizer Franken
- Digitale Instrumententafel mit einer Bildschirmdiagonale von 31,2 Zentimetern
- Clever konstruierter Gepäckraum mit klassenbesten Stauvolumen von bis zu 456 Liter – innovative Ford MegaBox

**WALLISELLEN, im Januar 2020** – Der komplett neu entwickelte Ford Puma ist ein 4,20 Meter langes, 1,55 Meter hohes und mit ausgeklappten Aussenspiegeln 1,93 Meter breites Crossover-Fahrzeug. Es vereint attraktives Design im SUV-Stil – charakteristisch sind zum Beispiel die hoch auf den Kotflügeln positionierten Scheinwerfer – mit moderner Mild-Hybrid-Antriebstechnologie (48 Volt) schlägt der Puma das nächste Kapitel in der Formensprache des Automobilherstellers auf. Zugleich ermöglichen die Crossover-Proportionen eine erhöhte Sitzposition und damit einen guten Rundumblick über das Verkehrsgeschehen, während der clever gestaltete Gepäckraum fünf Mitfahrern ein klassenbestes Stauvolumen von bis zu 456 Litern zur Verfügung stellt. Die offizielle Händler-Markteinführung ist in der Schweiz ist für Februar 2020 vorgesehen. Die neue Baureihe steht in den Ausstattungsvarianten „Titanium“, „Titanium X“, „ST-Line“ sowie „ST-Line X“ zur Verfügung. Einstiegspreis: ab 25'900 Schweizer Franken

Ebenso wie der Ford Fiesta – hochgelobt für seine Fahrdynamik – basiert auch der neue Puma auf der B-Segment-Architektur von Ford. Mit einer straffer abgestimmten Verbundlenker-Hinterachse, grösser dimensionierten Stossdämpfern, steiferen Fahrwerkslagern und optimierten oberen Anlenkpunkten setzt auch die neue Crossover-SUV-Baureihe innerhalb ihres Wettbewerbsumfelds die Massstäbe.

Motorisch vertraut der neue Ford Puma unter anderem auf den reibungsoptimierten Dreizylinder-EcoBoost-Turbobenziner mit 1,0 Liter Hubraum in Verbindung mit einem 48-Volt-Mild-Hybridsystem. Ford nennt diesen Antrieb „EcoBoost Hybrid“. Im neuen Ford Puma entwickelt der EcoBoost Hybrid-Antrieb wahlweise eine Leistung von 92 kW (125 PS)\* oder von 114 kW (155 PS)\*. Ebenfalls bereits zum Marktstart steht dieser 1,0-Liter-EcoBoost-Dreizylinder-Benziner auch ohne Hybrid-Technologie zur Verfügung. Leistung: 92 kW (125 PS)\*. Ein 1,5 Liter grosser EcoBlue-Vierzylinder-Diesel mit 88 kW (120 PS)\*, der zu einem späteren Zeitpunkt bestellbar sein wird, komplettiert das Puma-Motorenprogramm.

„Unsere Kunden wünschen sich ein ebenso attraktives wie modernes Kompaktmodell, das optisch aus der Masse herausragt und das zudem mit praktischen Detail-Lösungen für den täglichen Einsatz überzeugt“, betont Stuart Rowley, Präsident von Ford Europa. „Das Ergebnis ist der komplett neu entwickelte Ford Puma: charismatisch, flexibel und voller innovativer Technologien.“

### **Neuer Ford Puma erweitert SUV- und Crossover-Angebot von Ford in Europa**

Mit dem neuen Puma erweitert Ford sein Angebot an SUV- und Crossover-Modellen für den europäischen Markt. Es reicht nun vom Ford Fiesta Active und Ford Focus Active über den EcoSport, den Kuga und den Edge bis hin zum SUV-Flaggschiff von Ford Europa, dem neuen Explorer Plug-In-Hybrid.

### **Der neue Ford Puma im Detail**

#### **Der selektive Fahrmodus-Schalter**

Der serienmässige selektive Fahrmodus-Schalter in der Mittelkonsole ermöglicht per Tastendruck eine schnelle und einfache Auswahl unterschiedlicher Fahrmodi, um die Fahreigenschaften den individuellen Bedürfnissen sowie den Wetter- und Strassenverhältnissen anzupassen. Zur Wahl stehen die fünf Einstellungen „Normal“, „Eco“, „Sport“, „Rutschig“ und „unbefestigte Strassen“.

Auch während der Fahrt lässt sich problemlos zwischen den einzelnen Modi wechseln. Je nach gewähltem Fahrprogramm werden Parameter wie zum Beispiel das ESC, die Traktionskontrolle oder auch die Schaltzeitpunkte des (künftigen) Doppelkupplungsgetriebes entsprechend angepasst. Jeder dieser fünf Modi wird auf der 12,3 Zoll grossen digitalen Instrumententafel durch ein eigenes Symbol dargestellt.

#### **Das Motorenprogramm**

Zur Markteinführung des neuen Ford Puma stehen drei EcoBoost-Benziner (jeweils Dreizylinder-Turbo) zur Wahl, die über eine intelligente Zylindersteuerung verfügen (wird die volle Leistung nicht abgerufen, schaltete die Elektronik einen Zylinder in nur 14 Millisekunden ab), mit einem Benzinpartikelfilter ausgerüstet sind und nach Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC eingestuft wurden:

- ein 1,0-Liter-EcoBoost-Benziner mit 92 kW (125 PS)\* *ohne* 48-Volt-Technologie,

- ein 1,0-Liter-EcoBoost-Benziner *mit* 48-Volt-Technologie (EcoBoost Hybrid) und ebenfalls 92 kW (125 PS)\*
- sowie ein 1,0-Liter-EcoBoost-Benziner *mit* 48-Volt-Technologie (EcoBoost Hybrid) und 114 kW (155 PS)\*.

Alle drei Versionen sind an ein 6-Gang-Schaltgetriebe gekoppelt. Ein automatisches Start-Stopp-System gehört zum serienmässigen Lieferumfang. Zu einem späteren Zeitpunkt in diesem Jahr ist exklusiv für die 92 kW (125 PS) starke Benziner-Variante ohne 48-Volt-Technologie ein automatisches 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe lieferbar.

Ebenfalls noch in diesem Jahr folgt dann ein 1,5 Liter grosser EcoBlue-Vierzylinder-Turbodiesel mit einer Leistung von 88 kW (120 PS).

### **Der Ford EcoBoost Hybrid-Antrieb – der Einstieg in die Welt der Elektromobilität**

Beim Ford EcoBoost Hybrid-Antrieb handelt es sich um eine 48-Volt-Mild-Hybrid-Technologie und damit um den Einstieg in die Welt der Elektromobilität.

Das bedeutet: Bei geringeren Drehzahlen wird der EcoBoost-Benzinmotor von einem Elektromotor unterstützt – genauer: von einem riemengetriebenen Starter-Generator (Belt-driven Integrated Starter/Generator, BISG) mit einer Leistung von 11,5 kW (16 PS). Der BISG ersetzt die konventionelle Lichtmaschine und ist in den Nebenaggregate-Strang integriert. Die elektrische Drehmoment-Unterstützung sorgt insbesondere im Drehzahlkeller für ein druckvolles, unmittelbares Ansprechverhalten des Turbo-Benziners. Zugleich kann die Verdichtung des Motors verringert und ein grösserer Turbolader verwendet werden, der für mehr Leistung sorgt.

Der Ford Puma mit EcoBoost Hybrid-Technologie kann nicht an eine externe Stromquelle angeschlossen werden. Dies ist auch nicht nötig, denn die luftgekühlte 48-Volt-Lithium-Ionen-Batterie (10 Ah), die den Elektromotor (BISG) mit Strom versorgt, wird automatisch durch das Bremssystem beim Ausrollen und beim Abbremsen des Fahrzeugs aufgeladen (Rekuperation).

Das EcoBoost Hybrid-System überwacht kontinuierlich, wie das Fahrzeug bewegt sowie wann und wie intensiv die Batterie geladen wird. Hieraus errechnet es, wann die gespeicherte Energie am sinnvollsten in Vortrieb investiert werden kann. Zwei Strategien kommen zum Einsatz:

- Drehmoment-Ersatz – der riemengetriebene Starter-Generator BISG steuert im laufenden Betrieb bis zu 50 Nm bei, die daher der Benziner nicht aufbringen muss. Dies ermöglicht eine bis zu neunprozentige Verbrauchsreduzierung im WLTP-Zyklus.
- Drehmoment-Zuschuss – der riemengetriebene Starter-Generator BISG greift als Elektromotor ein, sobald der Benziner die volle Leistung abrufen will. Dadurch steigt das maximale Drehmoment im „Sport“-Modus für die Version mit 92 kW (125 PS) von 170 auf 210 Nm (+ 40 Nm) beziehungsweise für die Version mit 114 kW (155 PS) von 190 auf 240 Nm (+ 50 Nm).

Ford hatte im vergangenen Jahr bekanntgegeben, dass in Europa jede neue Baureihe der Marke mindestens eine elektrifizierte Modellvariante erhalten wird. Als erstes Fahrzeug mit EcoBoost Hybrid-Technologie geht der neue Ford Puma an den Start, der Ford Fiesta und der Ford Focus folgen voraussichtlich Mitte 2020. Ford plant, in diesem Jahr – einschliesslich des Puma –, 15 elektrifizierte Modelle auf den Markt zu bringen.

„Der vielfach preisgekrönte Ein-Liter-EcoBoost-Dreizylinder hat längst bewiesen, dass Treibstoffeffizienz und Leistungsfähigkeit eine erfolgreiche Symbiose eingehen können“, erläutert Roelant de Waard, als Vizepräsident von Ford Europa zuständig für Marketing, Sales und Service. „Unsere EcoBoost Hybrid-Technologie hebt dieses Zusammenspiel nun auf ein noch höheres Level. Unsere Kunden werden die sanfte, aber stets nachdrückliche Leistungsentfaltung dieser Antriebstechnologie ebenso schätzen wie die Tatsache, dass sie mit den EcoBoost Hybrid-Modellen noch seltener eine Zapfsäule ansteuern müssen“.

### **Die Ausroll-Start-Stopp-Technologie**

Der Starter-Generator BISG kann den Motor in 300 Millisekunden starten – das entspricht einem Wimpernschlag. Für die Praxis bedeutet dies, dass sich der Einsatzbereich des Start-Stopp-Systems für die beiden EcoBoost Hybrid-Versionen vergrössert: Die Puma-Versionen mit EcoBoost-Hybrid-Antrieb verfügen über ein serienmässiges Start-Stopp-System mit Ausroll-Funktion. Es handelt sich dabei um eine Weiterentwicklung des konventionellen Start-Stopp-Systems: Bei niedrigen Geschwindigkeiten oder wenn das Fahrzeug steht, schaltet diese Technologie den Benzinmotor ab, sobald Kupplung und Bremse getreten werden. Das Fahrzeug rollt dann im zuletzt genutzten Gang mit gedrückter Kupplung und Bremse aus. Das spart Treibstoff und reduziert die Emissionen.

### **Die Ford Co-Pilot360-Assistenztechnologien**

Mit 12 Ultraschallsensoren, drei Radarsystemen und zwei Kameras sorgt auch der neue Puma mit ebenso umfassenden wie hochmodernen Ford Co-Pilot360-Assistenztechnologien für grösstmögliche Sicherheit und höchsten Komfort.

Die *adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Verkehrsschild-Erkennungssystem* verfügt in Verbindung mit dem künftigen 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe auch über den Stau-Assistenten mit Stop & Go Funktion sowie über einen Fahrspur-Piloten. Damit ermöglicht sie entspanntes Reisen, denn das System hält den Abstand zum vorausfahrenden Auto konstant ein und richtet das eigene Fahrzeug auf die Mitte der Spur aus. Auf Wunsch wird das vorgewählte Tempo lokalen Geschwindigkeitsbegrenzungen angepasst. Dabei registriert die Frontkamera entsprechende Verkehrsschilder entlang oder über der Strasse, zusätzlich verarbeitet das System dabei auch Informationen des Onboard-Navigationssystems.

Der Stau-Assistent inklusive Stop & Go Funktion greift auf die Daten der Geschwindigkeitsregelanlage und der Abstandssensoren zu, um in einer Stausituation das Fahrzeug mit bis zu 50 Prozent der maximalen Bremsverzögerung automatisch zum Stehen zu bringen – und lässt es bis zum voreingestellten Tempo wieder anfahren, wenn der Halt weniger als drei Sekunden dauert. Dauert es dann doch länger, genügt der Druck auf einen Knopf im Lenkrad oder das sanfte Betätigen des Gaspedals, und die Reise geht weiter.

Erstmals in einem B-Segment-Modell bietet Ford für den neuen Puma auf Wunsch eine *Rückfahrkamera mit „Split-View“-Technologie* an. Sie überträgt beim Einlegen des Rückwärtsgangs ein 180-Grad-Bild auf den Touchscreen des Navigationssystems, so dass der Fahrer Fussgänger, Radfahrer und andere Objekte hinter dem eigenen Fahrzeug beim Zurücksetzen zum Beispiel aus Parklücken leicht erkennen kann.

Im gleichen Sinne greift auch der *Toter-Winkel-Assistent und Cross Traffic Alert* mit Notbremsfunktion ein, sobald das System während des Reversierens hinter dem eigenen Fahrzeug Querverkehr erkennt. Um Kollisionen zu verhindern oder ihre Folgen zu minimieren, aktiviert das System die Bremsanlage, sollte der Fahrer auf entsprechende Warnungen nicht adäquat reagieren.

Der auf Wunsch lieferbare aktive *Park-Assistent mit Ein- und Ausparkfunktion* findet auf Tastendruck ausreichend grosse Parklücken, die längs oder quer zur Fahrtrichtung liegen, und steuert den neuen Ford Puma sicher hinein und – aus Parklücken in Längsrichtung – auch wieder heraus. Der Fahrer muss lediglich Gas, Bremse und Ganghebel bedienen.

Der serienmässige *Pre-Collision-Assist* erhält einen erweiterten Kamerawinkel. Damit kann er nun auch Fussgänger, die sich auf oder direkt neben der Strasse aufhalten und die Route des eigenen Autos kreuzen könnten, noch früher erkennen. Wird eine Kollision mit anderen Fahrzeugen, Fahrradfahrern oder Fussgängern erkannt, erhält der Fahrer eine visuelle und akustische Warnung und das Bremssystem wird vorbereitet. Reagiert der Fahrer nicht, bremst das System automatisch mit voller Brems-Treibstoff. Dies hilft, Kollisionen zu vermeiden beziehungsweise ihre Folgen zu mindern. Das System ist ab ca. 5 km/h bis 130 km/h aktiv.

Bei einer schweren Kollision, die zum Beispiel auch den Airbag auslösen würde und bei der der Fahrer handlungsunfähig sein könnte, löst der serienmässige *Post-Collision-Assist* den Bremsvorgang aus. Dadurch wird das Risiko vermindert, nach der Kollision noch mit weiteren Hindernissen und Verkehrsteilnehmern zusammenzustossen. Während des gesamten Vorgangs kann der Fahrer eingreifen und selbst wieder das Gaspedal oder die Bremse betätigen.

Weitere Assistenzfunktionen des neuen Ford Puma, die – teilweise serienmässig, teilweise optional – Unfällen entgegenwirken können, sind (Auswahl):

- der *Ausweich-Assistent (Evasive Steer Assistance)* – er erkennt bei Stadt- und Landstrassentempo über seine Radarsensoren und Kamerasysteme langsamere oder stehende Fahrzeuge und unterstützt den Fahrer durch aktive Lenkimpulse beim Ausweichmanöver.
- die *Falschfahrer-Warnfunktion* – sie erkennt über die Frontkamera und mittels Informationen des bordeigenen Navigationssystems, wenn der Fahrer ein Einfahrt-Verbotsschild ignoriert hat und offensichtlich in falscher Richtung auf die Autobahn auffahren will. In diesem Fall warnt das System den „Geisterfahrer“ optisch und akustisch vor der oftmals tödlichen Gefahr.

Ein Beispiel für die umfassenden Möglichkeiten vernetzter Cloud-Systeme („Schwarm-Intelligenz“) liefert das System „Lokale Gefahrenhinweise“. Auf Basis von Informationen des FordPass Connect-Onboard-Modems kann dieses Feature bereits schon dann auf mögliche Gefahrensituationen hinweisen, wenn sie weder vom Fahrer noch von den Assistenzsystemen wahrgenommen werden können, da sie sich zum Beispiel hinter einer uneinsehbaren Kurve befinden. Möglich wird dies durch den Zugriff auf Daten von HERE Technologies, die lokale Behörden und Rettungsdienste sowie andere mit der Cloud verbundene Verkehrsteilnehmer beisteuern. Dies betrifft zum Beispiel Hinweise auf Unfälle, Baustellen und liegengebliebene Fahrzeuge ebenso wie Gefahren, die von Fussgängern und Tieren ausgehen, oder auch kritische Strassenbedingungen ausserhalb des Sichtbereichs.

„Der neue Puma tritt mit einem umfassenden Angebot an modernen Technologien an, das in seinem Segment beispiellos ist“, betont Norbert Steffens, Leitender Ingenieur der Puma-Baureihe. „Funktionen wie der Stau-Assistent mit Stop & Go-Funktion machen das Fahren noch müheloser und zu einem intuitiven Erlebnis.“

### **Euro NCAP: 5-Sterne-Top-Ergebnis für den neuen Ford Puma**

Der neue Ford Puma hat von der unabhängigen Crashtest-Organisation Euro NCAP volle fünf Sterne für seine Sicherheit erhalten – und damit die bestmögliche Bewertung. Die neue Baureihe wurde gemäss den im Jahre 2018 verschärften Testprotokollen geprüft – und erhielt 94 Prozent für den Insassenschutz von Erwachsenen, 84 Prozent für den Schutz von Kindern, 77 Prozent für den Schutz gefährdeter Verkehrsteilnehmer sowie 74 Prozent für die Sicherheitsfunktionen. Euro NCAP empfahl in diesem Zusammenhang ausdrücklich die Puma-Assistenzsysteme wie den Pre-Collision-Assist, die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Verkehrsschild-Erkennung und den Fahrspur-Piloten. Ausserdem erzielte der neue Ford Puma die Höchstbewertung von 16 Punkten bei Seitenaufpralltests beziehungsweise von 12 Punkten bezüglich der Installation des Kinderrückhaltesystems.

„Ob es darum geht, Unfälle zu verhindern, Familien bei Unfällen zu schützen oder sogar selbsttätig die Bremsen zu betätigen, um Folgeunfälle zu vermeiden: Sicherheit hatte für das gesamte Puma-Entwicklungsteam stets eine besonders hohe Priorität“, sagt Jörg Beyer, Executive Director, Engineering, Ford of Europe.

Der neue Ford Puma ist bereits das fünfte Ford-Modell, das im vergangenen Jahr die höchste 5-Sterne-Sicherheitsbewertung erhalten hat – zusammen mit den zum Jahresanfang 2019 getesteten Modellen Ford Focus, Ford Mondeo, Ford Kuga und Ford Explorer Plug-In-Hybrid (alle nach dem verschärften Euro NCAP-Protokoll getestet). Weitere Ford-Modelle mit 5-Sterne-Rating sind der Ford Fiesta (getestet 2017), der Ford Galaxy (2015) und der Ford S-MAX (2015).

## Vier Puma-Ausstattungsvarianten

Ford bietet den neuen Puma in der Schweiz in vier Ausstattungsvarianten an, die sich durch unterschiedliche Features und Technologie-Pakete voneinander unterscheiden und hierdurch auch verschiedene Kundengruppen ansprechen sollen: „Titanium“, „Titanium X“, „ST-Line“ sowie „ST-Line X“.

TITANIUM	TITANIUM X	ST-LINE	ST-LINE X	MOTOREN	kW/PS	GETRIEBE
CHF	CHF	CHF	CHF	Benzin		
25'900.-	27'900.-	26'900.-		1.0l EcoBoost	92 (125)	6-MTX
			29'300.-	1.0l EcoBoost Hybrid	92 (125)	6-MTX
		28'800.-	30'800.-	1.0l EcoBoost Hybrid	114 (155)	6-MTX

Zwei Ausstattungs-Beispiele:

Der Puma *Titanium X* überzeugt mit 18 Zoll grossen, glanzgedrehten Leichtmetallrädern im 10-Speichen-Design mit markanter Pearl Grey-Premiumlackierung. Hinzu kommen Chromdekor-Elemente für den Kühlergrill, die Seitenschürzen und in den Nebelscheinwerfern. Das Diffusor-Element der Heckschürze und der vordere Unterfahrschutz setzen sich in metallischem Grau ab, die Fenster erhalten hochglänzend schwarze Rahmen. Im Innenraum prägen Holzeffekt-Applikationen für Instrumententräger und Mittelkonsole sowie markante Stoffe das Ambiente des Puma „Titanium X“.

Zur Entlastung und Entspannung des Rückens sind der Fahrer- und Beifahrersitz serienmässig mit einer Massagefunktion für den Lendenwirbelbereich ausgestattet (gehört auch für die „Titanium“-Ausstattung zum serienmässigen Lieferumfang). Die dreifach veränderbaren Massage-Einstellungen für die Sitzlehne werden per Touchscreen aktiviert und beleben müde Muskeln.

Ebenfalls zum serienmässigen Lieferumfang des Puma „Titanium X“ gehört die Zipper-Stoffpolsterung. Dies sind abnehmbare Sitzbezüge für die Vorder- und Rücksitze. Dank eines Reissverschlusses können sie problemlos entfernt und in der Maschine gewaschen werden – oder gegen neue Sitzbezüge beziehungsweise gegen Sitzbezüge mit anderen Mustern ausgetauscht werden.

Den Puma *ST-Line X* hat die Motorsport-Division Ford Performance inspiriert. Ab Werk rollt er ebenfalls auf 18-Zoll-Leichtmetallrädern. Das Sportfahrwerk mit speziell abgestimmten Federn und Stossdämpfern zählt ebenso zur Serienausstattung wie die mattschwarzen Einsätze des hochglänzend schwarzen Kühlergrills und die ebenfalls hochglänzend schwarz eingefassten Nebelscheinwerfer. In Verbindung mit dem „Design-Paket“ steht das Fahrzeug auf 19 Zoll grossen, glanzgedrehten Leichtmetallrädern mit einer Premiumlackierung in Matt-Schwarz und besitzt ausserdem

einen aerodynamisch effizienten Dachspoiler. Den sportlichen Eindruck des Innenraums unterstreichen das am unteren Rand abgeflachte Lenkrad, Aluminium für Schalthebel und Pedalkappen, ein schwarzer Dachhimmel sowie rote Ziernähte – sie schmücken auch die serienmässige Leder-Stoff-Polsterung der Sitze.

Ebenfalls erwähnenswert und serienmässiger Bestandteil des „ST-Line X“-Lieferumfangs ist die 12,3 Zoll grosse digitale Instrumententafel (Bildschirmdiagonale: 31,2 Zentimeter). Sie deckt das komplette Farbspektrum ab, lässt sich sehr einfach ablesen und vielfach individualisieren – zum Beispiel, wenn es um die Priorisierung bestimmter Informationen geht.

### **Zehn attraktive Karosserie-Farben**

Ford bietet den neuen Puma in zehn attraktiven Karosserie-Farben an: Blazer-Blau, Frost-Weiss, Race-Rot, Mineral-Silber Metallic, Obsidian-Schwarz Metallic, Dynamic-Blau Metallic, Magnetic-Grau Metallic, Fancy-Grau, Lucid-Rot Metallic sowie Metropolis-Weiss Metallic.

In Abhängigkeit von der gewählten Lackierung lassen sich das Dach und die beiden Aussenspiegel entweder in der Kontrastfarbe Schwarz oder in der Kontrastfarbe Silber bestellen (+ 500 Schweizer Franken).

### **Markantes Design, aufsehenerregender Auftritt**

Attraktiv, sportlich, begehrenswert: Der neue Puma schöpft das volle Potenzial der B-Segment-Fahrzeugarchitektur von Ford aus und sorgt dank der gelungenen Relation zwischen Radstand und Spurweite für einen progressiven, aufsehenerregenden Auftritt.

Die flache, geschwungene Dachpartie verleiht dem neuen Crossover-SUV-Modell von Ford eine unverwechselbare Silhouette. Zugleich widersetzt sich der Puma mit einer betont flachen Gürtellinie, die ausgewogene Proportionen ermöglicht, dem allgegenwärtigen Trend hin zu keilförmigen Seitenprofilen. Die markanten Radläufe unterstreichen den sportlichen Charakter der neuen Baureihe. Der Treibstoffvolle Frontbereich zeichnet sich durch aufwändig geformte Hauptscheinwerfer aus. Sie wurden sehr weit oben in den Kotflügeln positioniert und reichen bis zum Kühlergrill. Direkt darunter finden die LED-Nebelscheinwerfer Platz.

### **Der Innenraum: innovativ und einladend**

Das ebenso moderne wie hochwertige Interieur des neuen Ford Puma überzeugt. Dies liegt nicht zuletzt an der Lendenwirbel-Massagefunktion, die Ford für die Vordersitze des Puma „Titanium“ und des Puma „Titanium X“ serienmässig anbietet – ein Feature, mit dem bislang kein anderes Fahrzeug dieses Segments aufwarten kann.

Für ein luftiges Ambiente sorgt das optional verfügbare, durchgehend öffnende, elektrische Panorama-Schiebedach. Es besteht aus zwei getönten und gehärteten Glasscheiben, die sich nahezu über die komplette Dachlänge erstrecken.

Sehr praktisch ist die induktive Ladestation für das kabellose Aufladen von mobilen Endgeräten (nach Qi-Standard) während der Fahrt, ohne hierfür eine der beiden USB-Schnittstellen belegen



zu müssen. Die Ladestation befindet sich in der Mittelkonsole und ist nur dann aktiviert, wenn sie mit einem kompatiblen Gerät in Kontakt kommt. Erkennt die Ladestation geeignete Geräte, beginnt sie automatisch mit dem Ladevorgang, ohne die Bluetooth-Verbindung zum Kommunikations- und Entertainmentsystem Ford SYNC 3 zu unterbrechen. Mit seiner Sprachsteuerung erleichtert das Ford SYNC 3-System die Bedienung des Audio- und Navigationssystems sowie entsprechender Smartphone-Apps, die sich über Apple CarPlay<sup>1)</sup> und Android Auto<sup>1)</sup> einbinden lassen. Zudem steht ein acht Zoll grosser Touchscreen zur Verfügung, der wahlweise über Wisch- und Streichbewegungen gesteuert werden kann.

„Wir wollten mit dem Puma von Anfang an ein Fahrzeug gestalten, das unverwechselbar ist“, betont Amko Leenarts, Direktor Design bei Ford Europa. „Dies hat uns zu einem kompakten Crossover-SUV-Fahrzeug geführt, wie wir es bislang noch nie auf Räder gestellt haben. Kein Zweifel: Der neue Puma öffnet das nächste Design-Kapitel von Ford. Zugleich sorgt die Gestaltung des Innenraums, nicht zuletzt dank cleverer Detail-Lösungen, für eine Wohlfühlatmosphäre. Wir sind davon überzeugt, dass diese neue Baureihe den Bedürfnissen und Wünschen unserer Kunden gerecht werden wird“.

### **Die digitale Instrumententafel**

Besonders detaillierte, hochaufgelöste und intuitiv erkennbare Bilder und Icons zeichnen die 12,3 Zoll grosse digitale Instrumententafel aus (Bildschirm-Diagonale: 31,2 Zentimeter). Sie gehört für die Ausstattungsvarianten „ST-Line“ und „ST-Line X“ zum serienmässigen Lieferumfang, für den „Titanium“ und den „Titanium X“ ist sie – jeweils als Bestandteil von Technologie-Paketen –, auf Wunsch lieferbar. Die digitale Instrumententafel lässt sich vielfach individualisieren, zum Beispiel wenn es um die Priorisierung bestimmter Informationen geht. Sie deckt das komplette Farbspektrum ab und ermüdet die Augen weniger als herkömmliche Displays. Ihre sogenannte Freiform-Technologie überwindet das typische Rechteck-Format und ermöglicht eine harmonische Integration in das Interieur.

Bei den Versionen mit 48-Volt-Antriebstechnologie (EcoBoost Hybrid) hat die digitale Instrumententafel zusätzlich einen Mild-Hybrid-Informationsbereich, der den Fahrer darauf hinweist, ob die Batterie gerade geladen oder als zusätzliche Unterstützung bei der Beschleunigung eingesetzt wird.

### **FordPass Connect inklusive WLAN-Hotspot, Live-Traffic und eCall**

Das für alle Ausstattungsvarianten serienmässige FordPass Connect-Modem<sup>2)</sup> verwandelt den neuen Puma in einen mobilen WLAN-Hotspot<sup>3)</sup> für bis zu zehn elektronische Geräte. Dank der FordPass App bietet das System via Smartphone eine Vielzahl von Fernbedienungsfunktionen wie zum Beispiel die Fahrzeugortung, das Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs oder auch den Check der Tankfüllung und des Ölstands. In Kombination mit dem künftigen 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe lässt sich sogar der Motor per Fernbedienung starten.

Ebenfalls Bestandteil von FordPass Connect ist die „Live Traffic“-Funktion, also die Übermittlung von Verkehrsinformationen in Echtzeit. Anhand der Daten von FordPass Live Traffic wird die im Ford SYNC 3-Navigationssystem gespeicherte Route im 30-Sekunden-Abstand an die aktuelle Verkehrssituation angepasst.

eCall: Im Falle eines Unfalls wird ein Notruf ausgelöst und wichtigen Daten übermittelt – wie zum Beispiel der Unfallzeitpunkt sowie die genauen Koordinaten des Unfallorts. Ausserdem wird eine Sprechverbindung zwischen dem Fahrzeug und der Notruf-Abfragestelle aufgebaut. Der Notruf kann auch manuell über einen Schalter im Fahrzeug ausgelöst werden. Für den Verbindungsaufbau wird eine fest im Fahrzeug verbaute SIM-Karte benutzt – eine Einbindung des eigenen Mobiltelefons ist daher nicht notwendig.

### **Das B&O Sound System**

Zum serienmässigen Lieferumfang der Ausstattungsversionen „Titanium X“ und „ST-Line X“ – und für die beiden anderen Ausstattungsversionen auf Wunsch verfügbar – ist das B&O Sound System<sup>#</sup>. Es wurde für den neuen Ford Puma eigens entwickelt und basiert auf der renommierten Klang- und Designkompetenz von Bang & Olufsen. 575 Watt Verstärkerleistung, Surround Sound sowie zehn perfekt abgestimmte Lautsprecher (einschliesslich eines 15,5 x 20,0 cm grossen, in den Kofferraum integrierten Subwoofers) bilden die Grundlage für einen Treibstoffvollen und dynamischen Klang. Eine präzise Abstimmung stellt sicher, dass unabhängig vom Sitzplatz und der Fahrsituation stets ein aussergewöhnlich satter Sound im gesamten Innenraum genossen werden kann.

### **Die sensorgesteuerte Heck-Klappe**

Erstmals in diesem Fahrzeugsegment kann für den neuen Ford Puma auf Wunsch eine sensorgesteuerte Heck-Klappe geliefert werden. Sie erleichtert das Be- und Entladen des Fahrzeugs vor allem dann, wenn die Hände nicht frei sind. Um die Heck-Klappe elektrisch zu öffnen oder zu schliessen, braucht man seinen Fuss nur kurz unter dem hinteren Stossfänger zu bewegen. Voraussetzung ist, dass sich der Fahrzeugschlüssel in der Hosens- oder Jackentasche befindet. Die Bewegungserkennung ist so konzipiert, dass sich die Heck-Klappe nur öffnet oder schliesst, wenn man dies wünscht. Das System kann sogar zwischen einem Fuss und anderen Gegenständen unterscheiden – wie zum Beispiel einem unter den Stossfänger rollenden Ball.

Und noch eine innovative Lösung zeichnet die Heck-Klappe des Ford Puma aus: Sie dient als Halterung für die Gepäckraumabdeckung, die auf diese Weise nach dem Öffnen nicht mehr im Weg steht und einen ungehinderten Zugang zum Laderaum ermöglicht. Wird die Heck-Klappe geschlossen, schmiegt sich die Gepäckraumabdeckung auch sperrigen Gegenständen problemlos an.

### **Hohe Praktikabilität: innovative Ford MegaBox mit Wasser-Ablaufventil**

Das gefällige Design des Ford Puma geht Hand in Hand mit durchdachten Praxislösungen, wie das Laderaumkonzept beispielhaft belegt. Er stellt bereits in der 5-sitzigen Konfiguration ein klassenbestes Ladevolumen von bis zu 456 Litern bereit. Werden die Lehnen der zweiten Sitzreihe umgeklappt, nimmt der flexible Gepäckraum dank seines ebenen Ladebodens selbst grössere Kisten und Kartons auf (112 x 97 x 43 cm – Länge x Breite x Höhe).

Hinzu kommt die serienmässige Ford MegaBox – das ist ein flexibel nutzbares Unterflurfach mit einem Volumen von 80 Litern (Länge x Breite x Tiefe: 75,3 cm x 76,4 cm x 30,6 cm). Wird es bis

zur Dachunterkante genutzt, lassen sich zum Beispiel auch aufrechtstehende Zimmerpflanzen von 1,15 Metern Höhe problemlos transportieren. Zugleich bietet sich die Ford MegaBox etwa für schmutzige Sportgeräte oder Stiefel an, denn sie ist vollständig mit Kunststoff ausgekleidet und besitzt ein Ablaufventil. Dadurch lässt sich die Ford MegaBox nach der Nutzung sehr leicht mit Wasser reinigen, das anschliessend einfach abfließen kann.

Eine Honigwaben-Struktur, wie sie auch in hoch belastbaren Materialien von Flugzeugen und Super-Sportwagen zum Einsatz kommt, macht den flexiblen Laderaumboden besonders leicht und zugleich stabil. Er lässt sich problemlos mit einer Hand in der Höhe verstellen und ist zudem auch komplett entnehmbar. Es stehen drei Konstellationen zur Wahl:

- Die unterste Einstellung schliesst die Ford MegaBox mit ein und maximiert auf diese Weise das Stauvolumen.
- Die höhere Position ermöglicht die Nutzung der Ford MegaBox, bildet zugleich aber auch eine ebene Ladefläche, wenn die Lehnen der Rücksitze umgeklappt werden.
- Wird der flexible Laderaumboden entfernt, kann er ebenso sicher wie praktisch in einer Halterung hinter den Rücklehnen verstaut werden. In dieser Konfiguration bietet der neue Puma das volle Stauvolumen von bis zu 456 Litern.

„Unser Ziel bei der Entwicklung des neuen Puma war hohe Praktikabilität und Alltagstauglichkeit“, erläutert Norbert Steffens. „Die innovative Ford MegaBox und der flexible Laderaumboden sind nur zwei Beispiele dafür, dass wir alltagstaugliche Lösungen gefunden haben, ohne das Design des Fahrzeugs nachteilig zu beeinflussen“.

### **Ford Puma läuft im rumänischen Ford-Werk Craiova vom Band**

Der Ford Puma läuft im rumänischen Ford-Werk Craiova vom Band. Um die hohen Verarbeitungs- und -Qualitätsstandards für die neue Baureihe sicherzustellen, hat der Konzern rund 200 Millionen Euro in die Produktionsanlagen investiert. Damit steigt die seit 2008 in das rumänische Ford-Werk investierte Summe auf fast 1,5 Milliarden Euro.

„Mit seinen fortschrittlichen Technologien und dem attraktiven Design wird der neue Ford Puma bei unseren europäischen Kompaktfahrzeug-Kunden grossen Anklang finden“, prognostiziert Stuart Rowley. „Jeder, der ein Auto sucht, das morgens ohne Probleme grosse Möbelkartons laden kann und abends auf dem Boulevard für Aufsehen sorgt, ist beim Puma an der richtigen Adresse. Wir haben alles unternommen, um unseren Kunden jene Flexibilität bieten zu können, die sie sich von ihrem Auto wünschen“.

### **Link auf Pressematerial**

Über den nachfolgenden Link ist weiteres Pressematerial (u.a. Bilder) vom neuen Ford Puma abrufbar: <http://puma.fordpresskits.com/>

\* Treibstoffverbrauch des Ford Puma in l/100 km: 4,6 – 4,2 (kombiniert); CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km: 106 – 96 (kombiniert)\*\*

*\*\* Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren (§ 2 Nm. 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 Treibstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-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 Treibstoffverbrauchs- und CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 Treibstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Treibstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst. CO<sub>2</sub> ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas. Weitere Informationen zum offiziellen Treibstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personentreibstoffwagen können dem ‚Leitfaden über den Treibstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personentreibstoffwagen‘ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei <http://www.dat.de/> unentgeltlich erhältlich ist. Für weitere Informationen siehe Pkw-EnVKV-Verordnung.*

*1) Apple CarPlay™ ist ein eingetragenes Warenzeichen der Apple Inc.; Android™ und Android Auto™ sind eingetragene Warenzeichen von Google Inc.*

*2) Die Nutzung von FordPass Connect und der Live-Traffic Information ist zwei Jahre ab Erstzulassung des Fahrzeugs kostenfrei. Diese Dienste können im Anschluss auf Wunsch kostenpflichtig verlängert werden. Die Verfügbarkeit der Dienste ist abhängig von der Netzabdeckung und können je nach Ort und Wetterbedingungen abweichen. Damit Live Traffic funktioniert, wird Ford SYNC 3 in Verbindung mit einem Ford Navigationssystem im Fahrzeuge benötigt.*

*3) Der WLAN-Hotspot wird nicht von Ford zur Verfügung gestellt. Zur Nutzung des WLAN-Hotspots ist die Registrierung bei „Vodafone Internet in the Car“ erforderlich und unterliegt den Geschäftsbedingungen von Vodafone. Nach einer kostenlosen Testphase fallen zusätzliche Gebühren an. Detaillierte Informationen sind hier abrufbar: <https://internetinthecar.vodafone.com>*

*# BANG & OLUFSEN und B&O sind eingetragene Warenzeichen der Bang & Olufsen Group, lizenziert von Harman Becker Automotive Systems Manufacturing.*

## FORD PUMA – TECHNISCHE DATEN

			CO <sub>2</sub> g/km <u>NEFZ</u>	Verbrauch l/100 km <u>NEFZ</u>			Verbrauch l/100 km <u>WLTP</u>	CO <sub>2</sub> g/km <u>WLTP</u>
<b>Benziner</b>	<b>kW (PS)</b>	<b>Rad- grösse (Zoll)</b>	<b>kombiniert</b>	<b>innerorts</b>	<b>ausserorts</b>	<b>kombi- niert</b>	<b>kombiniert</b>	<b>kombi- niert</b>
1,0 Liter EcoBoost, 6-Gang- Manuell	92 (125)	17	103	5,4	4,0	4,5	5,8	132
		18	103	5,4	4,0	4,5	5,8	131
		19	106	5,5	4,1	4,6	6,2	141
1,0 Liter EcoBoost <b>Hybrid</b> , 6-Gang- Manuell	92 (125)	17	96	4,9	3,9	4,2	5,5	124
		18	96	4,9	3,9	4,2	5,4	124
		19	99	5,0	4,0	4,3	5,8	132
1,0 Liter EcoBoost <b>Hybrid</b> , 6-Gang- Manuell	114 (155)	17	99	5,1	3,9	4,4	5,6	127
		18	99	5,1	3,9	4,4	5,6	127
		19	101	5,1	4,1	4,5	5,9	133

<b>Benzinmotoren</b>	<b>Leistung kW (PS)</b>	<b>Fahrleistungen</b>		
		<b>Höchstgeschwindigkeit (km/h)</b>	<b>0 – 100 km/h (s)</b>	<b>50 – 100 km/h (s) im 4. Gang</b>
1,0 Liter EcoBoost, 6-Gang-Manuell	92 (125)	191	10,0	9,7
1,0 Liter EcoBoost <b>Hybrid</b> , 6-Gang-Manuell	92 (125)	191	9,8	9,6
1,0 Liter EcoBoost <b>Hybrid</b> , 6-Gang-Manuell	114 (155)	205	9,0	8,4

## GEWICHTE UND ABMESSUNGEN

	<b>Leer- gewicht (kg)<sup>#</sup></b>	<b>Zul. Gesamt- gewicht (kg)</b>	<b>Zug- gesamt- gewicht (kg)</b>	<b>Anhänge- last gebremst (kg)</b>	<b>Anhänge- last ungebr. (kg)</b>	<b>Stütz- last (kg)</b>	<b>Dach- last (kg)</b>
1,0 Liter EcoBoost, 125 PS, 6-Gang-Manuell	1.280	1.760	2.860	1.100	640	75	50
1,0 Liter EcoBoost <b>Hybrid</b> , 125 PS, 6-Gang-Manuell	1.280	1.760	2.860	1.100	640	75	50
1,0 Liter EcoBoost <b>Hybrid</b> , 155 PS, 6-Gang-Manuell	1.280	1.760	2.860	1.100	640	75	50

# Leichtestes Leergewicht einschliesslich Fahrer (75 kg), Betriebsstoffen und befülltem Treibstofftank (90%). In Abhängigkeit von Fertigungstoleranzen und Optionen. Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Basismodell ohne elektrisches Panorama-Schiebedach.

Abmessungen (in mm)	Titanium / Titanium X	Titanium / Titanium X EcoBoost Hybrid	ST-Line / ST-Line X	ST Line / ST-Line X EcoBoost Hybrid
<b>Aussen</b>				
Länge ohne Anhängerkupplung	4.186	4.186	4.207	4.207
Breite mit Aussenspiegeln	1.930	1.930	1.930	1.930
Breite mit <i>angeklappten</i> Aussenspiegeln	1.805	1.805	1.805	1.805
Höhe mit Antenne (Haifischflosse), unbeladen	1.550	1.554	1.548	1.552
Radstand	2.588	2.588	2.588	2.588
Spur vorn	1.567	1.567	1.562	1.562
Spur hinten	1.526	1.526	1.521	1.521
Überhang vorn	850	850	856	856
Überhang hinten	748	748	763	763
Bodenfreiheit (beladen)	140	143	139	142
Bodenfreiheit (unbeladen)	166	166	164	164
<b>Innen</b>				
Kopf-Freiheit vorn ( <i>ohne</i> Panorama-Schiebedach)	1.000	1.000	1.000	1.000
Kopf-Freiheit vorn ( <i>mit</i> Panorama-Schiebedach)	983	983	983	983
Bein-Freiheit vorn (mit Sitz in hinterster, mittelhoher Position)	1.127	1.127	1.127	1.127
Schulter-Freiheit vorn	1.348	1.348	1.348	1.348
Hüft-Freiheit vorn	1.311	1.311	1.311	1.311
Kopf-Freiheit hinten ( <i>ohne</i> Panorama-Schiebedach)	965	965	965	965
Bein-Freiheit hinten (mit Sitz in hinterster, mittelhoher Position)	877	877	877	877
Schulter-Freiheit hinten	1.320	1.320	1.320	1.320
Hüft-Freiheit hinten	1.278	1.278	1.278	1.278

<b>Gepäckraum-Volumen (Liter) <sup>1</sup></b>				
	Titanium / Titanium X	Titanium / Titanium X EcoBoost Hybrid	ST-Line / ST-Line X	ST-Line / ST-Line X EcoBoost Hybrid
in 5-sitziger Konfiguration, beladen bis Gepäckraumabdeckung (mit Reifen-Reparatur-Set)	456	401	456	401
in 2-sitziger Konfiguration, beladen bis Dachunterkante (mit Reifen-Reparatur-Set)	1.216	1.161	1.216	1.161
<b>Gepäckraum-Abmessungen</b>				
Maximale Ladehöhe	865	810	865	810
Ladelänge am Boden bis Rückseite der Vordersitze (mit Reifen-Reparatur-Set)	1.472	1.472	1.472	1.472

Ladelänge am Boden bis Rückseite der Rücksitze	725	725	725	725
Ladebreite zwischen den Radkästen	1.000	1.000	1.000	1.000
Breite der Laderaum-Öffnung am Boden	982	982	982	982
Höhe Ladekante (unbeladen)	771	776	771	774
<b>Treibstoff-Tank (l)</b>				
Benzin	42	42	42	42

1) Angaben gemäss ISO 3832, können in Abhängigkeit von Modell und Ausstattung abweichen

### **LENKUNG**

System	Zahnstangenlenkung, elektro-mechanische Servolenkung EPAS
Gesamtübersetzung	15,1:1
Wendekreis (m) Bordstein-zu-Bordstein	10,5

### **FAHRWERK**

Vorderachse	Einzelradaufhängung mittels McPherson-Federbeinen und L-förmigen unteren Querlenkern, aufgehängt am Fahrschemel
Hinterachse	Verbundlenkerachse mit progressiver Spurststeuerung, Schraubenfedern unterflur angeordnet, separate Zweirohr-Stossdämpfer

### **BREMSEN**

	<b>Vorn</b>	<b>Hinten</b>
Bremsanlage	Serienmässig elektronisches Vierkanal-ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung (EBD), hydraulisches Zweikreis-Bremssystem (diagonal geteilt), vorn innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Scheibenbremsen, Elektronisches Sicherheits- und Stabilitätsprogramm (ESP) mit Sicherheits-Bremsassistent (EBA), optional Autonomer Notfall-Bremsassistent (AEB) als Bestandteil des Pre-Collision-Assist mit Fussgänger- und Radfahrer-Erkennung sowie Cross-Traffic Alert mit aktivem Bremseingriff	
Durchmesser Bremscheiben (mm)	278 x 25	271 x 11
Kolben-Durchmesser (mm)	54	36

### **RÄDER UND REIFEN**

7,0 x 17-Zoll mit 215/55 R17 Reifen (Titanium / ST-Line)
7,0 x 18-Zoll mit 215/50 R18 Reifen (Titanium X / ST-Line X)
7,5 x 19-Zoll mit 225/40 R19 Reifen (optional für ST-Line und ST-Line X (Design-Paket))

### **BENZINMOTOREN**

<b>1,0 Liter EcoBoost 92 kW (125 PS)</b>		
Typ		Reihen-Dreizylinder mit Turboaufladung, Ti-VCT, quer eingebaut
Hubraum	cm <sup>3</sup>	999
Bohrung	mm	71,9

Hub	mm	82,0
Verdichtung		10,5:1
Leistung	kW (PS)	92 (125)
	bei min <sup>-1</sup>	6.000
Drehmoment konstant	Nm	170
	bei min <sup>-1</sup>	1.400 – 4.500
Drehmoment mit Overboost	Nm	200
	bei min <sup>-1</sup>	1.750
Ventile		DOHC mit 4 Ventilen/Zylinder, unabhängige variable Steuerzeiten für Einlass- und Auslassventile
Zylinder		Reihen-Dreizylinder, Zylinderabschaltung
Zylinderkopf		Aluminiumguss-Legierung
Zylinderblock		Grauguss-Legierung
Nockenwellen-antrieb		Steuerkette mit hydraulischem Spanner
Kurbelwelle		stahlgeschmiedet, vierfach gelagert mit 6 Gegengewichten
Motor-management		Bosch MED17 mit CAN-Bus, unabhängige Klopfsteuerung pro Zylinder, FGEC-Software
Treibstoff-einspritzung		Hochdruck-Benzindirekteinspritzung mit 5-Loch-Injektoren
Abgasnorm		Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC
Abgasreinigung		schnell ansprechender Katalysator, Benzin-Partikelfilter
Turbolader		Turbolader mit statischer Geometrie
Ölsystem		elektronisch gesteuerte, variable Ölpumpe für optimierte Treibstoffeffizienz
Kühlsystem		geteiltes Kühlsystem mit zwei Thermostaten, mechanisch angetriebene Wasserpumpe mit geringem Energieverbrauch
Getriebe-übersetzung (6-Gang-Manuell)		6. Gang: 0,63 5. Gang: 0,76 4. Gang: 0,94 3. Gang: 1,28 2. Gang: 1,96 1. Gang: 3,42 Rückwärtsgang: 3,83 Achsenübersetzung: 4,35

<b>1,0 Liter EcoBoost Hybrid</b>		
<b>92 kW (125 PS) und 114 kW (155 PS)</b>		
Typ		Reihen-Dreizylinder mit Turboaufladung, Ti-VCT, quer eingebaut
Hubraum	cm <sup>3</sup>	999
Bohrung	mm	71,9
Hub	mm	82,0
Verdichtung		10,5:1
Leistung	kW (PS)	92 (125)
	bei min <sup>-1</sup>	6.000
Maximales Drehmoment konstant	Nm	170
	bei min <sup>-1</sup>	1.400 – 4.500
Maximales Drehmoment Overboost	Nm	200
	bei min <sup>-1</sup>	1.750



(Normal-Modus)			
Maximales Drehmoment dank Drehmoment-Unterstützung durch Starter-Generator BISG (Sport-Modus)	Nm	210	240
	bei min <sup>-1</sup>	1.750	2.500
Ventile		DOHC mit 4 Ventilen/Zylinder, unabhängige variable Steuerzeiten für Einlass- und Auslassventile	
Zylinder		Reihen-Dreizylinder, Zylinderabschaltung	
Zylinderkopf		Aluminiumguss-Legierung	
Zylinderblock		Grauguss-Legierung	
Nockenwellen-antrieb		Steuerkette mit hydraulischem Spanner	
Kurbelwelle		stahlgeschmiedet, vierfach gelagert mit 6 Gegengewichten	
Motor-management		Bosch MED17 mit CAN-Bus, unabhängige Klopfsteuerung pro Zylinder, FGEC-Software	
Treibstoff-einspritzung		Hochdruck-Benzindirekteinspritzung mit 5-Loch-Injektoren	
Abgasnorm		Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC	
Abgasreinigung		schnell ansprechender Katalysator, Benzin-Partikelfilter	
Turbolader		Turbolader mit statischer Geometrie	
Elektromotor		riemengetriebener Starter-Generator BISG (11,5 kW / 16 PS)	
Batterie		48V, 10 Ah Lithium-Ionen-Batterie, luftgekühlt	
Ölsystem		elektronisch gesteuerte, variable Ölpumpe für optimierte Treibstoffeffizienz	
Kühlsystem		geteiltes Kühlsystem mit zwei Thermostaten, mechanisch angetriebene Wasserpumpe mit geringem Energieverbrauch	
Getriebe-übersetzung (6-Gang-Manuell)		6. Gang: 0,63	6. Gang: 0,63
		5. Gang: 0,76	5. Gang: 0,76
		4. Gang: 0,94	4. Gang: 0,94
		3. Gang: 1,28	3. Gang: 1,28
		2. Gang: 1,96	2. Gang: 1,96
		1. Gang: 3,42	1. Gang: 3,42
		Rückwärtsgang: 3,83	Rückwärtsgang: 3,83
		Achsübersetzung: 4,35	Achsübersetzung: 4,58

###

## **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 Luxusfahrzeugen der Marke Lincoln, bietet Finanzdienstleistungen über die Ford Motor Credit Company und strebt in den Bereichen Elektrifizierung, autonome Fahrzeuge und Mobilitätslösungen die Marktführerschaft an. Ford beschäftigt weltweit rund 194 000 Menschen. Weitere Informationen zu Ford, seinen Fabrikaten und der Ford Motor Credit Company finden Sie unter [www.corporate.ford.com](http://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 50 000 Mitarbeitende und rund 64 000 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 20 Produktionsstätten (13 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](mailto:drossier@ford.com)