

---

## Im Rückspiegel: Das kurze Leben des Puma

In der Autowelt gibt es langlebige Modellreihen und immer wieder auch Fahrzeuge, denen nur ein relativ kurzes aktives Leben beschieden ist. Eines davon ist der Ford Puma, der nur vier Jahre lang produziert wurde, aber formal durchaus heute noch eine gute Figur macht. Geboren wurde der Kölner Berglöwe vor 20 Jahren.

In einer Pressemeldung von Ford hieß es 1997: „Der neue Puma signalisiert schon mit seinem individuellen Design seine sportlichen Tugenden.“ Das von einem neuen und 92 kW / 125 PS starken Motor angetriebene Sportcoupé sollte Fahrspaß und Alltagstauglichkeit gleichermaßen vermitteln. Die Basis dafür bildete die millionenfach bewährte Plattform des Ford Fiesta. So bot der Puma vier Sitzplätze, 240 bis 725 Liter Ladevolumen – und einen in dieser Klasse respektablen cw-Wert von 0,346.

9,2 Sekunden reichten aus dem Stand auf Tempo 100. Eine Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h war möglich. Mehr als 85 Prozent des Drehmomenthöchstwerts von 157 Newtonmetern lagen zwischen 1500 und 6750 Umdrehungen in der Minute an, also praktisch über das gesamte Drehzahlband. Dem stand ein Verbrauch von 7,4 Litern Superkraftstoff pro 100 Kilometer nach dem damals Neuen Europäischen-Fahr-Zyklus (NEFZ) gegenüber.

Für nicht ganz so hohe Leistungsansprüche gab es unterhalb des 1,7-Liter-Top-Triebwerks zwei weitere Motoren. So bildete die im Jahr 1998 hinzugekommene 1,4-Liter-Variante mit 66 kW / 90 PS einen soliden Unterbau, während sich im Jahr 2000 dann eine dritte Version in der goldenen Mitte einsortierte und aus 1,6 Litern Hubraum 76 kW / 103 PS schöpfte.

Neben den eher gutbürgerlich ausgerichteten Baureihen Ka und Fiesta war der Puma das dritte Modell auf identischer Plattform. Auch kam er zumindest schon teilweise aus dem Computer: Als erstes Ford-Modell, dessen gesamte Design-Entwicklung am Computer stattgefunden hatte und dessen Entwicklung bis zum fertigen 3-D-Modell nur vier Monate gedauert hatte, markierte der Puma einen Meilenstein für Ford. Bei konventioneller Vorgehensweise hätte es dafür über ein Jahr gebraucht. „New Edge“ nannte sich die neue, expressive Formensprache, mit der sich nach dem Ka nun auch der Puma an sein Publikum wandte.

An nur einem Wochenende legte das Designteam etwa 50 Freihandzeichnungen vor, aus denen einige konkretere Konzepte abgeleitet wurden. In wieder nur einer Woche entstanden mit Hilfe des Ford-eigenen Paintsystem-Computers sechs Illustrationen in realer Größe, die dem Management präsentiert wurden. Man wählte zwei Konzepte mit den Codenamen „Rot“ und „Blau“ aus. Die weiteren Arbeiten wurden ausschließlich am Computer durchgeführt, bis der endgültige Entwurf ein paar Wochen später offiziell genehmigt wurde. Erst zu diesem Zeitpunkt – der rote Entwurf hatte sich durchgesetzt – entstand ein dreidimensionales Tonmodell. Acht Wochen später existierte bereits ein vollständiges Modell mit Innenausstattung. So hatte der Puma innerhalb von 135 Tagen nach Entstehung seiner Idee fast seine endgültige Form erreicht.

Trotz seiner technischen Verwandtschaft mit dem Ford Fiesta, mit dem sich der Puma über 70 Prozent aller Komponenten teilte, blieben immer noch 450 Neuteile übrig. Der kleine Sportler war ein Blickfang, auch wenn das hochgezogene manchem Zeitgenossen gewöhnungsbedürftig erscheinen mochte, wie die „Süddeutsche Zeitung“ feststellte. Auch der Innenraum versprühte Sportwagenflair. Warmes Blau als dominierende Interieur-Farbe sorgten für eine besondere Atmosphäre, während Sportsitze mit stark profilierten Rückenlehnen Seitenhalt boten. Über ein gepolstertes Drei-Speichen-Lederlenkrad hatte

---

der Fahrer den Puma in der Hand. Zu seiner Rechten lag kühl und glatt ein griffiger Ball aus gebürstetem Aluminium. Die Mittelkonsole schimmerte matt silberfarben, ebenso die Türgriffe und die Schalterkonsole der elektrischen Fensterheber. Ein weiterer Appetithappen war das Farbenspiel der Instrumente mit weißen Zifferblättern, schwarzen Zahlen und roten Zeigern.

Auf Wunsch waren Feinheiten wie eine Einparkhilfe, ein Mobilfunk-Basispaket mit Handyhalterung, das Navigationssystem Ford/Becker Traffic Pro und optische Schmankerl wie Einstiegszierleisten und Teppichfußmatten mit „Puma“-Schriftzug lieferbar, ebenso ein alternativer Aluminiumschalthebelknopf, ein Handbremshebel im Alu-Look, weitere Aluminiumfelgen und Ledersitze.

„Weil Sie sicher keine Lust haben, Ihr Leben mit dem Puma in spartanischer Härte zu teilen“ (O-Ton Werbung), wartete der Puma zusätzlich mit sympathischen Komfort-Merkmalen auf. An Bord waren zum Beispiel eine Wärmeschutzverglasung, elektrische Fensterheber, eine Fahrersitz-Höhenverstellung, ergonomische Sportsitze vorn mit „Tip-Slide“-Funktion für leichteren Fondzustieg und Trinkgefäßhalterungen für die zweite Sitzreihe. Zur Wahl standen außerdem die Audiosysteme 5000, 6000 und 7000, wobei das Fünftausender noch mit einem klassischen Cassetten-Laufwerk bestückt war. Das Top-System 7000 bot acht Lautsprecher einschließlich zweier Subwoofer mit 384 Watt Musikleistung und bot darüber hinaus die Anschlussmöglichkeit für einen Sechsfach-CD-Wechsler.

Im Dezember 2001, knapp vier Jahre nach seinem Debüt, lief die Produktion des Puma bereits schon wieder aus. Einen direkten Nachfolger lancierte Ford nicht, schickte dafür aber gut zwei Jahre später den Street Ka ins Rennen. Auch ihm war kein langes Leben vergönnt. (ampnet/jri)

---

## Bilder zum Artikel



Ford Puma (1997–2001).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma (1997–2001).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Puma ST 160.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

---