



Martijn Verhoef
25 juli 2021

Voor en door liefhebbers

Als Ford Performance zich met een auto bemoeit, weet je dat het goedkomt. Wat dacht je van de Focus RS of Fiesta ST? Met modellen hoger op de poten bemoeide de sportafdeling zich nog niet eerder. Maar nu kun je voor de Puma ST opteren, die van de forse inbreng door Ford Performance profiteert. Bij onze kennismaking met de 'gewone' Puma waren we al erg te spreken over het directe en gretige rijgedrag. Maar met de 1.5 EcoBoost driecilinder met 200 pk, een sperddifferentieel op de voorwielen en zes handgeschakelde versnellingen moet het venijn van een roofkat helemaal te voelen zijn. Of dat ook echt zo is, lees je in deze autotest.



Venijn

Het venijn komt in ieder geval in het uiterlijk naar voren. De exterieurlak Mean Green, het vele spoilerwerk en de dikke wielen maken dat we de guitige Puma waar we eerder mee reden op slag vergeten. Dit is heel andere koek. De honingraatgrille, rode remklauwen, de splitter vÃ³Ã³r en de diffuser achter maken het af. Alles schreeuwt sportiviteit en daar heb je de vele ST-logo's (tot aan de projectielamp in de buitenspiegels) niet eens voor nodig.

Omdat de auto een iets breder publiek aan moet spreken dan de Fiesta ST die duidelijk als blauwdruk heeft gediend, is er iets meer bodemvrijheid en blijft de motor iets stiller. Met de nadruk op iets... Want de auto is ten opzichte van de reguliere Puma verlaagd en met de sportuitlaat die onderdeel is van het Performance Pack klinkt de grommende driebcilinder je tegemoet. Zeker als je de klep in de uitlaat openzet. Het gedrongen uiterlijk in combinatie met het trainingspak dat de Ford kreeg aangemeten, maken dat de auto direct de gunfactor heeft. Onderweg trekt de auto bovendien meer bekijks dan je, afgaand van het feit dat er inmiddels vele Puma's in Nederland rondrijden, zou

verwachten. Al kan dat ook door het kekke kleurtje en de sportuitlaat komen natuurlijk.



Grijpgrage sportstoelen

Als je instapt in de Puma ST wordt al direct duidelijk dat je in het sportieve topmodel van dit type auto bent gestapt. Het centrale scherm licht op met een ST-logo en de startknop knippert pulserend om maar zo snel mogelijk de motor te mogen inschakelen. Maar de echte blikvangers zijn natuurlijk de Recaro sportstoelen. En we kunnen je geruststellen: ze zitten zoals ze eruit zien. Dus behoorlijk laag voor in een cross-over en zeer uitgebreid te verstellen. In bochten wordt je werkelijk vastgegrepen, al kunnen we voorstellen dat de bredere mensen onder ons al snel Æ©Æ©n van de wangen in hun rug hebben prikken. Bij ons zitten ze in ieder geval als gegoten en dat het stuur uitgebreid te verstellen is maakt het feest compleet. De schakelpook ligt goed in de hand en helpt je moeiteloos door de verzetten heen.

Anders dan bij de Fiesta ST zit de knop om de rijmodus te veranderen nu op het stuur. Je kunt door de rijmodi heen bladeren, of niet om de hete brij heen draaien en met de



Ford Puma 1.5 EcoBoost ST-X

S-knop direct de Sportstand activeren. Daar was het anders ook op uitgelopen natuurlijk. Naast de sportstoelen, het sportstuurkje en de ST-projecties op de schermen is het binnenste van de ST grotendeels vergelijkbaar met de gewone Puma. De grote Recaro's maken de toch al niet zo ruime achterbank nog iets minder riant, toch heb je meer been- en hoofdruimte dan je op basis van het gedrongen exterieur zou verwachten. In de kofferbak wacht voor mensen die de Puma niet kennen nog een verrassing, want ook de ST heeft de handige MegaBox onder de laadvloer. Met een inhoud van ruim 80 liter is het niet alleen een prima opbergplek voor grotere stukken bagage, je kunt ook je modderlaarzen er met een gerust gevoel in plaatsen. De MegaBox heeft namelijk een ventiel dat je los kunt draaien, zodat je de box eenvoudig kunt uitspuiten. Ook aan het praktische gemak is dus gedacht.



Hot hatch of cross-over?

De beschrijving van de multimediasystemen, de rijhulpsystemen en de zichtbaarheid rondom kun je in de test van de gewone Puma teruglezen. Bij de ST gaat het er natuurlijk om hoe de cross-over rijdt en of de hooggespannen verwachtingen waar

Ford Puma 1.5 EcoBoost ST-X

worden gemaakt. Het korte antwoord hierop is niet alleen ja, ze worden zelfs nog overtroffen. Toen we de Fiesta ST op de bochtige wegen in Zuid-Frankrijk reden, bedachten we ons dat dit rijplezier echt alleen maar door een hot hatch kan worden geboden. De lage zit, de stijfheid van de carrosserie en het directe stuurgedrag is wat ons betreft nog steeds onovertroffen in het segment.

Maar we hadden niet kunnen bedenken dat de Puma ST zo dicht in de buurt van zijn lagere broer zou komen, als het gaat om ervaring tijdens de rit. De auto is ontzettend direct, heeft nog nooit van overhellen gehoord en lijkt aan de weg te kleven. Toegegeven: het briljante Quaife Sperdifferentieel en de Michelin Pilots Sportbanden dragen daar ontzettend aan bij. Alleen het sperdif is de 1.115,- euro die het Performance Pack moet kosten al dubbel en dwars waard. In alles is de Puma meer hot hatch dan cross-over.



Cadeau

De Puma is natuurlijk iets zwaarder dan een Fiesta, maar door de toegenomen



Ford Puma 1.5 EcoBoost ST-X

trekkracht weet de auto dat de verbloemen bij de acceleratie naar honderd kilometer per uur. En ook op tussensprintjes pakt de auto op alsof het niets is, zelfs als je in zes op je gemakje invoegt op de snelweg sprint de auto er vandoor als het moet. Met op de achtergrond de fijn klinkende driecilinder waarmee we zulke goede vrienden geworden zijn. Wat maakt de Puma ST dan zo bijzonder? Het gaat bij de auto niet om kracht, of snelheid. Het is een bijzonder gevoel van rijplezier dat de auto tot zo'n fijn totaalpakket maakt. Het is de manier waarop je een bocht instuurt en ook moeiteloos weer uitkomt, de precieze notie die je hebt van wat de auto aan het doen is. Het gaat doen met daarbij de strak schakelende zesbak die precies doet wat je wilt. Aan alles merk je dat dit een auto is die door liefhebbers is gemaakt. Een cadeau van Ford Performance, dat we graag blijven uitpakken.

Zijn er dan helemaal geen minpunten? We zouden eigenlijk alleen de motorsteunen vervangen. De standaardexemplaren kunnen niet voorkomen dat de motor een beetje duikt bij het accelereren, wat onrustig overkomt. En omdat de Puma ST iets comfortabeler (met de nadruk op iets) is dan de sportiefste Fiesta, kun je de auto prima als dagelijks vervoer gebruiken. Houd dan wel rekening met een niet al te mals praktijkverbruik, want zoals het een echte driecilinder betaamt lust de 1.5 EcoBoost wel een slokje bij een sportieve rijstijl. Maar je gooit de auto met liefde weer vol aan de pomp als je denkt aan hoeveel lol je aan de cross-over beleeft.



Ouderwets genieten

Het concurrentieveld van de Puma ST is overzichtelijk, want er is niet één sportieve cross-over die het tegen de Ford durft op te nemen. Tot de Hyundai Kona N zijn intrede doet, heeft de Puma het rijk alleen. Er zullen dan ook niet veel mensen zijn die ruim 40 mille stukslaan op een B-segment cross-over, maar de mensen die het doen kunnen we alleen maar toejuichen. Want je koopt niet alleen een berg rijplezier, de Puma zit voor dat geld ook nog eens zeer goed in de spullen. Ja, onze zuiderburen kunnen al voor net iets meer dan 30.000 euro met de ST vertrekken. Maar in Nederland heb je direct het uitgebreide ST-X pakket, dat voorziet in onder meer de 19 inch wielen, led-koplampen en de Recaro sportstoelen.

De importeur vinkte voor de testauto nog een handsfree achterklep, het uitgebreide rijassistentiepakket en natuurlijk het Performance Pack aan. Er blijft vervolgens een bonnetje van 44.225,- euro over. Voor dat geld kun je ouderwets genieten van sportief rijgedrag, lekker zelf schakelen en je modderlaarzen in de MegaBox gooien. Heb je nog meer redenen nodig?



Ford Puma 1.5 EcoBoost ST-X

Plus

- + Zelfs in de file leuk
- + Dagelijks bruikbaar
- + Overtreft de verwachtingen

Min

- Weke motorsteunen
- Lust een slokje