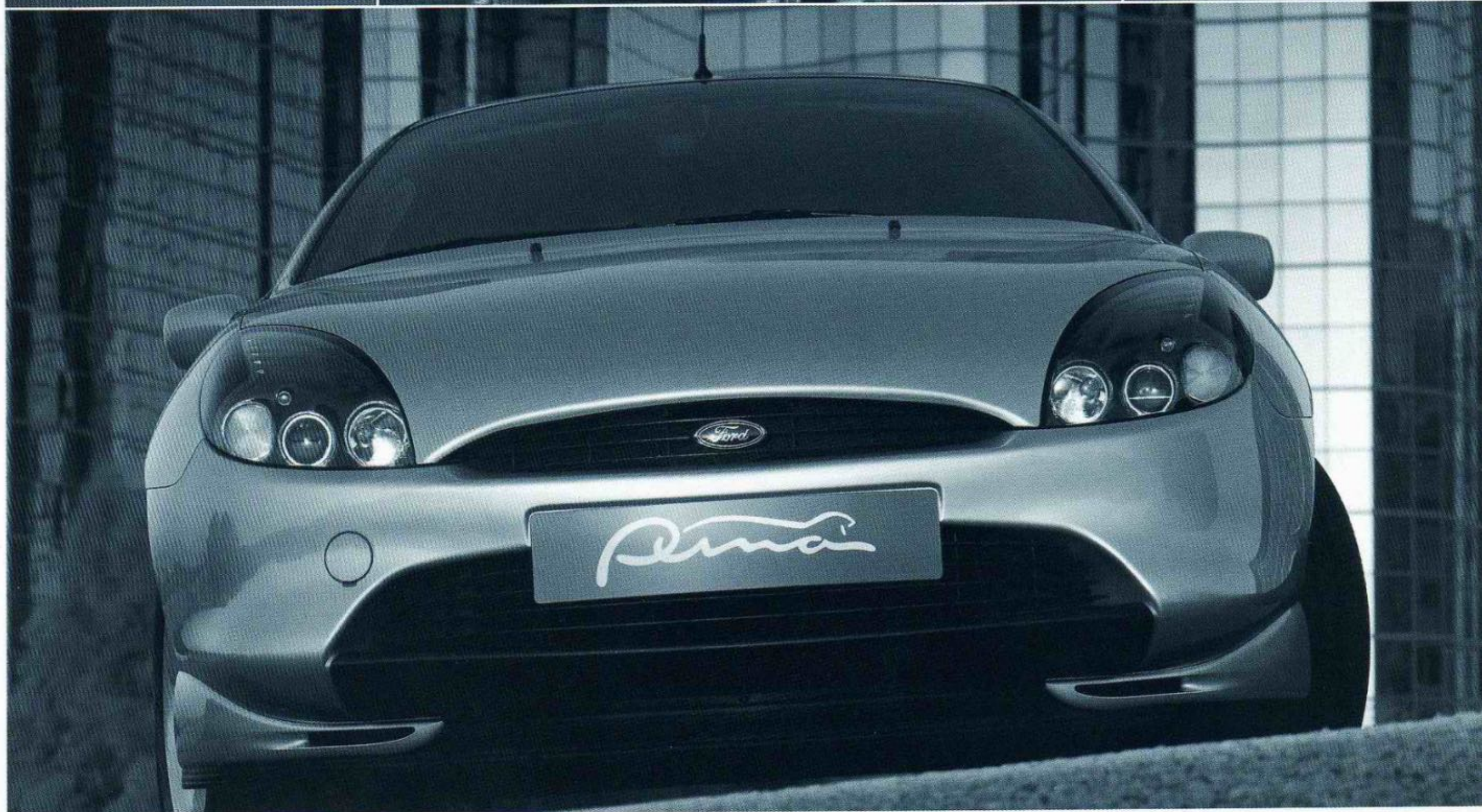
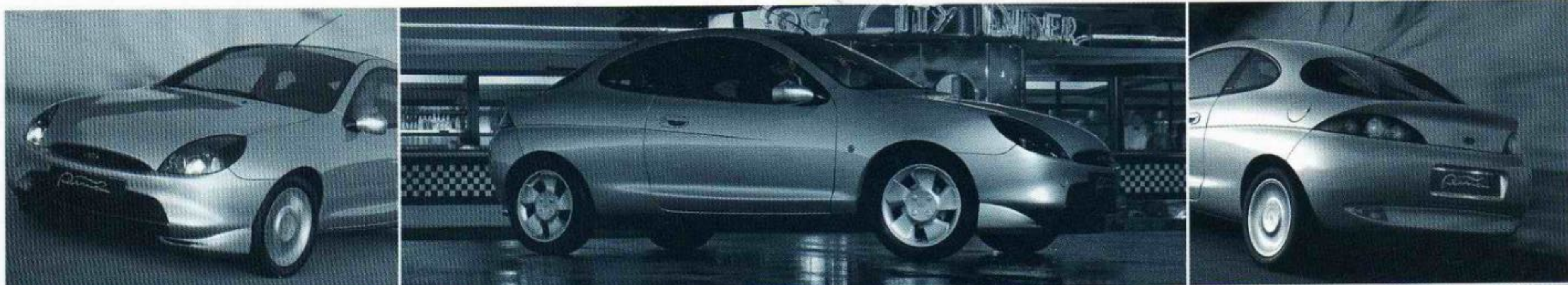


I • 1998

DER NEUE

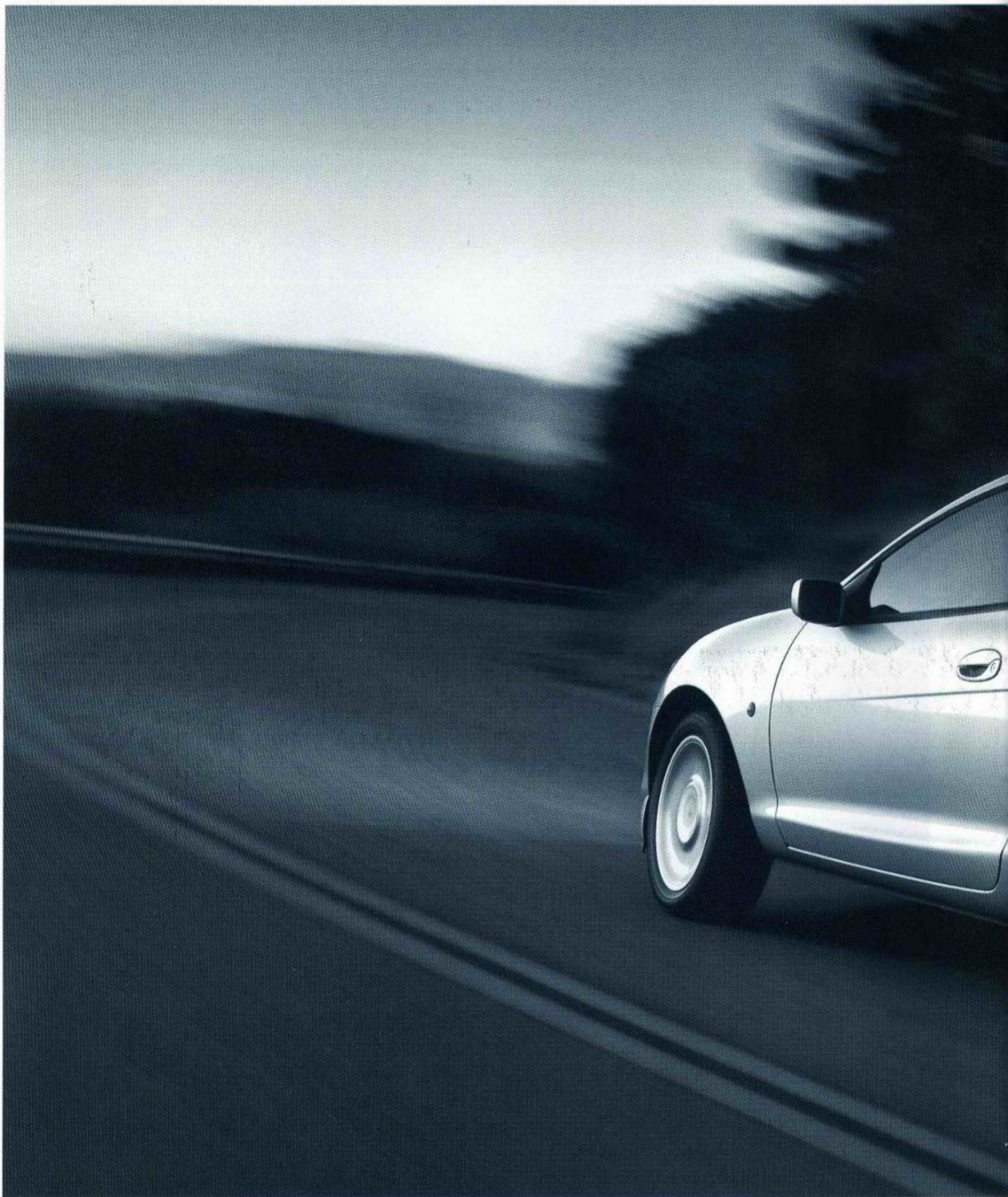
Puma

DATEN • FAKTEN • TECHNIK





D A S



T E C H N I S C H E K O M P E T E N

Sportcoupés sind Hochleistungsautos. Sie werden gebaut, um ihren Besitzer schnell und mit einem Maximum an Fahrspaß von A nach B zu bringen. Bei aller Sportlichkeit dürfen aber ein paar essentielle Aspekte nicht zu kurz kommen: Sicherheit. Umweltbewußtsein. Verantwortung.

Mit dem Puma tritt Ford den Beweis an, daß die sportliche Auslegung eines Automobils nicht im Widerspruch zu diesen Forderungen stehen muß. Zum einen, weil der Puma das geballte techno-

S P O R T C O U P É .



4/5
MOTOR
UND GETRIEBE

6/7
DAS
FAHRWERK

8/9
DIE INNEN-
AUSSTATTUNG

10/11
DAS SICHER-
HEITSKONZEPT

12/13
DIE AUDIO-
SYSTEME

14/15
TECHNISCHE
DATEN

Ford Puma in der 1,7 l-Version. Metallic-Lackierung und Audiosystem Wunschausstattung.

Z U N D V E R A N T W O R T U N G .

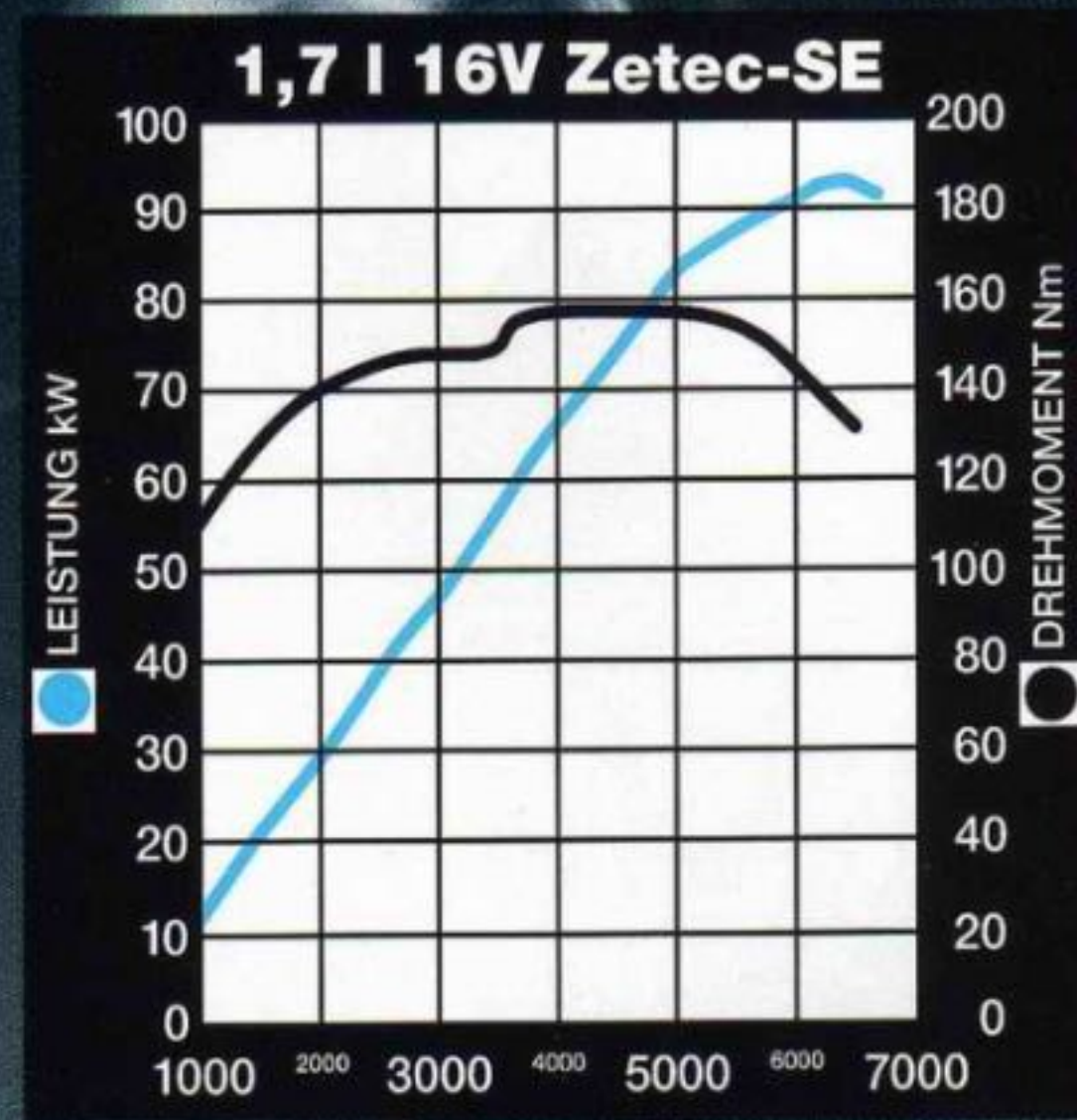
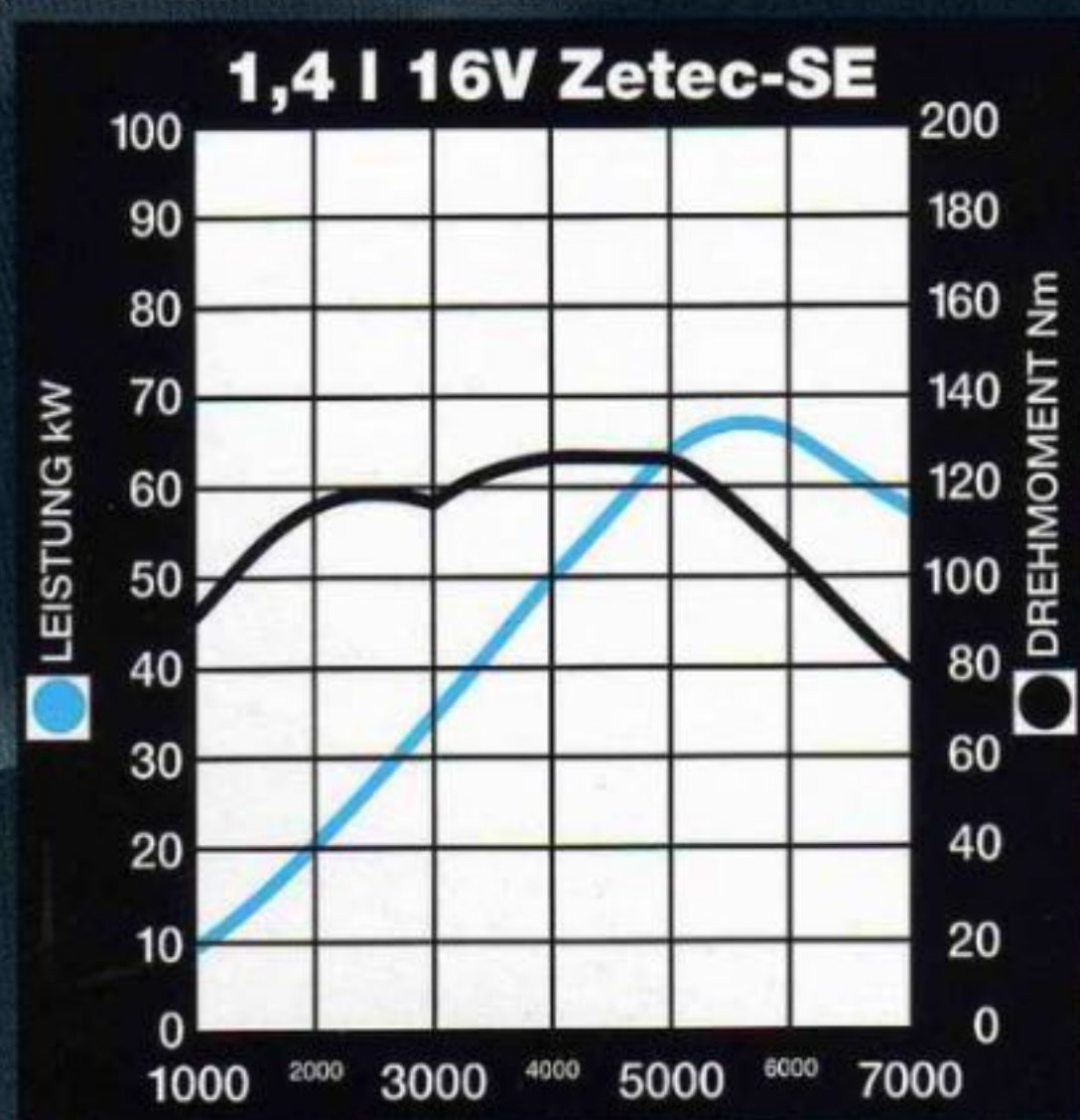
logische Know-how unserer Ingenieure verkörpert – und dazu gehört nun auch einmal die Umwelt-technologie. Zum anderen, weil Hochleistungsfahrzeuge wie der Puma nicht zuletzt für Extremsituationen konzipiert werden, die unter normalen Verkehrsverhältnissen niemals auftreten. Wie das in Sachen Puma konkret aussieht – diese Technikbroschüre zeigt es Ihnen.

Der neue Puma – Faszination pur.



16V Zetec-SE
VARIABLE CAM TIMING

DER MOTOR. DAS HEISSE



16V Z
VARIABLE CA

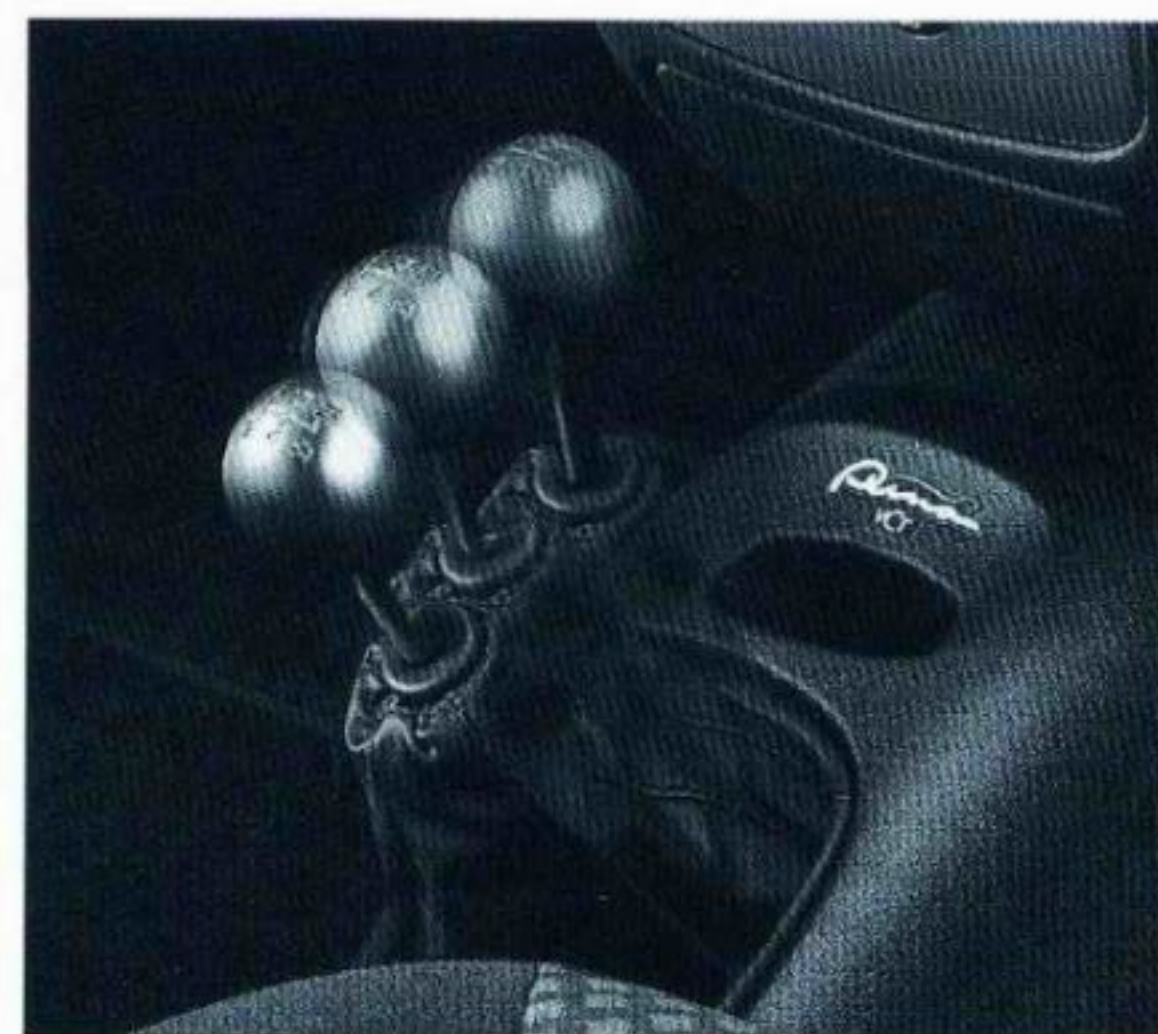


Wer sich für ein Sportcoupé interessiert, fragt irgendwann nach der Leistung. Und ganz bestimmt nicht erst am Schluß. Wir können Sie beruhigen: Der Puma hat sie, die Leistung. Zwei dynamische Aggregate stehen zur Wahl. Ganz neu und sportlich ausgelegt ist der 1,7 l 16V Zetec-SE-Motor mit 92 kW (125 PS), komplett aus Leichtmetall. Das besondere Highlight ist eine variable Ventilsteuerung. Sie garantiert im gesamten Drehzahlbereich den typischen Biß, den man von einem Sportcoupé erwartet: Zwischen 2500 und 5500 1/min liegen mindestens 95% des maximalen Drehmoments an, wodurch der Puma eine enorme Durchzugskraft entfaltet. Und was Ingenieure als optimalen Wirkungsgrad bezeichnen, wirkt sich in der Praxis positiv auf den Kraftstoffverbrauch aus.

Weitere technische Besonderheiten:

- Extrem leichter Zylinderkopfdeckel aus Magnesium
- Nickel-Silizium-beschichtete Zylinderlaufflächen
- Lange Wartungsintervalle

Wer die etwas komfortablere Gangart bevorzugt, ist mit dem 1,4 l 16V Zetec-SE-Motor und 66 kW (90 PS) bestens beraten. Auch dieses Aggregat glänzt mit sportlicher Dynamik und wird dem temperamentvollen Anspruch des Puma vollauf gerecht. Sie legen großen Wert auf eine sportliche Fahrweise? Kein Problem. Sie schätzen das Gefühl, jederzeit eine gute Portion Kraft in Reserve zu haben? Auch kein Problem. Der 1,4 l-Motor fordert nichts heraus und überläßt es Ihrem Temperament, wie Sie den Puma fahren.



Das Schaltgetriebe in der Ford Puma 1,7 l-Version.

Getriebe

Das manuelle 5-Gang-Schaltgetriebe LB5 ist ein ausgezeichnete Partner für die Puma-Motoren: kurze Wege, knackig und direkt zu schalten. Vor allem, weil am Ende des Schaltgestänges ein Schaltknauf aus Aluminium sitzt, der Erinnerungen an gute alte GT-Tage weckt ...

Die hydraulische Kupplung steuert ebenfalls ihren Teil bei: Geringe Pedalkräfte fordern geradezu zum Steptanz auf den Pedalen auf.

D A S F A H R W E R K : L E I C H T F Ü S S I G B E W E G T S I C H D I E K A T Z E .

Der Motor sorgt für Kraft, Kupplung und Getriebe kanalisieren sie, aber erst das passende Fahrwerk macht aus einem Sportcoupé einen richtigen Sportwagen. Und auch hier haben die Ingenieure ganze Arbeit geleistet.

Fahrwerk

Der Puma besitzt ein straff, aber nicht zu hart abgestimmtes Fahrwerk, das für eine extreme Bodenhaftung gut ist. Hier macht sich natürlich auch die breite Spur des Puma positiv bemerkbar.

Die Vorderräder werden an McPherson-Federbeinen geführt und sind an einen Fahrschemel angelenkt. Willkommener Nebeneffekt dieser aufwendigen Konstruktion ist eine zusätzliche Versteifung der Frontstruktur des Puma. Hinten kommt eine Verbundlenkerachse mit spurkorrigierender Geometrie zum Einsatz.

Serienmäßige Gasdruckstoßdämpfer sorgen dafür, daß die Räder auch bei schlechten Fahrbahnverhältnissen oder bei hohen Kurvengeschwindigkeiten dort sind, wo sie hingehören: auf der Straße.

Bremsen

Auch wenn man im Zusammenhang mit Sportwagen eher die Beschleunigung betont: Wir halten die Verzögerung für mindestens ebenso wichtig, und deswegen bekommt der Puma eine kräftige Bremsanlage mit auf den Weg:

- Vorn mit belüfteten Scheibenbremsen im Format 240 x 20 mm Dicke
- Hinten in Form von Trommelbremsen mit 200 x 36 mm

Ein Bremskraftverstärker sorgt außerdem dafür, daß sich die Pedalkräfte beim Bremsen erheblich reduzieren.



ABS, elektronische Bremskraftverteilung und Antriebsschlupf-Regelung

Es gibt Vertreter der reinen Lehre, die behaupten, daß ABS, elektronische Bremskraftverteilung und Antriebsschlupf-Regelung in einem Sportwagen nichts zu suchen hätten. Wir sehen das ein bißchen anders. Und können deshalb mit Fug und Recht sagen: Der Puma ist sogar der Formel 1 voraus.

- Ein 4-Kanal-ABS verhindert das Blockieren der Räder bei Vollbremsungen.



Entgegen der landläufigen Meinung verkürzt dies übrigens nicht den Bremsweg, der Effekt zielt in eine ganz andere Richtung: Das Fahrzeug bleibt lenkbar, und Sie können dem Hindernis ausweichen.

- Die elektronische Bremskraftverteilung setzt noch vor dem ABS ein.

Sie dosiert die Bremskraft und verteilt sie gleichmäßig an alle Räder. Dies ist besonders dann von Vorteil, wenn die Fahrbahnbeschaffenheit nicht für jedes Rad gleich ist: Bei Pfützen, nassem Laub oder ähnlichem können Sie nämlich schon bei normalen Bremsvorgängen ohne die elektronische Bremskraftverteilung ganz schön ins Schleudern kommen.

- Die Antriebsschlupf-Regelung (ASR) schließlich verhindert, daß die Räder bei rutschigen oder glatten Verhältnissen durchdrehen. In der 1,7 l-Version serienmäßig, in der 1,4 l-Version auf Wunsch, gegen Mehrpreis, verfügbar.



Lenkung

So, wie das Fahrwerk die Leistung im Zaum hält, halten Sie mit der Lenkung den Puma im Griff. Was in diesem speziellen Fall bedeutet: Sie drehen an einem ergonomisch optimal geformten Sport-Lenkrad aus Leder. Und zwar genau 2,9 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag.



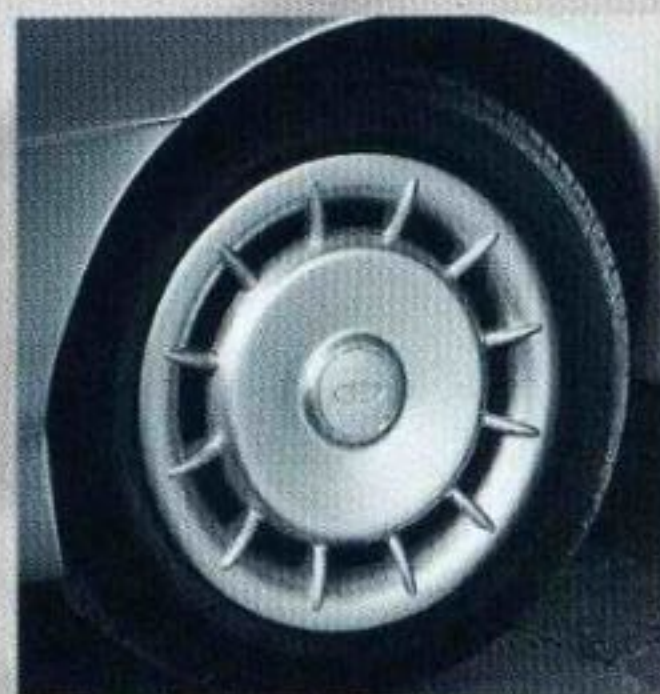
Trotz Servounterstützung reagiert die Lenkung äußerst direkt. Das liegt ganz einfach daran, daß die Lenkkräfte von der Geschwindigkeit abhängig sind: Fahren Sie schnell, wird die Servounterstützung reduziert. Rangieren Sie in engen Parklücken, ist die Unterstützung in vollem Umfang da.

Bereifung

Was alle Sportwagenfans freuen wird: Die Räder weisen beachtliche Dimensionen auf und sind in der 1,7 l-Version serienmäßig aus Leichtmetall. In der 1,4 l-Version kommen Stahlräder mit Radzierblenden in speziellem Design zum Einsatz.

- Die Radmaße 6Jx15 und die Reifengröße 195/50 R 15

runden nicht nur die Optik des Puma ab, sie tragen natürlich auch ihren Anteil an den sportlichen Eigenschaften des Gesamtkonzepts.



Stahlräder und Radzierblenden serienmäßig bei Ford Puma 1,4.



Leichtmetallräder serienmäßig bei Ford Puma 1,7.

D I E A U S S T A T T U N G .



Ford Puma in der 1,7 l-Version. Klimaanlage mit Umluftschaltung, beheizbare Frontscheibe, elektrisch einstellbare und beheizbare Außenspiegel und Audiosystem 6000 Wunschausstattung.

Wer ein rassiges Sportcoupé auf den Markt bringen möchte, nimmt starke Motoren, ein exzellentes Fahrwerk und einen Spitzendesigner, der eine schöne, geschwungene und klassische Coupé-Haut zaubert. Wer ein reinrassiges Sportcoupé im Sinn hat, setzt dieses Konzept auch im Inneren fort. So wie der Puma.



Recaro-Sportsitze vorn (Wunschausstattung) mit ausgeprägtem Seitenhalt garantieren entspanntes Sitzen auch bei betont dynamischer Fahrweise. Fahrer- und Beifahrersitz manuell in Längsrichtung verstellbar.



Ganz in der Tradition klassischer Coupés wird das Innere des Puma von Aluminium bestimmt:

- Der Schaltknauf ist aus gebürstetem Aluminium, die Blende an Instrumententafel und Mittelkonsole ist aluminiumfarben, genauso wie die Türinnengriffe und die Blende der (serienmäßigen) elektrischen Fensterheber
- Weiße Rundinstrumente mit roten Zeigern ergänzen den sportlichen Look
- Gut konturierte Sportsitze sorgen für das entsprechende Feeling, das kleine und handliche Sport-Lederlenkrad gibt Ihnen jederzeit das Gefühl kompletter Kontrolle

Und weil Sie sicher keine Lust haben, Ihr Leben mit dem Puma in spartanischer Härte zu teilen, bringt er eine Vielzahl von Annehmlichkeiten serienmäßig mit:

- Wärmeschutzverglasung
- Elektrische Fensterheber vorn
- Sportsitze vorn
- Elektrisch höhenverstellbarer Fahrersitz
- „Tip-Slide“-Funktion der Vordersitze für leichteren Einstieg in den Fond
- 2 Flaschen-/Becherhalter an den Rücksitzen
- Umklappbare Rücksitzlehne
- Variables Kofferraumvolumen von 240 l bis 750 l (VDA) bei umgeklappter Rücksitzlehne bis Oberkante Rückenlehne



**S P O R T L E R I N
N A D E L S T R E I F E N .**

DIE SICHERHEIT. EIN ERNSTES THEMA - ERNSTGENOMMEN.

Es wurde eingangs schon erwähnt: Natürlich soll ein Coupé sportlich sein, natürlich soll es in erster Linie Fahrspaß vermitteln. Aber natürlich nicht auf Kosten der Sicherheit. Und zu diesem Thema reden wir auf dieser Seite einmal Klartext.

Weil es immer noch genug Verkehrsteilnehmer gibt, die das Thema Sicherheit dem Zufall überlassen. Das Puma-Sicherheitskonzept besteht aus zwei Komponenten:

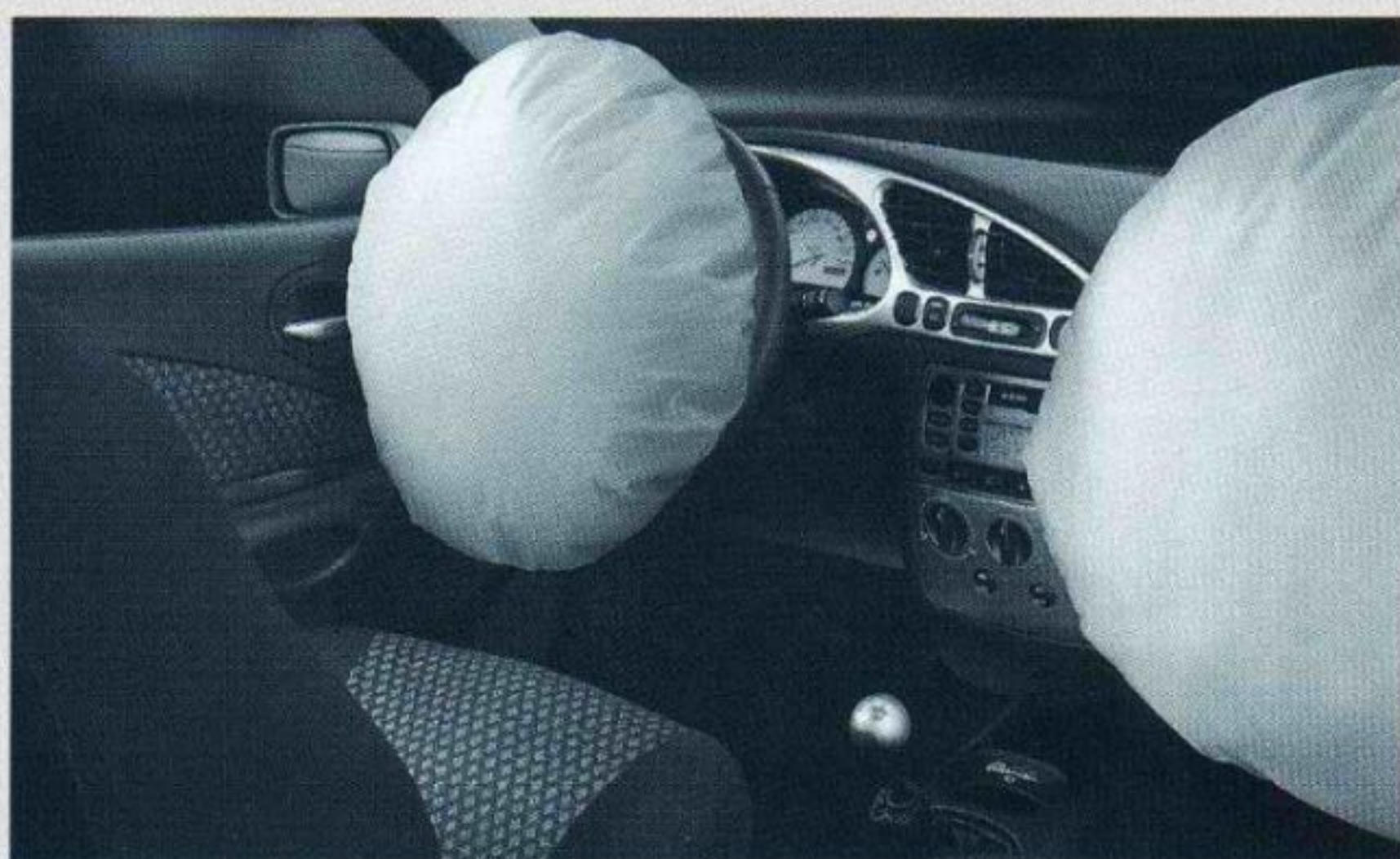
Die aktive Sicherheit ist dazu da, Unfälle zu vermeiden. Informationen hierzu finden Sie auf den Seiten 4 bis 7. Denn alles, was zum Thema Motor, Bremsen, Fahrwerk und elektronische Kontrolle gesagt wurde, trägt zur aktiven Sicherheit des Puma bei. Die passive Sicherheit greift dann, wenn es wirklich einmal zu spät sein sollte. Und wir hoffen, daß Sie niemals erleben werden, wie sicher der Puma wirklich ist.

Dreh- und Angelpunkt der passiven Sicherheit ist das Rückhaltesystem. Es besteht aus Sicherheitsgurten, Gurtstraffern und -stoppern, 2 Airbags und Anti-Dive-Sitzen.

Sicherheitsgurte, Gurtstraffer und Gurtstopper

Um es einmal in aller Deutlichkeit zu sagen: Die Sicherheitsgurte sind immer noch die wichtigste Sicherheitskomponente in einem Automobil. Weil der Airbag nämlich nur dann optimal funktioniert, wenn Fahrer und Beifahrer angeschnallt sind. Und weil nur der Sicherheitsgurt Sie im Sitz festhält, wenn ein Aufprall von der Seite oder von

hinten kommt. Oder Sie sich überschlagen. Deswegen: immer anschnallen. Auch wenn Sie „nur ein paar Meter fahren“. Denn bereits bei einem Aufprall mit ein paar Stundenkilometern haben Sie nicht mehr den Bruchteil einer Chance, sich am Lenkrad oder woanders festzuhalten. Die Sicherheitsgurte werden von Gurtstraffern und -stoppern unterstützt, die bei einem Aufprall dafür sorgen, daß der Gurt fest am Körper anliegt. Die Anti-Dive-Sitze stellen sicher, daß Sie nicht unter dem Gurt hindurchrutschen.



Airbags

Airbags reduzieren das Risiko von Kopfverletzungen und gravierenden Unfallfolgen im Falle eines Frontalaufpralls um ein Vielfaches. Deswegen gibt es im Puma zwei davon: einen für den Fahrer, einen für den Beifahrer. Optimalen Schutz gewähren Airbags nur angeschnallten Personen. Die Airbags lösen sich erst bei einer bestimmten Geschwindigkeit aus – und auch nur dann, wenn der Aufprall in einem bestimmten Winkel erfolgt.

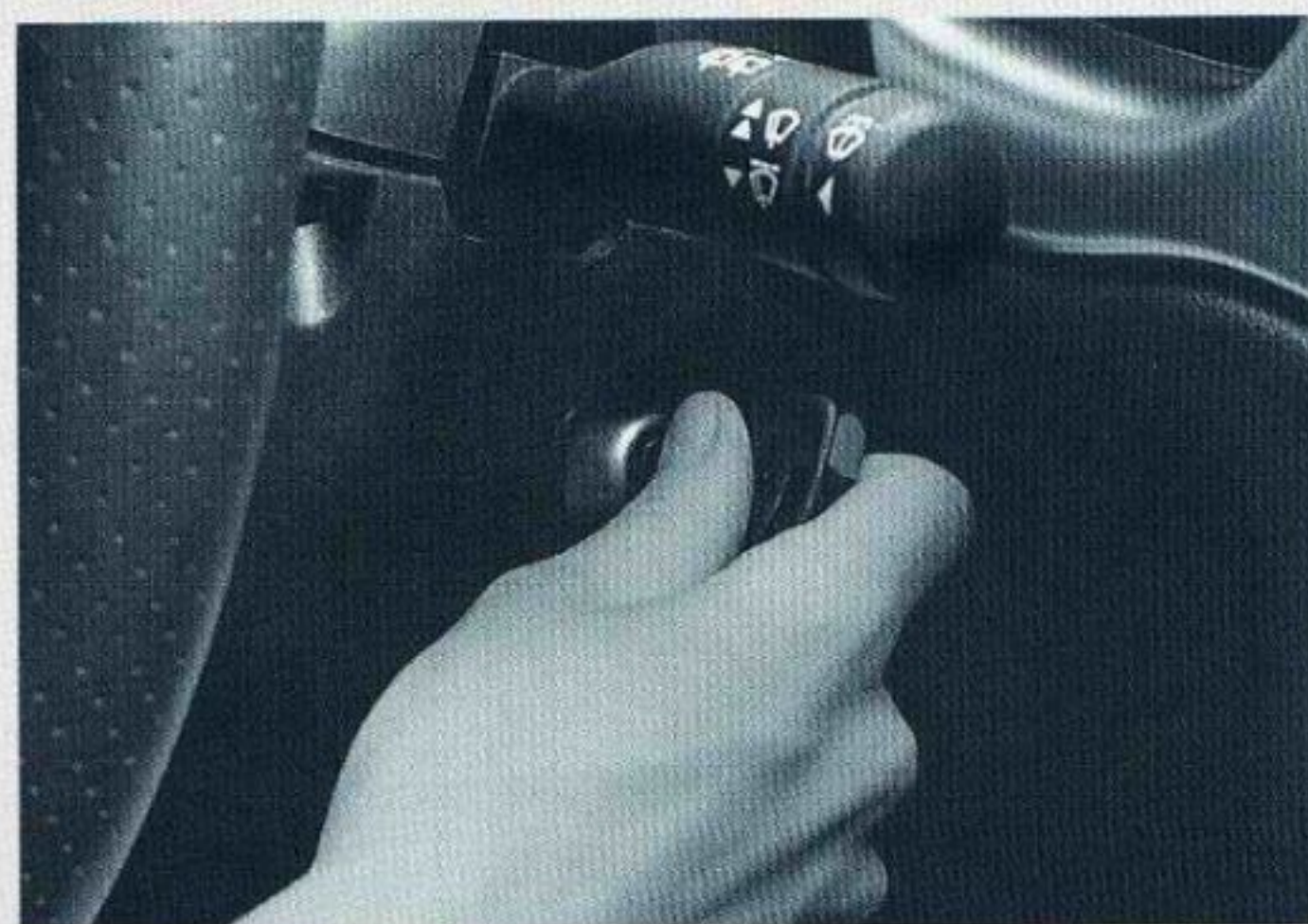
Karosseriestruktur

Steife Fahrgastzelle, crashabsorbierende Schnauze – so läßt sich das Karosseriekonzept des Puma in kurzen Worten beschreiben. Die Struktur wurde konsequent auf maximalen Überlebensraum für Passagiere ausgelegt. Kleiner Nebeneffekt: Der Puma erfüllt bereits heute die europäischen Crashnormen für Seitenaufprall, die erst ab Oktober 1998 vorgeschrieben sind.

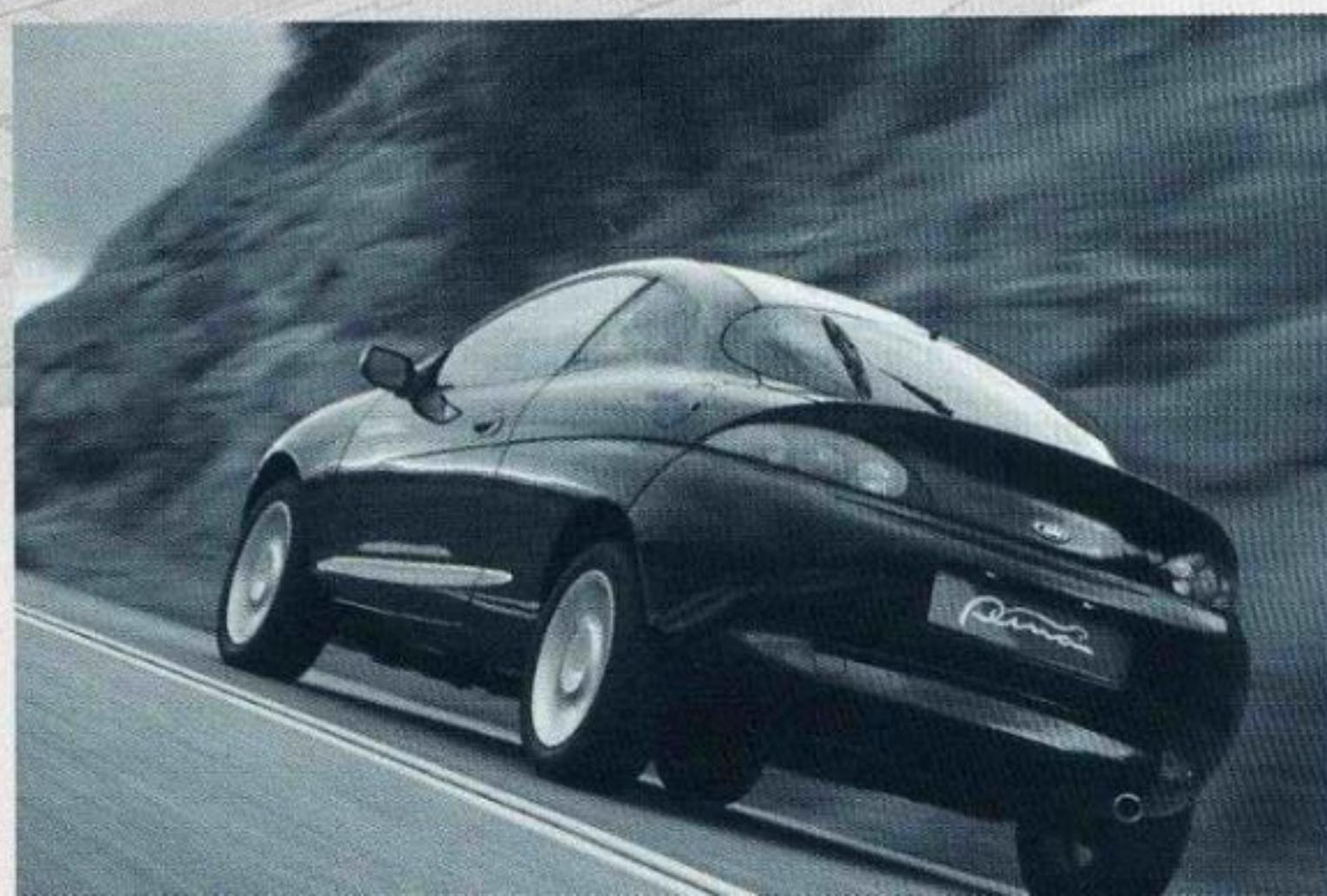
Jede Maschine ist immer nur so gut wie der Mensch, der sie bedient. Wir haben sehr viel getan, um mit dem neuen Puma den Stand der Sicherheitstechnologie in dieser Fahrzeugklasse neu zu definieren. Worauf wir keinen Einfluß haben, ist Ihr Fahrverhalten. Und deswegen appellieren wir an Ihren gesunden Menschenverstand: Fahren Sie mit dem Puma immer so, daß Sie in der Lage sind, Gefahrensituationen aus dem Wege zu gehen. Wie es ein echter Sportler nämlich auch tut.

Diebstahlsicherung

Der Puma wird viele Freunde finden. Damit nur die rechtmäßigen Besitzer ihn fahren, schützt ihn ein ausgeklügeltes System zur Diebstahlsicherung.



An oberster Stelle steht PATS, die Wegfahrsperre. Im Puma geht die neueste Generation von PATS zu Werke. Eine Codierung im Zündschlüssel sorgt dafür, daß sich der Motor nur mit dem Originalschlüssel starten läßt. Das Kurzschließen der Zündung ist damit praktisch ausgeschlossen. Ist das PATS-System aktiviert, leuchtet eine rote Kontrollleuchte weithin sichtbar und signalisiert Langfingern: Finger weg! Zweites Sicherheitsdetail: Die Fahrgestellnummer ist auf einer durch die Windschutzscheibe sichtbaren Plakette angebracht. Dies ermöglicht die sofortige Identifikation gestohlener Fahrzeuge. Serienmäßig ist der Puma mit einer Zentralverriegelung ausgestattet, so daß das versehentliche Offenlassen einer Tür ausgeschlossen ist. Als Wunschausstattung gibt es ein Diebstahlschutzpaket mit Diebstahl-Alarmanlage und Zentral-/Doppelverriegelung. Sie verhindert, daß sich die Türen von innen öffnen lassen, nachdem zum Beispiel die Fensterscheibe eingeschlagen wurde.



DIE AUDIOSYSTEME. POWER STECKT NICHT NUR

Eine schwierige Frage: Braucht ein Puma überhaupt ein Radio? Wir können uns durchaus vorstellen, daß ein paar Enthusiasten lieber das Fenster einen Spaltbreit öffnen und dem Allegro des Motors

lauschen. Aber: Die modernen Ford Audiosysteme machen ja nicht nur Musik. Sie informieren auch über Staus, Gefahren. Schon allein deswegen sollte man nicht darauf verzichten.



Audiosystem 5000

Ein gutes Beispiel für die Kompetenz von Ford in Sachen Audiosysteme: gut ablesbares Display, große und übersichtlich angeordnete Bedienelemente und mit vielen technischen Feinessen ausgestattet – bis hin zur Programmerkennung PTY.

- Stereo-UKW/MW/LW-Radio-Cassettengerät
- Autostore auf UKW
- Speicher für 24 Sender
- Höhen-/Tiefenregler
- Fade-/Balanceregler (4x 7 Watt)
- Ausgangsleistung (4x 15 Watt, Musik)
- Autoreverse-Cassettenteil mit Titelsuchlauf und Dolby-B®-Rauschunterdrückung
- Verkehrsfunkdurchsage
- Umschaltung auf qualitativ bessere Frequenz
- KEYCODE-Diebstahlsicherung und abnehmbares Bedienteil
- Fahrzeugkennzeichenspeicherung

Audiosystem 6000

Die Steigerung zum Audiosystem 5000: die integrierte CD-Station (statt Cassettenslaufwerk). Zusätzlich zum Audiosystem 5000 mit:

- Disc-select-Funktion
- CD-Programmfunktion
- Schnellem Titelsuchlauf vorwärts/rückwärts
- Zufallsauswahl



I M M O T O R .

Powersystem 7000

Dieses System markiert den derzeitigen Spitzenpunkt in Sachen Ford Audio-Programm. Schon optisch ist das System ein Genuß, denn die Blende paßt sich farblich

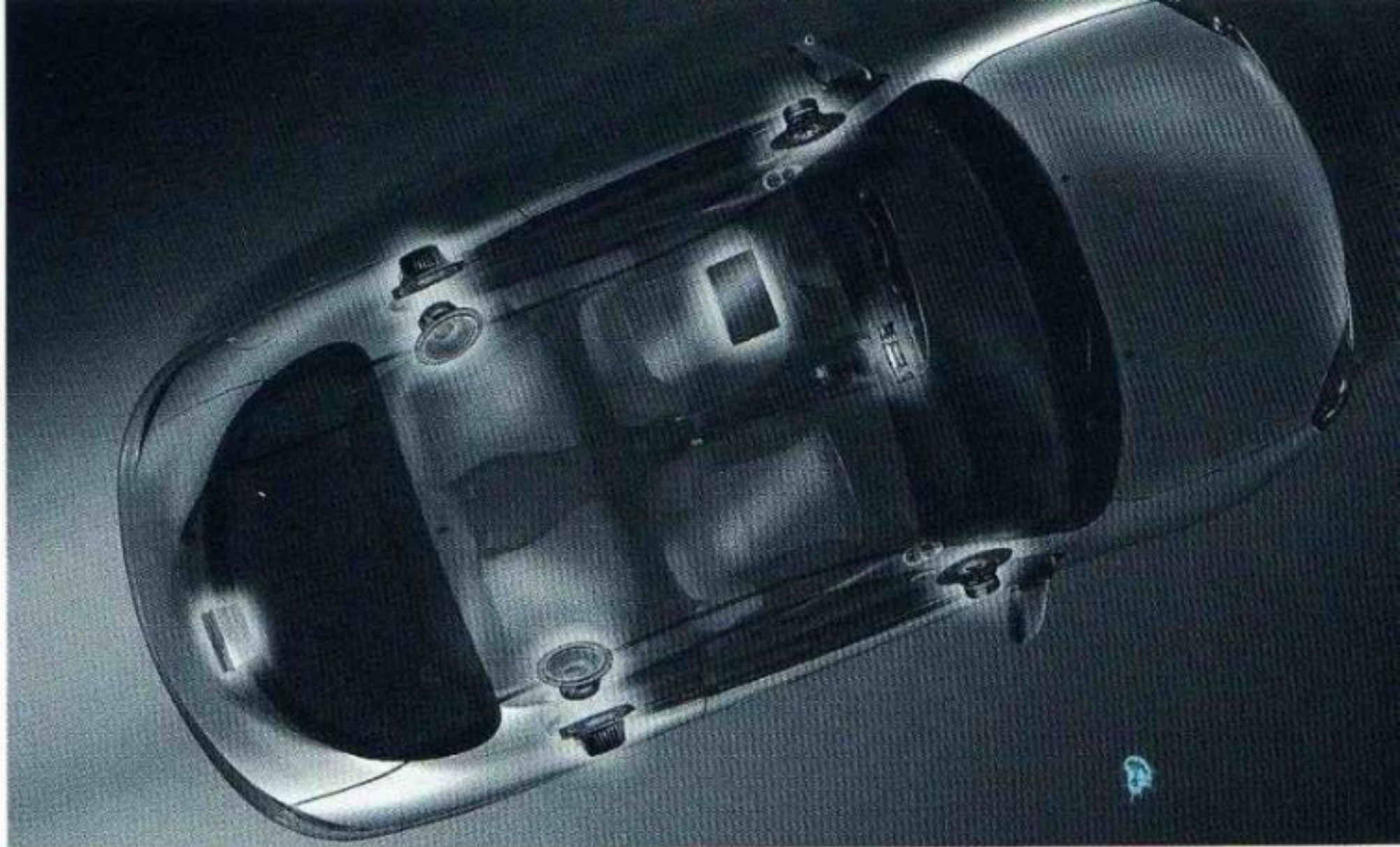


dem Aluminium-Design des Puma Interieurs an. Und in Sachen Akustik geht es richtig zur Sache: Mit seinem separaten Hochleistungsverstärker liefert das System 384 Watt Spitzenmusikleistung an acht Lautsprecher, darunter zwei kräftige Subwoofer.



Abweichend von Audiosystem 5000, mit: 8 Lautsprechern, das heißt:

- 2-Wege-Lautsprecher mit integrierten Neodym-Hochtönern in den Vordertüren
- 2 Subwoofer
- 2 Lautsprecher mit einem induktiv gekoppelten Hochtonsystem in den hinteren Seitenverkleidungen des Fahrzeugs



Technik im Überblick

- RDS/EON (Enhanced other Networks)

RDS vergleicht automatisch alle von einem Sender angebotenen Frequenzen des gleichen Programms und stellt sich auf die stärkste und beste Frequenz ein. Anhand eines Programm-Identifikations-Codes erkennt das Ford Audiosystem das momentan empfangene Programm und nennt den Sender im Display. Wenn Sie beispielsweise WDR 1 hören, bekommen Sie über EON automatisch auch die Verkehrsfunkdurchsagen von WDR 2 eingespielt. Cassetten- und CD-Betrieb werden unterbrochen.

- Fahrzeugkennzeichenspeicherung

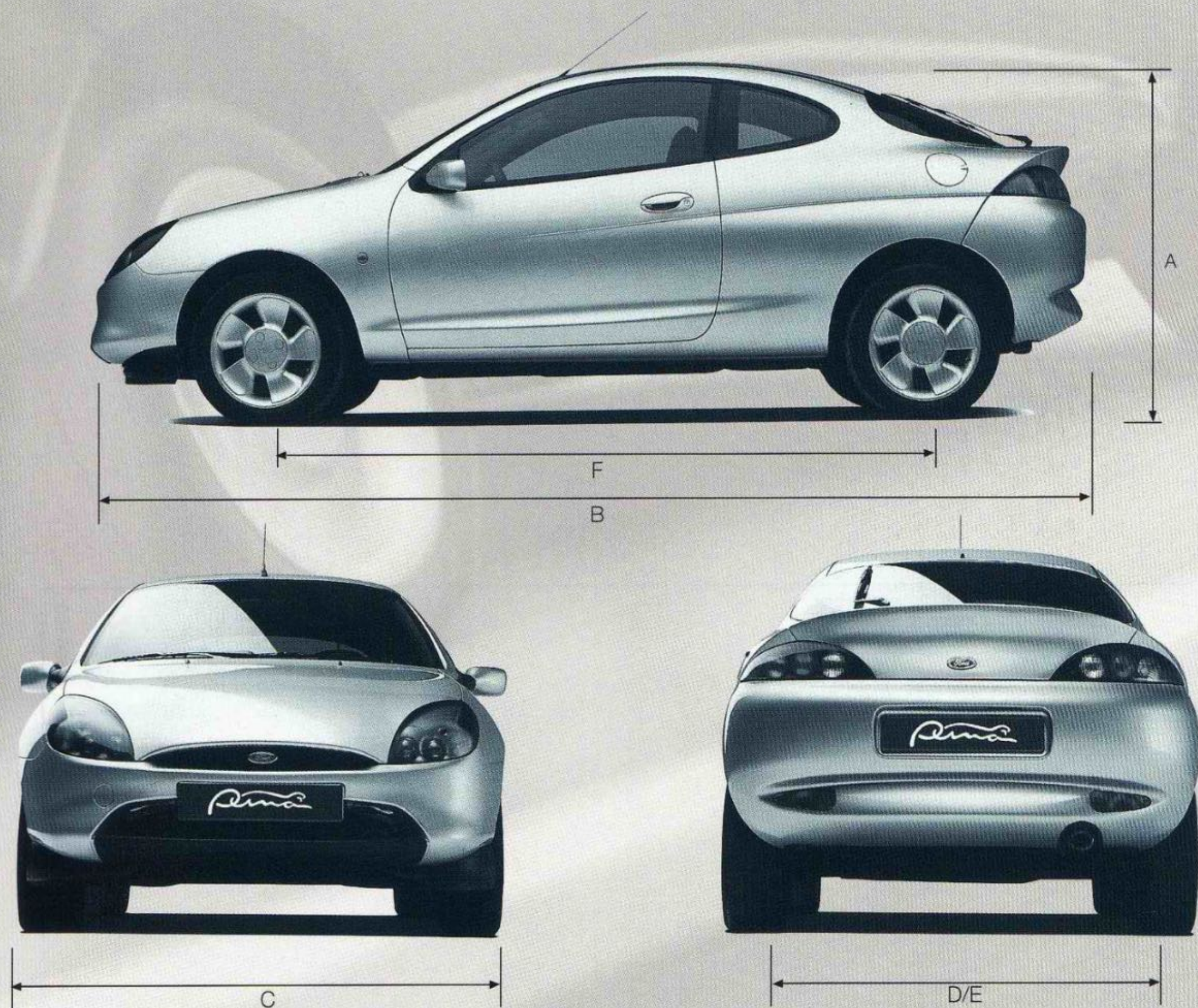
Zusätzliche Funktion, mit der das Kfz-Zeichen gespeichert wird und im Display sichtbar gemacht werden kann. Ein gestohlenen, sichergestelltes Radio kann so jederzeit identifiziert und seinem Besitzer zurückgegeben werden.

- PTY-Taste

Mit der PTY-Taste können spezielle Programm-Genres gesucht werden. Ob Sport, Information, Rock oder Klassik – auf Tastendruck suchen die Audiosysteme schnell einen Sender der gewünschten Sparte. Voraussetzung ist, daß der in Frage kommende Sender ein entsprechendes Signal ausstrahlt.

DIE WICHTIGSTEN DATEN ZUM PUMA.

Motoren		1,4 l 16V Zetec-SE- 4-Zylinder-Motor	1,7 l Zetec-SE- 4-Zylinder-Motor	Abmessungen	
				Außen	
Hubraum	ccm	1388	1679	A Höhe max. (unbeladen)	mm 1345
Bohrung/Hub	mm	76,0/76,5	80,0/83,5	B Länge	mm 3984
Leistung	kW (PS) bei 1/min	66 (90) bei 5600	92 (123) bei 6300	C Breite (ohne Spiegel)	mm 1674
Drehmoment	Nm bei 1/min	123 bei 4000	157 bei 4500	D Spur vorn	mm 1450
Verdichtung		10,3 : 1	10,3 : 1	E Spur hinten	mm 1411
Gemischaufbereitung		elektronische Einspritzung	elektronische Einspritzung	F Radstand	mm 2446
Kraftstoff		bleifreies Superbenzin	bleifreies Superbenzin		
Zündanlage		elektron. 3-D-Kennfeldzündung	elektron. 3-D-Kennfeldzündung		
Fahrleistungen/Getriebe ¹⁾					
		5 Gänge	5 Gänge		
Größe der serienm. Bereifung		195/50 R 15	195/50 R 15	Innen	
Beschleunigung				Beinraum vorn (max.)	mm 1036
von 0 auf 100 km/h	Sek.	11,9	9,2	Beinraum hinten (max.)	mm 557
Höchstgeschwindigkeit	km/h	180	203	Kopfraum vorn	mm 960
Kraftstoffverbrauch ¹⁾					
Städtisch	Liter	9,5	9,7	Kopfraum hinten	mm 892
Außerstädtisch	Liter	5,9	6,1	Schulterraum vorn	mm 1281
Insgesamt	Liter	7,2	7,4	Schulterraum hinten	mm 1168
CO ₂ -Emission	g/km	171	178		
Gewichte					
(ohne Berücksichtigung von Zusatzausstattung)					
Leergewicht*	kg	1109	1108	Gepäckraumvolumen (VDA)	
Zuladung	kg	291	292	bis Rücksitz	Liter 240
zul. Gesamtgewicht	kg	1400	1400	bei umgeklappter Rücksitzlehne	
zul. Dachlast	kg	50	50	bis Oberkante Rückenlehne	Liter 750
Füllmengen					
Kraftstoffbehälter	ca. Liter	40	40		
Ölwechselmenge einschl. Filter	ca. Liter	4,55	4,55		
Kühlsystem einschl. Heizung	ca. Liter	6	6		
¹⁾ Nach Meßverfahren 93/116 EG.					
* Leergewicht inkl. Fahrer (75 kg), ohne Berücksichtigung von Zusatzausstattung. Durch Wunschausstattung kann sich das Leergewicht des Fahrzeugs erhöhen, wodurch die mögliche Zuladung verringert wird.					





FORD. DIE TUN WAS.

Wir behalten uns Änderungen von Konstruktion und Ausstattung vor. Den aktuellen Standard können Sie der jeweils gültigen Farbkarte und Preisliste entnehmen. Die in diesem Katalog gemachten Angaben zu Farben, Ausstattung und Polsterung sowie die technischen Informationen nach DIN 70020 und 93/116 EG entsprechen dem Stand bei Drucklegung (Dezember 1997). Die abgebildeten Fahrzeuge sind zum Teil mit Zusatzausrüstungen ausgestattet, die Sie als Sonderausstattung erhalten können. Ihr Ford Händler wird Sie gern beraten. Ford Fahrzeuge, die außerhalb der Bundesrepublik Deutschland angeboten werden, können bezüglich Technik und Ausstattung abweichen.
Ford-Werke Aktiengesellschaft, Köln, Werbeabteilung. Wir drucken auf umweltschonendem Papier (50 % chlorfrei gebleicht, 50 % Recyclinganteil, 100 % recyclingfähig).



Ford im Internet: <http://www.ford.de> oder <http://www.fordbank.de>