

Ford hat mit seiner kleinen Raubkatze Großes vor. Ob der neue Puma jedoch wirklich das Zeug dazu hat, die Klasse der City-SUV durcheinanderzuwirbeln, klärt der Vergleichstest gegen den ebenfalls neuen Renault Captur und den VW T-Cross

[ TEXT Marcel Kühler FOTOS Frank Ratering ]

# GUT GEBRÜLLT, PUMA!



## Autos im Test

**FORD Puma 1.0 EcoBoost Hybrid** 125 PS, 191 km/h, 6,7 l S/100 km, 26.900 Euro  
**RENAULT Captur TCe 130** 131 PS, 193 km/h, 7,2 l S/100 km, 21.100 Euro  
**VW T-Cross 1.0 TSI** 115 PS, 193 km/h, 6,8 l S/100 km, 20.150 Euro



Auf kurviger Strecke bereitet der lebendige Puma den meisten Fahrspaß



Serienmäßige Sportsitze mit viel Seitenabstützung. Bequeme Polsterung

Auswaschbares, 68 Liter großes Fach unter dem Laderaumboden mit Ablassöffnung



Das Cockpit erinnert stark an das des Ford Fiesta. Neues, digitales Kombiinstrument

CONNECTIVITY



Ob Navigation, Smartphone-Anbindung (Apple CarPlay/Android Auto) oder Digitalradio – der Puma 1.0 EcoBoost Hybrid lässt multimedial keine Wünsche offen und bringt all diese Funktionen serienmäßig mit. Sogar eine induktive Ladefläche für geeignete Smartphones ist bei dieser Motorvariante standardmäßig an Bord.

Ford Puma – da war doch mal was!? Richtig, in den späten 90er-Jahren gab es bereits ein kleines Sportcoupé, das unter diesem Namen Karriere machte und aufgrund seiner quirligen Fahreigenschaften für gute Laune sorgte. Und auch wenn die Neuaufgabe nun als stylisches City-SUV auftritt, sollen die wesentlichen Merkmale des Urahnen, nämlich große Fahrfreude zu volksnahen Preisen, in ihr weiterleben. Bestückt mit modernster Hybrid-Technik und vielen pfiffigen Details stellt sich der Puma in seinem ersten Vergleichstest direkt zwei hochkarätigen Wettbewerbern – zum einen dem Renault Captur TCe 130. Der französische Charmeur hat ebenfalls gerade erst einen Generationenwechsel hinter sich und soll mit stark verbesserter Praktikabilität auf Kundentrafik gehen. Der zweite Kontrahent kommt aus Wolfsburg: Der VW T-Cross gehört hierzulande zu den meistverkauften Fahrzeugen im Segment und empfiehlt sich deshalb als Benchmark für die beiden Neulinge.

Karosserie

Der neue Ford Puma basiert – übrigens eine weitere Parallele zum damaligen Sportcoupé – im Wesentlichen auf dem Fiesta. Und genau wie der enorm erfolgreiche Kleinwagen gehört auch das City-SUV nicht unbedingt zu den geräumigsten Autos in seinem Segment. Die hier versammelten Kontrahenten haben jedenfalls vorn wie hinten mehr Platz für ihre Passagiere zu bieten – was unter anderem daran liegt, das Ford seine Raubkatze mit einem Panorama-Schiebedach ins Rennen schickt. Dies kostet wertvolle Kopffreiheit. Das gebotene Kofferräumvolumen von 401 Litern ist zwar guter Durchschnitt, aber eben auch nicht mehr. Der Renault (422 Liter) und der VW (455 Liter) lassen jeweils etwas mehr Raum für Gepäck. Eine echte Besonderheit verbirgt sich jedoch unter dem Ladeboden des Ford: die sogenannte MegaBox. Dabei handelt es sich um ein 68 Liter großes, mit robustem Kunststoff ausgekleidetes

Staufach, das sich ganz einfach mit reichlich Wasser ausspülen lässt. Über eine Ablassöffnung kann die Flüssigkeit anschließend auf die Straße abfließen. Daher eignet sich dieses Fach prima für stark verschmutztes Staugut, das man ansonsten wohl nur umständlich verpackt transportieren würde. Darüber hinaus beeindruckt der Puma mit zahlreichen Assistenzsystemen, die vor noch nicht allzu langer Zeit allenfalls höherklassigen Fahrzeugen vorbehalten waren. Zum Auslieferungsstandard gehören bei der von uns getesteten Motorvariante – wie übrigens auch beim VWT-Cross – eine Multikollisionsbremse und ein Not-



Der Ford Puma hat mit knapp über elf Metern einen vergleichsweise großen Wendekreis

bremsassistent, der den Puma selbstständig bis zum Stillstand verzögern kann und auch Fußgänger erkennt. Ebenfalls Serie sind helle LED-Scheinwerfer, ein Spurhalteassistent sowie eine Verkehrszeichenerkennung samt intelligentem Tempomaten, der die zulässige Höchstgeschwindigkeit automatisch übernimmt. Komplettieren lässt sich das Ganze mit einem 1200 Euro teuren Paket, das weitere Funktionen wie eine Falschfahrerwarnung, eine Spurwechselhilfe oder einen Ausweichassistenten enthält. Doch auch der Captur hat im Vergleich zu seinem Vorgänger, was die Anzahl an Assistenzsystemen angeht, reichlich zugelegt und ist beispielsweise mit einer Staufolgeautomatik, 360-Grad-Kameras



Der komfortbetonte Captur wetzt weniger agil ums Eck als die Konkurrenten



Bequeme Sitze mit viel Seitenhalt. Die Kopfstützen ragen aber weit vor

Das Doppelkupplungsgetriebe (1700 Euro Aufpreis) agiert teils zögerlich

und einem Parkassistenten zu haben. Diese Features kosten allerdings – wie auch die meisten anderen der vielen verfügbaren Assistenten – Aufpreis. Daher erhält der Franzose weniger Zähler für seine Sicherheitsausstattung als der Ford.

Fahrkomfort

Der Renault Captur besinnt sich auf eine alte französische Tugend und verwöhnt seine Fahrgäste mit einem durchaus erwachsenen Federungskomfort. Er steckt selbst grobe Unebenheiten relativ klaglos weg und liegt bei hohem Tempo merklich ruhiger als die Wettstreiter. Der Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid mit 125 PS enthält serienmäßig ein Sportfahrwerk, das naturgemäß deutlich straffer da herkommt als die Feder-Dämpfer-Elemente des Captur und deshalb stärkere vertikale Karosseriebewegungen zulässt. Das Anfedern auf Kanten oder Querfugen geht aber in Ordnung. Gleiches gilt im Fall des VW T-Cross nur für die Vorderachse. Die Hinterachse des Wolfsburgers >



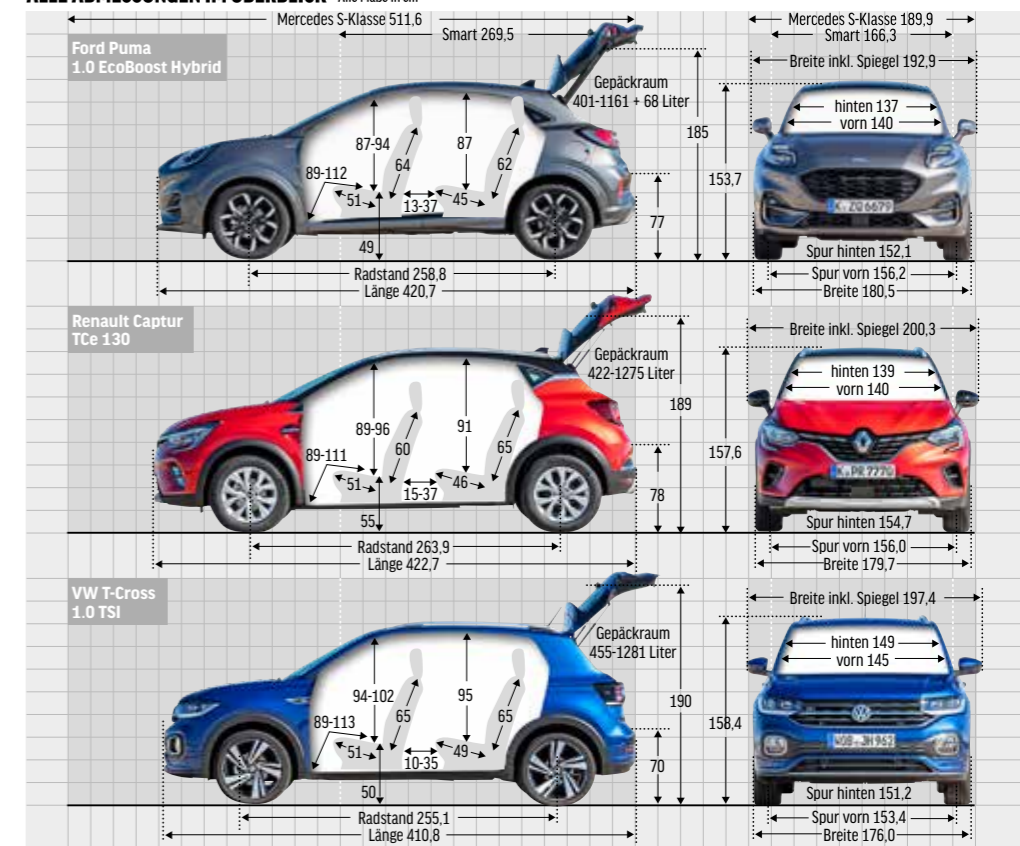
Cooler Cockpit, gewohnungsbedürftige Bedienung, großer Touchscreen (Opt.)

CONNECTIVITY



Der frische Franzose hat ebenfalls einige Dinge an Bord, die bei vielen Wettbewerbern immer noch Aufpreis kosten. Gemeint sind in diesem Zusammenhang etwa Digitalradio DAB+ oder eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Und auch die Smartphone-Integration ist Standard. Für ein Navigationssystem (1400 Euro) zahlt der Kunde jedoch ebenso extra wie für eine induktive Ladefläche (150 Euro).

ALLE ABMESSUNGEN IM ÜBERBLICK





Der T-Cross fährt sicher und beweist in Kurven ausgeprägte Querdynamik



Auf langer Strecke gefallen die großzügig geschnittenen Sitze mit top Polsterung

Das Raumangebot im Fond bleibt auch in diesem Testfeld unerreich

reagiert auf diese Art Anregungen eher trampelig. Dafür bietet der T-Cross in Summe die bequemsten Sitze. Sie schmeicheln nicht nur Rückengeplagten mit einer hochkomfortablen Polsterung, sondern sind auch für breitere Staturen ausreichend groß geschnitten. Am Ende teilt sich der VW deshalb den Kapitelsieg mit dem Renault Captur.

**Motor / Getriebe**

Im neuen Puma erhält der bekannte, vielfach gelobte 1,0-Liter-Dreizylinder eine elektrische Unterstützung in Form eines Mildhybrid-Systems. Dabei handelt es sich um einen Riemen-Starter-Generator samt 48-Volt-Bordnetz, der dafür sorgt, dass sich der Motor beim Ausrollen frühzeitig abstellt und das Triebwerk beim Anfahren spontan und nahezu unmerklich wieder anspringt. Rein elektrisches Fahren ist damit allerdings nicht möglich. Dennoch erweist sich der Puma in diesem



Mit einer Beschleunigung von **9,1 Sekunden** sprintet der Renault am flottesten auf Tempo 100



Recht einfache Bedienung, aber wenig handschmeichelnde Materialien

**CONNECTIVITY**



Typisch VW: Die serienmäßige Multimediaausstattung des T-Cross ist ausbaufähig. Standard ist nur ein herkömmliches Radio mit Bluetooth-Freisprecheinrichtung. DAB kostet 245 Euro, für ein Navi rufen die Wolfsburger 1005 Euro auf. Ebenfalls aufpreispflichtig sind die Handy-Implementierung über die Standards Apple CarPlay/Android Auto (225 Euro) und induktives Laden (465 Euro).

Testfeld als Sparsamster – wenn gleich der Verbrauchsvorteil gering ausfällt. Mit 6,7 Litern verbraucht er 0,1 Liter weniger Sprit als der VW und einen halben Liter weniger als der Renault.

Eine weitere Aufgabe des Hybrid-Systems des Ford ist, dem 125-PS-EcoBoost das Leben mittels sanfter elektrischer Kraftspritze etwas leichter zu machen. Dennoch entpuppt sich der 131 PS starke Vierzylinder-Turbo des Renault Captur als das spritzigste Triebwerk. Der Franzose sprintet in 9,1 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und lässt seine Rivalen damit um 0,8 respektive 0,9 Sekunden hinter sich. Bis 150 km/h entteilt der Captur seinen Wettbewerbern noch deutlicher.

Der Renault verteilt seine Kraft in diesem Test über ein Sieben-gang-Doppelkupplungsgetriebe an die Vorderräder, da das ebenfalls erhältliche Schaltgetriebe herstellerseitig nicht zur Verfügung stand. Dies schaltet sanft,

agiert jedoch in manchen Situationen recht zögerlich, sodass gerade das exakt schaltbare Sechsgang-Getriebe des Ford nicht unbedingt eine schlechtere Alternative ist.

**Fahrdynamik**

Agiles, weitgehend neutrales Einlenkverhalten, präzise, äußerst direkte Lenkung: Der Puma ist ein typischer Ford, der auf kurvi-ger Strecke durch sein lebendiges Wesen enorm viel Fahrfreude vermittelt. Auf dem Handlingkurs krallt sich die Raubkatze zudem am Ausgang von engen Kehren in den Asphalt und beweist damit eine für einen Fronttriebler sehr gute Traktion. Die ausgeprägte Fahrsicherheit und die gefühlvoll dosierbare Bremse runden den guten fahrdynamischen Eindruck ab.

Doch der Puma hat mit dem VW T-Cross einen ernst zu nehmen- den Gegner. Der Wolfsburger liegt auf der Rundstrecke wie das >



Technik	FORD PUMA 1.0 EcoBoost Hybrid	RENAULT CAPTUR Tce 130	VW T-CROSS 1.0 TSI
Zylinder/Ventile pro Zylind.	3/4; Turbo; Mild-Hybrid *	4/4; Turbo	3/4; Turbo
Partikelfilter / SCR-Kat	Serie / -	Serie / -	Serie / -
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen	Zahnriemen	Zahnriemen
Bohrung/Hub	71,9 / 82,0 mm	72,2 / 81,3 mm	74,5 / 76,4 mm
Hubraum	998 cm³	1333 cm³	999 cm³
Leistung bei 6000 /min	92 kW/125 PS, 6000 /min	96 kW/131 PS, 5000 /min	85 kW/115 PS, 5000 /min
Max. Drehmoment bei	210 Nm, 1750 /min	240 Nm, 1600 /min	200 Nm, 2000 - 3500 /min
Getriebe / Antrieb	6-Gang, manuell / Vorderrad	7-Gang, Doppelkupplung (opt.) / Vorderrad	6-Gang, manuell / Vorderrad
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Dämpfer, Stabilisator; ESC (ESP)
Wendekreis l/r	11,1/11,1 m	10,3/10,5 m	10,8/10,9 m
Bremsen	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Trommeln; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 215/50 R 18	rundum: 215/60 R 17	rundum: 205/60 R 16
Testbereifung	rundum: 215/50 R 18 V	rundum: 215/60 R 17 H	rundum: 215/45 R 18 V
Reifenmarke	Continental EcoContact 60	Michelin Primacy 4	Pirelli Cinturato P7

**Messwerte**

**GEWICHTE**

Leergewicht Werk/Testwert	1205/1296 kg	1259/1310 kg	1180/1257 kg
Zul. Gesamtgewicht/Effek. Zul.	1760/464 kg	1816/506 kg	1730/473 kg
Anhängelast gebr./ungebr.	1100/640 kg	1200/665 kg	1100/620 kg
Dachlast/Stützlast	50/75 kg	80/75 kg	75/55 kg

**FAHRLEISTUNGEN**

0 - 50 km/h	3,3 s	3,3 s	3,5 s
0 - 100 km/h	9,9 s	9,1 s	10,0 s
0 - 150 km/h	23,3 s	21,3 s	23,8 s
Höchstgeschwindigkeit <sup>1</sup>	191 km/h	193 km/h	193 km/h
Handling	1 : 51,4 min	1 : 56,6 min	1 : 51,3 min
Slalom Pylonenabst. 18 m	64,5 km/h	61,0 km/h	63,8 km/h

**BREMSWEG**

aus 50 / 100 / 150 km/h kalt	9,2 / 35,2 / 79,9 m	9,2 / 35,4 / 75,4 m	9,2 / 37,2 / 79,7 m
aus 100 km/h warm	35,4 m	34,4 m	35,1 m

**INNENGERÄUSCHE**

Standgeräusch bei 50 km/h 3. Gang	40 dB(A)	43 dB(A)	39 dB(A)
bei 100 / 130 km/h höchst. G.	61 dB(A)	62 dB(A)	60 dB(A)
	69 / 72 dB(A)	66 / 70 dB(A)	68 / 71 dB(A)

**VERBRÄUCHE**

Test / WLTP	6,7 / 5,4 l S / 100 km	7,2 / k.A. l S / 100 km	6,8 / 5,9 l S / 100 km
CO <sub>2</sub> (lt. Test / WLTP)	159 / 124 g/km	171 / 143 g/km	161 / 135 g/km
Tankinhalt / Reichweite	42 l / 627 km	48 l / 667 km	40 l / 588 km

**Ausstattung / Preise**

Grundpreis	26.900 €	21.100 €	20.150 €
------------	----------	----------	----------

**TESTWAGEN-OPTIONEN**

Antrieb	-	1700 € <sup>1</sup>	-
Bremsen (Karbon-Keramik)	-	-	-
Fahrwerk	-	-	-
Lenkung	-	-	-
Reifen	-	-	4885 € <sup>2</sup>
Sitze	-	-	<sup>3</sup>

**BEWERTETER PREIS**

	26.900 €	22.800 €	25.035 €
--	----------	----------	----------

**Wartung / Rabatt / Wertverlust (WV)**

Werkstattkosten <sup>1</sup>	397 €	560 €	525 €
Rabatt <sup>2</sup>	24,0 % / 6456 €	29,0 % / 6119 €	17,9 % / 3607 €
WV nach 4 Jahren / 20.000 km p.a.	59,1 % / 15.898 €	58,8 % / 12.407 €	60,1 % / 15.046 €

**Versicherung / Steuern pro Jahr**

HP / VK / TK Typklassen	15 / 19 / 20	18 / 22 / 21	15 / 18 / 19
HP / VK / TK Kosten	422 / 614 / 126 €	511 / 804 / 141 €	422 / 556 / 114 €
Abgasnorm / Steuer	Euro 6d-Temp / 78 €	Euro 6d-Temp / 116 €	Euro 6d-Temp / 100 €

**MAXXIS® REIFEN**



Testwert gut (2,1)

Testfeldgröße 235/55R17 103 W



**PREMITRA<sup>5</sup>**

- ✓ Neuer High-Performance Sommerreifen mit Vollsilica-Laufflächenmischung für geringen Rollwiderstand und beste Nasshaftung
- ✓ Premium Silencer-Gummimischung verringert Abrollgeräusche und steigert spürbar den Fahrkomfort im Auto
- ✓ Zentrales 3-Rippen-Profil design ermöglicht optimalen Grip auch bei hohen Geschwindigkeiten



Natürlich ist der PREMITRA 5 mit kostenfreier Reifengarantie erhältlich. Einfach im Garantie-Club anmelden und losrollen!

sprichwörtliche Brett und erreicht gleichfalls hohe Querkräfte. Allerdings patzt der T-Cross beim Bremsen: Mit kalter Anlage benötigt er für eine Vollbremsung aus 100 km/h 37,2 Meter – das geht auch besser – das beweisen der Ford und auch der Captur. Ansonsten hat der Franzose seinen dynamischen Wettbewerbern auf der Strecke mit seinem eher unwilligen Einlenken, den großen Lenkwinkeln und der restriktiven ESP-Abstimmung aber nur wenig entgegenzusetzen.

## Umwelt / Kosten

Der Blick auf den Preis des neuen Ford Puma mag auf den ersten Blick verwundern. Schließlich ist der kleiner Kölner ausgehend vom Grundpreis satte 6750 Euro teurer als der VWT-Cross und 5800 Euro als der Renault Captur.

Bei näherer Betrachtung wird jedoch deutlich, dass Ford ein äußerst ansprechendes Gesamtpaket auf die Räder gestellt hat. Denn zu der für den 1.0 EcoBoost Hybrid derzeit einzig verfügbaren Ausstattungslinie ST-Line X gehören nicht nur schicke 18-Zoll-Räder und die erwähnte Armada an Assistenten, sondern auch eine komplette Infotainment-Ausrüstung (siehe Connectivity-Kästen).

Vor diesem Hintergrund ist es eine fast logische Konsequenz, dass der bewertete Preis dem Basispreis entspricht. Anders sieht es beim VW T-Cross aus, der in der Basis deutlich weniger umfangreich ausgestattet ist. Beim Testwagen kommen 4885 Euro an wertungsrelevanten Extras hinzu, sodass der ursprüngliche Preisvorteil gegenüber dem Ford auf nur noch 1865 Euro schmilzt.

Als lachender Gewinner geht aus der Preisschlacht derweil der Renault Captur hervor, der trotz des Aufpreises für das Doppelkupp-

lungsgetriebe mit 22.800 Euro immerhin 4100 Euro günstiger als der Ford ist. Und da er sich auch bei den laufenden Kosten – abgesehen von den etwas höheren Versicherungsaufwendungen – keine Patzer erlaubt, gewinnt der Captur das Kostenkapitel. ■

## FAZIT

### Marcel Kühler



*Einstand nach Maß: Die kleine Raubkatze beißt sich vom Start weg an der Spitze des Segments fest: Der **Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid** beeindruckt mit seiner umfassenden Sicherheitsausstattung, bereitet markentypisch hohen Fahrspaß und geht verantwortungsvoll mit dem Kraftstoff um. Diese Eigenschaften bescheren ihm den ersten Testsieg. Der deutlich geräumigere **VW T-Cross 1.0 TSI** erreicht in der Eigenschaftswertung trotz des zu langen Kaltbremswegs mit denkbar knappem Rückstand den zweiten Platz, muss sich die Silbermedaille im Gesamtklassement aber mit dem ebenfalls ganz neuen **Renault Captur Tce 130** teilen. Der charmante Franzose macht mit erwachsenem Federungskomfort, kraftvollem Antrieb und vergleichsweise günstiger Preisgestaltung auf sich aufmerksam.*



Den bepunkteten Test-Verbrauch pro 100 km ermitteln wir auf einer

standardisierten, 108 km langen Route (Stadt, Land, Autobahn). Die EU- und WLTP-Verbräuche dienen nur als Orientierung und werden im Vergleichstest nicht bewertet.

	EU-Verbrauch	k.A.	5,5	4,9
	WLTP-Verbrauch	5,4	k.A.	5,9
	<b>Testverbrauch</b>	<b>6,7 l/s</b>	<b>7,2 l/s</b>	<b>6,8 l/s</b>



## Gesamtbewertung

### KAROSSERIE

	Ford	RENAULT	VW	
Raumangebot vorn	100 <sup>1</sup>	66	69	70
Raumangebot hinten	100	59	60	68
Übersichtlichkeit	70	47	48	49
Bedienung/Funktion	100	86	85	88
Kofferraumvolumen	100	35	38	42
Variabilität	100	33	32	35
Zuladung/Anhängel.	50/30	29	36	30
Sicherheitsausstatt.	150	78	66	66
Qualität/Verarbeitg.	100/100	139	142	140
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>572</b>	<b>576</b>	<b>588</b>

### FAHRKOMFORT

Sitzkomfort vorn	150	118	116	120
Sitzkomfort hinten	100	65	66	69
Ergonomie	150	81	82	89
Innengeräusche	50	26	29	29
Geräuscheindruck	100	58	61	62
Klimatisierung	50	34	30	19
Federung leer	200	131	135	133
Federung beladen	200	131	135	133
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>644</b>	<b>654</b>	<b>654</b>

### MOTOR / GETRIEBE

Beschleunigung	150	99	104	98
Elastizität	100	-	-	-
Höchstgeschwindigk.	150	46	48	48
Getriebeabstufung Schaltung	100	82	84	79
Kraftentfaltung	50	32	33	32
Laufkultur	100	69	66	65
Verbrauch	325	254	245	253
Reichweite	25	11	12	10
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>593</b>	<b>592</b>	<b>585</b>

### FAHRDYNAMIK

Handling	150	70	50	70
Slalom	100	63	45	59
Lenkung	100	83	79	82
Geradeauslauf	50	36	37	37
Dosierbarkeit der Bremse	30	20	18	19
Bremsweg kalt	150	98	96	78
Bremsweg warm	150	96	106	99
Traktion	100	40	37	39
Fahrsicherheit	150	131	129	131
Wendekreis	20	12	16	14
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>649</b>	<b>613</b>	<b>628</b>

### EIGENSCHAFTSWERTUNG

	4000	2458	2435	2455
--	------	------	------	------

### KOSTEN / UMWELT

Bewerteter Preis <sup>2</sup>	675	219	249	232
Wertverlust <sup>3</sup>	50	21	26	22
Ausstattung	25	22	16	14
Multimedia	50	39	28	26
Garantie/Gewährlst.	50	27	28	28
Werkstattkosten <sup>4</sup>	20	16	14	15
Steuer	10	9	9	9
Versicherung	40	35	32	35
Kraftstoff	55	41	40	41
Emissionen	25	21	22	22
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>450</b>	<b>464</b>	<b>444</b>

### GESAMTWERTUNG

	5000	2908	2899	2899
--	------	------	------	------

### PLATZIERUNG

	1	2	2
--	---	---	---

<sup>1</sup> maximal erreichbare Punktzahl, <sup>2</sup> inkl. Testwagen-Optionen, <sup>3</sup> ermittelt durch die DAT (vier Jahre Haltedauer, Jahreslaufleistung 20.000 km), <sup>4</sup> ermittelt durch den ADAC