



Eelmine Ford Puma oli väike sportlik kupee (ülemisel pildil), uus aga on linnadžiip. Ehkki autoliigid erinevad, leidub ka sarnasusi.



Juhikohal valitseb tasakaal nuppude ja puudetundlikkuse vahel. Näidikuplokki asendab ekraan.



Tagaistmel kitsikust ei tunne. Pakiruum on väikese auto kohta väga mahukas.



Sõitu puudetavaid seadistusi, näiteks valida sõidurežiimi, saab teha otseteenuppudest.

## Kui Puma on uus Puma?

Võiks ju arvata, et peale nime ei seo uut Ford Pumat vana, väikese sportliku kupeega miski, aga võta näpust.

Eelmist Puma nime kandnud Fordi toodeti aastatel 1997-2001, neljameetrine Fiestal põhinenud kupee ei olnud kuigi praktiline, aga sellega oli see-eest tõeliselt lõbus sõita. Mitte küll ülivõimas, kõige ägedam tava-Puma mootor tegi 125 hobujõudu, aga üsna kerge, ergas ja vilgas.

Tänapäevane Puma on teadagi linnadžiip. Mis saaks väikesest sportlikust kupeest veel

kaugemal olla, küsite õigustatult. Kui aga sõiduks läks, siis tuli siinkirjutajale küll meelde kogemus Pumaga. Moodne Puma ei käitu nii vahetult ja pakub rohkem mugavusi, aga kui seljataha jää üks üles-alla, vasakule-paremale asfalttee, täitus nimi sisuga. Ka uus Puma suutis juhi kaasa haarata.

Teine asi veel: Puma näitas end ühe oma klassi puhtama sõidutunnetusega linnadžiibina. Häireteta, selge ja loogiline. Võrrelda

võib seda näiteks muusika kuulamisega: kas kõlaritest tulev heli on puhas või kõlar kergelt undab või õige pisut vilistab või kostavad heliplaadi krõpsud. Puma ei unda, vilista ega krõpsu. Vedrustus on hästi tasakaalus, sõit konkreetne, kuid mitte ebamugav, rool tunnetatav. Kliirens on 16,6 cm, mis tähendab, et kehval teel saab hakkama, aga Pumat valmistatakse vaid esiveolisena.

### Praktiline auto

Ka tehnilise plaanis kannab paralleel eelkäijaga välja. Moodsal moodulplatvormide ajal ei saa sageli öelda, et see auto põhineb ühe või teise auto põhjal, aga nii Fiesta kui ka Kuga on konstrueeritud Fordi B-segmen-di alusele. Prooviauto mootor tegi samuti 125 hobujõudu ja valiku tipust leiab 155hobujõulise jõuallika, nagu oli omal ajal eriversioonil Ford Racing Puma.

Puma kõik bensiinimootorid on üheliitri-se töömahuga, kuid saadaval kolmes võimsuses: 95, 125 ja 155 hobujõudu. Esimest saab vaid n-õ tavalise siseõlemismootorina, keskmist ka poolhübriidina, viimast ainult poolhübriidina. Automaatkäigukast käib kokku vaid 125hobujõulisega. Hiljem lisandub valikusse 1,5liitrine, 120 hj arendav diiselmootor.

Poolhübriid (Ford kasutab terminit mahe-hübriid) tähendab, et siseõlemismootorit abistab väike, 15,6 hj ja 50 Nm rihtmüle-kandega starter-mootor-generaator, mille ülesanne on muuhulgas koguda pidurdus-energiat talletamiseks liitiumioonakus ning abistada mootorit kiirendustel. 125hobujõu-lise siseõlemismootori kütusekulu langeb 0,3-0,4 l / 100 km.

125hobujõuline kolme silindriga mootor on igati krapsakas, kuid vähemalt siinkirjutaja avastas end sõitmast sageli madalama käiguga kui tavaliselt ja kui auto soovitas. Ei, pöörded ei kerkinud liiga kõrgele, aga sai väl-tida teatavat ebaühtlust käigus ja põrinat, mis tekkis soovitus järgides ja mootorit väikse-male töökiirusele sundides.

Fotodel mõjub 4,18meetriine Puma suure-mana, kui on tegelikult, olles mõni sentimee-ter lühem kui üks põhirivaale Nissan Juke ja sama pikk kui eelmisel nädalal avalikustatud Toyota Yaris Cross. Muide, ka välimuses lei-dub vihje eelmisele Pumale - esilatarnad.

Ruumi jagub piisavalt mõlemasse istmerit-ta, pakiruumi 456liitrine maht B-segmen-dis on muljet avaldav. Olulist rolli mängib selles pakiruumi 80liitrine n-õ kelder (Ford Mega-Box). Nutikas on pakiruumikatte automaatne

liikumine üles koos luugiga. Varustusega Ti-tanium X tulevad ka kerge vaevaga eemalda-tavad istmekatted: tõmbad luku lahti, võtad katte välja ja lased pesumasinas läbi.

Juhiiste väärib erilist kiitust, nii head tuge pakuvad vähesed selle klassi linnadžiibid. Juhikoht on üles ehitatud klassikalise nuppe ja puudetundlikkust kombineerides ning tule-mus kukkus küll hästi välja. Istmesoojenduse saab näiteks mugavalt nupust ühe liigutusega sisse lülitada, info- ja meelelahutussüsteemi juhtimine ning mitme nüansi häälestamine käib ekraani vahendusel. Juhibielektroni-ka leiub pardal hulganisti, infot koguvad need tosinalt ultraheliandurilt, kolmelt rada-rilt ja kahelt kaameralt ning aitavad olukorda-des manööverdamisest maanteeõiduni.

Puma hinnakiri algab 18 900 eurost, selle summa eest saab 95 hj mootoriga Trend-va-rustuses auto, teisi mootoriversioone paku-takse alates teisest, Titaniumi tasemest hin-naga alates 21 900 eurost. Täiesti kasutatav on ka baaspaketiga auto, järgmine aste toob näiteks massaažifunktsiooniga juhiistme, pa-rama info- ja meelelahutusseadme, automaat-sed kaugtuled ja veel pisiasju.

KRISTJAN SOOPER

### Ford Puma 1,0 EcoBoost

► Hind: 21 900 eurot  
► Hind alates: 18 900 eurost (95 hj)

#### TEHNILISED ANDMED

**Eestis müügil** ► nüüd **Mootor** ► R-3 otto, 999 cm<sup>3</sup>  
**Võimsus** ► 92 kW (125 hj) **Pöördemoment** ► 200 Nm  
**Käigukast** ► 6 käiku, manuaalne **Pikkus/laius/kõrgus**  
► 4186/1805/1550 mm **Telgede vahe** ► 2588 mm **Tühi-mass** ► 1280 kg **Aeg 0-100 km/h** ► 10,0 s **Tippkiirus**  
► 191 km/h **Kütusekulu** ► 5,8 l / 100 km (k, WLTP)  
**Garantii** ► 3 aastat või 100 000 km

#### MEELDIB

- juhitavus
- praktilisus

#### EI MEELDI

- mootori töö madalatel pööretel

#### HIND JA KULUD

##### VARUSTUS

##### SÕIDUOMADUSED

##### KASUTUSOMADUSED

##### DISAIN JA VIIMISTLUS



#### HINNANG

##### Kristjan Sooper:

Uus Puma sõidab hästi ja on ka praktiline.



#### RIVAALID



##### Nissan Juke

**Hind** ► 19 100 eurot **Võimsus** ► 86 kW (117 hj) **Kütuse-kulu** ► 6,0 l / 100 km (WLTP) **Aeg 0-100 km/h** ► 10,4 s  
Samuti oma klassi tippu kuuluv lähedaste näitajatega linnadžiip.



##### Renault Captur

**Hind** ► 19 690 eurot **Võimsus** ► 96 kW (130 hj) **Kütuse-kulu** ► 6,2-6,7 l / 100 km (WLTP) **0-100 km/h** ► 10,6 s  
Samuti kõrgel tasemel.

**TOIMETAJA VALIK:** Tase on selles klassis kõrge, võrdlustesti järel saab otsustada.