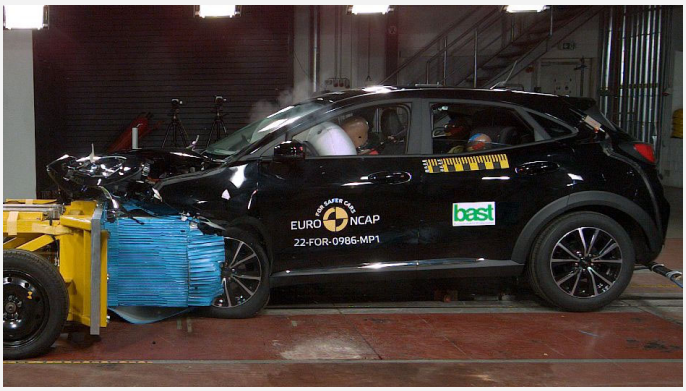
Euro NCAP Test 2022:
Ford Puma

Vier Sterne für den Ford Puma

Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Sitzplatzbelegungserkennung für den Beifahrersitz ausgestattet. In der ersten Sitzreihe schützen Airbags den Oberkörper und das Becken zusätzlich seitlich. Zwischen den Sitzen ist kein Zentralairbagsystem installiert, das die vorderen Insassen bei einem Seitenaufprall gegeneinander schützen könnte.



Der Ford Puma im frontalen Offsetcrash gegen die gleichschnell versetzt entgegenrollende Barriere mit Deformationselement (Foto: Euro NCAP)

Der Insassenschutz ist ausreichend, das Verletzungsrisiko für Erwachsene sehr gering bis mittel, für Kinder sehr gering bis gering. Es sind ISOFIX-Halter an den beiden äußeren Sitzplätzen der zweiten Sitzreihe montiert mit i-Size-Kennzeichnung. Die gegurtete Montage ist auf allen Sitzplätzen für vom Hersteller freigegebene Kindersitze unkritisch. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar.

Der Ford Puma ist mit einem autonomen Notbremsassistenten mit Erkennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer, mit aktivem Spurhaltesystem und mit einem automatisierten Geschwindigkeitsbegrenzer serienmäßig ausgestattet. Eine Multikollisionsbremse ist an Bord. Ein modernes e-Call-Notrufsystem ist nicht verbaut. Ein ISO-konformes Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung.

Insassenschutz für Erwachsene: 75 %

Die Fahrgastzelle des Ford Puma blieb beim versetzten Frontalaufpralltest stabil. Die Dummymesswerte zeigten einen guten Schutz der Knie und Oberschenkel von Fahrer und Beifahrer. Ford wies nach, dass Insassen unterschiedlicher Größe und Sitzposition ein ähnliches Maß an Schutz geboten würde. Der Schutz des Brustkorbs des Fahrers wurde auf der Grundlage der vom Dummy gemessenen Kompression als gering eingestuft, während der Schutz für alle kritischen Körperbereiche des Beifahrer-Dummys gut war. Die Analyse der Verzögerung des gleichschnell entgegenrollenden Aufprallwagens während des Tests und die Analyse der verformbaren Barriere nach dem Test ergaben, dass das Auto bei einem Frontalaufprall ein gutartiger Unfallgegner wäre. Bei der Prüfung gegen die starre Barriere über die gesamte Fahrzeugbreite war der Schutz des Brustkorbs des kleineren hinteren Fahrgastes gering.

Sowohl beim Test mit der seitlich eindringenden Barriere als auch beim Test im Pfahlanprall waren alle kritischen Körperbereiche gut geschützt, der Puma erreichte in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl. Die Begrenzung der Auslenkung (das Maß, in dem ein Körper auf die andere Seite des Fahrzeugs geschleudert wird) war ungenügend. Der Puma verfügt nicht über eine Gegenmaßnahme (z B. Zentralairbag), um Verletzungen der Insassen gegeneinander bei solchen Aufprallen zu vermeiden.

Tests an den Vordersitzen und Kopfstützen zeigten einen geringen Schutz gegen Schleudertraumata bei einem Heckaufprall. Eine geometrische Analyse der Rücksitze ergab einen guten Schleudertrauma-Schutz. Der Puma verfügt nicht über modernes e-Call-System, das bei einem Unfall die Rettungsdienste alarmiert, aber er bietet ein System zur Vermeidung von Folgekollisionen.

Insassenschutz für Kinder: 84 %

Sowohl im versetzten Frontalaufpralltest als auch im Seitencrashtest waren alle kritischen Körperbereiche der beiden Kinderdummys gut oder ausreichend geschützt.

Der Beifahrer-Airbag kann deaktiviert werden, um die Verwendung eines rückwärtsgerichteten Kindersitzes auf dieser Sitzposition zu ermöglichen. Der Fahrer erhält klare Informationen über den Status des Airbags. Alle Kinderrückhaltesysteme, für die der Ford Puma ausgelegt ist, konnten ordnungsgemäß eingebaut und im Fahrzeug untergebracht werden.

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer: 70 %

Der Schutz des Kopfes eines angefahrenen Fußgängers war auf der Motorhaube überwiegend gut oder ausreichend, wobei an der Unterseite der Windschutzscheibe und an den steifen A-Säulen ungenügende Ergebnisse erzielt wurden. Der Stoßfänger bot einen guten Schutz für die Beine der Fußgänger, und auch der Schutz des Beckens war an allen Teststellen gut.

Das autonome Notbremssystem (AEBS) des Ford kann sowohl auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer als auch auf andere Fahrzeuge reagieren. Das System zeigte bei Tests zur Reaktion auf Fußgänger und Radfahrer eine ausreichende Leistung, wobei in vielen Fällen Kollisionen vermieden wurden.

Sicherheits-Assistenten: 69 %

Das autonome Notbremssystem (AEBS) des Ford Puma schnitt bei den Tests zur Reaktion auf andere Fahrzeuge gut ab. Die geringe Schutzleistung der Vordersitze und Kopfstützen bei einem Heckaufprall führte jedoch dazu, dass für die AEB-Leistung bei niedrigen Geschwindigkeiten keine Punkte vergeben wurden und die AEB-Leistung insgesamt als gering eingestuft wurde.

Die Vordersitze und die Rücksitze sind serienmäßig mit einem Gurt-Warnsystem ausgestattet. Das Fahrzeug verfügt über ein System zur Erkennung von Fahrermüdigkeit.

Der Spurhalteassistent korrigiert sanft die Fahrspur, wenn das Fahrzeug von der Spur abweicht, und greift auch in kritischeren Situationen ein. Das Geschwindigkeitsassistenzsystem erkennt die örtliche Geschwindigkeitsbegrenzung, so dass der Begrenzer entsprechend eingestellt werden kann.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Test und Technik
81360 München
E-Mail tet@adac.de
www.adac.de

Euro NCAP
www.euroncap.com

Ford Puma

Standard Safety Equipment

2022



Adult Occupant 75%

Child Occupant 84%

Vulnerable Road Users 70%

Safety Assist 69%

SPECIFICATION

Tested Model	Ford Puma 1.0 MHEV, 'Titanium', LHD
Body Type	- 5 door SUV
Year Of Publication	2022
Kerb Weight	1334kg
VIN From Which Rating Applies	- all Ford Pumas
Class	Supermini

Version 231122

SAFETY EQUIPMENT

	Driver	Passenger	Rear
FRONTAL CRASH PROTECTION			
Frontal airbag	●	●	–
Belt pretensioner	●	●	●
Belt loadlimiter	●	●	●
Knee airbag	✖	✖	–
LATERAL CRASH PROTECTION			
Side head airbag	●	●	●
Side chest airbag	●	●	✖
Side pelvis airbag	●	●	✖
Centre Airbag	✖	✖	–

Version 231122

SAFETY EQUIPMENT (NEXT)

	Driver	Passenger	Rear
CHILD PROTECTION			
Isofix/i-Size	—	✖	●
Integrated CRS	—	✖	✖
Airbag cut-off switch	—	●	—
SAFETY ASSIST			
Seat Belt Reminder	●	●	●

OTHER SYSTEMS	
Active Bonnet	✖
AEB Vulnerable Road Users	●
AEB Pedestrian - Reverse	✖
AEB Car-to-Car	●
Speed Assistance	●
Lane Assist System	●

Note: Other equipment may be available on the vehicle but was not considered in the test year.

● Fitted to the vehicle as standard ○ Fitted to the vehicle as part of the safety pack

○ Not fitted to the test vehicle but available as option or as part of the safety pack ✖ Not available — Not applicable

Version 231122

ADULT OCCUPANT

Total 28.7 Pts / 75%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Frontal Impact 13.7 / 16 Pts





Mobile Progressive Deformable Barrier



Full Width Rigid Barrier

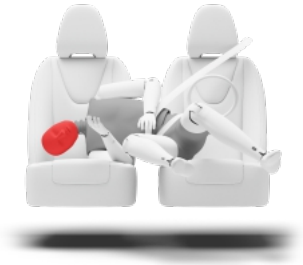
Lateral Impact 12.0 / 16 Pts



Side Mobile Barrier



Side Pole



Far-Side Excursion



Occupant Interaction

Rear Impact 2.1 / 4 Pts



Rear Seat



Front Seat

Version 231122

ADULT OCCUPANT

Total 28.7 Pts / 75%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Rescue and Extrication	1.0 / 2 Pts
Rescue Sheet	Available, ISO compliant
Advanced eCall	Not available
Multi Collision Brake	Available

Comments

The passenger compartment of the Ford Puma remained stable in the frontal offset test. Dummy readings indicated good protection of the knees and femurs of both the driver and passenger. Ford demonstrated that a similar level of protection would be provided to occupants of different sizes and to those sitting in different position. Protection of the driver's chest was rated as marginal, based on dummy readings of compression, but protection was good for all critical body areas of the passenger dummy. Analysis of the deceleration of the impact trolley during the test, and analysis of the deformable barrier after the test, revealed that the car would be a benign partner in a frontal collision. In the full-width rigid barrier test, protection of the chest of the rear passenger was marginal. In both the side barrier and side pole tests, all critical body areas were well protected and the Puma scored maximum points in this part of the assessment. Control of excursion (the extent to which a body is thrown to the other side of the vehicle when it is hit from the far side) was poor. The Puma does not have a counter-measure to mitigate against occupant to occupant injuries in such impacts. Tests on the front seats and head restraints demonstrated marginal protection against whiplash injuries in the event of a rear-end collision. A geometric analysis of the rear seats indicated good whiplash protection. The Puma does not offer an advanced eCall system which alerts the emergency services in the event of an accident but it does offer a system to prevent secondary collisions.

CHILD OCCUPANT

Total 41.3 Pts / 84%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Crash Test Performance based on 6 & 10 year old children

22.3 / 24 Pts

Frontal Impact	14.3 Pts



Lateral Impact	8 Pts



Restraint for 6 year old child: *Britax Römer Kidfix M i-Size*
Restraint for 10 year old child: *Britax Römer Kidfix M i-Size*

Safety Features

7.0 / 13 Pts

	Front Passenger	2nd row outboard	2nd row center
Isofix	✖	●	✖
i-Size	✖	●	✖
Integrated CRS	✖	✖	✖

● Fitted to test car as standard ○ Not on test car but available as option ✖ Not available

Version 231122

CRS Installation Check

12.0 / 12 Pts

Install without problem | Install with care | Safety critical problem | Installation not allowed

i-Size CRS

Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)



Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)



BeSafe iZi Kid X2 i-Size (i-Size)



Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size)



BeSafe iZi Flex FIX i-Size (i-Size)



ISOFIX CRS

BeSafe iZi Combi X4 ISOfix (ISOFIX)



Cybex Solution Z i-Fix (ISOFIX)



Version 231122

CHILD OCCUPANT

Total 41.3 Pts / 84%

Universal Belted CRS

Maxi Cosi Cabriofix (Belt)



Maxi Cosi Cabriofix & EasyFix (Belt)



Britax Römer King II LS (Belt)



Cybex Solution Z i-Fix (Belt)



CHILD OCCUPANT

Total 41.3 Pts / 84%

	Seat Position			
	Front	2nd row		
	PASSENGER	LEFT	CENTER	RIGHT
Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)	—	●	—	●
Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)	—	●	—	●
BeSafe iZi Kid X2 i-Size (i-Size)	—	●	—	●
Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size)	—	●	—	●
BeSafe iZi Flex FIX i-Size (i-Size)	—	●	—	●
BeSafe iZi Combi X4 ISOfix (ISOFIX)	—	●	—	●
Cybex Solution Z i-Fix (ISOFIX)	—	●	—	●
Maxi Cosi Cabriofix (Belt)	●	●	●	●
Maxi Cosi Cabriofix & EasyFix (Belt)	●	●	✖	●
Britax Römer King II LS (Belt)	●	●	●	●
Cybex Solution Z i-Fix (Belt)	●	●	●	●

● Install without problem ● Install with care ● Safety critical problem ✖ Installation not allowed

— Not available

Comments

In both the frontal offset and side barrier tests, good or adequate protection was provided to all critical body areas for both child dummies. The front passenger airbag can be disabled to allow a rearward-facing child restraint to be used in that seating position. Clear information is provided to the driver regarding the status of the airbag and the system was rewarded. All of the child restraint types for which the Ford Puma is designed could be properly installed and accommodated in the car.

Version 231122

VULNERABLE ROAD USERS

Total 37.9 Pts / 70%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Pedestrian

26.6 / 36 Pts



Head Impact	14.6 Pts
Pelvis Impact	6.0 Pts
Leg Impact	6.0 Pts

Vulnerable Road Users

11.4 / 18 Pts

System Name	Pre-Collision Assist with Pedestrian Detection
Type	Auto-Brake with Forward Collision Warning
Operational From	7 km/h

Version 231122

VULNERABLE ROAD USERS

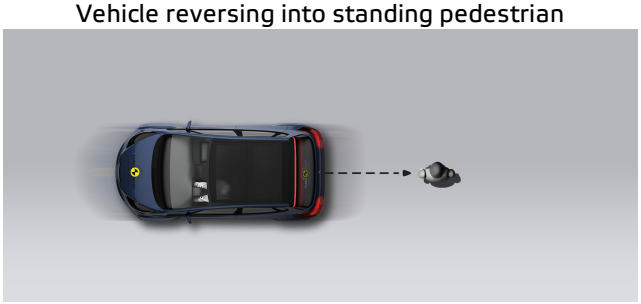
Total 37.9 Pts / 70%

AEB Pedestrian

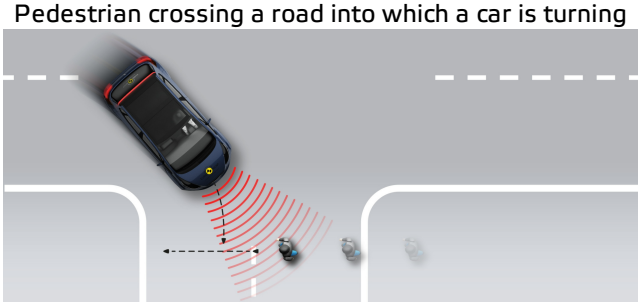
5.4 / 9 Pts

- **Day time**

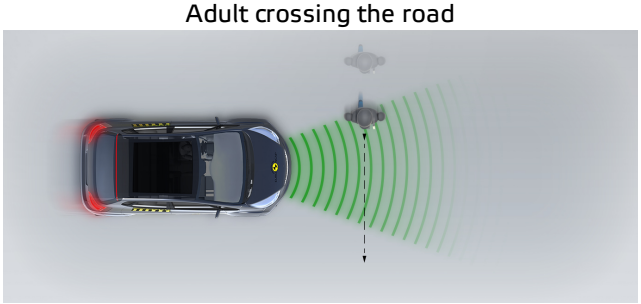
Vehicle reversing into standing pedestrian



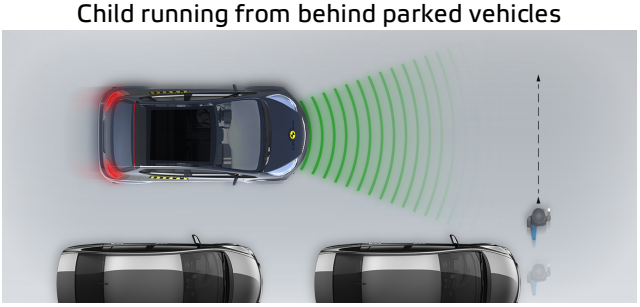
Pedestrian crossing a road into which a car is turning



Adult crossing the road



Child running from behind parked vehicles

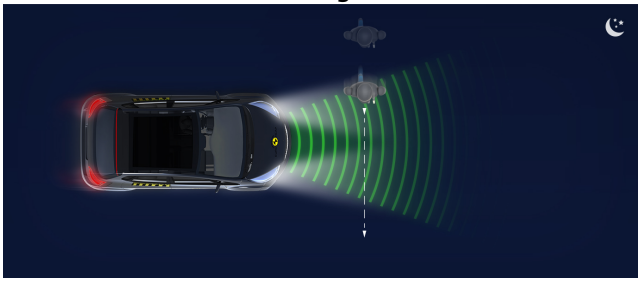


Adult along the roadside

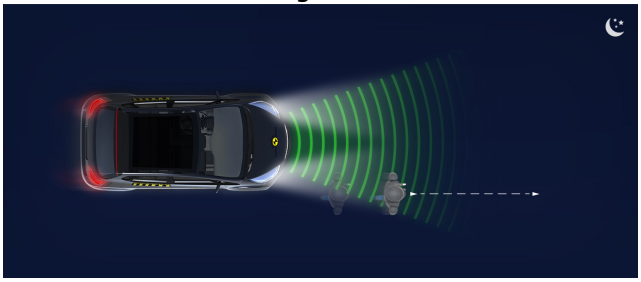


- **Night time**

Adult crossing the road



Adult along the roadside



Version 231122

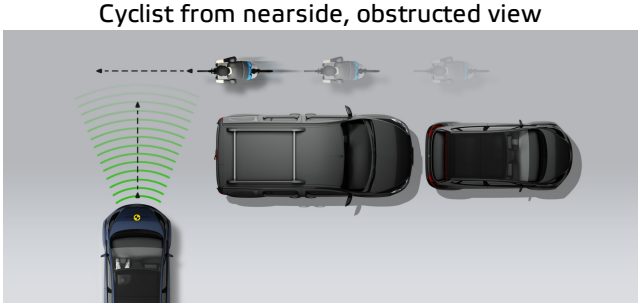
VULNERABLE ROAD USERS

Total 37.9 Pts / 70%

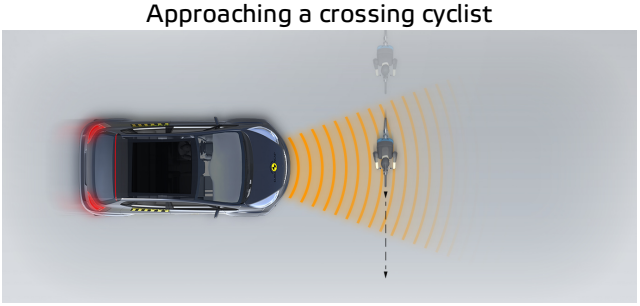
AEB Cyclist

6.0 / 9 Pts

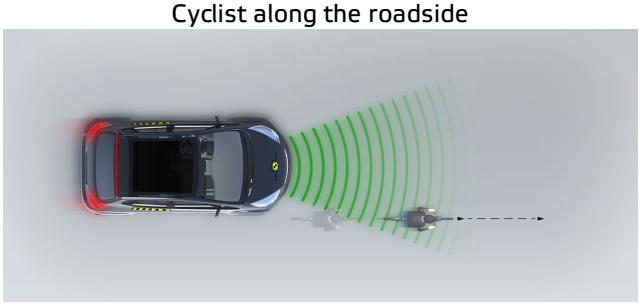
Cyclist from nearside, obstructed view



Approaching a crossing cyclist



Cyclist along the roadside



Comments

Protection of the head was predominantly good or adequate, with poor results recorded at the base of the windscreen and on the stiff windscreen pillars. The bumper provided good protection to pedestrians' legs and protection of the pelvis was also good at all test locations. The autonomous emergency braking (AEB) system of the Ford can respond to vulnerable road users as well as to other vehicles. The system performed adequately in tests of its response to pedestrians and in tests of its response to cyclists, with collisions avoided in many cases.

SAFETY ASSIST

Total 11.0 Pts / 69%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Speed Assistance

2.9 / 3 Pts

System Name	Intelligent Speed Assist
Speed Limit Information Function	Camera & Map, subsigns supported
Speed Limitation Function	System advised (accurate to 5km/h)

Occupant Status Monitoring

2.0 / 3 Pts

Seatbelt Reminder

1.0 / 2 Pts

Applies To	Front and rear seats		
Warning	Driver Seat	Front Passenger(s)	Rear Passenger(s)
Visual	●	●	●
Audible	●	●	●
Occupant Detection	—	●	—

● Pass ● Fail — Not available

Driver Monitoring

1.0 / 1 Pts

System Name	Driver Alert
Type	Steering input
Operational From	60 km/h

Version 231122

SAFETY ASSIST

Total 11.0 Pts / 69%

Lane Support

3.5 / 4 Pts

System Name	Lane Keeping System
Type	LKA
Operational From	60 km/h
PERFORMANCE	
Emergency Lane Keeping	GOOD
Lane Keep Assist	GOOD
Human Machine Interface	GOOD

AEB Car-to-Car

2.7 / 6 Pts

System Name	Pre-Collision Assist
Type	Autonomous emergency braking and forward collision warning
Operational From	5 km/h
Sensor Used	camera and radar

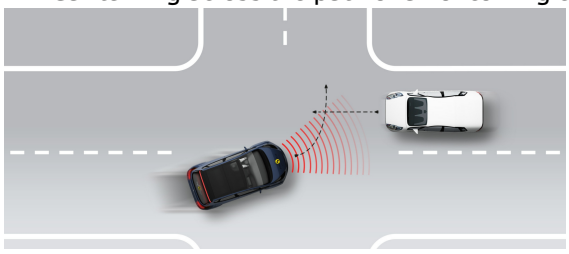
Version 231122

SAFETY ASSIST

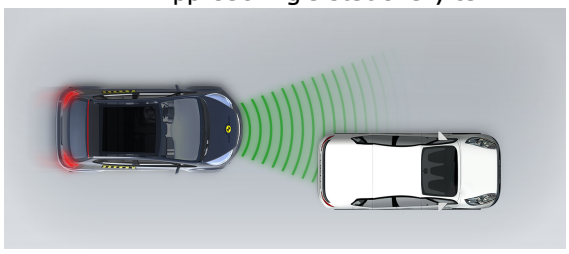
Total 11.0 Pts / 69%

- **Autobrake function only**

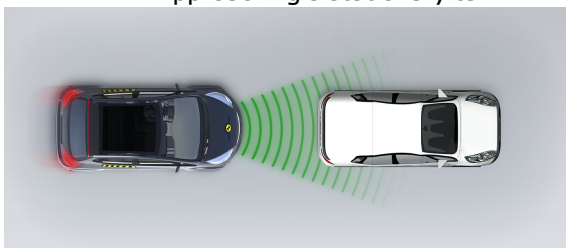
Car turning across the path of an oncoming car



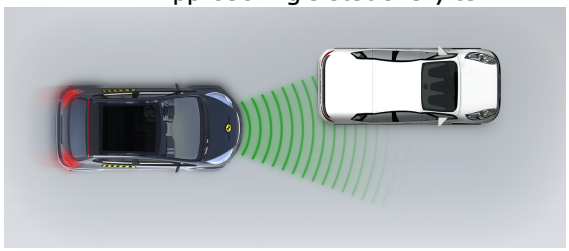
Approaching a stationary car



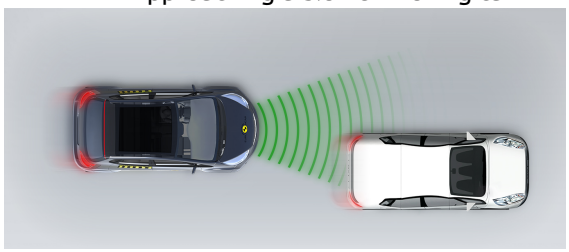
Approaching a stationary car



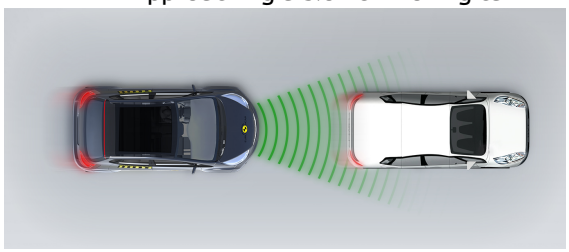
Approaching a stationary car



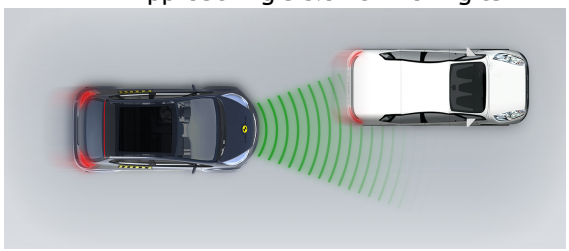
Approaching a slower moving car



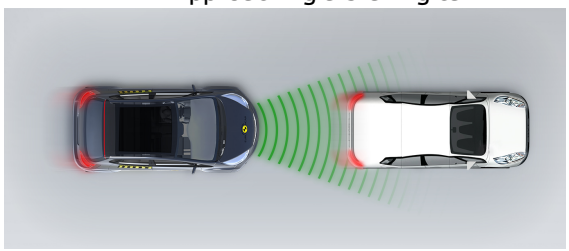
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car

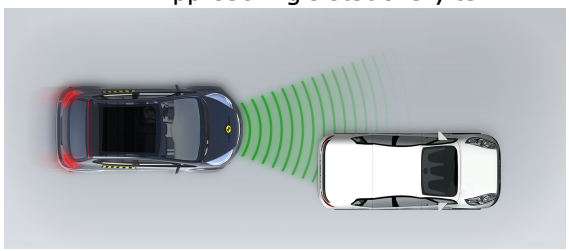


SAFETY ASSIST

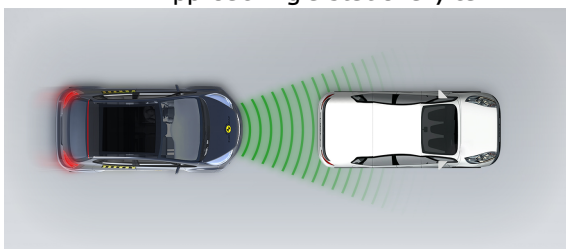
Total 11.0 Pts / 69%

- **Driver reacts to warning**

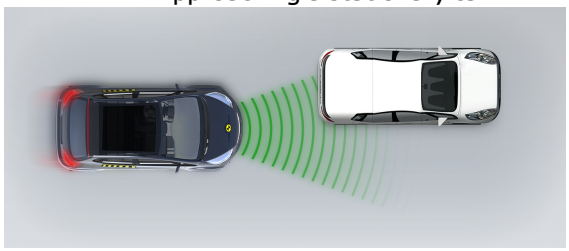
Approaching a stationary car



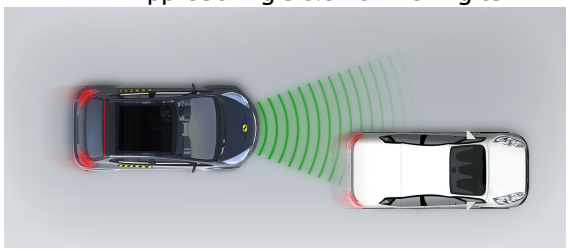
Approaching a stationary car



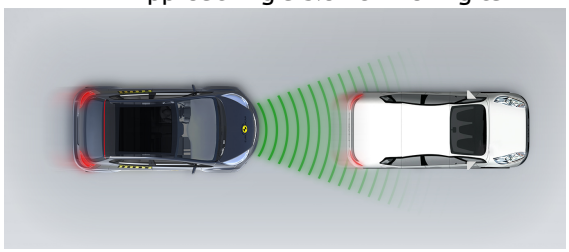
Approaching a stationary car



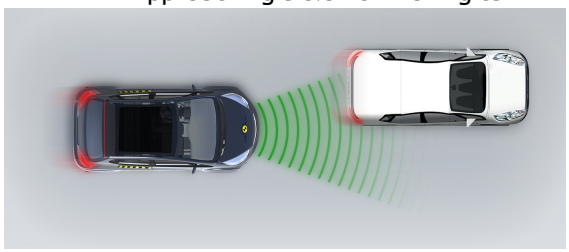
Approaching a slower moving car



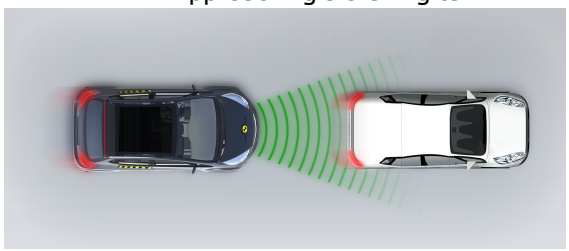
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car



SAFETY ASSIST

Total 11.0 Pts / 69%

Comments

The autonomous emergency braking (AEB) system of the Ford Puma performed well in tests of its reaction to other vehicles. However, the marginal performance of the front seats and head restraints meant that points were not awarded for the low-speed AEB performance, and overall AEB performance was rated as marginal. A seatbelt reminder system is fitted as standard to the front and rear seats and the car is equipped with a system to detect driver fatigue. The lane support system gently corrects the vehicle's path if it is drifting out of lane, and also intervenes in some more critical situations. The speed assistance system identifies the local speed limit, allowing the limiter to be set appropriately.

Version 231122

RATING VALIDITY

Variants of Model Range

Body Type	Engine	Drivetrain	Rating Applies	
			LHD	RHD
5 door SUV	1.0 l petrol MHEV *	4 X 2	✓	✓

* Tested variant

Annual Reviews and Facelifts

Date	Event	Outcome	
December 2022	Rating Published	2022 ★★★★☆	✓

Version 231122