

Nouvelle Ford PUMA

Le retour du petit félin

Né coupé à la fin des années 90, le Puma de Ford revient sous les traits d'un crossover urbain. Fort de ses motorisations micro-hybrides, il va devoir affronter une concurrence féroce... Essai dans la région d'Aix-en-Provence

Petit coupé sympathique apparu avant les années 2000, le nouveau Ford Puma change de registre et se positionne désormais sur le segment des petits crossovers urbains. Son regard en amande et ses feux de jour ne sont pas sans rappeler la puissante Ford GT mais la comparaison s'arrête ici. Disponible en deux finitions, Titanium pour le chic ou ST-Line X pour le sport, le Puma reflète votre personnalité. Si le châssis est repris de la petite sœur Fiesta, la silhouette est inédite. Il ne s'agit pas d'une Fiesta surélevée, mais d'un SUV au caractère bien trempé. Sur ses 4,19 m, le félin offre des lignes très modernes et homogènes. La calandre, qui se rapproche des standards de la gamme actuelle, est différente suivant la finition choisie (cercle de chrome sur Titanium, noire et alvéolée sur ST-Line). Les boucliers sont, eux aussi, spécifiques à chaque ambiance. Skis argentés sur la version chic et appendices aérodynamiques sur la sportive qui sera fière d'ex-

hiber son diffuseur arrière et son échappement chromé. Si la Titanium repose sur des jantes de 17", la bombinette ST-Line aura droit aux 18 pouces, en alliage noir mat, voir du 19 en option. Le coffre, à ouverture mains-libres, propose un volume de chargement de 402 litres, mais dispose surtout d'un atout supplémentaire avec la MegaBox. Cette trappe, de 32 cm de haut et d'un volume de 80 litres, est située sous le seuil de chargement et permet le transport d'objet « debout » comme un sac de golf, la plante verte de votre belle-mère ou vos bottes de moto-cross. Pratique, cet emplacement peut être nettoyé à grandes-eaux grâce à un bouchon de vidange.

VIE À BORD

On trouve assez facilement sa position de conduite avec des sièges chauffants et massant. La planche de bord, copie quasiment conforme de la Fiesta, fait honneur aux écrans. Le premier, devant le conducteur, d'une diagonale de 12,3 pouces en HD, pro-

pose un affichage personnalisable dans un fond bleu très agréable et peu agressif. Le système multimédia SYNC 3 dispose d'un écran central de 8 pouces doté des dernières technologies comme une caméra de recul grand-angle qui affiche une image à 180 degrés pour des marches arrière en toute sécurité. Le système Co-pilot360 et ses 12 capteurs ultrasons regroupent le régulateur adaptatif intelligent, avec maintien dans la voie, ainsi que toutes les dernières technologies (freinage d'urgence, aide au parking...). Le Puma inaugure le système d'Alerte de danger imminent qui, avec l'aide des autorités ou grâce aux autres véhicules connectés via le Cloud, informe en temps réel un danger sur la route avant même de l'avoir en vue... Chargeur à induction, borne WiFi pouvant couvrir 10 appareils ou encore son haut-de-gamme, diffusé sur 10 haut-parleurs par l'intermédiaire du système audio Bang & Olufsen, font partie de la dote du nouveau Ford. À l'intérieur aussi on no-



tera les deux ambiances Titanium ou ST-Line. Notre choix se portera sur la sportive avec son volant à méplat, des surpiques rouges disséminées sur les sièges et un pédalier en aluminium. L'Application FordPass permet à partir du smartphone de déverrouiller, de démarrer et de climatiser son Puma.

AU VOLANT

Le petit Puma est proposé au lancement avec 2 puissances de 125 et 155 ch. « hybridées » et tirées du petit moteur 1 litre Eco-

Boost. C'est un des premiers véhicules électrifiés que Ford proposera cette année. Cette hybridation, dite légère, est composée d'une batterie de 48 V, auto rechargeable en roulant, et d'un alternateur-démarrateur de 11,5 kW. Alternateur-démarrateur et moteur thermique fonctionnent toujours de concert. Le but premier de cette technologie mild-hybrid (mHEV) est de faire des économies de carburant en épaulant le moteur principal lors des accélérations. L'apport de couple approche les 50% à bas régime et le système est inaudible sur les

deux puissances. Le Puma offre un bon comportement routier avec une préférence pour les reprises du 155 ch qui dynamisent à merveille la version ST-Line et son amortissement optimisé. Le nouveau Ford est aussi disponible en version non-hybride de 125 ch également et courant 2020 une boîte auto (125ch) et un Diesel EcoBlue (120 ch) viendront étoffer le catalogue. Nouveau Ford Puma, à partir de 22 900 € (125 mHEV Titanium) à 27 900 € (155 mHEV ST-Line X).

Texte / Photos © Thierry ANDRE

