



La nouvelle Ford Puma : un SUV crossover au design attrayant, équipé de la technologie moderne EcoBoost hybride

- Cette gamme au style sportif reprend des éléments du SUV et ouvre un nouveau chapitre en termes de ligne pour Ford, grâce à un design séduisant
- Entrée dans l'univers de l'électromobilité : la propulsion hybride Ford EcoBoost avec technologie 48 volts développe une puissance de 92 kW (125 ch) ou 114 kW (155 ch).
- Systèmes d'aide à la conduite à la pointe du progrès comme le régulateur de vitesse adaptatif intelligent incluant un assistant d'embouteillage avec fonction Stop & Go, un avertisseur local de danger - Euro NCAP : 5 étoiles, la meilleure note
- Quatre finitions - La liste de prix démarre dès 25 900 francs suisses
- Tableau de bord numérique avec une diagonale d'écran de 31,2 centimètres.
- Coffre astucieux offrant le meilleur volume de rangement de sa catégorie avec jusqu'à 456 litres - Ford MegaBox innovant

WALLISELLEN, janvier 2020 – La toute nouvelle Ford Puma est un crossover de 4,20 mètres de long, 1,55 mètre de haut et 1,93 mètre de large avec rétroviseurs extérieurs rabattus. Elle allie le design attrayant dans l'esprit d'un SUV (caractérisé notamment par la position haute des phares sur les ailes) à la propulsion moderne à hybridation légère (48 volts) et ouvre un nouveau chapitre en termes de ligne pour le fabricant automobile. Les proportions du crossover permettent également une assise surélevée et ainsi une bonne visibilité sur la circulation, tandis que le coffre astucieux offre aux cinq passagers le meilleur volume de rangement de sa catégorie avec jusqu'à 456 litres. La commercialisation officielle par les concessionnaires est prévue en Suisse pour février 2020. La nouvelle gamme est proposée dans les finitions « Titanium », « Titanium X », « ST-Line » ainsi que « ST-Line X ». Le prix démarre à partir de 25 900 francs suisses.

Tout comme la Ford Fiesta (plébiscitée pour son dynamisme), la nouvelle Puma est basée sur l'architecture de segment B de Ford. Avec son essieu arrière en torsion au réglage plus ferme, ses amortisseurs de taille supérieure, ses roulements de châssis plus rigides et ses points d'articulation supérieurs optimisés, la nouvelle gamme de SUV crossover établit aussi de nouvelles références dans sa propre catégorie.

La nouvelle Ford Puma repose notamment sur le moteur essence EcoBoost à trois cylindres optimisé en termes de frottements d'une cylindrée de 1,0 litre, associé à un système à hybridation légère de 48 volts. Ford appelle cette propulsion « EcoBoost hybride ». Sur la nouvelle Ford Puma, la propulsion EcoBoost hybride développe une puissance de 92 kW (125 ch)* ou 114 kW (155 ch)*. Ce moteur essence EcoBoost à trois cylindres de 1,0 litre est également proposé sans technologie hybride dès la commercialisation. Puissance : 92 kW (125 ch)*. Un moteur diesel EcoBlue 1,5 litre à quatre cylindres de 88 kW (120 ch)*, qui pourra être commandé ultérieurement, complète les motorisations de la Puma.

« Nos clients souhaitent un modèle compact à la fois attrayant et moderne, qui sort du lot sur le plan esthétique tout en offrant des solutions pratiques au quotidien », souligne Stuart Rowley, Président de Ford Europe. « Le résultat est la toute nouvelle Ford Puma : charismatique, flexible et dotée de technologies innovantes. »

La nouvelle Ford Puma développe l'offre de SUV et crossover de Ford en Europe

Avec la nouvelle Puma, Ford développe son offre de modèles SUV et crossover pour le marché européen. Elle va maintenant de la Ford Fiesta Active et la Ford Focus Active au SUV phare de Ford Europe, le nouvel Explorer hybride rechargeable, en passant par les modèles EcoSport, Kuga et Edge.

La nouvelle Ford Puma en détails

Le sélecteur de mode de conduite

Le sélecteur de mode de conduite de série sur la console centrale permet de sélectionner rapidement et facilement différents modes de conduite d'une simple pression sur un bouton, afin d'adapter la conduite aux besoins personnels ainsi qu'aux conditions météorologiques et de circulation. Le choix peut se faire parmi les cinq réglages « Normal », « Eco », « Sport », « Terrain glissant » et « Route non goudronnée ».

Il est également possible de passer sans problème d'un mode à l'autre en cours de conduite. Selon le programme de conduite sélectionné, des paramètres comme par exemple l'ESC, le contrôle de traction ou le passage de vitesse de la (future) boîte de vitesses à double embrayage sont modifiés en conséquence. Chacun de ces cinq modes s'affiche par un symbole caractéristique sur le tableau de bord numérique de 12,3 pouces.

Les motorisations

Pour la commercialisation de la nouvelle Ford Puma sont proposés trois moteurs essence EcoBoost (tous avec trois cylindres et turbo) dotés d'une commande intelligente des cylindres (si la puissance totale n'est pas nécessaire, l'électronique désactive un cylindre en seulement 14 millisecondes), équipés d'un filtre à particules essence et classés Euro 6d-TEMP-EVA-ISC :

- un moteur essence EcoBoost 1,0 litre de 92 kW (125 ch)* sans technologie 48 volts,

- un moteur essence EcoBoost 1,0 litre avec technologie 48 volts (EcoBoost hybride) développant également 92 kW (125 ch)*
- ainsi qu'un moteur essence EcoBoost 1,0 litre avec technologie 48 volts (EcoBoost hybride) développant 114 kW (155 ch)*

Ces trois versions sont associées à une boîte de 6 vitesses. Un système Start & Stop automatique est livré en série. Une boîte automatique de 7 vitesses à double embrayage sera proposée en exclusivité sur le moteur essence sans technologie 48 volts de 92 kW (125 ch) plus tard dans l'année.

Un moteur turbodiesel 1,5 litre EcoBlue à quatre cylindres d'une puissance de 88 kW (120 ch) sera lui aussi proposé dans le courant de l'année.

La propulsion EcoBoost hybride de Ford - l'entrée dans l'univers de l'électromobilité

La propulsion EcoBoost hybride de Ford est une technologie 48 volts à hybridation légère qui permet d'entrer dans l'univers de l'électromobilité.

En clair : à bas régime, le moteur essence EcoBoost est assisté par un moteur électrique, ou plus exactement par un alerno-démarrreur à courroie (belt-driven integrated starter/generator, BISG) d'une puissance de 11,5 kW (16 ch). Le BISG remplace la dynamo conventionnelle et est intégré dans le bobinage des organes auxiliaires. L'assistance de couple électrique assure la réactivité immédiate et dynamique du moteur essence à turbocompresseur, notamment à bas régime. Elle permet en outre de réduire la compression du moteur et d'utiliser un turbocompresseur supérieur, ce qui améliore la puissance.

La Ford Puma avec technologie EcoBoost hybride ne peut pas être branchée à une source électrique externe. Cela n'est d'ailleurs pas nécessaire, car la batterie ions-lithium de 48 volts refroidie à l'air (10 Ah) qui alimente le moteur électrique (BISG) se recharge automatiquement par le système de freinage lors de la décélération et du ralentissement du véhicule (récupération).

Le système EcoBoost hybride contrôle constamment comment le véhicule se déplace et quand et à quelle intensité la batterie se recharge. Il calcule ainsi quand l'énergie stockée peut être utilisée de manière optimale. Deux stratégies sont appliquées :

- Remplacement du couple - l'alternateur à courroie BISG contribue au fonctionnement en apportant jusqu'à 50 Nm, que le moteur essence n'a donc pas besoin de fournir. Cela permet une réduction de la consommation de jusqu'à 9 % dans le cycle WLTP.
- Complément du couple - l'alternateur à courroie BISG joue le rôle de moteur électrique dès que le moteur essence requiert la puissance totale. Ainsi, le couple maximal au mode « Sport » passe de 170 à 210 Nm (+ 40 Nm) pour la version à 92 kW (125 ch) et de 190 à 240 Nm (+ 50 Nm) pour la version à 114 kW (155 ch).

L'année dernière, Ford avait annoncé qu'en Europe, chaque nouvelle gamme de la marque comporterait au moins une variante de modèle électrique. Premier véhicule doté de la technologie EcoBoost hybride, la nouvelle Ford Puma ouvre la marche, suivie par la Ford Fiesta et la Ford Focus, prévues pour le milieu de l'année 2020. Cette année, Ford prévoit de commercialiser 15 modèles électriques (incluant la Puma).

« Le moteur un litre EcoBoost à trois cylindres plusieurs fois récompensé montre depuis longtemps que l'efficacité énergétique et la performance peuvent aller de pair », explique Roelant de Waard, Vice-Président de Ford Europe, responsable Marketing, Sales et Service. « Notre technologie EcoBoost hybride place cette symbiose à un niveau supérieur. Nos clients apprécieront à la fois la montée en puissance douce mais toujours énergique de cette technologie de propulsion et le fait que les modèles EcoBoost hybrides raréfient les passages à la pompe.

La technologie Start & Stop avec décélération

L'alternateur BISG peut démarrer le moteur en 300 millisecondes : le temps d'un battement de cils. En pratique, cela signifie que le champ d'application du système Start & Stop augmente pour les deux versions EcoBoost hybrides : les versions de la Puma avec propulsion EcoBoost hybride sont dotées d'un système Start & Stop de série avec fonction décélération. Il s'agit d'un perfectionnement du système Start & Stop classique : à bas régime ou à l'arrêt, cette technologie arrête le moteur essence dès que l'embrayage et le frein sont actionnés. Le véhicule roule alors à la dernière vitesse enclenchée avec l'embrayage actionné et sans le frein. Cela permet de réduire la consommation de carburant et les émissions.

Les technologies d'assistance Ford Co-Pilot360

Avec 12 capteurs à ultrasons, trois systèmes de radar et deux caméras, la nouvelle Puma offre aussi une sécurité maximale et un confort optimal grâce aux technologies d'assistance complètes et ultra-modernes Ford Co-Pilot360.

Le régulateur de vitesse adaptatif avec système d'identification des panneaux de circulation dispose, en combinaison avec la future boîte de 7 vitesses à double embrayage, de l'assistant d'embouteillage avec fonction Stop & Go ainsi que d'un pilote de respect de file. Il garantit ainsi des déplacements détendus, car le système respecte constamment l'écart par rapport au véhicule précédent tout en maintenant la voiture au centre de sa voie. Sur demande, la vitesse présélectionnée est adaptée aux limites de vitesse locales. Pour cela, la caméra avant enregistre les panneaux de circulation correspondants situés sur le côté ou au-dessus de la route, tandis que le système traite aussi les informations du système de navigation embarqué.

L'assistant d'embouteillage avec fonction Stop & Go accède aux données du régulateur de vitesse et des capteurs de distance pour mettre le véhicule à l'arrêt dans un embouteillage avec jusqu'à 50 % de la décélération de freinage maximale. Et il permet de redémarrer à la vitesse pré réglée lorsque l'arrêt dure moins de trois secondes. Si l'arrêt est plus long, il suffit d'actionner un bouton du volant ou d'appuyer doucement sur l'accélérateur pour reprendre la route.

Pour la première fois sur un modèle du segment B, Ford propose sur demande pour la nouvelle Puma une *caméra de recul avec technologie « Split View »*. Une fois la marche arrière enclenchée, elle affiche une image à 180 degrés sur l'écran tactile du système de navigation, ce qui permet au conducteur d'identifier facilement les piétons, cyclistes ou autres objets situés derrière la voiture lorsqu'il recule, notamment lorsqu'il sort d'un stationnement.

Dans la même optique, *l'assistant d'angle mort et la fonction Cross-Traffic-Alert* actionnent le freinage d'urgence dès que le système détecte de la circulation transversale derrière la voiture en marche arrière. Pour éviter les collisions ou atténuer leurs conséquences, le système active le frein si le conducteur ne réagit pas correctement aux avertissements correspondants.

Le *Park-Assistent actif avec aide au stationnement et à la sortie de créneau*, disponible sur demande, détecte d'une simple pression sur un bouton les stationnements de taille suffisante se trouvant parallèlement ou perpendiculairement à la marche et guide la nouvelle Ford Puma pour s'y garer et en sortir (en cas de créneau). Le conducteur n'a plus qu'à actionner l'accélérateur, le frein et le levier de vitesse.

La fonction *Pre-Collision-Assist* en série dispose d'un angle de caméra élargi. Elle peut ainsi identifier encore plus rapidement les piétons arrêtés sur la chaussée ou juste à côté et qui pourraient traverser devant la voiture. Si une collision avec d'autres véhicules, cyclistes ou piétons est détectée, le conducteur reçoit un avertissement visuel et sonore et le système de freinage est préparé. Si le conducteur ne réagit pas, le système freine automatiquement avec toute l'énergie disponible. Cela permet d'éviter les collisions ou d'atténuer leurs conséquences. Le système est actif entre environ 5 km/h et 130 km/h.

En cas de collision violente qui déclencherait par exemple l'airbag et empêcherait le conducteur d'agir, la fonction *Post-Collision-Assist* de série déclenche le freinage. Cela réduit le risque de heurter d'autres obstacles et usagers de la route suite à la collision. Pendant toute la procédure, le conducteur peut intervenir et actionner lui-même l'accélérateur ou le frein.

D'autres fonctions d'assistance de la nouvelle Ford Puma (certaines de série, d'autres en option) permettant d'éviter les accidents sont (sélection) :

- *l'assistant d'évitement (evasive steer assistance)* – grâce à ses capteurs radar et systèmes de caméra, il identifie à vitesse urbaine et extra-urbaine les véhicules plus lents ou à l'arrêt et aide le conducteur par des impulsions actives dans le volant en cas de manœuvre d'évitement.
- *la fonction d'alerte de véhicule à contre-sens* – elle identifie grâce à la caméra avant et aux informations du système de navigation embarqué si le conducteur a ignoré un sens-interdit et semble vouloir s'engager à contre-sens sur l'autoroute. Dans ce cas, le système alerte le conducteur de manière visuelle et sonore de ce danger souvent mortel.

Le système « Indication des dangers locaux » donne un exemple des possibilités complètes des systèmes cloud connectés (« intelligence collective »). Sur base des informations du modem embarqué FordPass Connect, cette fonction peut informer de situations dangereuses

potentielles lorsqu'elles ne peuvent être détectées ni par le conducteur ni par les systèmes d'assistance, par exemple parce qu'elles se trouvent derrière un virage qui masque la visibilité. Ceci est possible par l'accès aux données des technologies HERE, gérées par les autorités locales et les services de secours ainsi que d'autres usagers de la route connectés au cloud. Cela concerne par exemple des indications d'accidents, chantiers et véhicules à l'arrêt, mais aussi des dangers résultant de piétons et animaux ou de qualités de revêtement critiques situées en-dehors du champ de vision.

« La nouvelle Puma possède une offre complète de technologies modernes qui est inédite dans son segment », souligne Norbert Steffens, Ingénieur en chef de la gamme Puma. « Des fonctions comme l'assistant d'embouteillage avec fonction Stop & Go rendent la conduite encore plus agréable et intuitive. »

Euro NCAP : 5 étoiles - la meilleure note pour la nouvelle Ford Puma

La nouvelle Ford Puma a obtenu cinq étoiles en termes de sécurité auprès de l'organisme indépendant Euro NCAP lors des tests de collision, soit la meilleure évaluation possible. La nouvelle gamme a été contrôlée selon les protocoles de test durcis en 2018, obtenant 94 % pour la protection des adultes, 84 % pour la protection des enfants, 77 % pour la protection des usagers de la route vulnérables ainsi que 74 % pour les fonctions de sécurité. Dans ce contexte, Euro NCAP a recommandé expressément les systèmes d'assistance de la Puma comme le Pre-Collision Assist, le régulateur de vitesse adaptatif avec identification des panneaux de circulation ainsi que le pilote de respect de file. La nouvelle Ford Puma a également obtenu la meilleure note de 16 points aux tests de collision latérale et 12 points concernant l'installation du système de retenue pour enfants.

« Que ce soit pour éviter les accidents, protéger les familles en cas d'accident ou même actionner les freins automatiquement pour éviter les conséquences d'une collision, la sécurité a toujours été la priorité de toute l'équipe de développement de la Puma », explique Jörg Beyer, Executive Director, Engineering, Ford of Europe.

La nouvelle Ford Puma est déjà le cinquième modèle de Ford à avoir obtenu l'année dernière la meilleure note de cinq étoiles en termes de sécurité, avec les modèles testés au début de l'année 2019 : Ford Focus, Ford Mondeo, Ford Kuga et Ford Explorer hybride rechargeable (tous testés selon le protocole Euro NCAP durci). Les autres modèles Ford ayant reçu cinq étoiles sont la Ford Fiesta (testée en 2017), la Ford Galaxy (2015) et la Ford S-MAX (2015).

Quatre finitions Puma

En Suisse, Ford propose la nouvelle Puma en quatre finitions qui se distinguent par des fonctions et packs de technologie différents afin de s'adresser à différents groupes de clients : « Titanium », « Titanium X », « ST-Line » ainsi que « ST-Line X ».

TITANIUM	TITANIUM X	ST-LINE	ST-LINE X	MOTOREN	kW/PS	GETRIEBE
CHF	CHF	CHF	CHF	Benzin		
25'900.-	27'900.-	26'900.-		1.0l EcoBoost	92 (125)	6-MTX
			29'300.-	1.0l EcoBoost Hybrid	92 (125)	6-MTX
		28'800.-	30'800.-	1.0l EcoBoost Hybrid	114 (155)	6-MTX

Deux exemples d'équipement :

La Puma *Titanium X* séduit par ses jantes polies en alliage léger de 18 pouces à 10 branches avec vernis premium Pearl Grey. À cela s'ajoutent des éléments chromés pour la calandre, les jupes latérales et dans les phares antibrouillard. L'élément diffuseur du tablier arrière et la protection contre l'encastrement à l'avant se démarquent en gris métallisé et les fenêtres sont dotées d'un cadre noir brillant. Dans l'habitacle, des applications effet bois pour le tableau de bord et la console centrale ainsi que des tissus caractéristiques marquent l'ambiance de la Puma « Titanium X ».

Pour se détendre et se décontracter le dos, les sièges du conducteur et du passager avant sont équipés en série d'une fonction de massage pour la zone lombaire (cette fonction est aussi livrée en série avec la finition « Titanium »). Les trois réglages variables du massage dans le dossier du siège s'activent par l'écran tactile et stimulent les muscles fatigués.

Le capitonnage en tissu zippé fait également partie des caractéristiques de série de la Puma « Titanium X ». Il s'agit de housses de siège amovibles pour les sièges avant et arrière. Grâce à une fermeture à glissière, elles se retirent facilement pour être lavées en machine, ou remplacées par de nouvelles housses ou des housses au motif différent.

La division Ford Performance a inspiré la Puma *ST-Line X*. Elle est elle aussi livrée en usine avec des jantes alliage 18 pouces. Le châssis sport avec ressorts et amortisseurs spécifiques fait également partie de l'équipement de série comme les inserts en noir mat de la calandre noir brillante et les phares antibrouillard également en noir brillant. En combinaison avec le pack Design, le véhicule possède des jantes alliage polies 19 pouces avec vernis premium en noir mat et un becquet de toit aérodynamique. Le volant plat sur le bord inférieur, le levier de vitesse et les pédales en aluminium, le ciel de toit noir et les surpiqûres rouges (qui ornent aussi le capitonnage cuir et tissu en série des sièges) soulignent le style sportif de l'habitacle.

Le grand tableau de bord numérique de 12,3 pouces (diagonale d'écran : 31,2 centimètres) fait lui aussi partie de l'équipement de série de la finition « ST-Line X ». Il couvre l'ensemble du spectre de couleurs, est très facile à lire et personnalisable, par exemple concernant l'ordre de priorité de certaines informations.

Dix coloris de carrosserie attrayants

Ford propose la nouvelle Ford Puma dans dix coloris de carrosserie attrayants : Bleu Abysses, Blanc Glacier, Rouge Racing, Gris Matter métallisé, Noir Agate métallisé, Bleu Island métallisé, Gris Magnetic métallisé, Gris Solar, Rouge Lucid métallisé et Blanc Métropolis métallisé.

Selon la peinture choisie, il est possible de commander le toit et les deux rétroviseurs extérieurs dans un coloris contrasté en noir ou argent (+ 500 francs suisses).

Design accrocheur, entrée en scène retentissante

Attrayante, sportive, séduisante, la nouvelle Ford Puma tire parti de tout le potentiel de l'architecture de segment B de Ford et assure une entrée en scène retentissante grâce à la relation réussie entre l'empattement et la largeur de voie.

Le toit plat et galbé confère au nouveau SUV crossover de Ford une silhouette inimitable. Parallèlement, la Puma s'oppose à la tendance omniprésente des lignes cunéiformes avec sa taille fine, qui offre des proportions équilibrées. Les arches de roue proéminentes soulignent le caractère sportif de la nouvelle gamme. L'avant racé se caractérise par des phares principaux à la ligne sophistiquée. Ils ont été placés très haut sur les ailes et s'allongent en direction de la calandre. Les phares antibrouillard à LED sont situés juste en-dessous.

L'habitacle : innovant et accueillant

L'intérieur à la fois moderne et haut-de-gamme de la nouvelle Ford Puma séduit. Cela s'explique entre autres par la fonction de massage lombaire que Ford propose en série sur les sièges avant de la Puma « Titanium » et de la Puma « Titanium X », une fonction qui n'est proposée sur aucun autre véhicule de ce segment pour l'instant.

Le toit coulissant panoramique électrique, qui s'ouvre dans sa totalité et est disponible en option, assure une ambiance aérée. Il se compose de deux vitres en verre trempé et teinté qui s'étendent sur presque toute la longueur du toit.

La station de recharge inductive est très pratique pour le chargement sans fil d'appareils mobiles (selon le standard Qi) pendant la conduite, sans avoir à utiliser l'une des deux interfaces USB. La station de recharge se trouve dans la console centrale et ne s'active que lorsqu'elle est en contact avec un appareil compatible. Lorsque la station de recharge détecte un appareil adapté, elle commence automatiquement le chargement sans interrompre la connexion Bluetooth avec le système de communication et de divertissement Ford SYNC 3. Grâce à sa commande vocale, le système Ford SYNC 3 facilite l'utilisation du système audio et de navigation ainsi que les applications correspondantes, accessibles depuis Apple CarPlay¹⁾ et Android Auto¹⁾. L'écran tactile de huit pouces permet quant à lui une utilisation par effleurements ou balayages.

« Avec la Puma, nous voulions concevoir dès le départ un véhicule inimitable », souligne Amko Leenarts, Directeur du design chez Ford Europe. « Cela a donné naissance à un véhicule SUV crossover compact comme on n'en avait encore jamais fait. Aucun doute : la nouvelle Ford Puma ouvre le nouveau chapitre de Ford en termes de design. En même temps, la conception

de l'habitacle assure une ambiance agréable, notamment grâce à des solutions astucieuses. Nous sommes convaincus que cette nouvelle gamme répondra aux besoins et aux souhaits de nos clients. »

Le tableau de bord numérique

Des images et icônes particulièrement détaillés, intuitifs et de haute résolution caractérisent le tableau de bord numérique de 12,3 pouces (diagonale de l'écran : 31,2 centimètres). Il fait partie de l'équipement de série pour les finitions « St-Line » et « St-Line X » et est disponible en option, dans le cadre de packs de technologie, pour les versions « Titanium » et « Titanium X ». Le tableau de bord numérique est personnalisable, notamment concernant l'ordre de priorité de certaines informations. Il couvre l'ensemble du spectre de couleurs et fatigue moins les yeux que les affichages classiques. Sa technologie de forme libre dépasse le format rectangulaire typique et permet une intégration harmonieuse dans l'habitacle.

Sur les versions à technologie de propulsion 48 volts (EcoBoost hybride), le tableau de bord numérique possède également une zone d'information sur l'hybridation légère qui informe le conducteur sur le niveau de charge de la batterie ou son utilisation en complément de l'accélération.

FordPass Connect avec point d'accès WiFi, Live Traffic et eCall

Le modem FordPass Connect²⁾, disponible en série sur toutes les finitions, fait de la nouvelle Puma un point d'accès WiFi mobile³⁾ pour jusqu'à dix appareils électroniques. Grâce à l'application FordPass, le système offre diverses fonctions à distance par l'intermédiaire d'un smartphone, comme la localisation du véhicule, le verrouillage et déverrouillage du véhicule ou le contrôle du niveau de remplissage du réservoir et du niveau d'huile. En combinaison avec la future boîte de 7 vitesses à double embrayage, il sera même possible de démarrer le moteur à distance.

La fonction Live Traffic, qui transmet des informations de circulation en temps réel, fait également partie de FordPass Connect. Grâce aux données de FordPass Live Traffic, l'itinéraire enregistré dans le système de navigation Ford SYNC 3 est adapté toutes les 30 secondes à la circulation actuelle.

eCall : en cas d'accident, un appel d'urgence est déclenché et des informations importantes transmises, comme l'heure de l'accident et les coordonnées exactes du lieu de l'accident. Une connexion vocale est également établie entre le véhicule et l'opérateur d'urgence. L'appel d'urgence peut aussi être déclenché manuellement par le biais d'un commutateur dans le véhicule. Une carte SIM intégrée au véhicule est utilisée pour l'établissement de la connexion, il n'est donc pas nécessaire d'utiliser son propre téléphone mobile.

Le système audio B&O

Le système audio B&O[#] est disponible en série pour les finitions « Titanium X » et « ST-Line X » et proposé sur demande pour les deux autres finitions. Il a été conçu spécialement pour la nouvelle Ford Puma et repose sur les compétences renommées de design et de son de Bang & Olufsen. Puissance d'amplification de 575 watts, son surround et dix haut-parleurs parfaitement

coordonnés (y compris un caisson de basses de 15,5 x 20 cm, intégré dans le coffre) constituent la base d'un son dynamique. Les réglages précis garantissent un son exceptionnellement riche dans tout l'habitacle, quelles que soient la place occupée et la situation de conduite.

Le hayon piloté par capteurs

Pour la première fois dans ce segment de véhicule, il est possible d'obtenir sur demande un hayon piloté par capteurs pour la nouvelle Ford Puma. Il facilite le chargement et le déchargement du véhicule, en particulier lorsqu'on a les mains prises. Pour ouvrir ou fermer électriquement le hayon, il suffit de passer brièvement son pied sous le pare-chocs arrière. La condition : que les clés du véhicule se trouvent dans la poche de la veste ou du pantalon. La détection de mouvement est conçue de manière à ce que le hayon ne s'ouvre ou ne se ferme que quand on le souhaite. Le système parvient même à faire la distinction entre un pied et d'autres objets, comme un ballon qui roule sous le pare-chocs.

Et le hayon de la Ford Puma possède une autre solution innovante : il sert de fixation au cache-bagages, qui ne gêne donc pas l'accès après ouverture et permet d'accéder au coffre sans obstacle. Une fois le hayon fermé, le cache-bagages épouse sans problème les contours des objets volumineux.

Grande praticabilité : Ford MegaBox innovant avec bonde de vidange

Le design agréable de la Ford Puma va de pair avec des solutions pratiques astucieuses, comme le prouve parfaitement le concept de coffre. Dans sa configuration à 5 places, il offre déjà le meilleur volume de sa catégorie avec jusqu'à 456 litres. Si les dossiers de la deuxième rangée de sièges sont rabattus, le coffre flexible accueille même de gros cartons ou caisses (112 x 97 x 43 cm, longueur x largeur x hauteur) grâce à son plancher plat.

À cela s'ajoute le Ford MegaBox de série : un compartiment polyvalent sous le plancher, d'un volume de 80 litres (longueur x largeur x hauteur : 75,3 cm x 76,4 cm x 30,6 cm). En le chargeant jusqu'au toit, il permet sans problème de transporter debout des plantes d'une hauteur de 1,15 m. Le Ford MegaBox peut également accueillir des articles de sport ou bottes sales, car il est entièrement revêtu de plastique et possède une bonde de vidange. Ainsi, le Ford MegaBox est très facile à nettoyer à l'eau, qui s'écoule ensuite facilement.

Grâce à sa structure alvéolaire comme on la retrouve dans les matières très résistantes des avions et des voitures super sport, le plancher de coffre flexible est particulièrement léger et solide. Il est facile à placer en hauteur d'une seule main ou peut se retirer complètement. Trois configurations sont possibles :

- La position inférieure ferme le Ford MegaBox et optimise ainsi le volume de chargement.
- La position supérieure permet l'utilisation du Ford MegaBox tout en formant une surface de chargement plane lorsque les dossiers des sièges arrière sont rabattus.

- Si le plancher de chargement flexible est retiré, il peut être rangé de manière pratique et sécurisée derrière les sièges arrière grâce à une fixation. Dans cette configuration, la nouvelle Puma offre le volume de chargement total de jusqu'à 456 litres.

« Notre objectif lors de la conception de la nouvelle Puma : praticabilité et fonctionnalité au quotidien », explique Norbert Steffens. « Le Ford MegaBox innovant et le plancher de coffre flexible ne sont que deux exemples des solutions que nous avons trouvées pour faciliter le quotidien, sans nuire au design du véhicule. »

La Ford Puma sort des chaînes de montage de l'usine Ford à Craiova, en Roumanie

La Ford Puma sort des chaînes de montage de l'usine Ford à Craiova, en Roumanie. Pour garantir les normes de réalisation et de qualité élevées de la nouvelle gamme, le groupe a investi près de 200 millions d'euros dans les installations de production. Ainsi, la somme investie depuis 2008 dans l'usine Ford en Roumanie s'élève à près de 1,5 milliard d'euros.

« Avec ses technologies de pointe et son design attrayant, la nouvelle Ford Puma sera bien accueillie par nos clients de véhicules compacts en Europe », anticipe Stuart Rowley. « Tous ceux qui cherchent une voiture dans laquelle on peut charger de gros cartons de meuble le matin et faire fureur le soir sur les boulevards trouveront leur bonheur avec la Puma. Nous avons tout fait pour pouvoir offrir à nos clients la flexibilité qu'ils attendent d'une voiture. »

Lien vers les supports pour la presse

Le lien suivant permet d'accéder à des supports supplémentaires (notamment photos) de la nouvelle Ford Puma : <http://puma.fordpresskits.com/>

* Consommation de carburant de la Ford Puma en l/100 km : 4,6 – 4,2 (mixte) ; émissions de CO₂ en g/km : 106 – 96 (mixte)**

** Les valeurs indiquées ont été déterminées selon la méthode de mesure imposée (§ 2 numéros 5, 6, 6a du Décret relatif à la consommation d'énergie dans sa version actualisée).

Depuis le 1er septembre 2017, certaines voitures neuves sont homologuées conformément à la procédure de contrôle harmonisée à l'échelle mondiale pour les voitures de tourisme et les utilitaires légers (World Harmonised Light Vehicle Test Procedure, WLTP), une nouvelle procédure de contrôle plus réaliste pour la mesure de la consommation de carburant et des émissions de CO₂. Depuis le 1^{er} septembre 2018, le WLTP s'est substitué au nouveau cycle européen de conduite (NEDC), la procédure de contrôle en vigueur jusque-là. En vertu des conditions de contrôle plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ mesurées selon le cycle WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées qu'avec les mesures selon le NEDC.

Les valeurs indiquées pour ce type de véhicule ont déjà été déterminées à l'aide du nouveau cycle de test WLTP et recalculées à des fins de comparaison. Veuillez noter que les valeurs déterminées selon le WLTP servent de base de calcul pour les impôts ou taxes basés sur les émissions de CO₂ depuis le 1^{er} septembre 2018. C'est pourquoi d'autres valeurs que celles indiquées ici peuvent s'appliquer pour le calcul de ces impôts et taxes.

Les indications ne se réfèrent pas à un véhicule particulier et ne font pas partie intégrante de l'offre, mais ont uniquement pour but de permettre des comparaisons entre les différents types de véhicules.

Remarque conformément à la directive 1999/94/CE : La consommation de carburant et les émissions de CO₂ d'un véhicule dépendent non seulement de l'exploitation efficace du carburant par le véhicule, mais aussi du style de conduite et d'autres facteurs à caractère non technique. Le CO₂ est le gaz de serre essentiellement responsable du réchauffement de la planète. Pour de plus amples informations sur la consommation officielle de carburant et les émissions officielles spécifiques de CO₂ des voitures de tourisme neuves, prière de consulter le « Guide sur la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et la consommation de courant des voitures de tourisme neuves » qui est disponible gratuitement sur tous les points de vente ou est accessible à l'adresse <http://www.dat.de/>. Pour en savoir plus, consultez le Pkw-EnVKV-Verordnung (Décret relatif à la consommation d'énergie).

1) Apple CarPlay™ est une marque déposée de Apple Inc.; Android™ et Android Auto™ sont des marques déposées de Google Inc.

2) L'utilisation de FordPass Connect et des informations Live Traffic est gratuite pendant deux ans à partir de la première immatriculation du véhicule. Ces services peuvent ensuite être prolongés sur demande contre paiement. La disponibilité des services dépend de la couverture réseau et peut varier selon le lieu et les conditions météorologiques. Pour que Live Traffic fonctionne, Ford SYNC 3 est nécessaire, en combinaison avec un système de navigation Ford dans le véhicule.

3) Le point d'accès WiFi n'est pas mis à disposition par Ford. L'utilisation du point d'accès WiFi requiert une inscription auprès de « Vodafone Internet in the car » et est soumise aux conditions générales de Vodafone. Suite à une phase de test gratuite, des frais supplémentaires s'appliquent. Des informations détaillées sont disponibles ici : <https://internetinthecar.vodafone.com>

BANG & OLUFSEN et B&O sont des marques déposées de Bang & Olufsen Group, sous licence de Harman Becker Automotive Systems Manufacturing.

###

FORD PUMA – DONNÉES TECHNIQUES

			g CO ₂	Consommation			Consommation	g
			/km	l/100 km			l/100	CO ₂ /km
Essence	kW (ch)	Taille des roues (pouces)	<u>NEDC</u>	<u>NEDC</u>			<u>WLTP</u>	<u>WLTP</u>
			mixte	urbaine	extra-urbaine	mixte	mixte	mixte
1,0 litre EcoBoost, boîte manuelle 6 vitesses	92 (125)	17	103	5,4	4,0	4,5	5,8	132
		18	103	5,4	4,0	4,5	5,8	131
		19	106	5,5	4,1	4,6	6,2	141
1,0 litre EcoBoost hybride , boîte manuelle 6 vitesses	92 (125)	17	96	4,9	3,9	4,2	5,5	124
		18	96	4,9	3,9	4,2	5,4	124
		19	99	5,0	4,0	4,3	5,8	132
1,0 litre EcoBoost hybride , boîte manuelle 6 vitesses	114 (155)	17	99	5,1	3,9	4,4	5,6	127
		18	99	5,1	3,9	4,4	5,6	127
		19	101	5,1	4,1	4,5	5,9	133

Moteurs essence	Puissance kW (ch)	Performances de conduite		
		Vitesse maximale (km/h)	0 – 100 km/h (s)	50 – 100 km/h (s) en 4e
1,0 litre EcoBoost, boîte manuelle 6 vitesses	92 (125)	191	10,0	9,7
1,0 litre EcoBoost hybride , boîte manuelle 6 vitesses	92 (125)	191	9,8	9,6
1,0 litre EcoBoost hybride , boîte manuelle 6 vitesses	114 (155)	205	9,0	8,4

POIDS ET DIMENSIONS

	Poids à vide (kg) [#]	Poids total autorisé en charge (kg)	Poids total max. en charge (kg)	Charge de remorque freinée (kg)	Charge de remorque non freinée (kg)	Charge au timon (kg)	Charge sur le toit
1,0 litre EcoBoost, 125 ch, boîte manuelle 6 vitesses	1.280	1.760	2.860	1.100	640	75	50
1,0 litre EcoBoost hybride , 125 ch, boîte manuelle 6 vitesses	1.280	1.760	2.860	1.100	640	75	50
1,0 litre EcoBoost hybride , 155 ch, boîte manuelle 6 vitesses	1.280	1.760	2.860	1.100	640	75	50

[#]Poids à vide minimal incluant le conducteur (75 kg), les consommables et le réservoir à carburant rempli (90%). Selon les tolérances de réalisation et les options. Les informations se réfèrent toujours au modèle de base sans toit coulissant panoramique électrique.

Dimensions (en mm)	Titanium / Titanium X	Titanium / Titanium X EcoBoost hybride	ST-Line / ST-Line X	ST-Line / ST-Line X EcoBoost hybride
Extérieur				
Longueur hors attache-remorque	4.186	4.186	4.207	4.207
Largeur avec rétroviseurs extérieurs	1.930	1.930	1.930	1.930
Largeur avec rétroviseurs extérieurs <i>rabattus</i>	1.805	1.805	1.805	1.805
Hauteur avec antenne (aileron de requin), vide	1.550	1.554	1.548	1.552
Empattement	2.588	2.588	2.588	2.588
Sillon avant	1.567	1.567	1.562	1.562
Sillon arrière	1.526	1.526	1.521	1.521
Porte-à-faux avant	850	850	856	856
Porte-à-faux arrière	748	748	763	763
Garde au sol (chargé)	140	143	139	142
Garde au sol (vide)	166	166	164	164
Intérieur				
Garde au toit avant (<i>sans</i> toit coulissant panoramique)	1.000	1.000	1.000	1.000
Garde au toit avant (<i>avec</i> toit coulissant panoramique)	983	983	983	983
Espace pour les jambes à l'avant (avec siège reculé au maximum, à mi-hauteur)	1.127	1.127	1.127	1.127
Espace pour les épaules à l'avant	1.348	1.348	1.348	1.348
Espace pour les hanches à l'avant	1.311	1.311	1.311	1.311
Garde au toit arrière (<i>sans</i> toit coulissant panoramique)	965	965	965	965
Espace pour les jambes à l'arrière (avec siège reculé au maximum, à mi-hauteur)	877	877	877	877

Espace pour les épaules à l'arrière	1.320	1.320	1.320	1.320
Espace pour les hanches à l'arrière	1.278	1.278	1.278	1.278

Volume du coffre (litres) ¹				
	Titanium / Titanium X	Titanium / Titanium X EcoBoost hybride	ST-Line / ST-Line X	ST-Line / ST-Line X EcoBoost hybride
Dans la configuration à 5 places, chargement jusqu'au cache-bagages (avec kit de réparation de pneu)	456	401	456	401
Dans la configuration à 2 places, chargement jusqu'au toit (avec kit de réparation de pneu)	1.216	1.161	1.216	1.161
Dimensions du coffre				
Hauteur de chargement maximale	865	810	865	810
Longueur de chargement au sol jusqu'au dos des sièges avant (avec kit de réparation de pneu)	1.472	1.472	1.472	1.472
Longueur de chargement au sol jusqu'au dos des sièges avant	725	725	725	725
Largeur de chargement entre passages de roues	1.000	1.000	1.000	1.000
Largeur de l'ouverture du coffre au sol	982	982	982	982
Hauteur du seuil de chargement (vide)	771	776	771	774
Réservoir à carburant (l)				
Essence	42	42	42	42

1) Les données selon la norme ISO 3832 peuvent varier en fonction du modèle et de l'équipement.

DIRECTION

Système	Direction à crémaillère, direction assistée électro-mécanique EPAS
Démultiplication globale	15,1:1
Rayon de braquage (m) Bordure à bordure	10,5

CHÂSSIS

Essieu avant	Suspension à roues individuelles par le biais de jambes de force McPherson et de bras transversaux inférieurs en forme de L, suspendus au berceau
Essieu arrière	Suspension à bras tirés avec contrôle de voie progressif, ressorts hélicoïdaux installés sous le plancher, amortisseurs bitubes séparés

FREINS

	Avant	Arrière
Système de freinage	ABS électronique à 4 canaux de série avec répartition électronique de la puissance de freinage, système de freinage hydraulique à double circuit (répartition diagonale), freins à disques ventilés à l'avant, freins à disques à l'arrière, programme électronique de sécurité et de stabilité (ESP) avec assistance de freinage de sécurité (EBA), assistance autonome au freinage d'urgence (AEB) en option dans le	

	cadre de Pre-Collision-Assist avec reconnaissance de piétons et cyclistes ainsi que Cross-Traffic-Alert avec intervention active sur les freins	
Diamètre des disques de frein (mm)	278 x 25	271 x 11
Diamètre des pistons	54	36

ROUES ET PNEUS

7,0 x 17 pouces avec pneu 215/55 R17 (Titanium / ST-Line)
7,0 x 18 pouces avec pneu 215/50 R18 (Titanium X / ST-Line X)
7,5 x 19 pouces avec pneu 225/40 R19 (en option pour ST-Line et ST-Line X) (pack Design)

MOTEURS ESSENCE

		1,0 litre EcoBoost 92 kW (125 ch)
Type		Trois cylindres en ligne avec suralimentation par turbocompresseur, Ti-VCT, montage transversal
Cylindrée	cm ³	999
Perçage	mm	71,9
Course	mm	82,0
Compression		10,5:1
Puissance	kW (ch)	92 (125)
	pour min ⁻¹	6.000
Couple constant	Nm	170
	pour min ⁻¹	1.400 – 4.500
Couple avec Overboost	Nm	200
	pour min ⁻¹	1.750
Soupapes		Double arbre à cames en tête (DOHC) avec 4 soupapes/cylindres, temps de commande variables indépendants pour les soupapes d'admission et d'échappement
Cylindres		Trois cylindres en ligne, désactivation de cylindres
Culasse		Alliage en fonte d'aluminium
Bloc-cylindres		Alliage en fonte grise
Entraînement d'arbre à cames		Chaîne de distribution avec tendeur hydraulique
Vilebrequin		en acier forgé, sur quatre paliers lisses avec 6 contrepoids
Gestion du moteur		Bosch MED17 avec bus CAN, commande indépendante par cylindre, logiciel FGEC
Injection de carburant		Injection directe d'essence à haute pression avec injecteurs à 5 trous
Norme en matière de gaz d'échappement		Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC
Épuration des gaz d'échappement		Catalyseur à réponse rapide, filtre à particules essence
Turbocompresseur		Turbocompresseur à géométrie statique
Système d'huile		Pompe à huile variable, à commande électronique pour une efficacité

		optimisée du carburant
Système de refroidissement		Système de refroidissement partagé avec deux thermostats, pompe à eau mécanique avec faible consommation énergétique
Démultiplication de boîte (boîte manuelle 6 vitesses)		6e vitesse: 0,63 5e vitesse: 0,76 4e vitesse: 0,94 3e vitesse: 1,28 2e vitesse: 1,96 1re vitesse: 3,42 Marche arrière: 3,83 Démultiplication de boîte 4,35

		1,0 litre EcoBoost hybride 92 kW (125 ch) et 114 kW (155 ch)	
Type		Trois cylindres en ligne avec suralimentation par turbocompresseur, Ti-VCT, montage transversal	
Cylindrée	cm ³	999	
Perçage	mm	71,9	
Course	mm	82,0	
Compression		10,5:1	10,0:1
Puissance	kW (ch)	92 (125)	114 (155)
	pour min ⁻¹	6.000	6.000
Couple maximal constant	Nm	170	190
	pour min ⁻¹	1.400 – 4.500	1.900 – 5.500
Couple maximal Overboost (mode normal)	Nm	200	220
	pour min ⁻¹	1.750	3.000
Couple maximal à l'aide de l'alternateur BISG (mode sport)	Nm	210	240
	pour min ⁻¹	1.750	2.500
Soupapes		Double arbre à cames en tête (DOHC) avec 4 soupapes/cylindres, temps de commande variables indépendants pour les soupapes d'admission et d'échappement	
cylindres		Trois cylindres en ligne, désactivation de cylindres	
Culasse		Alliage en fonte d'aluminium	
Bloc-cylindres		Alliage en fonte grise	
Entraînement d'arbre à cames		Chaîne de distribution avec tendeur hydraulique	
Vilebrequin		en acier forgé, sur quatre paliers lisses avec 6 contrepoids	
Gestion du moteur		Bosch MED17 avec bus CAN, commande indépendante par cylindre, logiciel FGEC	
Injection de carburant		Injection directe d'essence à haute pression avec injecteurs à 5 trous	
Norme en matière de gaz d'échappement		Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC	
Épuration des gaz		Catalyseur à réponse rapide, filtre à particules essence	

d'échappement			
Turbocompress eur		Turbocompresseur à géométrie statique	
Moteur électrique		Alternateur à courroie BISG (11,5 kW / 16 ch)	
Batterie		Batterie lithium-ions 48 V, 10Ah, refroidie à l'air	
Système d'huile		Pompe à huile variable, à commande électronique pour une efficacité optimisée du carburant	
Système de refroidissement		Système de refroidissement partagé avec deux thermostats, pompe à eau mécanique avec faible consommation énergétique	
Démultiplication de boîte (boîte manuelle 6 vitesses)		6e vitesse: 0,63 5e vitesse: 0,76 4e vitesse: 0,94 3e vitesse: 1,28 2e vitesse: 1,96 1re vitesse: 3,42 Marche arrière: 3,83 Démultiplication de boîte 4,35	6e vitesse: 0,63 5e vitesse: 0,76 4e vitesse: 0,94 3e vitesse: 1,28 2e vitesse: 1,96 1re vitesse: 3,42 Marche arrière: 3,83 Démultiplication de boîte 4,58

A propos de Ford Motor Company

Ford Motor Company, l'un des principaux constructeurs automobiles au monde basé à Dearborn, Michigan, Etats-Unis, fabrique ou distribue des automobiles sur les six continents. Avec près de 201 000 employés et 62 usines dans le monde, le cœur de métier de l'entreprise consiste à concevoir, fabriquer, distribuer, financer et assurer le service de toute une gamme de voitures de tourisme, camions, SUV et véhicules électrifiés de la marque Ford ainsi que de véhicules de luxe de la marque Lincoln. En même temps, Ford observe attentivement les opportunités qui sont susceptibles de résulter de la Ford Smart Mobility, la stratégie de l'entreprise pour devenir l'un des leaders en matière de connectivité, de mobilité, de véhicules autonomes et d'expérience du client ainsi que de données et d'analyses. L'entreprise fournit également des services financiers par l'intermédiaire de Ford Motor Credit Company. Pour de plus amples informations sur Ford et ses produits, visitez le site www.ford.com.

***Ford Europe** est chargé de la production, de la vente et de l'entretien des véhicules de la marque Ford sur 50 marchés et emploie environ 52 000 personnes sur ses sites en propriété exclusive, et 66 000 personnes avec les coentreprises et les sociétés non consolidées. Outre Ford Motor Credit Company, Ford Europe inclut la division FCSD (Ford Customer Service Division) et 24 sites de production (16 coentreprises en propriété exclusive ou consolidées et 8 autres non consolidées.) Les premiers véhicules Ford ont été expédiés en Europe en 1903 – année où Ford Motor Company a été fondé. La production européenne a débuté en 1911.*

Votre interlocuteur

Dominic Rossier
Manager Communications & Public Affairs
Geerenstrasse 10
8304 Wallisellen
043 233 22 80
drossier@ford.com