

Essai - Ford Puma ST : LE petit SUV sportif par excellence

Les normes environnementales et la rationalisation des gammes intra et extra marques va finir par tuer la voiture plaisir. Heureusement, il reste des généralistes comme Ford pour nous proposer, au travers de son équipe européenne « Ford Performance », des voitures résolument tournées vers la sportivité. Sa gamme de sportives est l'une des plus étoffée pour un constructeur généraliste. Aujourd'hui nous allons nous intéresser au grand frère de la Fiesta ST, le Puma. Il est aussi décliné sous le label sportif ST pour Sport Technologies.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'497 cm³
- 200 ch à 6'000 t/min
- 320 Nm de 2'500 à 3'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 220 km/h
- 0 à 100 km/h : 6.7 sec
- Poids : 1'358 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'230 x 1'810 x 1'530
- Conso. mixte : 7.9 l/100km
- Emissions CO₂ : 155 g/km (C)
- dès CHF 34'100.-, mod. essayé: CHF 41'700.-

Les anciens se diront : « ils ressortent une Puma ! ». Oui, mais aujourd'hui c'est devenu un SUV. Un vrai, digne de son nom et qui semble bien né, sur le papier en tout cas.

En 1999, je rêvais du Honda HR-V, un précurseur des SUV. Quelle bonne idée que de créer cette catégorie « Sport Utility Vehicle ». Seulement à l'époque, il faut bien l'avouer, il n'était pas vraiment sportif. Depuis, les SUV compacts foisonnent mais aucun ne semble vraiment rassembler les trois lettres de cet acronyme. Voyons si ce Puma ST qui semble prêt à bondir est vraiment un SUV et s'il saura me convaincre en matière de sportivité.



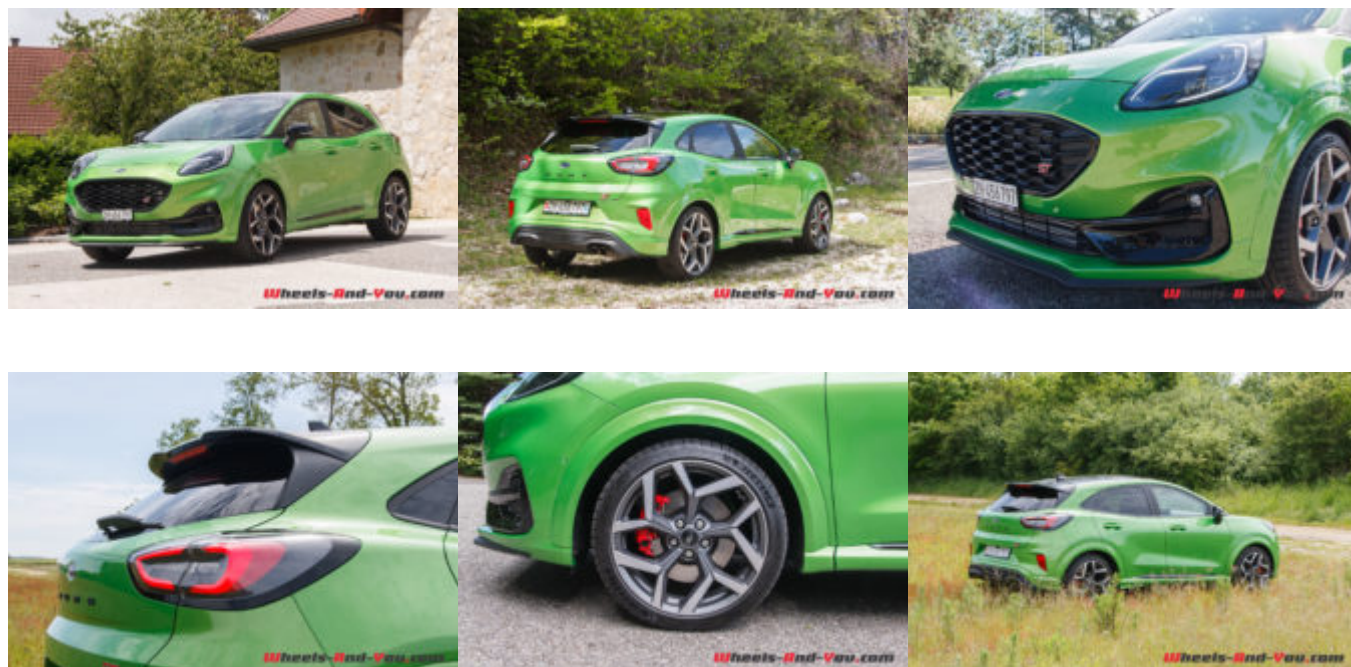
A l'extérieur

Avec sa teinte « Vert Furious » signifiant furieux chez les anglo-saxon, j'ai devant moi un Puma ST différent du reste de la production grâce à un kit carrosserie spécifique à cette déclinaison qui le rend bien plus agressif. Pour la petite histoire, en Europe, cette même couleur reçoit l'appellation « Green Mean » qui veut dire méchant... Furieux, méchant, ce Puma ST aime se faire remarquer.

Bien campé sur de belles jantes de 19 pouces, la face avant est plus agressive par rapport à celle d'un Puma « normal », avec un bouclier ajouré pour laisser passer l'air nécessaire au refroidissement du moteur et de son petit turbo. De plus, dans le spoiler avant peint couleur carrosserie est intégrée une lame en plastique noir sur lequel est écrit Ford Performance. Une touche sportive qui a son utilité. En effet, il permet d'augmenter l'appui sur le train avant.

L'arrière est tout aussi sportif avec, sur la droite, une double sortie d'échappement inox à clapet actif, un becquet de toit peint en noir pour prolonger le toit ouvrant foncé. Un discret diffuseur arrière et des feux led qui s'intègrent très bien au look de ce SUV.

La couleur de notre voiture d'essai est spécifique au Puma ST et Ford propose huit autres teintes : Gris Matter, Noir Agate, Bleu Island, Rouge Fantastic, Blanc Glacier, Rouge Racing, Gris Magnetic. Très sincèrement, je signe pour ce « Vert Furious » qui va à merveille à ce Puma.



A l'intérieur

C'est étonnant de pénétrer dans un SUV et de tomber sur de superbes baquets Recaro. Un coup d'œil sur le volant à méplat gainé de cuir, sur le levier de vitesse qui me confirme que c'est bien une boîte « méca » à six rapports, pédales en alu... le ton est donné. Furious... Bon ce n'est pas une Aventador, mais j'adore. Ces sièges, chauffants s'il vous plaît, sont enveloppants et, je le verrais plus tard à l'usage, maintiennent bien dans les virages serrés où l'on peut prendre quelques G en latéral, et ce sans se retrouver les épaules contre la portière. Alcantara sur les sièges, sellerie cuir, seuils de porte « Ford Performance », dossiers de siège et tapis de sol sont siglés « ST » : c'est Sport. C'est peut-être un détail pour vous, mais ça fait toute la différence avec un Puma « normal ».

Un écran 12,3 pouces, un volant multifonctions comprenant un bouton dédié au mode « Sport » annoncent la couleur. Des rangements à foison et bien proportionnés en termes de capacité, se retrouvent au centre et dans les portières. Le coffre de 456 litres réglable sur deux niveaux intègre un profond bac plastique, la « Mega Box » de 80 litres qui s'enfonce sous le plancher du coffre. Attention toutefois à ne pas y mettre du chocolat, l'échappement n'est pas loin et

ça chauffe. En parlant de plastique, ce sera ma grosse déception sur ce véhicule, il y est dur et se retrouve un peu partout. Cela fait bas de gamme en matière de finitions au milieu de toutes ces touches sportives. Dommage, mais il n'y a pas de miracle pour proposer des tarifs concurrentiels.

Pour se rattraper un peu, le système multimédia SYNC3 est performant, intuitif et rapide. Ses fonctions audio et de navigation peuvent être actionnées soit par commande vocale, soit via l'écran tactile. De série, sur la finition X de notre voiture de test, il y a la recharge du téléphone par induction et une prise USB pas très bien placée car à côté du levier de vitesse, ce qui fait que le câble gêne pour les passages de rapports. Heureusement, il y a une autre prise située dans le bac à rangement central. De série encore, une sono « premium » de chez B&O avec une puissance d'amplification de 575 Watts. De quoi écouter du bon son.

Avec un parebrise chauffant, un capteur de pluie, une caméra de recul, la reconnaissance des panneaux, la prévention de collision avec freinage post-collision, la détection des vélos et piétons, etc, l'équipement compris dans le « Pack Assistance au conducteur II », proposé en option, est plus que complet. Pour avoir roulé souvent sous la pluie durant mon essai, je peux dire que la ventilation fonctionne à merveille et désembue parfaitement. Un hayon électrique est disponible en option pour CHF 400.- et je le recommande, c'est tellement pratique. Cerise sur le gâteau, pour CHF 1'300.-, l'option toit ouvrant panoramique éclaireit l'habitacle et est bien sympa en ville ainsi que dans les bouchons.



Sous le capot

Pour animer ce Puma ST, on retrouve le moteur, entièrement en aluminium, 3 cylindres 1.5 EcoBoost de 200 ch à 6'000 t/min qui équipe la Fiesta ST. Il s'adjoint un turbo radial-axial comme suralimentation, sustenté par une injection haute pression. Il possède un réglage indépendant du calage des deux arbres à cames. Un collecteur d'échappement intégré est utilisé pour augmenter les performances. Il raccourcit la distance parcourue par les gaz d'échappement du cylindre au turbocompresseur. Ainsi, la pression de suralimentation nécessaire s'accumule plus rapidement et le « Turbo Lag » est quasi nul, du moins pas perceptible à la pédale. Cela repart franchement dès la moindre pression. C'est impressionnant quand on pense à la « petite » cylindrée et au nombre de cylindres. Le couple maximal de 320 Nm est constant entre 2'500 et 3'500 t/min. Il est à noter qu'il offre 30 Nm de plus que le moteur qui équipe la Fiesta ST.

Par ailleurs, et étonnamment pour une sportive, ce moteur est doté d'une technologie de désactivation de cylindre. Ce système d'arrêt de chambre de combustion innovant (éteint et rallume la chambre de combustion en seulement 14 millisecondes) permet de faire tourner cette mécanique sur deux cylindres quand elle est peu sollicitée. Si un surcroît de puissance est nécessaire, le 3^{ème} cylindre se remet en route. En fait, cette technologie est ici présente car elle permet une consommation NEDC combinée attendue de seulement 6.0 l/100km. Enfin, un filtre à particules d'essence réduit également les émissions de suie. Sur la route la consommation tourne en moyenne à 7.9 l/100km. Mais attention, dès que vous cravachez un peu, cela monte vite et peut doubler, mais c'est tellement bon.

Un contrôle actif des soupapes d'échappement renforce le son du moteur trois cylindres qui est fort sympathique, surtout en position « Sport ». Ce ne sera jamais un six à plat ou en ligne, mais pour un trois pattes, turbocompressé qui plus est, il se défend bien. Pour finir, des supports de moteur renforcés empêchent les mouvements indésirables du bouilleur. Un gros plus, surtout dans les virages.



Au volant

Quoique plutôt haute, la position de conduite est excellente. Cela permet de voir loin. La sélection des six rapports très bien étagés, via le petit levier de vitesse, est précise et je sens la fermeté de l'amortissement dès les premiers mètres. Les suspensions constituées d'amortisseurs bitubes ont un tarage ferme (plus ferme que sur la Fiesta ST) pour compenser la hauteur du SUV et pour éviter qu'il se penche dans chaque virage. Je vous rassure, le châssis est rigide au point même de lever facilement la roue arrière intérieure lors du passage de certaines épingles. Pour cela, l'effort de torsion de la suspension arrière a été augmenté de 50% par rapport à un Puma classique. Dotée d'une grosse barre antiroll à l'avant et équipé de pneus Michelin Pilot Sport 4S spécifiquement développés pour ce Puma ST, la voiture colle littéralement à la route.

J'essaye de repousser les limites pour tester le grip en latéral, car c'est là que ce Puma ST me surprend le plus. Sur route ouverte, ce n'est pas possible. Exceptionnel pour un SUV. A l'approche d'un virage, la voiture plonge un peu à l'entrée de courbe, le différentiel maintient la trajectoire mais il faut être ferme avec le volant pour garder la corde et s'extirper le plus vite possible du virage. En étant généreux trop tôt à la remise des gaz, le train arrière aura parfois tendance à vouloir passer devant. Mais vraiment rien de bien méchant, il suffit de soulager la pédale d'accélérateur et tout rentre dans l'ordre. Les baquets, dans ces moments là, vous maintiennent parfaitement, notamment au niveau des épaules, et le bas du dos vous transmet bien le comportement de la voiture sur la route.

Sur mauvaises chaussées, la fermeté de l'ensemble fait que le train arrière sautille un peu. Rien de désagréable, au contraire, j'aime ce type de châssis, il suffit de laisser faire et de bien placer le train avant tout en maintenant les gaz. Avec ce Puma ST, on pourrait vite se prendre pour un rallyman. N'ayant pas ce talent, je reste en deçà des capacités de cette auto, mais déjà quel bonheur. Un magnifique travail « châssis » de l'équipe Ford Performance. Impressionnant,

surtout sur un SUV de série.

Les freins ne sont pas en reste avec une dimension plus généreuse (325mm à l'avant et 271mm à l'arrière). L'endurance est bonne sur route, resterait à voir sur circuit. La direction est ferme et précise avec un rapport de démultiplication de 11,4/1. Il s'agit d'une direction assistée électromécanique EPAS plus directe de 25% par rapport au reste de la gamme grâce à la combinaison d'une articulation avant spécifique, d'un bras de direction plus court et d'une crémaillère de direction plus rapide. Le tout offre une meilleure réactivité, surtout dans les virages. Mais cela occasionne toutefois des effets de mouvements pendulaires liés à l'arrivée du couple uniquement sur le train avant. Heureusement le différentiel mécanique à glissement limité (LSD) Quaife compense souvent.

Il faut bien le tenir ce volant car, avec cette direction très directe et ce châssis affûté, le moindre angle dans la direction vous déporte rapidement. Surtout que le moteur ne donne pas de répit et on se retrouve rapidement à aller vite. Ce petit 1.5l pousse à tous les régimes. Mais nul besoin d'aller taquiner la zone rouge placée à 6'800 t/min ou le punch commence à manquer, même si on les atteints très vite, mieux vaut changer de rapport vers les 5'500 t/min. Et là, on enchaîne les virages avec un plaisir certain.

Comme nous ne sommes pas obligé de toujours « attaquer », Ford a prévu quatre modes de conduite. En premier, « Normal » : la cartographie moteur et les réglages des différentes aides électroniques et de la direction sont ajustés pour un confort optimal. Puis « Eco » : disponible pour la première fois sur un modèle ST. Il offre une conduite efficace avec une consommation la plus basse possible. Le mode « Sport » : ici les commandes se durcissent, volant, pédale d'accélérateur... elles sont plus franches en réaction. La soupape à l'échappement s'ouvre et le son moteur est plus sportif. Très sincèrement c'est un mode à utiliser seul à bord, juste pour se faire un kif lors d'une montée de col. En effet, en conduite sportive, il ne fait pas bon être passager, à moins d'aimer être « essoré ». Et enfin, le dernier mode : « Circuit ». Il est recommandé dans l'affichage de ne l'utiliser que sur circuit... Tout est optimisé pour la piste et l'ESP interviendra beaucoup plus tard, par exemple lors d'une dérive. Un mode sans filtre en quelque sorte. A noter qu'un Launch Control disponible ici en option avec le Pack Performance est exclusivement destiné à être utilisé sur des circuits fermés. Alors je n'ai pas essayé mais quel besoin ? Les accélérations sans ce système sont déjà bien suffisantes.



Verdict

Si je vous avoue que j'ai eu du mal à rendre les clés et que je suis prêt à signer un bon de commande, je pense que j'aurai tout dit. Voilà un véhicule sportif, très sportif même pour la catégorie. Multifonctionnel avec des rangements un peu partout, un coffre avec son bac « surprise » profond et volumineux. Son côté utilitaire dans le sens facile à vivre est réel. Spacieux en terme de place à bord, plaisant à conduire d'un point A à B en mode cool ou en « grosse attaque », il est de ces voitures qui vous donnent le sourire lorsque l'on en sort.

J'ai eu du mal à lui trouver un défaut. Allez, peut-être ces assemblages plastiques qui ternissent un peu la finition. Et tant qu'à faire une couleur vive sympa sur l'extérieur, pourquoi ne pas faire des rappels à l'intérieur ? Mais franchement là, je pinaille, car ce Puma ST est le SUV compact par excellence. Il existe aussi le VW T-Roc R ou l'Audi SQ2, mais ils sont 4x4 et bien plus chers. Le Peugeot 2008 dans la même gamme de prix, proposé en boîte automatique, est plus familiale avec un châssis moins dynamique.

Vous voulez un petit SUV plaisant et sportif, avec un prix compétitif ? Ne chercher plus, c'est le Puma ST qu'il vous faut.



Prix et options - Ford Puma ST X

Prix de base : CHF 36'100.-

Peinture métallisée "Vert Furious" : CHF 1'300.-

Pack Performance : CHF 1'200.-

Pack Assistance du conducteur II : CHF 1'400.-

Toit ouvrant panoramique : CHF 1'300.-

Hayon électrique : CHF 400.-

Prix TOTAL : CHF 41'700.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour le prêt de ce Ford Puma ST X, ainsi qu'au garage ByMyCar à Meyrin pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Ford Explorer PHEV : Son truc ? Les grands espaces

Essai - Ford Mustang Bullitt : Dans la peau de Steve McQueen ou presque

Essai - Ford Focus ST : Du sport sous une robe discrète

Essai - Ford Ranger Raptor : Big Toy for Big Boy !

Premier contact - Ford Focus ST : Un autre monde !

Premier contact - Ford Ranger Raptor : Pas vraiment utile mais si attachant

Essai - Ford Focus 2.0 EcoBlue : Le renouveau dans la continuité...

Essai - Ford Mustang GT Fastback V8 : Poney pour grand enfant

Essai - Ford Fiesta ST : Retour gagnant !

Essai - Ford Transit Custom Sport : Beau comme un camion

Premier contact - Ford GT : Road Legal Race Car

Essai - Ford Kuga 2.0 TDCI : Une force tranquille

Essai - Ford Fiesta ST200 : Un surplus de piment pour la petite ST !

Essai - Ford Edge : Un SUV aux gènes américains devenu européen...

Essai - Ford Focus ST Station Wagon 2.0 TDCi : Le diesel au diapason du sport

Essai - Ford Focus RS : Le retour d'une bête de course !

Premier contact - Ford Ranger : Un pick-up alliant confort et capacités !

Premier contact - Ford Fiesta ST200 : Un petit plus pour faire la différence ?

Premier contact - Ford Edge : Il fixe ses propres limites

Essai - Ford S-Max 2.0 TDCi AWD Powershift : Un monospace dynamique !

Premier contact - Ford Focus RS : Poussez-vous, j'arrive !

Essai - Ford Mustang GT V8 5.0 : A 50 ans, l'icône américaine débarque en Europe !

Essai - Ford Focus ST MY2015 : Le juste équilibre

Essai - Ford Mondeo 2.0 EcoBoost : une familiale atypique à fort caractère...

Premier contact - Ford Galaxy : L'âge de la maturité

Premier contact - Ford Mustang : Le débarquement !

Premier contact - Ford Focus ST 2015 : Un restyling pur sport !

Premier contact - Ford Mondeo : L'attente ne fût vaine !

Premier contact - Ford Focus : Dynamisme et efficacité

Premier contact - Ford Fiesta Red Edition et Black Edition : Petit mais costaud !

Essai - Ford Fiesta ST : L'héritière ?

Essai - Ford B-Max : Opération portes (grandes) ouvertes

Essai - Ford Fiesta 1.0 Ecoboost : ça booste pour rien !

Essai - Ford Kuga 2.0 TDCi : Le SUV intelligent

Essai - Ford Focus 1.0 Ecoboost 125 CV : Audace payante !

Premier contact - Ford Fiesta ST : Attention Mesdames et Messieurs !

Essai - Ford Focus ST : A la conquête du monde

Premier contact - Ford Focus ST : Le confort en mode sport !

Premier contact - Ford Ranger : la nouvelle référence en matière de pick-up

Essai - Ford Kuga : Coup gagnant ?

Essai - Ford Fiesta : Que la fête (re)commence !

Essai - Ford Ka : Petite Ka-naille

Nouveauté - Ford Puma ST

Nouveauté - Ford Bronco

Lancement - Ford Mustang Mach-E

Nouveauté - Ford Puma

Présentation - Ford Explorer Plug-In Hybrid

Présentation - Ford Kuga

Nouveauté - Ford Ranger Raptor

Nouveauté - Ford Focus MY2018

Nouveauté - Ford KA+ et KA+ Active

Nouveauté - Ford EcoSport

Nouveauté - Ford Fiesta ST MY2017

Nouveauté - Ford Fiesta MY2017

Sport Auto - Retour de Ford au Mans en 2016

Nouveauté - Ford Galaxy

Lancement - Ford Focus RS MkIII

Avant-première : Ford Focus RS

Nouveauté - Ford Mustang, les prix !

Présentation - Ford GT

Nouveauté - Ford C-Max et Grand C-Max

Nouveauté - Ford S-Max

Nouveauté - Ford Mondeo

Nouveauté - Ford Focus ST

Nouveauté - Ford Edge

Nouveauté - Ford Fiesta Red Edition et Black Edition

Nouveauté - Ford Focus

Nouveauté - Ford Mustang

Présentation - Ford Edge Concept

Présentation - Ford S-Max Concept

Nouveauté - Ford Fiesta ST

Présentation - Ford Fiesta

Genève 2012 - Ford Kuga

Genève 2012 - Ford Fiesta ST

Genève 2012 - Ford B-MAX

Clubs - Création du Ford Racing Club

Nouveauté - Ford Focus Station Wagon



