



Ford Puma ST : des sensations pour le cœur, des fonctionnalités pour l'esprit

- Le nouveau Ford Puma ST de 200 ch accélère de 0 à 100 km/h en 6,7 secondes ; il propose en option un différentiel mécanique à glissement limité (LSD) unique dans le segment, ainsi que des modes de conduite (de Eco à Track) des plus versatiles
- Le premier SUV hautes performances de Ford en Europe dispose d'un châssis sur mesure : son essieu de torsion, 40 % plus rigide que celui de la Fiesta ST, compense le centre de gravité plus élevé, tandis que les ressorts à vectorisation des forces favorisent l'agilité du véhicule
- Style sportif en finition exclusive Mean Green ; jantes en alliage de 19 pouces et sièges Recaro ; coffre Ford MegaBox optimisant l'espace de chargement ; Local Hazard Information

COLOGNE, Allemagne, 24 septembre 2020 – Le tout nouveau Ford Puma ST introduit pour la première fois la célèbre dynamique de conduite Ford Performance dans le segment des SUV compacts.

Amélioré par des technologies sportives sophistiquées, comme le différentiel à glissement limité (LSD) optionnel, unique dans le segment, et les ressorts à vectorisation des forces brevetés, le Puma ST propose en outre plusieurs modes de conduite comme le mode Sport et – pour la première fois sur un véhicule Ford Performance – le mode Eco. Le conducteur dispose ainsi de diverses options adaptées à un large éventail de conditions de conduite.

Ensemble, ces innovations fournissent l'expérience de conduite dynamique qui fait la renommée des modèles Ford Performance en Europe, tout en préservant le confort et la polyvalence du nouveau SUV compact de Ford.

Le Puma ST est motorisé par un trois cylindres EcoBoost de 1,5 litre développant 200 ch¹, lui permettant de passer de 0 à 100 km/h en 6,7 secondes. Son châssis optimisé dispose d'un essieu de torsion et d'une barre anti-roulis sur mesure, ainsi que de réglages d'amortisseurs spécifiques. La réponse de la direction est 25 % plus rapide et les freins 17 % plus grands par rapport au Puma standard. Des pneus Michelin Pilot Sport 4S spécialement développés renforcent l'expérience de conduite du SUV Ford le plus agile à ce jour.

Ses améliorations techniques et son style agressif se marient parfaitement avec ses fonctions innovantes et connectées comme le Local Hazard Information², tandis que le Ford MegaBox ajoute 80 litres de stockage sous le plancher du coffre, pour encore plus de fonctionnalité au quotidien³.

« Les véritables passionnés de conduite ne se satisferont pas d'un véhicule moins excitant simplement parce qu'ils ont besoin d'un véhicule plus "rationnel". Notre priorité était donc de rendre le Puma ST aussi exaltant et performant que les autres modèles ST, sans pour autant sacrifier la fonctionnalité du Puma standard », affirme Stefan Muenzinger, directeur

Ford Performance, Europe. « Nous pensons avoir mis au point le SUV compact le plus maniable du segment. Il offre d'excellentes sensations et reflète parfaitement l'esprit ST : c'est un bonheur de le conduire. »

Un SUV véritablement agile

La division Ford Performance a collaboré avec Michelin au développement d'un pneu spécialement taillé pour le nouveau châssis du Puma ST, tout en préservant le raffinement de conduite du véhicule : l'un des principaux atouts du SUV.

Les pneus Michelin Pilot Sport 4S sont capables d'exploiter pleinement la motricité supérieure offerte par le différentiel mécanique à glissement limité optionnel, signé Quaife, et qui fait partie intégrante du Performance Pack.

En Europe, le Puma ST est le seul SUV compact hautes performances doté d'un autobloquant, dont la fonction est d'optimiser la motricité afin d'améliorer son agilité en courbe et de réduire le sous-virage, en particulier en sortie de virage.

Entièrement mécanique, le système implanté distribue le couple moteur à la roue disposant du plus d'adhérence : il réduit le patinage, tout en permettant au conducteur de tirer pleinement parti des performances du moteur.

Le différentiel à glissement limité fonctionne en synergie avec le Torque Vectoring Control, qui améliore la tenue de route et diminue le sous-virage en appliquant une force de freinage à la roue avant intérieure des virages. Les ingénieurs Ford Performance ont peaufiné l'équilibre entre ces deux fonctions pour offrir une adhérence optimale sur les surfaces sèches et une fluidité parfaite sur les surfaces humides.

Le Puma ST peaufine l'architecture des modèles Ford du segment B, afin de compenser le centre de gravité naturellement plus élevé du véhicule. L'essieu de torsion arrière affiche une rigidité supérieure de 2000 Nm/deg, ce qui représente une augmentation de plus de 40 % par rapport à la Fiesta ST, et de 50 % par rapport au Puma standard, avec une barre antiroulis de 28 mm intégrée à sa section U. À l'avant, une barre antiroulis de 24 mm contribue également à la stabilité en courbe.

Les ressorts à vectorisation des forces brevetés par Ford améliorent encore la stabilité, l'agilité et la réactivité du véhicule. Ces ressorts non uniformes, non interchangeables et formés directionnellement appliquent des forces vectorielles à la suspension arrière, tout en permettant aux efforts en virage de traverser directement le ressort, pour une meilleure rigidité latérale.

La technologie des ressorts fonctionne de concert avec les amortisseurs Hitachi installés à l'avant et à l'arrière, composés de deux tubes et réactifs en fréquence, assurant ainsi la raideur nécessaire pour améliorer le contrôle des mouvements de caisse, tout en permettant d'isoler le Puma des petites imperfections de la route rencontrées à haute vitesse. Des butées d'arrêt spécifiques ont été conçues afin de maintenir le contrôle lors des charges de suspension élevées.

La direction de la Puma ST présente un ratio de 11,4:1, soit une réponse presque 25 % plus rapide que celle du Puma standard. Le véhicule obtient ce résultat grâce à une nouvelle fusée

avant, dotée d'un bras de direction raccourci, et à une crémaillère à démultiplication plus courte, pour une réactivité optimisée en entrée de virage.

« La direction est l'un des éléments clés de tout modèle ST : c'est en effet un facteur d'interaction essentiel entre le conducteur et son véhicule. La réponse en entrée de virage du Puma ST est exceptionnelle. Sa réaction, à la fois directe et précise, augmente la confiance et, par conséquent, le plaisir de conduite », déclare Muenzinger.

Les performances de freinage ont également été optimisées afin de proposer aux clients une véritable expérience de conduite ST. Les disques avant de 325 mm ont un diamètre de 17 % plus large que sur le Puma standard, tandis que des disques de 271 mm sont installés à l'arrière. L'assistance au freinage du Puma ST permet la modulation, le ressenti et le retour nécessaires à une conduite sportive.

Moteur EcoBoost : souple et puissant

Le moteur essence sophistiqué 1,5 litre EcoBoost de 200 ch de Ford – introduit sur la Fiesta ST régulièrement récompensée – est doté de technologies avancées de suralimentation et d'injection de carburant haute pression. Sa double distribution indépendante à calage variable offre quant à elle des performances sportives tout en optimisant la consommation de carburant.

L'architecture tout en aluminium à trois cylindres fournit un couple naturellement élevé à bas régime, tandis que les performances du moteur sont accrues par un turbocompresseur radial-axial et un collecteur d'échappement intégré, qui réduit la distance parcourue par les gaz d'échappement entre les cylindres et le turbocompresseur. Ces deux systèmes facilitent la montée en pression du turbo et réduisent le temps de réponse.

Le moteur atteint sa puissance de pointe à 6000 tr/min, avec un couple maximal de 320 Nm entre 2500 tr/min et 3500 tr/min, pour des accélérations linéaires et une réactivité améliorée.

Outre une admission d'air sur mesure et un système d'échappement libre, garantissant des performances maximales, le Puma ST est doté de nouvelles fixations anti-roulis du moteur. Celles-ci réduisent les mouvements indésirables survenant notamment dans les virages serrés, tout en favorisant le raffinement au quotidien.

La technologie de soupapes d'échappement actives amplifie le son naturellement sportif du moteur trois cylindres pour optimiser l'expérience de conduite. La division Ford Performance a harmonisé le son de l'échappement avec le caractère plus raffiné du SUV Puma ST : à vitesse stabilisée, le modèle génère environ 1 dB de moins que la Fiesta ST.

Ford a à nouveau équipé le moteur 1,5 litre EcoBoost d'une technologie dont elle détient la primeur dans l'industrie automobile. Un dispositif qui rend le moteur aussi sobre que sportif : Ford était le premier à introduire la technologie de désactivation des cylindres sur un moteur trois cylindres. Celle-ci stoppe automatiquement la distribution d'essence et l'opération des soupapes pour l'un des cylindres du moteur lorsque la capacité totale n'est pas nécessaire, comme lors des phases de roue libre ou lorsque le moteur n'est que faiblement sollicité.

Le système peut désenclencher ou réenclencher un cylindre en 14 millisecondes – 20 fois plus rapidement qu'un clignement d'œil – contribuant ainsi aux valeurs anticipées de 6,0 l/100 km de consommation de carburant et 134 g/km d'émissions de CO₂ selon le cycle NEDC (6,9 l/100 km

et 155 g/km WLTP)¹. Un filtre à particules à fonctionnement rapide permet également de réduire les émissions polluantes.

Le Puma ST est proposé avec la même boîte de vitesses manuelle à six rapports, fluide et directe, que celle de la Fiesta ST. Son rapport de démultiplication finale est raccourci pour permettre une accélération de 0 à 100 km/h en 6,7 secondes et une vitesse de pointe de 220 km/h lorsque son design est rehaussé par les jantes en alliage de 19 pouces.

Des modes adaptés à votre humeur

Les modes de conduite sélectionnables du Puma ST sont la clé de sa polyvalence. Du mode Track, qui optimise le plaisir de conduite du SUV haute performance, au mode Eco (pour la première fois sur un modèle ST), les modes de conduite modèlent le caractère du Puma ST en fonction des besoins ou de l'humeur du conducteur.

- En mode Normal, la cartographie du moteur, le contrôle de la traction, le contrôle de stabilité électronique (ESC), la soupape de l'échappement actif et la direction assistée électrique (EPAS) sont configurés pour offrir une réactivité naturelle et un bon retour d'informations.
- En mode Eco, la cartographie moteur et la réponse de l'accélérateur sont configurés afin d'optimiser la consommation de carburant.
- En mode Sport, la cartographie moteur et la réponse de l'accélérateur sont affutées, tandis que les réglages de l'EPAS sont ajustés pour offrir un meilleur feedback et un contrôle affiné en conduite rapide. La soupape active de contrôle du bruit s'ouvre pour intensifier la sonorité sportive de l'échappement. Le mode Sport est accessible immédiatement à l'aide d'une commande au volant.
- En mode Track, toutes les fonctions dynamiques du véhicule sont réglées pour obtenir les meilleurs temps au tour : le contrôle de la traction est désactivé et les interventions de l'ESC sont réglées pour autoriser de plus larges dérives, pour une expérience de conduite des plus pures.

De plus, l'ESC à trois modes permet aux conducteurs de choisir entre l'intervention complète du système, un mode permissif caractérisé par une intervention limitée et la désactivation complète du système.

Exclusivement conçue pour la piste et disponible avec le Performance Pack, la fonction Launch Control, grisante pour le conducteur, permet d'obtenir le meilleur des accélérations depuis l'arrêt. Le système s'active au volant et fait apparaître un affichage graphique dédié au sein du combiné d'instruments numérique de 12,3 pouces.

Le maintien de la pédale d'accélérateur ordonnera au système de faire prendre ses tours au moteur et de le maintenir à son régime maximal. Une jauge se remplit alors à l'écran et indique lorsque la voiture est prête au départ. Le relâchement total de l'embrayage permet alors un départ arrêté optimisé, grâce à la gestion conjointe de la puissance et du couple par l'ESC, le contrôle de traction, le Torque Vectoring Control et le Torque Steer Compensation

Un look et des finitions attrayants

Le style déjà sportif du Puma – avec sa ligne de toit plongeante et ses passages de roue marqués – se prête parfaitement au design plus extrême du Puma ST, qui combine forme et fonction.

Le pare-chocs avant intègre une lame Ford Performance qui augmente la déportance de près de 80 %, offrant une stabilité et une motricité accrues à l'avant. Le grand becquet de toit à l'arrière optimise l'aérodynamisme, avec un diffuseur distinctif intégré au pare-chocs arrière. Les calandres supérieure et inférieure signées ST favorisent quant à elles les capacités de refroidissement du moteur.

Côté personnalisation, le Puma ST offre les finitions Magnetite ou métal usiné pour les jantes en alliage de 19 pouce de série, ainsi que six teintes de carrosserie : Agate Black, Desert Island Blue, Fantastic Red, Frozen White, Magnetic et, exclusivement pour la version ST, Mean Green. La finition de série noir brillant du toit, des contours de calandre, des jupes latérales, des coques de rétroviseurs et du becquet de toit rendent le véhicule encore plus facile à identifier.

À l'ouverture du véhicule, avant même de grimper à bord de l'habitacle, les rétroviseurs rabattables électriquement projettent au sol le logo ST.

À l'intérieur, on retrouve des sièges sport Recaro, chauffants et confortables. Ces derniers, qui affichent le logo ST et sont garnis d'un revêtement Miko Dinamica adhérent, maintiennent fermement le conducteur et le passager avant. L'habitacle comporte également des seuils de portes Ford Performance, un volant en cuir à méplat et un levier de vitesses ST. Les sièges, le soufflet du levier de vitesses et les tapis de sol ST présentent des surpiqûres Metal Grey.

Avec un volume de 456 litres³, l'intérieur exclusif du Puma ST offre toujours le meilleur espace de chargement de sa catégorie, grâce à l'innovant Ford MegaBox. En effet, cette solution de stockage modulable propose un espace supplémentaire de 80 litres sous le plancher du coffre, permettant d'accueillir par exemple deux sacs de golf en position verticale.

Les fonctions de série dédiées au confort et à la fonctionnalité comprennent un socle de recharge sans fil, le pare-brise chauffant Quickclear, les capteurs de stationnement avant et arrière, les détecteurs de pluie et le système d'info-divertissement SYNC 3 de Ford, permettant au conducteur de contrôler l'audio, la navigation et les smartphones connectés à l'aide de simples commandes vocales.⁴

Le système offre la compatibilité gratuite avec Apple CarPlay et Android Auto™. Il s'accompagne d'un écran tactile central de 8 pouces affichant le logo Ford Performance au démarrage. Un système audio B&O haut de gamme est également disponible.

La technologie du modem FordPass⁵, livrée de série, permet aux propriétaires de Puma ST de contrôler certaines fonctions du véhicule, comme le verrouillage et le déverrouillage des portes, ou encore la localisation du véhicule, via l'application mobile FordPass⁶. Le modem reçoit également via le cloud les Local Hazard Information², informant le conducteur des risques liés à la circulation, même lorsque l'incident en question n'est pas immédiatement visible, en raison d'un virage ou de la présence d'autres véhicules.

Les autres technologies d'aide à la conduite disponibles comprennent notamment les Pre-Collision Assist avec Active Braking,² Active Park Assist,² Cross Traffic Alert avec Active Braking,² et l'Intelligent Speed Limiter².

###

The data information in this press release reflects preliminary specifications and was correct at the time of going to print. However, Ford policy is one of continuous product improvement. The right is reserved to change these details at any time.

¹Homologated fuel efficiency and CO₂ data will be published closer to on-sale date.

The declared fuel/energy consumptions, CO₂-emissions and electric range are determined according to the technical requirements and specifications of the European Regulations (EC) 715/2007 and (EU) 2017/1151 as last amended. Light Duty Vehicle type-approved using the World Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP) will have fuel/energy consumption and CO₂-emission information for New European Drive Cycle (NEDC) and WLTP. WLTP will fully replace the NEDC latest by the end of the year 2020. The applied standard test procedures enable comparison between different vehicle types and different manufacturers. During NEDC phase-out, WLTP fuel consumption and CO₂ emissions are being correlated back to NEDC. There will be some variance to the previous fuel economy and emissions as some elements of the tests have altered, so the same car might have different fuel consumption and CO₂ emissions.

²Driver-assist features are supplemental to and do not replace the driver's attention, judgement and need to control the vehicle.

³Cargo and load capacity limited by weight and weight distribution.

⁴Don't drive while distracted. Use voice-operated systems when possible; don't use handheld devices while driving. Some features may be locked out while the vehicle is in gear. Not all features are compatible with all phones.

⁵Features may require activation.

⁶FordPass App, compatible with select smartphone platforms, is available via a download. Message and data rates may apply.

#

About Ford Motor Company

Ford Motor Company is a global company based in Dearborn, Michigan. The company designs, manufactures, markets and services a full line of Ford cars, trucks, SUVs, electrified vehicles and Lincoln luxury vehicles, provides financial services through Ford Motor Credit Company and is pursuing leadership positions in electrification; mobility solutions, including self-driving services; and connected services. Ford employs approximately 188,000 people worldwide. For more information regarding Ford, its products and Ford Motor Credit Company, please visit www.corporate.ford.com.

***Ford of Europe** is responsible for producing, selling and servicing Ford brand vehicles in 50 individual markets and employs approximately 45,000 employees at its wholly owned facilities and consolidated joint ventures and approximately 58,000 people when unconsolidated businesses are included. In addition to Ford Motor Credit Company, Ford Europe operations include Ford Customer Service Division and 18 manufacturing facilities (12 wholly owned facilities and six unconsolidated joint venture facilities). The first Ford cars were shipped to Europe in 1903 – the same year Ford Motor Company was founded. European production started in 1911.*

Ford in Belgium & Luxemburg

Ford Belgium distributes Ford vehicles and Ford original parts in Belgium & Luxemburg, since 1922. Ford Lommel Proving Ground is the lead test facility for validation of all Ford models in Europe, with approximately 390 employees.

###

Contact:

Jo Declercq – Directeur Communications & Public Affairs – 02.482.21.03 – jdecler2@ford.com

Julien Libioul – Press Officer – 02.482.21.05 – jlibioul@ford.com