

Ford Puma Gen-E

Le petit SUV passe à l'électrique

Tel un félin aux pattes de velours, le Puma se déplace désormais en silence. Essai en Seine-Maritime, au fil de l'eau...

Lancé fin 2019 et restylé il y a quelques mois, le petit SUV Ford rencontre un vif succès et devient la voiture la plus vendue par le constructeur à l'ovale en Europe. Sa bouille rigolote et ses rondeurs homogènes en sont ses premiers atouts... Très attendue par les clients, la version électrique, baptisée Gen-E, arrive enfin. Elle se distingue par cette calandre fermée, largement inspirée de la grande sœur Mustang Mach-E, et conserve son regard malicieux avec ses grosses optiques full led (Matrix sur Premium) aux feux de jours dynamiques et griffés. Sa longueur de 4,21 mètres, dont certains appendices aérodynamiques sont repris des kits ST-line, repose ici sur des jantes de 17, 18 ou 19 pouces en option, spécifiquement étudiées pour une meilleure efficacité aérodynamique. A l'arrière, rien ne distingue le modèle électrique des autres versions. On aime toujours la fluidité des lignes dynamisée par les feux fumés en amande et le gros béquet sportif. Le bas de bouclier peint de la teinte de la carrosserie, tout comme à l'avant, renforce la qualité perçue du

petit SUV qui cache une bonne surprise sous son hayon. Souvenez-vous de la MegaBox, un espace de chargement supplémentaire de 80 litres situé en fond de malle sur les versions thermiques. Sur le Puma Gen-E, celle-ci se transforme en GigaBox ! D'une capacité de 145 litres, elle vient s'ajouter aux 378 litres de volume de chargement du coffre, soit un total de 523 litres ! Digne d'un véhicule du segment supérieur ! Cela est possible par l'absence de pot d'échappement. Ce compartiment est entièrement lavable à grandes-eaux grâce à une bonde de vidange. Vous en voulez plus ? Ouvrez le capot avant et découvrez un autre espace de rangement de 43 litres, idéal pour ranger les câbles de recharge. Si le Jaune Electric, couleur de lancement, est livrée de série, 6 autres teintes peuvent habiller votre Puma Gen-E, dont certaines disponibles en bi-ton.

VIE À BORD

Lors de son récent restylage, le Puma s'est vu greffé une nouvelle planche de bord. La version élec-

trique s'en inspire largement et en reprend les 2 écrans, un de 12 pouces pour le multimédia (avec mise à jour automatiques et modem 5G) et un de 12,8" faisant office de combiné numérique pour le conducteur. A ce sujet, le volant a vu sa géométrie modifiée afin de lire correctement l'ensemble des infos en arrière-plan. L'absence de levier de vitesse (qui se trouve au niveau du volant) fait la part belle à une élégante console flottante qui dispose d'un espace de chargement par induction (sur l'ensemble de la gamme) ainsi qu'une zone de rangement au niveau inférieur. On apprécie le design de la barre de son qui vient chapeauter les écrans. Le système B&O à 10 haut-parleurs diffuse 575 W sur les versions Premium et 650 W sur Sound Edition. Coté sécurité, la liste est longue avec l'ensemble des alertes de collision, sortie de voie, contre-sens, la lecture des panneaux ou encore la caméra de recul. Notre version Premium disposait de sièges en tissu enduit, nommé Sensico, et suédine avec surpiqûres. La version Sound Edition se verra offrir les sièges et le volant chauffant. En plus du toit panoramique, nous apprécions l'ambiance clair donnée par le revêtement gris des contre-portes et du pavillon en passant par la planche de bord et, pour plus de cachet, un éclairage d'ambiance pourra dynamiser l'habitacle. Des pack d'options proposent le régulateur adaptatif et la caméra 360° (Gen-E et Premium) ou encore le hayon main libre



sur l'entrée de gamme.

SUR LA ROUTE

La compacité du Puma en fait un véhicule très facile à prendre en main et très à l'aise en milieu urbain. Il en est de même avec cette version Gen-E qui en plus n'émet aucun rejet et aucun bruit. Dès le départ, nous activons le mode Mono-pédale qui permet de ralentir la voiture sans toucher à la pédale de frein. Un système qui se reprend de plus en plus sur ce type de motorisation. Agrément, sérénité au volant en seront décuplés. Le petit félin Ford dispose d'un moteur de 168 ch alimenté par une batterie de 43,6 kWh. Son autonomie, suivant la taille

des jantes et des versions, cumule à 376 km, pour l'entrée de gamme Gen-E à 364 km pour notre version Premium. En zone urbaine, l'autonomie sera accrue et c'est environ 500 km que vous pourrez parcourir. Un bon score qui place le Puma électrique en haut de podium par rapport à ses principaux concurrents. Grâce à son chargeur embarqué de 100 kw en courant continu, il vous faudra 23 minutes pour revigorer votre monture de 10 à 80 % sur une borne rapide. Soit 135 km récupérés en 10 minutes. A partir de 33 990 €. Notre version Premium est facturée 36 490 €.

L'essai complet et plus de photos sur autoweekend.wixsite.com/drive

Texte / Photos © Thierry ANDRE

