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

Depuis l'automne 2015, Ford nous propose la deuxième version de son S-Max, une évolution de son prédécesseur sorti il y a bientôt 10 ans. Le S-Max n'est rien moins qu'un des cinq monospaces disponibles dans la gamme de la marque à l'ovale. Basé sur le châssis d'une berline, il propose un look résolument sportif.

- 4 cylindres, turbo, diesel, 1'997 cm^3
- 180 ch à 3'500 t/min
- 400 Nm de 2'000 à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 6 rap.
- Vitesse maxi : 206 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.5 sec.
- Poids : 1'857 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'796 x 1'926 x 1'655
- Conso. mesurée : 7.6 l/100 km
- Emissions CO_2 : 149 g/km (D)
- dès CHF 40'900.-, mod. essayé: CHF 55'150.-

Texte : Julien Monnay / Photos : François Cuany, Julien Monnay

---

Fin 2006, le premier S-Max débarquait avec comme objectif d'apporter une image sportive et dynamique à ce type de véhicule ressemblant habituellement plus à des boîtes à chaussures qu'à des réussites en terme de design.

Après 10 ans de bons et loyaux services ainsi qu'un joli succès commercial à la clé, la deuxième version du S-Max remplace donc son prédécesseur en conservant ce fameux design typé sport avec quelques évolutions mais point de révolution, du moins sur le papier.

A l'extérieur

Comme la précédente, cette nouvelle version du S-Max s'affiche en monospace rabaissé aux lignes pour le moins sportives. La face avant a gagné en modernité et en agressivité avec une des principales évolutions stylistiques, déjà vue sur bon nombre de modèles de la marque à l'ovale, la calandre de grande taille au style "Aston Martin". Plutôt imposante, elle surplombe trois entrées d'air plus modestes, contrairement au premier modèle qui proposait lui une toute petite calandre surplombant trois énormes entrées d'air. La grille d'évacuation d'air derrière les roues avant, qui était une première sur un véhicule de type monospace, est toujours présente mais sa taille a été réduite.

La ligne de ceinture de caisse a également été relevée avec des surfaces vitrées moins hautes, apportant un plus grand dynamisme au design effilé vers l'arrière. Les dimensions du S-Max, avec ses 4m79 de long, 1m92 de large pour une

hauteur de 1m65, sont, certes, plus faibles que celles de son grand frère le Galaxy (lui rendant 5cm en longueur et 10cm en hauteur pour une largeur identique), mais il reste toutefois imposant. Il est notamment plus large que le nouvel Espace, et les cousines Seat Alhambra et VW Sharan, tout ceci sans que le quidam s'en aperçoive. Bravo aux designers de chez Ford, car ce n'était pas gagné d'avance de rendre un style aussi dynamique à un véhicule si imposant et, de surcroît, doté de 7 places.

Les optiques de phares avant et arrière ont été étirés jusqu'à être bien visibles de profil et contribuent à la sportivité esthétique de ce S-Max. Par ailleurs, la poupe de notre monospace a également gagné en modernité grâce à l'apparition d'une large baguette chromée reliant les feux arrière modernes et de deux sorties d'échappement rectangulaire situées dans la partie basse du pare-choc.

A l'intérieur

Grâce à un volume à disposition impressionnant, l'intérieur se montre tout aussi accueillant que les dimensions extérieures peuvent le suggérer. En effet, que ce soient les occupants des sièges avant ou des trois sièges arrière, qui sont également coulissants, chacun pourra s'installer confortablement sans se sentir à l'étroit. A l'avant, vous serez particulièrement gâtés avec un pare-brise plongeant loin devant donnant un espace très agréable et avec de nombreux rangements à disposition. Le coffre sous l'accoudoir central mesure près de 25cm de

profondeur !!!

Par contre, étant donné que le châssis est bas, les habituels espaces de rangements situés sous le plancher des autres monospaces font défaut au S-Max. Les occupants des trois places arrière ont donc aussi droit chacun à leur propre siège, les trois étant accolés l'un contre l'autre, mais avec leur dossier réglable individuellement. Toutefois, il faut avouer que le dossier ne gagnerait pas un prix pour son confort, étant plus proche d'une planche de bois que d'un fauteuil molletonné. Dommage.

Notre voiture d'essai étant équipée de l'option "3ème rangée de sièges avec 2 sièges individuels", nous retrouvons dans le coffre deux sièges qui, une fois repliés, sont escamotés dans le plancher. Une option facturée CHF 1'100.- mais obligatoire selon moi, du moment que notre choix se porte sur un monospace. L'installation de cette troisième rangée de sièges est aisée en tirant sur une petite sangle qui fait sortir ces fauteuils du plancher. A noter qu'en pressant tout simplement sur des boutons situés dans le coffre, il est possible de replier la 3ème rangée de sièges et d'abaisser les dossiers de la 2ème rangée, ce qui permet d'obtenir un plancher entièrement plat. Cette manipulation est simple et efficace.

De même qu'avec l'ensemble des voitures à 7 places, il est utopique de penser voyager avec 7 adultes de grandes tailles, car cette troisième rangée de sièges située dans le coffre subit la hauteur de ce monospace avec un toit au moins 10 cm plus bas que ses concurrents du fait de la ligne de toit courbée vers l'arrière.

Côté coffre, le Ford S-Max joue dans la cour des grands. En effet, ce dernier peut varier d'un petit 285 litres lorsque les 7 sièges sont installés jusqu'à 2'200 litres lorsque tous les sièges sont rabattus.

Sous le capot

Notre modèle de test était équipé de la motorisation la plus puissante disponible pour le S-Max AWD (quatre roues motrices), soit le moteur Duratorq 2.0 TDCi de 180 ch à 3’500 t/min pour un couple généreux culminant à 400 Nm de 2’000 à 2’500 t/min. La mécanique est peu bruyante, ce qui est appréciable pour un mazout, et le souffle de son turbo rappelle le son des turbo de certaines sportives.

Fonctionnant principalement sur le couple, il a suffisamment de pêche pour déplacer aisément les 1’857 kg de l’engin. Car, il faut l’avouer, que ce sont de vraies enclumes, ces monospaces. A noter qu’un nouveau moteur Duratorq 2.0 TDCi bi-turbo avec une puissance de 210 ch est disponible, mais uniquement en traction avant.

Ce moteur agréable et respirant la santé est couplé à une boîte à double-embrayage Powershift à 6 rapports. Calibrée de manière économique, la transmission dispose de passages de vitesses intervenant en-dessous de 2’000 t/min, donc en-dessous la plage d’utilisation du moteur. Heureusement, les palettes situées derrière le volant et une position « S » sont tout de même disponible. Cela permet une meilleure utilisation de la boîte de vitesses, ainsi le moteur s’exprime pleinement.

Le système quatre roues motrices (AWD – Transmission Intégrale Intelligente) analyse en permanence le besoin de puissance et applique automatiquement le couple requis à chaque roue individuellement. Il est même possible de suivre en direct, sur un écran spécial du bloc compteurs, la répartition de puissance entre les quatre roues.

Au volant

La position de conduite est très correcte donnant même une impression d’être plutôt basse pour un monospace. La plateforme basée sur la Mondeo y est, bien

entendu, pour quelque chose. Du reste, l'agrément de conduite est une vraie réussite avec une direction précise et un châssis avec une prise de roulis inexistante, tout en conservant un grand confort pour transporter la famille. Les sensations de conduite de ce S-Max sont d'ailleurs plus proches d'un break ou d'une berline que d'un monospace et cela n'est pas pour me déplaire.

La planche de bord rappelle également la Mondeo, ainsi que les différents compteurs et le système SYNC 2 avec son écran tactile (toujours aussi peu sensible au toucher) que nous retrouvons dans l'ensemble des Ford de dernières générations.

Dans le bloc compteur, nous trouvons même trois ordinateurs de bord séparés, avec, sur la gauche, dans celui du compte-tours en aiguille, l'ordinateur de bord indiquant les aspects de la conduite de la voiture et les différents menus de réglage. Sur la droite, le tachygraphe en aiguille, avec au centre, différentes informations comme la lecture des panneaux de limitations de vitesse, diverses jauges et l'indicateur de franchissement de ligne. Entre ces deux compteurs à aiguille, un petit écran couleur de 4,2'' affiche notamment les indications du GPS. Je regrette par contre que l'affichage de la vitesse numérique instantanée manque à ce petit écran.

Les différents matériaux utilisés à l'intérieur sont de bonne qualité et la présentation est bonne, plus particulièrement le volant et le tableau de bord. Il reste encore des progrès à faire pour le haut des panneaux de porte, toujours aussi durs au touché et donnant un aspect visuel plutôt cheap.

Côté consommation, ce S-Max est un véritable chameau avec son réservoir pouvant contenir 70 litres de mazout et donc permettre quasiment une autonomie de 1'000km sur autoroute. Du reste, lors d'un trajet autoroutier de 700 km avec 6 personnes à bord et des bagages, en passant par l'Allemagne et ses tronçons non-limités, notre moyenne s'est arrêtée à 6.5 l/100km avec une vitesse de croisière de 150 km/h. Une fois le centre-ville retrouvé, cela grimpe pour être régulièrement proche des 10 l/100km. Au final, la consommation moyenne totale de l'ensemble de l'essai s'arrête à 7.6 l/100km, un résultat plutôt très satisfaisant compte tenu de la variété des routes empruntées.

Verdict

Ford avait récemment renouvelé son grand Galaxy et nous a donc proposé la nouvelle version de son S-Max qui conserve son aspect nettement plus sportif et dynamique. Les dimensions par contre restent très proches de son grand frère. La conduite de ce monospace est véritablement plaisante avec son excellent châssis, un savant mélange de dynamisme et de confort.

Côté habitabilité, le S-Max permet à quatre adultes et deux enfants de voyager confortablement avec des bagages. Mais je dois avouer que les portes coulissantes qui équipent la grande majorité des monospaces, dont le Galaxy, manquent cruellement. Ces dernières sont vraiment utiles pour accéder à la troisième rangée de sièges. Toutefois, c’est le compromis nécessaire pour proposer ce design athlétique.

Côté tarif, le S-Max débute à CHF 35’800.- avec le 1.5 EcoBoost de 160 ch en boîte manuelle et finition Trend pour culminer à CHF 46’700.-, sans option, pour notre version d’essai, le 2.0 TDCi 180 ch AWD avec boîte Powershift en finition Titanium. Ces tarifs sont légèrement plus élevés que ceux de certains concurrents, mais c’est le prix à payer pour le développement du châssis et le design sportif. Ainsi vous oublierez presque que vous avez à faire à un monospace en le regardant et ce sentiment se concrétisera une fois à son volant.

<u>Prix et options – Ford S-Max 2.0 TDCi AWD Powershift “Titanium”</u>

Prix de base : CHF 46’700.-

Pack Titanium X : CHF 2’490.-
(phares à LED adaptatifs et feux de route non éblouissant, système Ford Key Free, Hayon Key Free à commande gestuelle)

Pack Technology 3 : CHF 2’210.-
(système d’information d’angle mort BLIS, Cross Traffic Alert, alerte de franchissement involontaire de ligne et assistant de voie de circulation, capteur de pluie et de luminosité, assistant de feux de route, alerte de collision, régulateur de vitesse adaptatif, capteurs de distance de parcage avant-arrière, système de reconnaissance des panneaux)

Navigationsystem Sony DAB+ : CHF 700.-
(écran couleur tactile 8”, ordinateur de bord Premium pour Titanium, Radio/CD/MP3, SD, 2xUSB, AUX-in, SYNC2, Bluetooth, 9 haut-parleurs)

Toit vitré panoramique : CHF 1’360.-
(verre réfléchissant les infrarouges, rideau pare-soleil électrique)

Siège conducteur réglable électriquement et chauffant : CHF 590.-
(avec mémoire 8 positions)

3ème rangée de sièges avec 2 sièges individuels : CHF 1’100.-

<u>Prix TOTAL : CHF 55’150.-</u>

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour le prêt de ce Ford S-Max.

A lire aussi

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

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