

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

Nous passons au crible le monospace compact basé sur la plateforme B de Ford, le B-Max, dont le montant central brille par son absence. Entrez, c'est gratuit !



- 3 cylindres turbo, 998 cm³
- 100 CV à 6'000 t/min
- 170 Nm de 1'400 à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 175 km/h
- 0 à 100 km/h en 13.2 sec.
- Poids : 1'332 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'077 x 1'751 x 1'604
- Conso. mesurée : 6.4 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 114 g/km (B)
- dès CHF 23'850.-, modèle essayé: CHF 29'200.-

Texte : Julien Monnay / Photos : Steve Waelti

Le Ford B-Max et ses dimensions très compactes peut-il assumer une utilisation familiale au quotidien ?

Le système de portières unique « Easy Access » comprenant des portes traditionnelles à l'avant et des portes arrières coulissantes intégrant les pieds centraux de la carrosserie garantit un accès à bord facilité. Mais quid de la rigidité de l'ensemble et de la sécurité ?

Plongez avec moi pour l'essai de ce minispace.

A l'extérieur

Le design de ce B-Max offre des lignes élégantes et dynamiques qui respirent l'énergie en mouvement. La face avant avec ses feux effilés à LED et sa bouche béante façon Aston Martin que nous retrouvons sur l'ensemble de la gamme actuelle des modèles Ford, donne un look pour le moins racé à ce minispace.

Le profil avec ses deux portes de grande taille est très agréable à regarder surtout lorsque le B-Max est équipé des roues de 17 pouces. Malheureusement, notre modèle d'essai était équipé lui de jantes 15 pouces montées de pneus hiver taille haute... dommage pour le look de la voiture. La ligne de toit allongée se termine par un mini aileron surplombant le coffre arrière. La ceinture de caisse assez haute est soulignée par des baguettes décoratives chromées propre au modèle Titanium qui illustre notre test. Les feux arrière débutent sur l'aile arrière en-dessus du rail des portes latérales coulissantes et sont du plus bel effet, pour finir sur le coffre arrière avec un design moderne et effilé.

La teinte Nautical Blue de notre modèle d'essai n'est pas la plus à mon goût mais il faut avouer qu'elle rend ce B-Max plutôt dynamique. Mais la marque à l'ovale propose pas moins de onze teintes parmi lesquelles les couleurs Moondust Silver, Ink blue ou Burnished Glow rendraient ce B-Max nettement plus élégant et tout aussi dynamique.

A l'intérieur

En s'approchant du B-Max, la curiosité me pousse à tout de suite ouvrir les deux portes latérales, la porte avant de type conventionnel et la porte arrière coulissante. Résultat un espace de plus de 1.50 m. de large permet une accessibilité hors du commun. En effet, le montant central a bel et bien disparu

du B-Max ! En fait, il est tout simplement intégré dans les deux portes. La structure des portières, aussi bien avant qu'arrière, a été renforcée avec de l'acier au bore à ultrahaute résistance dans la zone d'impact de la charge capitale et les cadres de portière s'associent en se chevauchant et forment ainsi un montant central stable pour absorber l'énergie en cas de collision latérale. Du reste, le poids des portes s'en ressent fortement.

Je suis sincèrement impressionné par l'ouverture de ces deux portes et l'espace disponible pour accéder au véhicule. C'est bluffant de rentrer et sortir d'un véhicule avec autant d'espace. Petit bémol à cette accessibilité, une gaine d'environ 15 mm de diamètre intégrant des câbles électriques pour les fonctions électriques de la porte arrière coulissante (vitre électrique, lumière) n'est pas intégrée sous des plastiques de protection et pendouille au pied de la banquette arrière pouvant gêner à l'accessibilité des places arrières... J'imagine assez bien les petites têtes blondes entrain de s'amuser ou de tirer sur cette gaine. Assez surprenant que Ford n'ait pas trouvé une autre solution à ce passage de câbles.

Le tableau de bord a un design très proche, voire identique à d'autres modèles de la gamme avec ses compteurs et ses bouches d'aération de style hexagonale et sa console centrale toujours aussi kitch avec son plastique noir brillant. Cette console centrale, avec ses boutons de toutes les couleurs digne d'une télécommande TV des eighties, regroupe toutes les commandes du système audio Sony DAB à huit haut-parleurs et de l'écran de bord. Mesurant de 4,2 pouces de diagonale et situé très en profondeur en position centrale au sommet de la console centrale, cet écran permet l'affichage du système de navigation SD, de la caméra de recul, du système Audio et du système mains libres à commande vocale. Il est d'excellente qualité et facile d'utilisaiton mais aurait mérité d'être de plus grande taille. Et pourtant, de la place il y en a sur cette console ! A noter que de série, la caméra de recul équipe le B-Max et le rendu à l'écran est de très bonne qualité. Une vraie aide au parking pour notre petit monospace. L'ensemble des commandes de la ventilation/climatisation, se trouvent en dessous de la console centrale dans un bloc au design réussi et de bonne visibilité.

Les sièges sont confortables et toutes les commandes tombent bien sous la main. L'accoudoir central est très agréable pour les trajets autoroutiers, un peu moins pour les trajets urbains. Le bouton de démarrage Ford Power permettant la mise en marche est positionné caché derrière le volant entre le combiné d'instruments et une bouche d'aération. On a fait plus pratique, il faut bien l'avouer.

Les places arrière peuvent accueillir trois adultes avec suffisamment de place pour leurs jambes. Mais étant donné la largeur contenue du B-Max (1.75 m.), ils devront se serrer quelque peu. A noter que le système de sièges flexible comporte des sièges arrière fractionnés à 60/40 que l'on peut replier tout à plat grâce à un simple mécanisme. Le siège avant se replie également, engendrant un généreux espace de chargement de l'avant vers l'arrière permettant de transporter des objets mesurant jusqu'à 2.34 m. de long. Le coffre arrière d'une contenance de 318 litres (1'386 litres en rabattant les sièges arrière) est d'un volume largement suffisant pour accueillir sacs de courses, poussette et sacs divers. Expérience vécue.

Sous le capot

C'est à mon tour de découvrir ce (tout) petit bijou de technologie concocté par les ingénieurs de chez Ford : le trois cylindres EcoBoost d'une cylindrée de 998 cm³ qui donne 100 CV à 6'000 t/min et 170 Nm de couple de 1'400 t/min à 4'000 t/min. Sur le papier, on est quand même à cent chevaux par litre ! Pour obtenir ce cocktail détonnant, nous avons à faire à un turbo, une injection directe, un taux de compression élevé (10:1), un collecteur d'échappement intégré dans la culasse refroidi par eau et le calage variable de la distribution tant du côté de l'admission que de l'échappement. On comprend pourquoi ce moteur a été élu « moteur international de l'année 2012 » (International Engine of the Year).

Une fois le bouton Ford Power enclenché et la pédale d'embrayage enfoncée, notre trois cylindres s'ébroue dans un son très particulier et propre à ce moteur. Il prend des tours sans aucun temps de réponse, la plage d'utilisation est très large avec un couple maximum inchangé de 1'400 t/min à 4'000 t/min. Le son du moteur est particulièrement agréable plus les tours moteur augmentent avec un petit soufflement du turbo traversant la ligne d'échappement. Et quel punch, voire trop lors des démarrages en ville. L'utilisation du moteur est bien secondée par l'étagement de la boîte de vitesses manuelle à cinq rapports que ce soit pour une utilisation urbaine, sur de petites routes de campagne et même autoroutière, quoique un sixième rapport ne serait pas du luxe.

Au terme de mon essai, j'ai été très agréablement surpris par le résultat de la consommation effectuée, en réalisant une moyenne de 6,4 litres par 100 km sur

un parcours mélangeant au total des bouchons de centre-ville, des routes de campagnes vallonnées et de l'autoroute. Même si je suis encore loin des valeurs données par le constructeur soit 4.9 litres en conduite mixte, il faut reconnaître que cette mécanique procure de bonnes sensations pour une consommation raisonnable en comparaison aux autres moteurs traditionnels développant une puissance équivalente.

Au volant

Une fois la porte avant ouverte, je ne peux pas m'empêcher de coulisser la porte arrière pour y déposer mon porte-document sur les sièges arrière et pour me retrouver face à cette accessibilité de plus d'un mètre et demi de large pour prendre place dans la voiture. Une fois installé derrière le volant, la position de conduite surélevée et les vitres aux dimensions généreuses procurent une très bonne vue sur la route.

Au fil des kilomètres, j'oublie totalement que je suis au volant d'un minispace mu par un moteur de seulement trois cylindres et d'une cylindrée inférieure au litre. Et je prends bien du plaisir à faire rugir ce petit moteur bourré de technologie. Il répond aux moindres sollicitations de mon pied droit, le maniement de la boîte manuelle à cinq vitesses est des plus agréable et son étagement proche de la perfection. C'est un véritable plaisir d'avaler les kilomètres à son volant en ayant toute sa petite famille et quelques bagages dans une voiture mesurant seulement 4 m. de long. Ce B-Max EcoBoost est particulièrement agréable dans la circulation urbaine même si le punch du moteur m'a joué quelques tours sur chaussée humide avec l'enclenchement régulier de l'antipatinage et quelques broutages de l'embrayage. A noter qu'en option, il est possible d'équiper son véhicule du système Active City Stop freinant automatiquement lorsqu'une possible collision est détectée ; je n'ai pas eu le loisir de le tester...

Sur les trajets autoroutiers, le format de ce minispace n'a pas que des avantages. Avec ces 1.60 m. de haut pour 1.70 m. de large la conduite de ce minispace est rendue peu stable à vitesse élevée et l'équipement en roues hiver 15'' avec des pneus tailles hautes n'arrangent rien ! Il faut avouer que l'utilisation de ce minispace serait plutôt urbaine qu'autoroutière.

Personnellement, le principal bémol à mon plaisir de conduite, le système start

and stop, un système pour lequel je suis très peu habitué et pas franchement convaincu. Mais force est de constater qu'à aucun moment j'ai perdu du temps pour démarrer dans la circulation difficile de nos villes de Suisse Romande, la réactivité du dispositif étant une réussite.

Verdict

Après ces quelques jours à son volant, je dois avouer que je suis pratiquement convaincu par ce minispace. Dommage que la boîte de vitesses automatique à 6 rapports (double-embrayage) ne soit pas disponible sur les motorisations EcoBoost, car accoupler ce petit moteur à une boîte automatisée, c'est juste ce qu'il lui manque.

Il faut dire que pour un prix inférieur à CHF 30'000.- (il débute même à CHF 23'850.- pour la finition Trend), ce petit véhicule au grand volume intérieur avec son accessibilité facile et son bouillant petit moteur intelligent, est une des voitures les plus adaptées pour une utilisation au quotidien pour une petite famille. Toutefois, un modèle de 125 CV existe également (moteur identique au 100 CV mais avec overboost) et devrait être encore plus intéressant. Cela aurait mérité un petit roulage pour comparer.

Il est clair que la technologie Ford EConetic proposant des coûts réduits pour des émissions réduites est une véritable réussite. En effet, ses moteurs EcoBoost sont économes en carburant et performants, le système Auto-Start-Stop est de bonne facture et le conducteur peut être constamment aidé sur son style de conduite grâce au système d'information du conducteur EcoMode. Ce système d'information est un logiciel intelligent analysant votre style de conduite et montre quelle influence il a sur la consommation du véhicule. En appuyant à fond sur l'accélérateur, j'obtenais de mauvaises notes et en adaptant mon style de conduite j'ai commencé à obtenir de bonnes notes, ce qui devrait diminuer mes frais d'exploitation du véhicule. Un logiciel bon enfant et qui effectivement permet de sérieusement abaisser sa consommation !

A noter qu'un des logiciels installés de série n'a pas été testé par mes soins, le système de connectivité embarqué à commande vocale SYNC avec fonctionnalité d'Appel d'urgence conçue pour aider les occupants à appeler l'opérateur des services d'urgence locaux en cas d'accident...Et heureusement !

Grâce à cette nouvelle technologie très bien maîtrisée, Ford nous propose une alternative aux autres moyens de propulsion que ses concurrents. Ce qui n'est pas pour me déplaire, car faire des économies de carburant sans perdre en agrément de conduite, moi je vote pour !

Prix et options - Ford B-Max 1.0 Ecoboost 100 CV "Titanium"

Prix de base : CHF 26'500.-

Peinture métallisée "Nautical blue" : CHF 600.-

Système audio Sony : CHF 600.-

(Radio/CD/MP3, 8 haut-parleurs, télécommande, Aux-In, écran couleur 4.2", SYNC, dispositif mains libres compatible Bluetooth avec commande vocale, Module Connectivity (USB/iPod), Assistant d'urgence)

Easy Driver Pack III : CHF 850.-

(Capteurs arrière de distance de parcage, rétroviseurs extérieurs rabattables électriques avec éclairage de proximité, caméra de recul)

Comfort Pack : CHF 650.-

(Fonction de démarrage Ford Power, Active City Stop (incl. pare-brise chauffant))

Primes : CHF -3'000.-

Prix TOTAL : CHF 26'200.-

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 B-Max 1.0 Ecoboost 100 CV "Titanium".

A lire aussi

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

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



















W.A.Y.



W.A.V.







