



C-Max 1.6 TDCi trend



Les monospaces représentent un segment prisé par la clientèle. Les grands déplacent facilement sept à huit personnes avec leurs bagages. Les petits frères, les compacts, voudraient se targuer de les égaler en occupant moins de place au sol. Certains y arrivent avec succès. D'autres, comme le C-Max de Ford optent, dès la conception, pour le transport de maximum cinq personnes. Le C-Max va même jusqu'à privilégier le transport de quatre passagers en reléguant le strapontin occasionnel dans le coffre. L'espace aux épaules et aux genoux, libéré pour les deux passagers à l'arrière, est stupéfiant. Longs trajets heureux.

Venu tard sur le marché, le C-Max a su faire la synthèse de ce qui existait chez les concurrents et propose un véhicule répondant aux critères de " Confort, Contrôle et Confiance Maximum ". La position de conduite est proche de celle d'une berline classique, avec un levier de vitesse idéalement placé au centre de la console. Les différentes touches et commandes sont largement dimensionnées. Sauf celles de la radio et du GPS qui nécessitent des doigts

de fée. L'écran est rikiki et outrageusement envahi par des informations inutiles, confinant les indications pertinentes à des dimensions les rendant imperceptibles. L'horloge, par exemple, située à un peu moins d'un mètre du regard, est reléguée à une zone de quelques millimètres carrés.

Le moteur 1600 TDCi est le fruit d'une collaboration entre Ford et PSA. Ce quatre cylindres à 16 soupapes est un common rail équipé d'un turbo à géométrie variable. Avec un couple disponible dès 1750 tr/min, ce moteur, bien que bruyant, peut en remonter à une série de Diesel plus volumineux. Il surprend par sa vivacité à mouvoir les quelque 1350 kg du C-Max. Par là même, il incite à jouer de l'accélérateur sans entamer la sobriété. Le Cx de 0,29 et la relative faible surface frontale participent à la régulation des besoins énergétiques.

Le comportement routier du C-Max est

Monovolume compact	
Prix du modèle testé :	23.890 €
TMC :	123 €
TR :	297 €
Autonomie : 53 litres = 850 km	

exemplaire pour un monovolume. La maniabilité est bluffante et l'amortissement, taré sportif, colle les quatre roues au bitume. Finies les sen-

sations de roulis excessives. L'augmentation de l'empattement et de la voie par rapport aux modèles précédents de la Focus ainsi que la rigidité accrue de la structure permettent d'utiliser le véhicule comme on le ferait d'une berline. Ce châssis profitera à la seconde génération des Focus, aux futures Mazda III et à la Volvo S50. Une attention particulière a été apportée au freinage doté d'un répartiteur EBD. Grâce à ses larges disques ventilés à l'avant et plein à l'arrière, il est puissant et rassurant.

La modularité intérieure du C-Max a été conçue pour le confort sur longues distances de quatre passagers. Les rangements sont à l'envi. Remarquons aussi l'énorme volume entre les sièges avant. Une bouteille d'un litre s'y glisse aisément, verticalement tout en permettant de caser les sandwiches.

Intelligent aussi, l'espace fermé, dissimulé au-dessus du tableau de bord. À l'arrière, le cinquième siège se glisse facilement au milieu des fauteuils, limitant cependant la place pour les jambes et pour les épaules. Lors de courts déplacements, cette solution est astucieuse.

Enfin, une série d'aides aux manœuvres quotidiennes dégagent l'esprit. Un appui sur la télécommande ouvre la porte du conducteur, un second dégage tous les ouvrants, le frein se serre automatiquement au moment de couper le moteur, les essuie-glaces scrutent la pluie pour s'activer...

