



S-Max 2.5i turbo Titanium BVM6 - 162 cv



Avec son moteur 2.5 turbo, celui qui équipe déjà la Focus ST, le S-Max prend une dimension peu commune. Pour certains, ce genre de véhicules devrait être éradiqué du paysage pour des raisons de consommations exagérées avec les émissions toxiques qu'elles provoquent. Pourtant, aujourd'hui que les prix à la pompe tendent à s'harmoniser entre le diesel et l'essence, les avantages pécuniaires du gasoil sont à revoir en fonction du nombre de kilomètres parcourus annuellement. Nous pensions que le gros moteur essence serait gourmand : il s'est montré plus frugal qu'il n'y paraît puisque la consommation est restée sous les dix litres aux cent. Cela pour décaler trois adultes et leur matériel dans un véhicule qui fait près de deux tonnes.

Le trophée européen de la voiture de l'année récompense, en 2007, le S-Max. Attribuée sans distinction de catégorie, cette récompense met les monovolumes sur pied d'égalité avec les sportives, les berlines, les SUV, les citadines... Seuls sept critères guident les membres du jury : le prix, la pollution, la sécurité, l'agrément, le confort, le design et les performances... Quarante et un modèles étaient en compétition cette année. Parmi les huit finalistes 2007, le Ford S-Max s'est démarqué, dans l'ordre, de l'Opel Corsa, du Citroën C4 Picasso, du Roamster Skoda, de la Honda Civic, de la Peugeot 207, de la Volvo C30 et de la Fiat Punto.

Tiens ! Aucun SUV n'a atteint le stade de la finale. C'est le caractère avant-gardiste du S-Max, son style moderne, sa flexibilité maximale et surtout le fait que ce véhicule spacieux et polyvalent se conduise comme une berline dynamique qui ont retenu l'attention du jury.

Le S-Max de Ford a également obtenu cinq étoiles pour la protection des adultes et quatre pour celle des enfants dans les tests EuroNCAP. Le Travel Pilot comprend un écran quatre pouces, une radio-CD-MP3 qui permet d'écouter un CD après avoir enregistré et calculé votre itinéraire. Les fixations ISOFIX sont des ancrages

S-Max

Prix du modèle testé : **30.770** euros
Autonomie : **70** litres = **930** km
Émission de CO₂ : **198** gr/km
Couple maxi : **320** Nm dès **1.800** tr/min
Puissance maxi à : **3.700** tr/min
Poids : **1.744** kg
Puissance/Poids : **52,75** kW/T



directement reliées au châssis du véhicule. Réalisés en cuir anthracite combiné à l'alcantara, les sièges proposent un soutien digne d'une sportive. Sur route, le silence prévaut juste accompagné par le feulement du cinq cylindres concocté par les motoristes de Volvo. Le régulateur de vitesse temporise les velléités d'accélération et d'allures illégales. Salutairement, parce que le moteur et le pied du conducteur s'accommoderaient bien d'autres excès.

Les commandes de phares sont regroupées à gauche du volant, au tableau de bord. Pratiques, celles pour les antibrouillards avant et arrière sont éclairées la nuit dans les tons rouges. Heureusement que l'intensité est réglable, permettant de limiter les effets néfastes des reflets dans le rétroviseur extérieur. Dans les virages, un projecteur additionnel élimine les zones sombres, commandé par le braquage des roues. Les codes s'orientent de quelques degrés en fonction de la rotation du volant. Ford a également choisi quatre jets pour les lave-glaces. Cette solution évite l'écran momentané d'eau qui, dans d'autres véhicules, masque la route pendant quelques secondes. Les rangements dans l'habitacle sont nombreux et bien pensés. Ford travaille activement à corriger les petits défauts rencontrés sur les premiers modèles sortis des chaînes de montage de Genk en Belgique.

Le S-Max offre un dynamisme supérieur à celui de ses rivales. Le comportement est proche de celui d'une berline et certes, de loin meilleur que celui de certaines concurrentes. Toutefois, retenons qu'un monovolume est plus lourd et que son centre de gravité est plus haut que celui d'une voiture particulière. Le train avant induit une certaine lourdeur et le freinage sera toujours en retrait. Cela dit, le S-Max présente des caractéristiques routières exceptionnelles. Le concept du break, à peine rehaussé pour donner du volume à l'intérieur, est payant en matière de tenue de route. Le système GPS intégré dans le S-Max testé utilise la technologie DVD : tous les pays européens sont inclus dans un seul disque. Les commandes sont faciles à mémoriser et sont utilisables par le copilote pendant le trajet.

