

Ford S-MAX phase 2

Une berline sous la peau ...

Antonio da Palma
Ferramacho

Lancé au salon de Genève 2006, le S-Max constitua une petite révolution en combinant les qualités dynamiques d'une berline aux aspects pratiques d'un monospace. Il profite aujourd'hui d'une remise à jour cosmétique et technique.

La version essayée est la diesel 2.0 TDCi 163ch. avec boîte automatique Powershift en finition haute Titanium S. Le S-Max se présente comme un véhicule familial au look jeune et dynamique avec son capot plongeant, sa face avant agressive et ses passages de roues généreux ... des éléments propres au langage stylistique actuel de Ford, le kinetic design. Quelques détails esthétiques, spécifiques à la finition testée, viennent encore rehausser ce sentiment, telles les jupes latérales ou les boucliers aux inserts noir brillant, façon Focus RS. Des feux diurnes à led à l'avant et des optiques arrière redessinés achèvent de nous rappeler qu'il



Un design très sportif

s'agit bien là de la nouvelle mouture du S-Max.

Vie à bord

Le point fort du S-Max reste bien entendu son espace intérieur et la modularité du compartiment arrière; notamment en configuration 7 places où la capacité du coffre atteint respectivement 755 l et 285 l selon que les sièges de la 3^e rangée sont rabattus ou non. Les 3 places individuelles de la 2^e rangée sont spacieuses et leur assise réglable en profondeur. Les places avant sont, elles aussi, confortables et la position de conduite est bonne malgré un maintien latéral insuffisant des sièges en conduite dynamique. Finition et présentation générales sont de bonne facture dans cette version haut de gamme où cuir et alcantara se marient avec des surpiques rouges qui donnent une touche sportive à l'ensemble. Le tableau de bord intègre une ins-

trumentation complète avec un écran d'information digital au centre du combiné, alors que sur la console centrale l'écran tactile permet de commander les fonctions multimédia, navigation et climatisation. Un point négatif tout de même est le manque général de rangements, surtout aux places arrière, ce qui est particulièrement dommage sur ce type de véhicule. Renseignements pris auprès des responsables marketing, cela en incombe au toit panoramique optionnel monté sur notre modèle d'essai qui empêche de disposer d'une console de rangement au plafond.

Technique

Le nouveau modèle profite de cette mise à jour pour introduire de nouvelles motorisations essence et diesel, toutes aux normes EURO V. En essence nous trouvons une version atmosphérique : le 2.0i 145ch. qui est aussi dispo-

nible en version FFV* (bioéthanol) et une version turbocompressé: le 2.0i ECOboost de 203 ch. Ce dernier fait partie de la nouvelle stratégie downsizing de Ford et remplace le block 5 cylindres 2.5 l de Volvo. Les moteurs diesel disposent tous du filtre à particules et sont au nombre de trois. Leur cylindrée est de 2.0 l pour des puissances respectives de 115 ch., 136 ch. et 163 ch. La transmission reçoit aussi une évolution avec l'adoption (optionnelle) de l'excellente boîte automatique Powershift à double embrayage fournie par le spécialiste Getrag. Au niveau des nouveaux équipements, on notera l'arrivée du système d'entrée et démarrage sans clé, du couvercle de réservoir sans bouchon, de la caméra de recul, du détecteur d'angle mort, de l'éclairage intérieur par led, du système audio premium ou encore du limiteur et régulateur de vitesse adaptatif. Une belle panoplie de nouveautés donc!

Le S-Max reste fidèle à son concept qui est de proposer un véhicule familial pratique et modulable sans renoncer à la dynamique et au plaisir de conduite. Cette nouvelle version y ajoute l'efficacité de l'automatisme de la nouvelle transmission Powershift qui réussit à combiner douceur et rapidité de fonctionnement, ce qui, finalement, colle parfaitement au caractère du S-Max. Celui-ci se conduit toujours comme une berline, prenant peu de roulis en courbe; sa direction est incisive et son châssis efficace contribue au plaisir de conduite tout en conservant un confort suffisant pour ne pas brusquer ses passagers. Le moteur 2.0 TDCi de notre véhicule d'essai avait suffisamment de punch pour rendre la conduite intéressante et sa consommation s'est soldée par une moyenne de 8l/100 km en utilisation mixte. Le S-Max constitue plus que jamais une alternative intéressante face aux breaks traditionnels pour ceux qui privilégient l'espace et la modularité, et sur ce point il reste unique en son genre.

VERSIONS ET PRIX

Le S-Max est disponible à partir de 26.600,00 EUR en version Trend 2.0i 145ch. La version essayée 2.0 TDCi 163ch. Powershift Titanium S est affichée à 36.300,00 EUR. Les anciens moteurs (EURO IV) 2.3i 163 ch. essence et 2.2 TDCi 175 ch. diesel restent temporairement au catalogue jusqu'en septembre 2011, date à laquelle la norme EURO V sera d'application pour tous les nouveaux véhicules. Les émissions CO₂ varient selon les moteurs de 152.



Un intérieur de haute qualité

Gewinnspiel

Faszination Porsche Turbo und Cabrio

Denny Dura

Um das Vollblut Porsche braucht man sich keine Gedanken zu machen. Solange es Typen wie den

neuen 911 Turbo gibt, stampft und rennt es voller Leben. Deshalb haben wir heute was für die Porsche-Fahrer-Bibliothek und für alle, die an Porsche interes-

siert sind: das Porsche-Fahrer-Sonderheft „Special Turbo“ und „Special Cabrio“.

Anlässlich der Präsentation des neuen 911 Turbo erschien der

erste Sonderband „Special Turbo“ des Porsche-Fahrer-Fachmagazins aus dem Heel Verlag zum Thema Turbo-geladene Porsche. Im Mittelpunkt stehen hier 911 turbo, GT1, 968 turbo S und 924 Carrera GT. Porsche turbo ist das Synonym für die Spitzen-Sportwagen aus Zuffenhausen.

Darüber redet auch Jürgen Barth, einer der erfolgreichsten Porsche-Rennfahrer der 70er und 80er Jahre in diesem Sonderband.

Ein zweites Schmankerl ist der Sonderband „Special Cabrio“: Ob Spider, Speedster, Cabrios, Targa oder Boxter, die „Lass die Sonne rein“-Open-Air-Modelle aus dem Hause Porsche kombinieren seit über 50 Jahren auf einzigartige Weise Frischluftlebnis und Fahrspaß.

Wir verlosen

Wir verlosen in Zusammenarbeit mit dem Heel Verlag 3 x den Sonderband „turbo“ zusammen mit dem Sonderband „Cabrio“ unter allen, die unsere Frage „Wie heißt einer der erfolgreichsten Porsche-Rennfahrer der 70er und 80er Jahre mit Vornamen?“ richtig beantworten und die Antwort heute per SMS (1 Euro pro SMS

+ Gebühr) einschicken an die Nr. 64646 mit dem Text: HEEL (Leerzeichen) + Antwort + Namen + Adresse. Jeder, außer den Mitarbeitern der Editpress-Gruppe sowie deren näheren Angehörigen, kann so oft mitmachen wie er will. Rechtsweg ausgeschlossen.

Die Porsche-Sonderausgaben werden den Gewinnern zugeschickt und ihre Namen im Tageblatt sowie auf www.tageblatt.lu (Rubrik Gewinnspiel) veröffentlicht.

GEWINNSPIEL GEWINNER

Die Gewinner eines großformatigen Bildbandes mit mehr als 500 Farbfotos zu „BMW und seine Geschichte“ haben gewonnen: F. Schang, Kayl, M. Tintinger, Schiffingen, L. Federspiel, Luxemburg, R. Hermes, Wiltz und M. Jassenk, Aspelt. Nicht-Gewinner finden dieses Buch aus dem h.f.ullmann Verlag beim Buchhandel oder über www.ullmann-publishing.com

