

Ford Focus C-Max 1.6 TDCi



Un essai détaillé
de Bruno Godaert



La concurrence

Daewoo Tacuma 2.0 CDX	17.400€	4 m 35	121 ch
Hyundai Trajet 2.0 CRDi GL	21.399€	4 m 69	112 ch
Kia Carens 2.0 D EX	17.700€	4 m 49	113 ch
Mazda Premacy 2.0 TDVi TSi	20.499€	4 m 34	100 ch
Mitsubishi Space Star 1.9 DI-D Sport	17.490€	4 m 05	115 ch
Nissan Almera Tino 2.2 dCi Visia	20.950€	4 m 26	112 ch
Opel Zafira 2.0 DTI Confort	21.200€	4 m 31	100 ch
Renault Scenic 1.5 dCi A.Confort	21.000€	4 m 26	100 ch
Toyota Avensis Verso 2.0 D-4D Luna	26.500€	4 m 65	116 ch
Volkswagen Touran 1.9 TDi Base	21.660€	4 m 39	100 ch

La fiche technique

Longueur	4 m 33
Largeur	1 m 83
Hauteur	1 m 60
Empattement	2 m 64
Poids	1.390 kg
Coffre	460/1620 dm ³
Pneus	205/55 R 16
Réservoir	53 l
Moteur	4 cyl. en ligne EURO 3
Cylindrée	1.560 cm ³
Puissance	109 ch (80 kW) à 4.000 tr./min
Couple	240 Nm à 1.750 tr./min
Transmission	avant
Alésage-course	75 x 88,3 mm


A l'arrêt

 C-Max est le plus haut véhicule de la famille Focus (1 m 60). En longueur et en largeur, il se situe dans la bonne moyenne de sa catégorie. Ce qui ne signifie pas qu'il soit le plus habitable. Très confortable pour 4 adultes, la place centrale à l'arrière est étriquée et ne conviendra donc que pour un enfant en bas âge. A la différence du Touran et du Scenic, il n'existe pas en 7 places. La garniture intérieure n'est pas des plus gaies et la finition tout juste acceptable.

Sur la route

 Le tout nouveau 1,6 l diesel est le fruit d'une collaboration Ford-PSA. On le retrouve(ra) aussi sur les Picasso, 206, 307, Mazda 3 et même sous le capot des Volvo S40 et V50. Tant mieux car ce bijou technologique est un vrai régal sur la route, offrant à C-Max des performances remarquables, d'ailleurs supérieures à celles annoncées. Comme, en outre, le comportement routier est de très grande qualité, les trajets deviennent un véritable plaisir.

Porte-monnaie

 Si l'on excepte les propositions coréennes qui ne jouent pas vraiment dans la même cour, on s'aperçoit que C-Max se compare favorablement à ses rivales européennes quant au rapport prix/équipement. Attention néanmoins, certaines options ne sont pas données. Autre point positif : la consommation, plus que mesurée, ne devrait pas trop grever votre budget. Comptez sur une autonomie d'environ 700 km avec le réservoir de 55 l.

FURIEUSEMENT

La répression à outrance...

Le nouveau tarif des amendes et la classification surréaliste de certaines infractions soi-disant graves ne cessent de susciter des réactions auprès de nos lecteurs. Il faut reconnaître qu'ils sont en bonne compagnie : même le très sérieux magazine *Touring* relève quantité d'inepties. Isabelle Durant (Ecolo) – qui, quoi qu'on en dise, est bel et bien à l'origine de ce salmigondis – semble déplorer un déficit d'information à la base. C'est oublier qu'elle aurait eu, à l'époque, tout le loisir d'expliquer en long et en large ce nouveau processus de répression à outrance. Mais comme en Belgique, on se situe toujours *entre deux élections*, elle s'en est bien gardée. Pour rester objectif, soulignons aussi que si elle a eu les mains libres pour mener à bien cette œuvre inéquitable (où les cyclistes e.a. peuvent quasi tout se permettre), c'est parce que le libéral Verhofstadt ne voulait à aucun prix d'un permis à points qu'il avait critiqué lorsqu'il était dans l'opposition ! Que va-t-il se passer maintenant, en pratique ? Tout dépendra de l'attitude qu'adopteront les différents parquets compétents en matière de roulage. Car entre la perception immédiate et la comparution devant le tribunal de police, il y a – encore et toujours – la possibilité pour le ministère public de proposer une transaction... raisonnable aux contrevenants. Ce qui interviendra plus souvent dans certains arrondissements judiciaires que dans d'autres, sans doute... Une affaire à suivre en toute hypothèse et nous y reviendrons certainement.

Bruno Godaert

La marque

Talonné par Toyota, le groupe Ford est monté une nouvelle fois sur la deuxième marche du podium mondial des chiffres de production en 2003, avec 5.799.178 véhicules produits. Tout ne va pas pour le mieux pour autant – il s'agit même d'un léger recul (- 1,1%) – et le géant américain n'entend laisser à ses concurrents aucune *niche* de marché. En Europe, il est clair que la marque doit retrouver un nouveau style, plus en phase avec les exigences esthétiques du moment.

Le modèle

Pas plus que Volkswagen, un autre grand généraliste, Ford n'avait imaginé que le segment des monovolumes compacts connaîtrait un tel succès. Le Renault Scenic a donc pu prendre une belle avance sur les marchés européens et le Touran comme le C-Max arrivent en challengers... quelque peu tardivement. Avec l'inconvénient de devoir absolument apporter quelque chose de neuf pour se légitimer.

Les versions

Pas moins de dix propositions figurent au catalogue, articulées autour de deux motorisations essence (1 l.6 100 ch, 1 l.8 120 ch) et deux diesel (1 l.6 109 ch, 2 l. 136 ch).

Il y a trois niveaux de finition : Ambiente, Trend et Ghia. Les prix ? A partir de 17.150€ jusqu'à 24.400€, nombreuses options en sus.

L'équipement (Trend)

Aide au stationnement	300€
Antibrouillards AV	série
Banquette AR rabattable	série
Boîte automatique (Durashift)	1.000€
Climatiseur manuel	série
Cruise control	500€
Essuie-glace AR	série
Intérieur cuir	1.100€
Jantes en alliage	300€
Lève-vitres électriques	série
Ordinateur de bord	500€
Peinture métallisée	350€
Projecteurs au xénon + lave-phares	800€
Rétroviseurs électriques	série
Roue de secours	temporaire
Siège AV réglable en hauteur	série
Alarme	650€
ESP	600€
Système navigation	2.600€
Télécommande	série
Toit ouvrant électrique	780€
Volant réglable haut. et prof.	série
Radio CD	série

Les chiffres

Vitesse maximale	185 km/h.	Consommation sur route	4,1 l
De 0 à 100 km/h	11,3 s	Consommation mixte	4,9 l
Km départ arrêté	33,5 s	Prix achat (Trend)	21.050€
Garantie	2 ans, kilométr. illimité	Taxe circulation (9 ch)	297,11€
Consommation urbaine	6,3 l	Taxe mise en circul.	123,00€



Le bilan

Certains monovolumes s'achètent plus par mode que par nécessité. Guère plus pratiques qu'un break ni plus accueillants qu'une berline, ils se distinguent surtout par une plus grande hauteur... et donc plus de prise au vent. Heureusement, dans le cas de C-Max, cela ne se traduit ni par une consommation exagérée ni par une tenue de route aléatoire. Au contraire ! Au niveau esthétique, C-Max semble être la plus séduisante des Focus. Face à une concurrence déjà bien installée, elle risque d'avoir du mal à s'imposer.