

Ford B-Max : Super open !

Ford propose un tout nouveau monospace urbain nommé B-Max. Visant directement l'Opel Meriva, le B-Max mise avant tout sur l'ouverture.

Même si Ford n'est ni l'inventeur, ni parmi les premiers à être arrivé sur le marché des monospaces compacts, le C-Max a su s'imposer rapidement grâce à ses nombreux côtés pratiques. Le B-Max en revanche, des mots de Jean-Luc Gérard, président de Ford France, arrive sur un segment qui n'a jamais vraiment décollé : les monospaces urbains.

Sur ce marché, on trouve les Citroën C3 Picasso, Renault Modus ou encore Opel Meriva. C'est d'ailleurs ce dernier que Ford semble viser directement. Le constructeur compte ainsi sur une sorte de « downsizing » de sa clientèle urbaine utilisant l'actuel C-Max et dont les besoins sont urbains avant tout. Le B-Max, rien que par son faible encombrement répond, en effet, beaucoup mieux que le C-Max à des besoins citadins. Il dépasse à peine les 4 mètres de longueur pour 1,75 mètre de largeur.

Esthétiquement, il s'inscrit assez discrètement dans le reste de la gamme Ford avec une face avant rappelant celle d'une Fiesta. Là où le B-Max se distingue de tout le reste de la production, c'est pour son ouverture de porte. A première vue, les portes avant sont plus lourdes que les autres. Elles intègrent, en effet, la structure du pied milieu nécessaire à la rigidité globale.

Les portes arrière coulissent permettant d'obtenir un accès particulièrement facile et une ouverture totale sur l'habitacle (1,50 mètre). Il s'agit ici d'une alternative à l'Opel Meriva qui a opté pour des portes à ouverture antagoniste.

A vrai dire, c'est avec ce système que Ford compte bien se démarquer des autres et de s'imposer sur ce marché. L'habitacle quant à lui se veut assez classique. Bien présentée, la planche de bord intègre tout ce que l'on peut souhaiter dans une voiture.

Seul absent, le GPS qui arrivera vers la fin de l'année en option. Autre défaut, l'ensemble multimédia nécessite visiblement un peu trop de boutons, à moins bien entendu d'avoir sa qualif' sur Airbus A320. Toujours est-il que même si le fonctionnement du système signé Sony demeure facile, il nécessite trop souvent de quitter la route des yeux. Une fois à l'arrière, le volume est généreux pour les jambes et la garde au toit. Le coffre affiche 318 litres de contenance. Dans le détail, en rabattant tous les sièges (arrière et passager), on obtient une longueur plane de 2,30 mètres pour charger des objets encombrants.

Passons sous le capot. Nous avons fait notre essai avec le bloc 1,6 TDCi dans sa livrée à 95 ch. Ce moteur diesel s'est révélé assez silencieux. Sans distiller de performances exceptionnelles, il se contente de 4 litres de moyenne pour seulement 104 g/km de CO2 malgré l'absence d'un système Stop&Start (dommage !).

Toujours est-il que le constructeur a visé parfaitement côté liaison au sol avec un compromis idéal entre confort et tenue de cap.

Enfin le tarif : 15 800 euros pour l'entrée de gamme, jusqu'à 22 300 euros. Notre version, très bien équipée mais dotée d'environ 3 000 euros d'options, est quant à elle affichée à 21 100 euros.

Compte tenu du coût d'un tel système d'ouverture et des tarifs pratiqués par la concurrence, ce Ford B-Max est tout à fait dans la moyenne.