

Ford F-Max 500

Téméraire, ce nouveau venu !



Maintenant que le Truck of the Year 2019 est commercialisé en Belgique, il était donc grand temps de faire plus ample connaissance avec ce nouveau venu sur le marché des grands routiers.

Le F-Max ne pourra pas compter que sur un prix d'attaque.

Cabine. Actuellement, seule la cabine L est disponible. L'accès à bord se fait via trois marches dont la largeur de la dernière réjouira les chauffeurs qui y placent leurs chaussures. A bord, on note la présence très relative d'un tunnel moteur.

Le siège est de très bonne facture, et le volant est quant à lui un peu 'rétro' dans sa présentation. Par contre, il peut se targuer de posséder des commandes très efficaces. Il se règle via une petite pédale au sol à gauche et il se relève à souhait.

La planche de bord est peu proéminente, simple et ergonomique. Les matériaux et leur assemblage sont de bonne facture, mais restent en-deçà de ce qui se fait de mieux. Devant le chauffeur, un seul écran rectangulaire avec

de part et d'autre un compteur rond (vitesse à gauche, régime à droite). Cet écran reprend à lui seul quasiment toutes les informations. A droite du volant prend place le bouton des warnings qui surplombe le frein de parc. Cela nous ramène à une autre époque ! Le pare-soleil est d'un seul tenant et à commande électrique, tandis qu'à droite, il manque une tablette escamotable. A portée de mains, il y a deux tiroirs positionnés en partie centrale sous la planche de bord. Suffisant, mais sans plus.

Vie à bord. L'espace de vie est très généreux, avec une hauteur intérieure devant les sièges de 2160 mm. Idem pour les espaces de rangement : au-dessus du pare-brise, le chauffeur dispose

de trois coffres fermés (225 litres) et, juste en-dessous, de deux espaces supplémentaires ouverts. Deux larges coffres prennent place sous la couchette inférieure, et ils sont accessibles tant de l'intérieur que de l'extérieur. Entre les deux se trouve le frigo, de taille raisonnable (38 l). Enfin, il y a trois coffres en partie arrière supérieure de la cabine, avec une ouverture style 'avion'. Avec un total d'environ 800 litres, le chauffeur y trouvera son compte. Le revers de la médaille, c'est la partie couchage. Que ce soit la qualité plus que modeste des matelas ou les dimensions des couchettes (700/740/800 mm), nous sommes dans la moyenne inférieure. Seul point positif à ce niveau : la tête de couchette est relevable.



Un poste de conduite de bonne facture.

Chaine cinématique. Un seul moteur est disponible pour le moment : le bloc Ford Ecotorq à six cylindres en ligne. D'une cylindrée de 12,7 l, il développe 500 ch entre 1400 et 1900 tr/min, et un couple de 2500 Nm entre 1000 et 1450 tr/min. Le mode Power est présent de même que le mode Eco qui limite la puissance à 450 ch. La transmission est confiée à une boîte automatisée ZF TraXon à 12 rapports. En option, un ralentisseur hydraulique (ZF Intarder) assure la gestion des reliefs.

Impressions de conduite. Si le bruit de l'auto-verrouillage des portes à 10 km/h nous interpelle, c'est surtout la lourdeur de la direction qui frappe. Le confort de conduite est pourtant d'un bon niveau, tout comme la tenue de route et l'insonorisation globale. Les commandes à gauche sur le volant concernent le Cruise Control et celles de droite la gestion des menus. C'est intuitif et très simple, tout comme le commodo placé à droite du volant. Celui-ci assure les commandes de conduite (modes avant / arrière / neutre), permet de passer un rapport de plus ou de moins, de passer en mode manuel et bien entendu gère les différentes étapes du frein moteur et du ralentisseur. Il n'y a rien reprocher aux rétroviseurs, et plus largement à la visibilité.



La couchette représente le point faible du F-Max.

Cela fait longtemps qu'un nouveau camion n'a plus fait autant parler de lui.

Performances et résultats. Notre véhicule de test n'était pas encore rodé, sans aucune préparation 'test'. Il était attelé à une semi-remorque bâchée classique. Tout ceci ne joue pas en faveur de la consommation. Par contre, le poids total au sol était de 36 tonnes au lieu de 40 habituellement.

Le F-Max étant équipé de série du système de conduite assistée MaxCruise, nous lui avons fait confiance. Malheureusement, le logiciel n'était pas au point, notamment en ne passant pas en mode Ecoroll là où c'était possible. En conduite manuelle, nous avons obtenu les résultats suivants : vitesse moyenne de 84 km/h et une consommation de 26,1 l, corrigée à la pompe à

26,7 l. C'est un très bon résultat, mais obtenu avec 36 tonnes et non 40. Les deux concurrents que nous avons testés avec une semi bâchée classique sont l'Iveco S-Way 480 (28,15 l/100 km et 86,36 km/h) et le Volvo FH460 I-Save (27,63 l/100 km et 84,00 km/h).

Conclusion. Cela fait longtemps qu'un camion n'avait plus fait autant parler de lui. Le nouveau venu s'impose comme un concurrent dont il faudra tenir compte, et son prix ne sera pas son seul argument de vente : le Ford F-Max n'est pas là pour faire de la figuration.

✍ PIERRE-YVES BERNARD
📷 ERIK DUCKERS

FICHE TECHNIQUE

- **Moteur :** Ford Ecotorq
- **Cylindrée :** 12.74 l
- **Type :** 6 cylindres en ligne
- **Puissance :** 500 ch à 1400/1900 tr/min
- **Couple :** 2500 Nm de 1000 à 1450 tr/min
- **Empattement :** 3750 mm
- **Norme :** Euro VI D
- **Transmission :** ZF TraXon / 12 rapports