

GUIDE DE REMORQUAGE DE LOISIR ET DE TRACTION D'UNE REMORQUE FORD 2024



ÉQUIPEMENT • POIDS • TECHNOLOGIE • CAPACITÉ



TABLEAUX DE SÉLECTION DE LA CAPACITÉ DE REMORQUAGE



Edge ST-Line, peint en blanc étoilé métallisé trois couches



Escape Platinum, peint en argent emblématique métallisé



Mustang EcoBoost Premium avec l'ensemble décor bronze, peinte en gris carbonisé métallisé

EDGE

Boîte automatique

Moteur	Rapport de pont	PTRA (lb)	POIDS MAXIMAL DE LA REMORQUE EN CHARGE (lb)
4 cyl. EcoBoost 2,0 L	TI	6 300	1 500 ¹
	TI	8 300	3 500 ²
V6 EcoBoost 2,7 L	TI	8 500	3 500 ³

1. L'Edge ne propose aucun équipement de remorquage installé en usine pour cette affectation. Livrable uniquement comme accessoire installé par le concessionnaire.
2. Exige l'ensemble de remorquage catégorie II (53G).
3. L'Edge ST comprend l'ensemble de remorquage catégorie II (53G) de série.

Remarques :

- Certains États, provinces et territoires exigent que les remorques excédant un certain poids soient équipées de freins électriques. Assurez-vous de consulter les réglementations gouvernementales locales pour connaître ce poids. **AVERTISSEMENT :** Ne tirez pas une remorque équipée de freins électriques si votre véhicule n'est pas équipé d'une commande de freins de remorque électriques compatible de deuxième monte. Le non-respect de cette consigne peut entraîner une perte de maîtrise du véhicule, des blessures ou la mort. Pour de plus amples renseignements ou pour obtenir de l'aide, nous vous recommandons de communiquer avec un concessionnaire autorisé.
- Le poids combiné du véhicule et de la remorque ne doit pas excéder le PTRA.
- Ne pas excéder le poids maximal de la remorque en charge indiqué.
- Calculé conformément à la norme d'essai J2807 de la SAE pour l'Edge.

ESCAPE

Boîte automatique

Moteur	Rapport de démult. finale	PTA	TI	POIDS MAXIMAL DE LA REMORQUE EN CHARGE (lb)
4 cyl. hybride 2,5 L	2,91	5 373	5 507	1 500 ¹
4 cyl. hyb. recharg. 2,5 L	2,91	5 706		1 500 ¹
3 cyl. EcoBoost 1,5 L	3,81	5 639		2 000 ²
			5 811	2 000 ²
4 cyl. EcoBoost 2,0 L	3,47	7 402		2 000 ² /3 500 ³

1. Exige l'ensemble de remorquage catégorie II (536) livrable en option sur les versions ST-Line Select, ST-Line Elite et Platinum hybride ou hybride rechargeable.
2. L'Escape ne propose aucun équipement de remorquage installé en usine pour cette affectation. Livrable uniquement comme accessoire installé par le concessionnaire.
3. Exige l'ensemble de remorquage catégorie II (536).

Remarques :

- Certains États, provinces et territoires exigent que les remorques excédant un certain poids soient équipées de freins électriques. Assurez-vous de consulter les réglementations gouvernementales locales pour connaître ce poids. **AVERTISSEMENT :** Ne tirez pas une remorque équipée de freins électriques si votre véhicule n'est pas équipé d'une commande de freins de remorque électriques compatible de deuxième monte. Le non-respect de cette consigne peut entraîner une perte de maîtrise du véhicule, des blessures ou la mort. Pour de plus amples renseignements ou pour obtenir de l'aide, nous vous recommandons de communiquer avec un concessionnaire autorisé.
- Le poids combiné du véhicule et de la remorque ne doit pas excéder le PTRA.
- Ne pas excéder le poids maximal de la remorque en charge indiqué.
- Calculé conformément à la norme d'essai J2807 de la SAE pour l'Escape.

MUSTANG

Boîte automatique

Moteur	Configuration du pont	POIDS MAXIMAL DE LA REMORQUE EN CHARGE (lb) ^{1,2}
4 cyl. EcoBoost 2,3 L	PROP.	1 000
V8 5,0 L GT	PROP.	1 000

Boîte manuelle

V8 5,0 L GT	PROP.	1 000
-------------	-------	-------

1. La Mustang ne propose aucun équipement de remorquage installé en usine. Livrable uniquement comme accessoire installé par le concessionnaire.
2. La Mustang Dark Horse n'est pas conçue pour tirer une remorque.

Remarques :

- Ne pas excéder le poids maximal en charge indiqué.
- Calculé conformément à la norme d'essai J2807 de la SAE pour la Mustang.

Les capacités de remorquage maximales fournies sont celles des véhicules munis de l'équipement obligatoire et dont le conducteur et le passager pèsent 150 lb chacun, et varient selon le chargement, la configuration du véhicule, les accessoires et le nombre de passagers. Pour de plus amples renseignements, consultez votre concessionnaire Ford.

À SAVOIR AVANT DE TRACTER UNE REMORQUE

AVANT D'ACHETER

Si vous choisissez un véhicule qui sera utilisé pour le remorquage, vous devez déterminer le poids approximatif de la remorque que vous avez l'intention de tracter, y compris le poids de tout chargement ou liquide supplémentaire que vous transporterez dans la remorque. Assurez-vous aussi que le véhicule est doté de l'équipement en option adéquat (voir la page 13). N'oubliez pas que les performances peuvent être considérablement réduites sur les routes vallonnées si vous choisissez le groupe motopropulseur minimum acceptable. Envisagez l'achat d'un véhicule doté d'un moteur plus puissant.

APRÈS L'ACHAT

Avant de commencer un voyage, reportez-vous au Manuel du propriétaire de votre véhicule pour connaître la période de rodage et le calendrier d'entretien pour conditions de conduite rigoureuses (ne tractez pas une remorque avant d'avoir conduit votre véhicule sur au moins 1 600 kilomètres). Assurez-vous de peser votre véhicule (y compris les passagers) et votre remorque pleinement chargés pour vous assurer de ne pas dépasser les limites de poids (voir la page 42). Si l'une ou l'autre de ces limites est dépassée, il faut alléger le véhicule ou la remorque jusqu'à ce que les poids respectent les limites précisées.



FREINS

Certaines provinces et certains territoires canadiens ainsi que plusieurs États américains peuvent exiger un système de freinage distinct pour les remorques chargées pesant plus de 1 500 lb. Pour votre sécurité, Ford recommande qu'un système de freinage fonctionnel distinct soit utilisé sur tous les véhicules remorqués, y compris sur ceux dont les roues avant ne touchent pas au sol ou qui sont tractés à l'aide d'une barre de remorquage. Il existe plusieurs types de systèmes de freinage de base pour actionner les freins d'une remorque :

Les **freins à commande électronique** permettent normalement la commande automatique ou manuelle des freins de remorque. Ils requièrent que le véhicule tracteur soit équipé d'un dispositif de commande et d'un câblage supplémentaire pour l'alimentation électrique. Ces freins possèdent généralement une boîte de commande installée à portée de main du conducteur et peuvent être actionnés manuellement ou automatiquement.

Les **freins de remorque électriques-hydrauliques** sont actionnés par une pompe électrique qui pressurise un réservoir de liquide hydraulique intégré dans le système de freinage de la remorque. Beaucoup des modèles de freins de remorque électriques-hydrauliques livrables sont compatibles avec la commande de freins de remorque intégrée au tableau de bord Ford installée en usine.

Les **freins à inertie** sont des freins hydrauliques indépendants activés par un maître-cylindre à la jonction de l'attelage et du timon. Ils ne sont pas commandés par le liquide hydraulique du système de freinage du véhicule tracteur, et le circuit hydraulique du véhicule tracteur ne doit jamais être relié directement au circuit hydraulique de la remorque.

Assurez-vous que les freins de votre remorque sont conformes à toutes les réglementations gouvernementales locales applicables. *Consultez la section sur les bases du remorquage à la dernière page pour obtenir des renseignements supplémentaires.*

FEUX DE REMORQUE

La remorque doit absolument être équipée de l'éclairage conforme à la réglementation gouvernementale applicable. Le système d'éclairage de la remorque ne doit pas être connecté directement au système d'éclairage du véhicule. Consultez un commerçant de véhicules de loisir local ou une agence de location de remorques pour obtenir le câblage et les relais appropriés à la remorque et les clignotants service dur.

CHAÎNES DE SÉCURITÉ

- Reliez toujours le véhicule à la remorque par des chaînes de sécurité. Les chaînes de sécurité servent à maintenir une connexion entre le véhicule tracteur et le véhicule remorqué en cas de séparation de l'attelage de remorque ou de la boule d'attelage.
- Croisez les chaînes sous le timon de la remorque pour empêcher le timon de toucher le sol si une séparation survient. Ne laissez que le jeu nécessaire pour permettre un virage complet et assurez-vous que les chaînes ne traînent pas sur la chaussée.
- Lorsque vous utilisez un attelage de remorque monté sur le cadre, fixez les chaînes de sécurité à l'attelage monté sur le cadre en suivant les recommandations fournies par le fabricant de l'attelage.
- Reportez-vous au Manuel du propriétaire de votre véhicule pour obtenir des renseignements sur la fixation des chaînes de sécurité.
- Pour les remorques de location, fixez les chaînes de sécurité conformément aux instructions de l'agence de location.

FAISCEAU ÉLECTRIQUE DE REMORQUE

- Certains véhicules équipés d'un ensemble de remorquage installé en usine comprennent un faisceau électrique et un nécessaire de câblage de remorque.
- Cet ensemble comprend un ou plusieurs faisceaux de raccordement (pour brancher votre connecteur de câblage de remorque) et les instructions d'installation.

Consultez les tableaux aux pages 14, 15 et 16 pour l'utilisation des faisceaux électriques de série et en option.

TYPES DE REMORQUES

TENTE-CARAVANE

Ces remorques sont très abordables et procurent aux campeurs un abri mobile confortable et sec, en plus des avantages supplémentaires suivants :

Légèreté, pour un remorquage facile

Simple attelage porteur de charge classique généralement suffisant pour le remorquage

Ensemble de voyage compact et peu encombrant

Remorques faciles à manœuvrer, mesurant généralement de 8 pi à 16 pi de longueur



CARAVANE CLASSIQUE

Généralement plus grande, de construction rigide et offrant un plus grand nombre des commodités domestiques, comme un évier de cuisine, un coin repas, une douche, un réfrigérateur et une toilette. Ses avantages supplémentaires comprennent :

Niveaux très variés de volume d'habitable, de confort et de luxe, en fonction de la capacité de remorquage de votre véhicule et de votre budget

Longueur habituelle entre 12 pi et 35 pi

Normalement remorquée à l'aide d'un attelage répartiteur de charge classique, selon le poids



REMORQUE À SELLETTE

Fournit les mêmes commodités qu'une caravane classique, mais avec les caractéristiques particulières suivantes :

La partie avant surélevée est conçue pour s'étendre par-dessus le plateau d'un camion

S'attache au camion à l'aide d'un attelage à sellette fixé dans le plateau du camion

Elle offre les avantages d'une meilleure répartition du poids et d'une dynamique de remorquage améliorée, puisqu'une certaine partie du poids de la remorque repose directement sur le véhicule tracteur



CATÉGORIES DE REMORQUES

CATÉGORIE I POIDS LÉGER

Poids maximal de 2 000 lb (remorque et charge combinées)

Petites tentes-caravanes et remorques pour petites embarcations, motocyclettes et motoneiges

De nombreux véhicules Ford peuvent aisément les tracter

Attelage porteur de charge classique

CATÉGORIE II SERVICE MOYEN

Poids brut de la remorque de 2 001 à 3 500 lb

Grandes tentes-caravanes, remorques à essieu simple de longueur courte à moyenne (jusqu'à 18 pi)

Les camions et les VUS compacts Ford peuvent être équipés dans le but de tracter ces remorques¹

Un attelage de répartition de charge classique n'est pas requis à moins d'une indication contraire pour un véhicule en particulier

CATÉGORIE III SERVICE DUR

Poids brut de la remorque de 3 501 à 5 000 lb

Caravanes classiques à double essieu ou grandes caravanes classiques à essieu simple

Avec l'équipement approprié, la plupart des camions et des VUS Ford peuvent tracter ces remorques¹

Un attelage de répartition de charge classique n'est pas requis à moins d'une indication contraire pour un véhicule en particulier

CATÉGORIE IV SERVICE EXTRA DUR²

Poids brut de la remorque de plus de 5 000 lb²

Les plus grandes caravanes classiques et remorques à sellette conçues pour le loisir

La plupart des camions et certains VUS Ford peuvent être équipés pour tracter les remorques de cette catégorie¹

La plupart des affectations nécessitent un attelage à répartition de charge classique ou un attelage à sellette

1. Reportez-vous à la page 13 pour l'équipement requis.

2. Certaines sources de l'industrie désignent les remorques de plus de 10 000 lb comme des remorques de catégorie V. Les F-150 et les camions et châssis-cabines Super Duty de Ford peuvent être équipés pour tirer ces remorques.



Conversion métrique : pour obtenir les poids en kilogrammes, multipliez les livres par 0,45; pour obtenir les distances en kilomètres, multipliez les milles par 1,6.

STYLES D'ATTELAGE

ATTELAGE PORTEUR DE CHARGE (NON RÉPARTITEUR DE CHARGE)

Un attelage porteur de charge (non répartiteur de charge) est couramment utilisé pour tracter des remorques de petite et de moyenne taille. Choisissez un attelage et une boule appropriés et assurez-vous que leur emplacement est compatible avec celui de la remorque. Utilisez un bon attelage porteur de charge qui répartit uniformément le poids sur le timon sur le pare-chocs et le cadre (sur la carrosserie pour les modèles à carrosserie monocoque comme l'Escape et l'Explorer; attelage fixé au pare-chocs non livrable). Les attelages de Ford peuvent être porteurs de charge, comme il est illustré sur le tableau de la page suivante. (Une étiquette apposée sur l'attelage de remorque indique les capacités de support de charge et de répartition de charge pour chaque attelage.) Il vous incombe d'obtenir la boule d'attelage et son support ainsi que les autres équipements appropriés pour tirer la remorque et sa charge.



COL DE CYGNE

Un attelage à col de cygne se fixe au plateau du camion au moyen de barres sur mesure ou universelles. Ce style d'attelage offre une grande stabilité et est adapté à des charges plus lourdes, puisque le poids sur le timon repose directement sur le plateau du camion au-dessus des essieux arrière. Les cols de cygne sont couramment utilisés pour les remorques à chevaux et d'autres remorques agricoles. Les autres caractéristiques comprennent notamment :

- Rayon de braquage court
- Modèles repliables et à installation sous le plateau dégageant le plateau pour le transport de chargement
- Barres de fixation sans soudure (vendues séparément)



ATTELAGE RÉPARTITEUR DE CHARGE

Un attelage répartiteur de charge est utilisé de pair avec une plateforme d'attelage (récepteur) pour répartir le poids sur le timon à toutes les roues du véhicule tracteur et de la remorque. Il est requis pour certaines applications de catégorie III et toutes les applications de catégorie IV (voir le tableau de la page suivante).

- Les plateformes d'attelage répartiteur de charge sont soudées ou boulonnées au cadre du véhicule. Les plateformes boulonnées sont recommandées parce qu'elles peuvent être retirées.
- Une plateforme d'attelage répartiteur de charge boulonnée correctement installée ne devrait pas affaiblir le véhicule ni son soubassement, comme pourrait le faire la chaleur d'une soudure.
- Des bras d'équilibrage relient l'attelage au cadre en A de la remorque. Ils peuvent être réglés pour de meilleures performances de remorquage. Les chaînes sont tirées vers le haut et serrées pour plier les barres à ressort vers le haut, ce qui soulage les roues arrière d'une partie du poids et la transfère aux autres roues du véhicule et de la remorque.



SELLETTE

Un attelage de remorque à sellette est fixé dans le plateau du camion afin de placer une plus grande partie du poids de la remorque directement au-dessus du véhicule tracteur. La ligne centrale de l'attelage de remorque doit être fixée au moins deux pouces à l'avant de l'essieu arrière du châssis du camion. Cet emplacement de fixation répartira le poids reposant sur le pivot d'attelage de la remorque pour assurer une capacité de charge et un contrôle de l'oscillation de la remorque optimaux. Les attelages à sellette sont couramment utilisés pour les véhicules de loisir.



OPTIONS ET CAPACITÉS DES ATTELAGES DE REMORQUE POSÉS EN USINE

Bronco Sport

Compris dans l'ensemble de remorquage – code d'option 53B

Escape

Compris dans l'ensemble de remorquage de catégorie II – code d'option 536

Edge

Compris dans l'ensemble de remorquage de catégorie II – code d'option 53G

Bronco Raptor

De base

Bronco

Compris avec l'équipement de remorquage installé par le concessionnaire

Explorer

Compris dans l'ensemble de remorquage de catégorie IV – code d'option 52T

Expedition

De base

Transit

Compris dans l'ensemble de remorquage – code d'option 53B

Maverick

Compris dans l'ensemble de remorquage – code d'option 53Q

Ranger

Compris dans l'ensemble de remorquage – code d'option 53R

F-150 Lightning

De base

Camion F-150 Raptor

De base

Camion F-150

De série : un récepteur de 2 po d'une capacité de 11 600 lb. L'ensemble remorquage/traction (53T) comprend un récepteur renforcé de 2 po d'une capacité de 14 000 lb

Camions F-250, F-350 et F-450 Super Duty

Récepteur d'attelage de 2,5 po de série pour toutes les versions, à l'exception des configurations ci-après, qui sont équipées d'un récepteur d'attelage de 3 po :

- F-350 à RARJ et à cabine double allongée avec moteur diesel de 6,7 L grand rendement et rapport de démultiplication finale de 4,10
- F-450 à cabine double allongée avec moteur diesel de 6,7 L ou moteur diesel de 6,7 L grand rendement

Remarque : Consultez le tableau ci-dessous pour connaître les capacités de charge et de répartition de charge de ces récepteurs d'attelage de remorque. (Ces capacités sont aussi inscrites sur une étiquette apposée sur chaque récepteur d'attelage.)

Il vous incombe d'obtenir la boule d'attelage et son support, l'équipement de répartition de charge (bras compensateurs et supports à montage rapide, et système de stabilisation de remorque) et les autres équipements appropriés pour tracter la remorque et sa charge.

CAPACITÉ DE CHARGE DU PARE-CHOCS ARRIÈRE À MARCHEPIED ET DE L'ATTELAGE DE REMORQUE

Il est possible que les capacités de charge maximales des attelages indiquées ci-dessous dépassent le poids maximal de la remorque en charge pour le véhicule indiqué. Reportez-vous aux tableaux de sélection de la capacité de remorquage aux pages 18 à 36 pour connaître le poids maximal de la remorque en charge pour chaque véhicule.

Véhicule	Capacité max. de la remorque (lb) ¹	Poids maximal sur le timon (lb)	Capacité de répartition de charge de la remorque (lb) ¹	Poids maximal sur le timon (lb)
PARE-CHOCS ARRIÈRE À MARCHEPIED				
Ranger	3 500	350		
RÉCEPTEUR D'ATTELAGE DE REMORQUE.				
Bronco Sport	2 200	220		
Escape hybride/hybride rechargeable	1 500 ²	150 ²		
Escape	3 500	350		
Edge	3 500	350		
Bronco	3 500	350		
Bronco Raptor	4 500	450		
Maverick	4 000	400		
Explorer	5 600	560		
Expedition	6 000	600	9 200	920
Expedition MAX	6 300	630	9 000	900
Fourgonnette de passagers Transit	4 500	450		
Fourgonnette utilitaire Transit	6 900	690		
Ranger	7 500 ²	750 ²		
Ranger Raptor	5 510 ²	550 ²		
Camion F-150	5 000	500	13 500	1 350
F-150 Lightning	5 000	500	10 000	1 000
F-150 Raptor	5 000	500	8 200	820
F-150 Raptor R	5 000	500	8 700	870
F-250	22 000	2 200	22 000	2 200
F-350 à RARS	25 000	2 500	25 000	2 500
F-250/F-350 Tremor	18 200	1 820	18 200	1 820
F-350 à RARJ	28 000	2 800	28 000	2 800
F-450 à RARJ	30 000	3 000	30 000	3 000

1. Les pare-chocs arrière à marche pied et les récepteurs d'attelage de remorque Ford ne comprennent pas de boule ni de support de montage de boule. Il vous incombe d'obtenir la boule d'attelage et son support, l'équipement de répartition de charge (bras compensateurs et supports à montage rapide, et système de stabilisation de remorque) et les autres équipements appropriés pour tracter la remorque et sa charge. 2. Avec l'équipement approprié. La capacité de remorquage maximale varie selon le chargement, la configuration du véhicule, les accessoires et le nombre de passagers. 3. Exige l'ensemble remorquage/traction (53T) et l'essieu pour remorquage maximal en option.

Les capacités de remorquage maximales fournies sont celles des véhicules munis de l'équipement obligatoire et dont le conducteur et le passager pèsent 150 lb chacun, et varient selon le chargement, la configuration du véhicule, les accessoires et le nombre de passagers. Pour de plus amples renseignements, consultez votre concessionnaire Ford.

RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES ATTELAGES À SELLETTE ET À COL DE CYGNE

Les plateaux de camions plus courts (p. ex. F 150 avec plateau de 5,5 pi ou 6,5 pi, F 250 ou F 350 avec plateau de 6,75 pi) offrent un dégagement inférieur entre la cabine et l'attelage de remorque à sellette ou à col de cygne, comparativement aux plateaux longs. Lors du choix de la remorque et du véhicule tracteur, il est essentiel que cette combinaison offre un dégagement suffisant entre la cabine et la remorque pour permettre les virages allant jusqu'à 90 degrés. Le non-respect de cette recommandation pourrait entraîner le contact de la remorque avec la cabine du véhicule tracteur lors des virages serrés typiques des manœuvres de stationnement et de virage à basse vitesse. Ce contact pourrait endommager la remorque et le véhicule tracteur.

Ford propose une option de préaménagement pour attelage de remorque à sellette installé en usine pour les camions Super Duty seulement. Des boules d'attelage de remorque à sellette et d'attelage à col de cygne sont aussi livrables en option. Visitez le site accessoires.ford.ca pour obtenir plus de renseignements.

CALCUL DE LA RÉPARTITION DU POIDS

EXEMPLE DE CALCUL

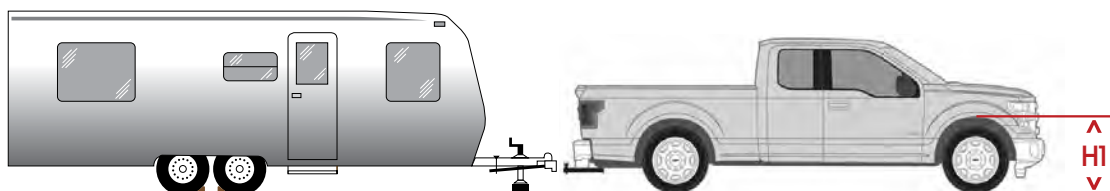
Véhicule = F-150	
H1 = 37 po	
H2 = 38 po	
Facteur de correction =	50 %
Changement de hauteur =	38 po - 37 po = 1 po
Valeur de réduction =	1 po x 50 % = 0,50 po
Changement de hauteur =	38 po - 0,50 po = 37,5 po
Hauteur cible =	37,5 po

< (H2) moins (H1)
 < (Changement de hauteur) fois (Facteur de correction)
 < (H2) moins (Valeur de réduction)

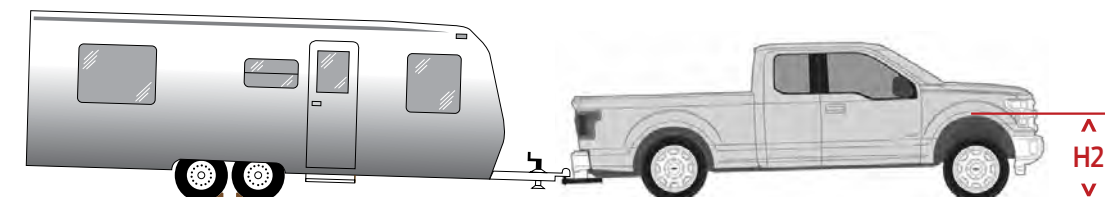
RÉGLAGE DE L'ATTELAGE RÉPARTITEUR DE CHARGE

Véhicule	Facteur de correction de répartition du poids
Mustang	Non requis
Bronco Sport	Non requis
Edge	Non requis
Escape	Non requis
Bronco	Non requis
Explorer	Non requis
Expedition	50 %
Transit	Non recommandée
Maverick	Non requis
Ranger	Non requis
F 150	50 %
F 150 Lightning	50 %
F 150 Raptor	50 %
Camions F 250/F 350 Super Duty	50 %
Camion F 450 Super Duty	25 % cabine simple 50 % cabine double allongée
Châssis-cabine Super Duty (tous)	50 %

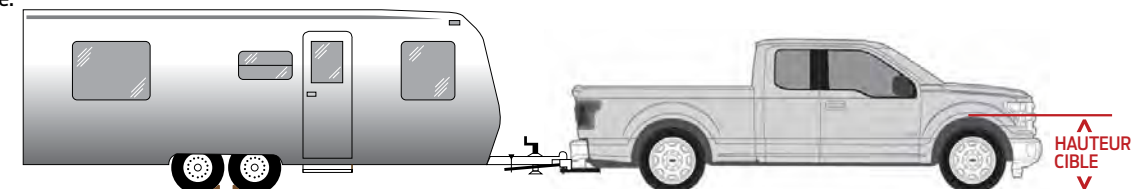
- Chargez la remorque avec un chargement similaire à celui prévu pour votre déplacement, avec un poids sur le timon de 10 %, et stationnez-la sur une surface plane.
- Régalez le cric du timon de la remorque pour que la remorque soit de niveau ou légèrement inclinée vers l'avant.
- Chargez le véhicule tracteur de façon semblable à son utilisation durant le déplacement et stationnez-le sur une surface plane.
- Régalez et fixez la hauteur de la boule d'attelage servant à répartir le poids selon les instructions du fabricant; la boule doit se trouver à la même hauteur que l'accouplement de remorque lorsque la remorque n'est pas reliée au véhicule tracteur.
- Mesurez le haut du rebord de l'aile au-dessus du centre de la roue jusqu'au sol.
- Enregistrez cette valeur comme étant « H1 ».



- Fixez la remorque à la boule d'attelage sans attacher de barres de répartition du poids (assurez-vous que le cric du timon est complètement rétracté).
- Mesurez le haut du rebord de l'aile avant au-dessus du centre de la roue jusqu'au sol.
- Enregistrez cette valeur comme étant « H2 ».



- Régalez les barres de répartition de la charge en suivant les instructions du fabricant pour que le rebord supérieur de l'aile avant du véhicule tracteur soit à la « hauteur cible », en vous assurant que la remorque est de niveau ou légèrement inclinée vers l'avant.
- Effectuez le verrouillage du couplage, reliez les connexions électriques, fixez les chaînes de sécurité et les fixations du système de freinage d'urgence.



À PROPOS DU POIDS

Le **poids à vide en ordre de marche** est le poids du véhicule comprenant un réservoir de carburant plein et tous les équipements de série. Cela ne comprend pas le poids des passagers, du chargement et de tout équipement en option. Le conseiller en vente de votre concessionnaire peut vous fournir ce poids pour le véhicule qui vous intéresse.

Le **poids de la charge** comprend tout le poids ajouté au poids à vide en ordre de marche, dont celui du chargement et de l'équipement en option (consultez votre conseiller en vente). Lors du remorquage, le poids sur le timon ou sur le pivot d'attelage fait aussi partie du poids de la charge.

La **charge utile** est le poids combiné maximal autorisé du chargement et des passagers que le véhicule peut transporter. Cela correspond au poids nominal brut du véhicule moins le poids à vide en ordre de marche.



$$\begin{aligned} &\text{POIDS À VIDE EN ORDRE DE MARCHÉ} \\ &+ \\ &\text{POIDS DU CHARGEMENT} \\ &+ \\ &\text{POIDS DES PASSAGERS} \\ &= \\ &\text{POIDS TOTAL AUTORISÉ EN CHARGE (PTC)} \end{aligned}$$

Le **PTC ne doit pas dépasser le PTAC** (indiqué sur l'étiquette d'homologation du véhicule située près de la serrure sur la porte avant gauche ou sur le pied milieu).

$$\begin{aligned} &\text{POIDS TOTAL EN CHARGE} \\ &+ \\ &\text{POIDS DE LA REMORQUE EN CHARGE} \\ &= \\ &\text{POIDS TOTAL ROULANT (PTR)} \end{aligned}$$

Le **PTR ne doit pas dépasser le PTRR** (indiqué dans les tableaux aux pages 18 à 36 ou dans le Manuel du propriétaire de votre véhicule).

Le **poids total en charge (PTC)** est le poids à vide en ordre de marche auquel s'ajoute le poids réel de la charge et des passagers. Il ne faut pas oublier que le PTC n'est pas une limite ou une spécification; il représente le poids réel qu'on obtient lorsque le véhicule est chargé au maximum de sa capacité, puis placé sur une balance.

Le **poids total autorisé en charge (PTAC)** est le poids maximal admissible du véhicule entièrement chargé (y compris les passagers et la charge). Le PTAC, comme les autres limites de poids, ainsi que la dimension des pneus et des jantes et la pression de gonflage, figure sur l'étiquette d'homologation du véhicule qui se trouve près de la serrure sur la porte avant gauche ou sur le pied milieu (voir l'étiquette donnée en exemple à la page suivante). **Le PTC ne doit jamais dépasser le PTAC.**

Le **poids maximal sur l'essieu (PME)** correspond au poids total pouvant être imposé sur chaque essieu (avant et arrière). Pour déterminer ces poids pour votre combinaison de véhicule et de remorque, amenez votre véhicule et votre remorque chargés à une balance. Avec la remorque fixée au véhicule, placez les roues avant du véhicule sur la balance pour obtenir le PME avant. Pour obtenir le PME arrière, pesez le véhicule avec la remorque fixée, mais seulement avec les quatre roues du véhicule sur la balance. Il suffit de soustraire le PME avant du nombre obtenu pour obtenir le PME arrière.

Le **poids maximal autorisé sur l'essieu (PMAE)** correspond au poids maximal pouvant être imposé sur un seul essieu (avant ou arrière). Ces valeurs sont également indiquées sur l'étiquette d'homologation. **La charge totale sur chaque essieu ne doit jamais dépasser le PMAE.**

MESURE DU POIDS SUR LE TIMON SUR UNE BALANCE COMMERCIALE

Pour mesurer le poids sur le timon ou sur le pivot d'attelage réel, détachez la remorque et placez uniquement le timon (pivot d'attelage) sur une balance (à la hauteur de la boule d'attelage ou du pivot d'attelage de remorque à sellette). Si le poids sur le timon ou sur le pivot d'attelage dépasse la limite de poids supérieure, déplacez le contenu de la remorque vers l'arrière pour atteindre le poids recommandé. Si le poids sur le timon ou sur le pivot d'attelage est en dessous de la limite inférieure, déplacez la charge vers l'avant.

LIMITES DE POIDS

Le **poids total roulant (PTR)** est le poids total en charge plus le poids de la remorque entièrement chargée. Il s'agit du poids réel obtenu quand on pèse ensemble le véhicule et sa remorque sur une balance.

Le **poids total roulant autorisé (PTRA)** est le poids maximal autorisé du véhicule tracteur et de la remorque chargée, y compris le chargement et les passagers, que le véhicule peut supporter sans risquer d'être endommagé. (Important : Les freins du véhicule tracteur sont prévus pour fonctionner au PTAC et NON au PTRA. Des freins fonctionnels distincts doivent être utilisés pour assurer la maîtrise des véhicules remorqués et des remorques pesant plus de 1 500 lb lorsqu'elles sont chargées.) Le PTR mesuré ne doit jamais dépasser le PTRA.

Le **poids maximal de la remorque en charge** (comme montré dans les tableaux de sélection de la capacité de remorquage aux pages 18 à 36) est le poids maximal d'une remorque et de sa charge que le véhicule peut tracter, en fonction du poids total en charge minimal du véhicule tracteur. Il est basé sur un véhicule tracteur doté de toutes les options obligatoires, sans chargement, avec un poids sur le timon de 10 % (remorque classique) ou un poids sur le pivot d'attelage de 15 % (remorque à sellette) ainsi qu'un conducteur et un passager de 150 lb chacun. Les modèles de châssis-cabines F-Series Super Duty sont aussi basés sur un poids de carrosserie rapportée de 80 lb par pied de distance cabine-essieu (C-E). Il faut déduire de ces valeurs le poids des options, des passagers, du chargement et de l'attelage supplémentaires.

Le **poids sur le timon ou sur le pivot d'attelage à sellette** est une autre mesure essentielle qu'il faut établir avant de tracter une remorque. Il correspond à la quantité du poids de la remorque qui appuie sur l'attelage de remorque. Un poids sur le timon ou sur le pivot d'attelage trop élevé peut causer des dommages à la suspension ou à la transmission et peut abaisser l'arrière du véhicule, ce qui entraîne le soulèvement des roues avant à un point où l'adhérence, la réponse de la direction et le freinage peuvent être gravement compromis. Un poids sur le timon ou sur le pivot d'attelage trop faible peut réduire l'adhérence des roues arrière et entraîner une instabilité, ce qui peut causer une oscillation à l'arrière du véhicule ou une mise en portefeuille.

Les poids sur le timon ou sur le pivot d'attelage doivent respecter les critères suivants* :

Pour les remorques jusqu'à 2 000 lb, le poids sur le timon ne doit pas dépasser 200 lb.

Pour les remorques classiques de plus de 2 000 lb, il doit correspondre à 10 % du poids de la remorque en charge

Pour les remorques à sellette, le poids sur le pivot d'attelage doit correspondre à 15 % du poids de la remorque en charge.

Exemples :

Pour une remorque classique de 5 000 lb, il faut multiplier 5 000 par 0,10 pour obtenir un poids sur le timon approprié de 500 lb.

Pour une remorque de sellette d'attelage de 11 500 lb, multiplier 11 500 par 0,15 donne un poids sur le pivot d'attelage de 1 725 lb.

Remarque : Assurez-vous que l'ajout du poids sur le timon ou sur le pivot d'attelage ne fait pas dépasser les limites de poids essentielles du véhicule tracteur (PTAC et PMAE arrière). Rappelez-vous que le PTAC et le PMAE figurent sur l'étiquette d'homologation du véhicule. Si l'une de ces limites est dépassée, vous devez choisir un plus gros véhicule ou une plus petite remorque.

* Reportez-vous au tableau à la page 40 pour connaître les recommandations concernant le poids sur le timon avec les attelages de remorque Ford installés en usine.

COMMENT TROUVER LE RAPPORT DE PONT DU CAMION

Si vous ne connaissez pas le rapport de pont de votre véhicule, vérifiez l'étiquette d'homologation du camion (située près de la serrure sur la porte avant gauche ou sur le pied milieu). Sous le code à barres, vous verrez le mot AXLE (pont) et un code à deux caractères. Consultez le tableau ci-dessous pour repérer le rapport de pont qui correspond à ce code.

CODES DE RAPPORT DE PONT ARRIÈRE

Véhicule	Rapport de pont arrière (à 1)	Glissement non limité	Glissement limité	Blocage électronique
Super Duty (F-250 à F-600)	3,31	31	Non livrable	3H
	3,55	35	3K	3J
	3,73	37	3L	3E
	4,10	41	4N/4W ¹	Non livrable
	4,30	Non livrable	4L/4X ²	4M
F-150	4,88	48	8L	Non livrable
	3,15	15	Non livrable	Non livrable
	3,31	27	Non livrable	L3
	3,55	19	Non livrable	L5 ⁷ , L9
	3,73	26	Non livrable	L6, L7 ⁷
F-150 Lightning Explorer	4,10	Non livrable	Non livrable	L4
	9,61	Non livrable	Non livrable	LB
	3,31	3A	Non livrable	Non livrable
	3,58	3B	3B ³	Non livrable
	3,73	3C	Non livrable	Non livrable
Expedition	3,31	15	Non livrable	Non livrable
	3,73	2L	2E ⁴	Non livrable
Transit	3,73	73	7L	Non livrable
	4,10	41	4L	Non livrable
Ranger	3,73	71	Non livrable	73
	4,27 ⁵	Non livrable	Non livrable	73
Bronco	3,73	73	Non livrable	Non livrable
	4,27	Non livrable	Non livrable	2L
	4,46	46	Non livrable	4L
	4,70	Non livrable	Non livrable	7L
E-Series	4,10 ⁶	52/56	E2/E6	Non livrable
Fourgonnette tronquée	4,56	58/83/85	E8/F3/F5	Non livrable
Autocaravane	4,88	48	Non livrable	Non livrable
	5,86	58	Non livrable	Non livrable
	6,14	61	Non livrable	Non livrable
Châssis nu commercial	4,30	43	Non livrable	Non livrable
	4,88	48	Non livrable	Non livrable
	5,38	53	Non livrable	Non livrable

1. Pont arrière à voie large pour châssis-cabine F-350 à RARJ avec préaménagement ambulance et moteur diesel de 6,7 L. 2. Pont arrière à voie large pour châssis-cabine F-350 à RARJ avec préaménagement ambulance et moteur à essence 7,3 L. 3. Pont arrière TORSSEN^{MD}. 4. Différentiel électronique à glissement limité. 5. Raptor seulement. 6. Modèles à RARJ seulement. 7. Essieu pour remorquage maximal en option.

Exemple d'étiquette d'homologation de sécurité d'un camion

(Consultez l'étiquette réelle sur votre véhicule.)

PMAE avant

PMAE arrière

PTAC

MFD BY FORD MOTOR CO.

FRONT GAWR: 2540 KG (5600 LB)

WITH LT275/65R18E 123/120S

18x8.0J

AT 480 kPa/ 70 PSI COLD

THIS VEHICLE CONFORMS TO ALL APPLICABLE FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS IN EFFECT ON THE DATE OF MANUFACTURE SHOWN ABOVE.

VIN: 1FT7X2B66NEE15874

EXT PNT: HX

WB 148

INT TR 3S

TP/PS 5

R 3E

AXLE 5

TR 5

SPR LLK

ULC

RC: 48

DSO:

F1266

T1612

▽ SUSA-3520472-AA

DATE: 03/22

GWR: 4536 KG (10000 LB)

REAR GAWR: 2876 KG (6340 LB)

WITH LT275/65R18E 123/120S

18x8.0J

AT 520 kPa/ 75 PSI COLD

TIRES RIMS

TYPE: Truck

Code de pont

Accessoires Ford offre un vaste choix d'articles de remorquage pour bonifier la fonctionnalité et le confort. Pour obtenir les renseignements à jour sur les prix et la garantie, veuillez communiquer avec votre concessionnaire Ford ou visiter notre site Web : accessoires.ford.ca.



Faisceau électrique de remorque à quatre broches

Ce faisceau électrique à quatre broches se branche au système électrique installé en usine. La conception à 4 broches ne convient pas aux remorques dotées de freins électriques. Pose par le concessionnaire recommandée.

Référence pièce de base : 15A416

La conception à 7 broches convient aux remorques dotées de freins électriques. Comprend un support de fixation pratique. Livrable pour les véhicules équipés ou non de la caméra de recul en option. Pose par le concessionnaire recommandée.

Référence pièce de base : 15A416



Attelages de remorque

CATÉGORIES II, III et IV : L'attelage de remorque d'origine se boulonne directement dans les trous existants : ne requiert ni perçage ni soudure. Il faudra peut-être découper le bouclier arrière pour la pose.

REMARQUE : La capacité de remorquage peut être limitée par le groupe motopropulseur du véhicule. Pour obtenir de plus amples renseignements, consultez votre concessionnaire Ford ou reportez-vous au Manuel du propriétaire.

Référence pièce de base : 19D520



Fixations de boule d'attelage – tige carrée

Peuvent servir en position surélevée ou surbaissée pour correspondre à la hauteur du coupleur de la remorque. Livrables avec revêtement durable en poudre noire. Pour connaître les restrictions relatives au remorquage, consultez votre concessionnaire Ford ou reportez-vous au Manuel du propriétaire.

Référence pièce de base : 19A282



Boule d'attelage

Forgée en acier inoxydable pour une solidité maximale et une protection contre la corrosion. Livrable en trois dimensions : 1 7/8 po, 2 po et 2 5/16 po. Consultez votre concessionnaire Ford pour connaître les restrictions de remorquage.

Référence pièce de base : 19F503



Goupille d'attelage verrouillable

Un verrou d'attelage vous permet de verrouiller votre boule d'attelage dans votre attelage de remorque afin de dissuader le vol et d'empêcher quiconque de détacher votre remorque de la boule d'attelage. Compatible avec les récepteurs d'attelage de 2 po.

Référence pièce : VML3Z-19A326-A

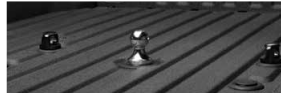


Nécessaires d'attelage de remorque à sellette

Les nécessaires d'attelage de remorque à sellette autorisent un poids brut de la remorque de 20 000 ou de 35 000 lb. Les autres caractéristiques comprennent notamment une mâchoire forgée, une structure de soutien de tête d'attelage à grande capacité, un angle de basculement avant ou arrière de 10° et un angle de basculement latéral de 6° pour faciliter l'accrochage, un réglage de la hauteur verticale entre 15 et 18 po et un long manche.

REMARQUE : Exige le préaménagement attelage de remorque à sellette/col de cygne. Autres restrictions : compatible uniquement avec les plateaux de 8 pi – ne peut pas être utilisé avec des doublures de plateau prêtes à poser ou des tapis de plateau. Pour des renseignements précis sur les capacités de remorquage du véhicule, reportez-vous au Manuel du propriétaire.

Référence pièce de base : 19D520



Nécessaire d'attelage de remorque à col de cygne

La boule d'attelage de remorque à col de cygne autorise un poids brut de la remorque de 27 500 lb pour une boule de 2 5/16 po et de 40 000 lb pour une boule de 3 po. Le nécessaire comprend également deux crochets d'arrimage pour chaîne de sécurité en acier et une boîte de rangement en plastique durable.

REMARQUE : Ce nécessaire est réservé au préaménagement d'attelage de remorque à sellette/col de cygne. Autres restrictions : non compatible avec des doublures de plateau prêtes à poser ou des tapis de plateau. Pour des renseignements précis sur les capacités de remorquage du véhicule, reportez-vous au Manuel du propriétaire.

Référence pièce de base : 19F503

Préaménagement attelage de remorque à sellette/col de cygne

Préaménagement requis pour nécessaires d'attelage à sellette/col de cygne. Les préaménagements Super Duty datant de 2017 ou plus récents comprennent le faisceau intégré au plateau.

Référence pièce de base : 5F057



Ensemble de remorquage au point mort

Cet ensemble pratique vous permet de tracter votre véhicule derrière votre autocaravane, avec les quatre roues au sol. Livrable pour 4x4 et boîte de vitesses automatique. Pose par le concessionnaire recommandée. Non livrable pour les véhicules à traction intégrale.

Référence pièce de base : 7H332



Rétroviseurs de remorquage télescopiques

Manuels : lors du remorquage, les rétroviseurs se déploient pour augmenter votre champ de vision. Lorsque vous ne tractez pas de remorque, le rétroviseur coulisse vers l'intérieur pour une visibilité normale. Les rétroviseurs sont également repliables vers l'arrière, ce qui permet de les rabattre contre le véhicule dans les espaces étroits. (Boîtiers noirs.)

Électriques : ces rétroviseurs offrent les mêmes caractéristiques que les rétroviseurs de remorquage manuels, mais la glace comprend un réglage électrique. La glace est aussi chauffée électriquement pour réduire l'accumulation de neige et de glace. La fonction de télescopage du rétroviseur est toujours manuelle. (Boîtiers noirs ou chromés.)

REMARQUE : Les rétroviseurs de remorquage électriques sont réservés aux véhicules dotés de rétroviseurs électriques seulement et la caractéristique de clignotant/feu de gabarit est fonctionnelle uniquement pour les véhicules équipés à l'origine de ces caractéristiques.

Référence pièce de base : 17682 (côté passager)

Référence pièce de base : 17683 (côté conducteur)

Référence pièce de base : 17696 (ensemble, côtés conducteur et passager)



Ensemble de freins de remorque

Les véhicules doivent être équipés d'un ensemble de remorquage ou d'un ensemble de remorquage Max (câblage) pour que le nécessaire soit fonctionnel.

Référence pièce de base : 19H332*

Référence pièce de base : 2C006 (Bronco et Ranger)

*Disponibilité prévue le 31 décembre 2023

Caméra montée sur remorque

Fixez cette caméra imperméable et très utile à l'arrière de la remorque afin de voir ce qui se trouve derrière votre remorque lorsque vous reculez. L'image s'affiche à l'écran tactile du bloc de commandes central.

Référence pièce : LC3Z-1A189-A NÉCESSAIRE COMBINÉ – CAMÉRA/SSPP* (avec dispositif d'assistance de remorque en marche arrière Pro)

Référence pièce : LC3Z-1A189-B SSPP SEULEMENT (avec dispositif d'assistance de remorque en marche arrière Pro)

Référence pièce : LC3Z-1A189-C CAMÉRA SEULEMENT (avec dispositif d'assistance de remorque en marche arrière Pro)

Référence pièce : LC3Z-1A189-D NÉCESSAIRE COMBINÉ – CAMÉRA/SSPP* (sans dispositif d'assistance de remorque en marche arrière Pro)

Référence pièce : LC3Z-1A189-E SSPP SEULEMENT (sans dispositif d'assistance de remorque en marche arrière Pro)

Référence pièce : LC3Z-1A189-F CAMÉRA SEULEMENT (sans dispositif d'assistance de remorque en marche arrière Pro)

*Non compatible avec les versions Super Duty 2023 et 2024.

Système de surveillance de la pression des pneus de la remorque

Affiche la pression de chaque pneu d'une remorque branchée, vous avertit si un des pneus est dégonflé ou se dégonfle – une valeur numérique vous indiquera la pression de gonflage.

Référence pièce de base : 1A189 (système de surveillance de la pression des pneus)

LES BASES DU REMORQUAGE

Tracter une remorque est exigeant pour votre véhicule, votre remorque et vos techniques de conduite personnelles. Il suffit de suivre quelques règles de base pour tracter une charge en toute sécurité et accroître votre plaisir au volant.

Pour obtenir l'information la plus récente sur le remorquage et les véhicules récréatifs ou sur les dernières versions des guides de garantie et du Manuel du propriétaire, visitez le site fr.ford.ca/support/. Les concessionnaires peuvent aussi visiter le site p2p.dealerconnection.com.

Remorquage dans les pentes

Rétrogradez la boîte de vitesses pour faciliter le freinage dans les descentes raides et pour augmenter la puissance (éviter que le moteur peine) dans les montées.

Engagez le mode Remorquage/traction, le cas échéant, pour éliminer automatiquement la recherche du rapport optimal en montée et aider à contrôler la vitesse en descente.

Stationnement avec une remorque

Dans la mesure du possible, ne garez pas votre véhicule attelé d'une remorque dans une pente. Toutefois, si cela est nécessaire, placez des cales sous les roues de la remorque en suivant les instructions ci-dessous.

Appuyez à fond sur la pédale de frein et maintenez-la enfoncée.

Demandez à une autre personne de placer des cales sous les roues de la remorque, du côté en pente.

Une fois les cales en place, relâchez la pédale de frein en vous assurant que les cales permettent d'immobiliser le véhicule et la remorque.

Serrez le frein de stationnement.

Pour un véhicule à boîte automatique, mettez le levier à P (stationnement). Pour un véhicule à boîte manuelle, mettez le levier à R (marche arrière).

Si votre véhicule est muni d'une transmission à quatre roues motrices, assurez-vous que la boîte de transfert n'est pas au point mort.

Démarrage à partir d'un stationnement en pente

Appuyez sur la pédale de frein et maintenez-la enfoncée.

Assurez-vous que le levier de vitesses est à P (boîte automatique) ou à N (boîte manuelle).

Engagez une vitesse et desserrez le frein de stationnement.

Relâchez la pédale de frein et montez la pente pour dégager les cales des roues.

Appuyez sur la pédale de frein et demandez à quelqu'un de récupérer les cales.

Accélération et dépassement

Le supplément de poids de la remorque peut diminuer considérablement la capacité d'accélération du véhicule tracteur. Faites preuve de prudence.

Pour dépasser un véhicule plus lent, il faut disposer d'une plus grande distance. N'oubliez pas que la longueur supplémentaire de la remorque doit

dépasser l'autre véhicule avant de réintégrer la voie d'origine.

Activez le clignotant avant de dépasser et faites-le sur terrain plat, avec une distance suffisante.

Au besoin, rétrogradez avant de dépasser pour disposer d'une plus grande accélération.

Conduite avec une boîte automatique à vitesse surmultipliée

Avec certaines boîtes de vitesses automatiques avec vitesse surmultipliée, le remorquage peut entraîner un nombre excessif de changements de rapports entre la surmultipliée et la vitesse inférieure, particulièrement en terrain vallonné.

Pour éviter cette situation et obtenir un comportement plus uniforme, il est possible de neutraliser la surmultipliée (reportez-vous au Manuel du propriétaire du véhicule).

Si vous n'observez pas de changements de rapports excessifs, utilisez la vitesse surmultipliée afin d'optimiser la performance.

La vitesse surmultipliée peut aussi être neutralisée pour utiliser le frein moteur en descente.

Si le véhicule en est équipé, engagez le mode Remorquage/traction pour éliminer la recherche du rapport optimal de la boîte de vitesses en montée et aider à contrôler la vitesse en descente.

Conduite avec un régulateur de vitesse¹

Désactivez le régulateur de vitesse si vous tractez une lourde charge ou si vous conduisez sur un terrain vallonné. Le régulateur de vitesse peut se désactiver automatiquement lorsque vous tractez une charge sur une longue pente raide. Faites preuve de prudence quand vous conduisez sur des routes mouillées et évitez d'utiliser le régulateur de vitesse lorsqu'il pleut ou neige.

Pression des pneus

Des pneus sous-gonflés chauffent excessivement. Ils peuvent se détériorer et conduire à une perte de maîtrise du véhicule.

Des pneus surgonflés peuvent s'user de façon inégale, compromettre l'adhérence et diminuer la performance de freinage du véhicule.

Il faut s'assurer fréquemment que la pression de gonflage à froid de chaque pneu est conforme aux recommandations.

Utilisation de la roue de secours

Un pneu de secours classique et identique est requis pour la traction d'une remorque (des pneus de petite taille, compacts ou disparates ne doivent pas être utilisés; remplacez toujours le pneu de secours avec un nouveau pneu routier dès que possible).

Sur la route

Après environ 80 km, arrêtez-vous dans un endroit sûr et vérifiez :

- L'attelage de remorque
- Les connexions électriques et les clignotants
- Les écrous des roues de la remorque, pour vous assurer qu'ils sont bien serrés
- Le niveau d'huile moteur (vérifiez-le régulièrement tout au long du trajet)

Fonctionnement en haute altitude

Les performances peuvent être réduites lorsque le véhicule roule en altitude, qu'il est lourdement chargé ou qu'il tire une remorque. Lorsque vous conduisez en altitude, pour obtenir une performance semblable à celle obtenue au niveau de la mer, réduisez le poids total en charge (PTC) et le poids total roulant (PTR) de 2 % par tranche de 1 000 pi d'élévation.

Considérations liées au groupe motopropulseur/à la surface frontale

Les tableaux dans le présent guide indiquent le groupe motopropulseur minimal requis pour obtenir une performance de remorquage acceptable pour le PTR de véhicule et remorque.

Cependant, dans certaines conditions (p. ex. si la remorque a une grande surface frontale qui augmente considérablement la traînée aérodynamique ou lors du remorquage en terrain vallonné ou montagneux), il convient de choisir un véhicule à cote plus élevée.

Le remorquage est optimisé lorsque le véhicule tire une remorque à face arrondie et à faible résistance au vent.

Sélectionner une version

La capacité de remorquage de votre véhicule pourrait être réduite en raison du poids de la version et des options choisies.

Remarque : Reportez-vous au Manuel du propriétaire du véhicule pour plus de renseignements sur le remorquage avec votre véhicule.

1. Les fonctions d'aide au conducteur sont complémentaires et ne remplacent ni le jugement ni l'attention du conducteur qui doit toujours rester aux commandes du véhicule. Elles ne remplacent en aucun cas une conduite sécuritaire. Reportez-vous au Manuel du propriétaire pour de plus amples renseignements et pour connaître les restrictions.

Distribution du chargement et du poids

Pour un comportement et un freinage optimaux, la charge doit être distribuée adéquatement.

Pour bénéficier du meilleur comportement possible, maintenez le centre de gravité bas.

La capacité et le volume de chargement sont limités par le poids et la répartition du poids.

Environ 60 % du poids autorisé en charge doit être dans la moitié avant de la remorque, et 40 % dans la moitié arrière (dans les limites du poids autorisé sur le timon ou le pivot d'attelage).

La charge doit être équilibrée de chaque côté afin d'optimiser le comportement et de limiter l'usure des pneus.

La charge doit être solidement arrimée pour éviter les déplacements en virage ou au freinage, ce qui peut causer une perte de maîtrise soudaine.

Avant de commencer

Avant de partir, exercez-vous, avec la remorque, à tourner, à vous arrêter et à reculer dans une zone éloignée de la circulation dense.

Connaissez le dégagement requis pour le toit de la remorque.

Vérifiez l'équipement (à l'aide d'une liste de vérification).

Manœuvres de recul

Reculez lentement; demandez à une autre personne de vous guider depuis l'arrière de la remorque.

Posez une main au bas du volant et tournez le volant dans la direction vers laquelle vous voulez déplacer la remorque.

Procédez par petits coups; un léger mouvement du volant se traduit par un déplacement beaucoup plus grand de l'arrière de la remorque.

Freinage

Prévoyez une distance d'arrêt beaucoup plus longue quand vous tirez une remorque.

N'oubliez pas que le système de freinage du véhicule tracteur est prévu pour le fonctionnement au poids total autorisé en charge (PTAC) du véhicule, et non au poids total roulant autorisé (PTRA).

Si le véhicule tracteur est un F-150, un F-Series Super Duty, un Transit ou un Expedition et que votre remorque est dotée de freins électriques, la commande de freins de remorque intégrée livrable en option assure un freinage de la remorque efficace et en souplesse en activant les freins électriques ou électrohydrauliques de la remorque proportionnellement à la pression de freinage du véhicule tracteur.

Si vous constatez un louvoiement de la remorque et que votre véhicule est équipé de freins électriques et d'une commande de freins, utilisez-la pour activer les freins de la remorque manuellement. Ne serrez pas les freins du véhicule tracteur, car cela pourrait augmenter le louvoiement.

Virages

Dans les virages, augmentez le rayon habituel pour éviter que la remorque frappe au bord de trottoir et d'autres obstacles à l'intérieur du virage.

Les photos, les illustrations et les renseignements présentés ici étaient exacts au moment de l'approbation de l'impression. Ford se réserve le droit de supprimer ou de modifier les spécifications ou les modèles en tout temps sans obligation de sa part. Certaines caractéristiques représentées ou décrites sont livrables en option moyennant supplément. Certaines options sont obligatoires en combinaison avec d'autres options. Consultez votre concessionnaire Ford pour obtenir les renseignements les plus récents et les plus complets sur les versions, les caractéristiques, les prix et la disponibilité.

Beaucoup des véhicules de loisirs représentés dans cette brochure ont été modifiés ou construits par des compagnies autres que Ford. Ford n'accepte aucune responsabilité pour ces modifications ou constructions.

© Ford Motor Company 2023. Tous droits réservés.