

# Essai - Ford Focus 1.0 Ecoboost 125 CV : Audace payante !

« Trois pattes et 1.0 litre de cylindrée sous le capot de 'ta' Focus ? Tu rigoles ? » Bah non. C'est le cocktail que nous propose Ford, histoire de prouver qu'il est possible de déplacer une compacte de bonne taille avec un moteur pas plus gros que celui de votre tondeuse à gazon, ou presque. Compte-rendu d'un essai étonnant et détonant.



- 3 cylindres turbo, 998 cm<sup>3</sup>
- 125 CV à 6'000 t/min
- 170 Nm dès 1'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 193 km/h
- 0 à 100 km/h en 11.5 sec.
- Poids : 1'371 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'358 x 1'823 x 1'484
- Conso. mesurée : 7.2 l./100 km
- Emissions de CO<sub>2</sub> : 114 g/km (B)
- dès CHF 28'500.-, modèle essayé: CHF 32'170.-

---

Texte et photos : Jérôme Marchon

---

C'est ce que l'on appelle réaliser un grand-écart. A peine descendu de la

turbulente Focus ST, pour l'heure le modèle le plus musclé de la gamme, je prends le volant du plus petit moteur disponible au catalogue du constructeur, du moins en termes de cylindrée, toujours sous le capot de la compacte de Ford.

A l'heure où tout le monde parle du « downsizing », peu de fabricants se sont aventurés à monter une motorisation bouleversant les codes, qui plus est dans un segment connu pour sa concurrence acharnée. Imaginez, un trois cylindres, 1.0 litre de cylindrée ! Ca pourrait faire léger... Et même les monospaces C-Max et Grand C-Max y ont droit ! Mais le résultat s'avère pour le moins surprenant, comme vous allez le constater...

### ***A l'extérieur***

Rien, hormis le petit badge « Econectic Technology » sur le hayon, ne permet de distinguer notre Focus 1.0 l. d'une Focus standard. Nous y retrouvons donc une ligne agréable incarnant le « Kinetic Design », courant stylistique inspirant les courbes de chaque modèle Ford. Parmi les codes, il y a une face avant massive avec cette énorme bouche trapézoïdale surmontée de projecteurs affinés, les profils marqués de deux nervures soulignant la ceinture de caisse, des passages de roues bien marqués, une ligne de toit fuyante tombant sur un arrière dont les feux suivent les courbes de la carrosserie.

C'est du bel ouvrage sans nécessairement être LE chef-d'œuvre stylistique de l'année. Mais comparée à une Audi A3 ou une Golf quelque soit leur génération, la Focus affirme plus de personnalité et d'audace que ses concurrentes réputées pour leur classicisme. Et c'est tant mieux !

A noter, mais ça ne se voit pas, que la version « EConetic » ajoute un carénage sous le bas de caisse afin de favoriser l'aérodynamique et une monte pneumatique d'été à faible résistance (notre essai ayant été réalisé en plein hiver, nous n'y avons bien entendu pas eu droit).

### ***A l'intérieur***

Dans l'habitacle, je retrouve l'univers découvert dans la Focus ST, à ceci près que le côté sportif a été laissé de côté, forcément. L'habitacle s'habille de plastiques

noirs de bonne facture mais qui se trouvent encore à quelques encablures des références en la matière. Les reproches que je faisais à la sportive en termes d'ergonomie seront forcément les mêmes ici, notamment en ce qui concerne l'écran du GPS de la taille d'un timbre-poste. Mais dans l'ensemble cela reste acceptable et bien conçu, avec quelques petites touches originales comme le pommeau du levier de vitesses éclairé.

Dans la version Titanium que nous présentons ici, la Focus fait le plein d'équipements tels que la climatisation bi-zone automatique, la radio avec dispositif téléphone mains-libres, le tempomat et l'ordinateur de bord ultra-complet. En outre, dans le catalogue des options il est possible d'opter pour le « Driver Assistant Pack » (CHF 1'900.-) qui bardera votre Focus de tout ce qui se fait de mieux en matière de sécurité active, ou presque. Soit entre autres : l'Active City Stop (dispositif anti-collision à basse vitesse), l'avertisseur d'angle mort, les feux de route automatiques, le système de détection de baisse de vigilance du conducteur, l'alerte de franchissement de ligne, l'assistance au maintien dans la voie qui corrige lui-même le cap de l'auto et enfin le système de reconnaissance des panneaux de signalisation. A noter que ce dernier équipement m'a tout de même gratifié d'un affichage de la limitation à 100 km/h en plein village (voir photo ci-contre). A utiliser donc avec circonspection, aucune assistance ne se substituera à l'attention du conducteur... Et les pandores n'auront cure de ce que dit votre auto s'ils vous prennent en photo...

L'habitabilité dans cette version Titanium s'avère un peu plus généreuse que la ST, notamment en raison de sièges moins volumineux. Cinq personnes prennent aisément place à bord, avec une petite réserve toutefois pour les places arrière, handicapées par la ligne de toit fuyante. Les grands gabarits pourraient se sentir à l'étroit. Le coffre dispose de 490 litres de capacité de chargement, extensible à 1'516 litres banquette rabattue.

### ***Sous le capot***

Nous voilà au cœur du sujet. Trois cylindres, 998 cm<sup>3</sup> de cylindrée, 125 CV à 6'000 t/min et 170 Nm de couple dès 1'500 t/min (200 Nm avec overboost durant 30 secondes). Considérant la puissance spécifique, ce moulin vient se placer, à 1 CV/l. près, au niveau du... V8 Ferrari équipant la 458 ! Mais la comparaison

s'arrête là...

Ford a déployé une débauche de technologie pour arriver à ce résultat : turbo, injection directe, taux de compression élevé (10:1), frottements réduits au minimum en supprimant l'arbre d'équilibrage, collecteur d'échappement intégré dans la culasse et refroidi par eau, calage variable de la distribution tant du côté admission qu'échappement, et j'en passe. Tout ça pour un bloc propulseur qui ne dépasse, en termes d'encombrement, la surface d'une page A4 pour un gain de poids de l'ordre de 40 kg sur un quatre cylindres essence, voire près de 60 kg sur un quatre cylindres diesel. Ca commence à compter !

La plage d'utilisation est très large, jusqu'à 6'000 t/min, régime auquel est atteinte la puissance maximale. Et en plus, notre petit trois pattes se plaît à produire un chant particulièrement agréable à hauts régimes. Il est en outre équipé d'un système start-stop plutôt discret dans son fonctionnement.

La puissance est transmise aux roues avant au moyen d'une boîte manuelle à six rapports bien étagée et qui permet d'exploiter avec aisance ce moteur auquel elle est accouplée. Je regrette cependant le manque de progressivité de l'embrayage en conduite urbaine où les démarrages en côte se montrent parfois brutaux en raison de l'arrivée subite du couple.

Au final, les performances affichées (0 à 100 km/h en 11.5 sec., vitesse maxi 193 km/h) n'ont strictement rien à envier à des cylindrées supérieures voire certains diesel car le couple délivré à bas régimes est vraiment impressionnant.

D'ailleurs, le postulat est le même en ce qui concerne la consommation. Annoncée à 5.0 l./100 km sur parcoursmixte, j'ai mesurée un petit 7.2 l./100 km en moyenne sur l'essai. Certes, on est loin du compte (44% en plus), mais en extrapolant ce chiffre sur la consommation du diesel à puissance presque équivalente (115 CV) dans la gamme Focus, l'écart entre l'essence et le diesel ne se monte qu'à environ 1 litre. De quoi réellement tergiverser lors du choix de la motorisation à l'achat.

### ***Au volant***

Et sur la route, ça donne quoi ? Eh ben je suis déçu en bien, comme disent les

Vaudois. Les qualités routières de la Focus sont largement reconnues : un comportement routier efficace, sûr et plaisant, un confort de suspension avenant pour les passagers et un freinage à la hauteur. Et même équipée d'un moteur d'apparence modeste, la Focus Ecoboost 1.0 ne fait rien au rabais. Il n'y a que la direction, malgré un bon calibrage mais à assistance électrique, qui paraît flotter par moments. Un effet probablement dû aux pneus hiver dont était équipé notre modèle d'essai. Et les quelques kilos gagnés sur le train avant profitent à l'agilité, d'un niveau rare dans le segment.

C'est surtout encore une fois ce moteur qui surprend. En ville, le couple disponible dès 1'500 t/min permet d'adopter une conduite souple, à l'image d'une auto à moteur diesel, mais sans le bruit, ni les vibrations à bas régimes ni l'odeur. Il n'y a qu'à la limite du sous-régime que le trois cylindres semble « brouter », la faute au temps de réponse du turbo un peu plus lent dans ce cas de figure, malgré la présence d'une turbine à faible inertie. Les montées en régime sont très franches et linéaires sur toute la plage d'utilisation.

Sur les rubans plus roulants, la Focus ne démerite pas, bien au contraire. Les reprises sont franches et sûres, rouler « sur le couple » est la meilleure solution pour profiter pleinement de ce moteur. En haussant le rythme ou sur autoroute, le moteur ne s'essouffle pas, le couple étant disponible à son maximum jusque vers 4'000 t/min. J'ai beau chercher un point négatif, mais sans succès tant l'agrément offert par ce moteur trois cylindres est juste parfait pour ce type d'auto.

## ***Verdict***

A l'arrivée, cette Ford Focus Ecoboost 1.0 l. est une belle réussite. En version 125 CV elle jouit d'une mécanique surprenante, agréable à utiliser et digne d'intérêt. Disponible également en version 100 CV, les tarifs commencent à CHF 21'450.- (100 CV, finition Ambiente, seule motorisation disponible sur ce niveau). Sur la finition Titanium de notre essai, les prix débutent à CHF 28'500.- (125 CV). L'écart de prix moyen sur toute la gamme entre le 1.0 l. Ecoboost et le premier diesel disponible se monte à environ CHF 6'000.-/7'000.-.

Plus que jamais, il est indispensable, lors de l'achat d'un véhicule, de jauger son utilisation future. Car à la lumière des tarifs et technologies proposées, il est clair et net que le moteur Ecoboost 1.0 l. offre un agrément qui enterre sans scrupules

le diesel de même que les moteurs essence à cylindrée supérieure et puissance quasi équivalentes. A moins que vous ne parcouriez plus de 35'000 km par année, seuil de rentabilité des moteurs à mazout face au sans plomb.

Quoiqu'il en soit, Ford nous offre une alternative alléchante qu'il serait également pertinent de mettre en perspective face aux propulsions alternatives, forcément plus chères à l'achat et pas nécessairement moins dispendieuses à l'utilisation.

### **Prix et options - Ford Focus 1.0 Ecoboost 125 CV - Titanium**

**Prix de base : CHF 28'500.-**

**Style Pack Titanium : CHF 1'050.-**

(Vitres surteintées à l'arrière, système Ford KeyFree, jantes en alliage de 17")

**Titanium X Pack : CHF 1'200.-**

(Siège conducteur à 4 réglages électriques, sièges AV chauffants, garnissage partiellement en cuir)

**Easy Driver Pack 1 : CHF 850.-**

(Rétroviseurs rabattables et dégivrages électriques avec éclairage de proximité, capteurs AV et AR de parking, aide au stationnement actif)

**Driver Assistant Pack : CHF 1'900.-**

(Active City Stop, pare-brise chauffant, buses de lave-glacé chauffantes, détecteur d'angle-mort, caméra frontale, alerte de franchissement de ligne, système d'assistance au maintien dans la voie de circulation avec reconnaissance des signaux de vitesse, système de détection de la baisse de vigilance du conducteur, assistant de feux de route, allumage automatique des feux, détecteur de pluie, allumage automatique de l'éclairage du tableau de bord)

**Interieur Styling Kit II : CHF 270.-**

(Seuils de portes éclairés avec logo Ford, poignée de frein à main en cuir, éléments chromés, pommeau de levier de vitesse en cuir et éclairé)

**Phares bi-xenon avec lave-phares, veilleuses LED : CHF 1'200.-**

**Système de navigation SONY avec carte SD 4 Gb : CHF 450.-**

**Peinture métallisée : CHF 750.-**

**Prime "verte" : CHF -4'000.-**

**Prix TOTAL : CHF 32'170.-**

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A pour le prêt de cette Ford Focus 1.0 Ecoboost 125 CV

### **A lire aussi**

Premier contact - Ford Fiesta ST : Attention Mesdames et Messieurs !

Essai - Ford Focus ST : A la conquête du monde

Premier contact - Ford Focus ST : Le confort en mode sport !

Premier contact - Ford Ranger : la nouvelle référence en matière de pick-up

Essai - Ford Kuga : Coup gagnant ?

Essai - Ford Fiesta : Que la fête (re)commence !

Essai - Ford Ka : Petite Ka-naille

Nouveauté - Ford Fiesta ST

Présentation - Ford Fiesta

Genève 2012 - Ford Kuga

Genève 2012 - Ford Fiesta ST

Genève 2012 - Ford B-MAX

Clubs - Création du Ford Racing Club

Nouveauté - Ford Focus Station Wagon























