Premier contact – Ford Focus RS : Poussez-vous, j'arrive !

Nous l'avons découverte il y a une année, il est temps aujourd'hui de prendre les commandes de la nouvelle Ford Focus RS. Pour cela, Wheels And You s'est rendu en Espagne pour une mise en bouche sur route et sur circuit !

- 4 cylindres, essence, turbo, 2'300 cm^3
- 350 CV à 6'000 t/min
- 440 Nm de 2'000 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesse manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 266 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.7 sec.
- Poids : 1'599 kg
- Conso. mixte : 7.7 l/100 km
- Emissions CO_2 : 175 g/km (G)
- dès CHF 48'900.-

Texte et photos : Sébastien Morand

Les modèles RS sont une tradition de presque 50 ans chez le constructeur à

l’ovale bleu. Tout a commencé en 1967 avec la Ford 15M RS. Si ce modèle est peu connu du grand public, tout le monde se souvient des différentes générations d’Escort, notamment la dernière qui portait le patronyme Cosworth et qui disposait déjà de quatre roues motrices.

Avant cela, il y a aussi eu les Sierra, suivies de la première Focus RS en 2002, puis de la seconde génération en 2009. Ces dernières étaient des simples tractions, mais elles proposaient déjà un tempérament plutôt sportif, surtout la Mk2. Pour être franc, moi j’étais resté sur ma faim, car les tractions surpuissantes font, à mon goût, pâle figure face aux concurrentes équipées d’une transmission 4×4.

Ford a heureusement décidé de changer la donne avec cette nouvelle mouture. Il faut reconnaître qu’après l’avoir vu à Cologne en février 2015, il me tardait de me mettre au volant et, croyez moi, je n’ai pas été déçu.

Esthétique

La Focus RS Mk2 est un bon exemple démontrant que les designers maison aiment bien jouer la carte de l’extravagance lorsqu’il s’agit de proposer une déclinaison sportive. Toutefois, si on passe à travers les 30 modèles badgés RS, cela n’a pas toujours été le cas et, à l’exception d’ailerons proéminents, les lignes peuvent être parfois assez sobres.

C’est un peu le cas avec cette nouvelle Focus RS. Certes, de face, avec son imposante calandre, la voiture respire la sportivité, voire l’agressivité. Les multiples prises d’air, les feux de brouillard positionnés verticalement et le spoiler accentuent cette prestance et sur autoroute il ne faudra pas longtemps pour que les véhicules qui vous précèdent vous laissent passer. De plus, si vous optez pour la couleur de lancement, le « Bleu Nitrous », il sera difficile de la jouer discret.

Cependant, de trois-quart arrière, voir même en la suivant, je trouve qu’elle est finalement plutôt sobre. Bien sûr, il y a l’aileron de coffre, les deux grosses sorties d’échappement et le diffuseur, mais ça se fond bien dans la ligne. Du coup, si la voiture est grise foncée, « Gris Magnetic » pour être précis, elle pourrait presque passer inaperçue, du moins si les autres, automobilistes ou passants, sont un peu durs de la feuille, mais ça j’y reviendrai.

A noter que tous les attributs dynamiques ne sont pas là juste pour faire joli, c'est étudié et exploité pour proposer des performances très alléchantes. Cette nouvelle Focus RS propose donc un look sportif, mais sans excès, et c'est le choix de coloris qui définira si, oui ou non, on la remarquera. En plus des deux coloris pré-cités, la voiture est disponible également en « Blanc Glacier », en « Noir Shadow » et en « Gris Stealth ». C'est ce gris militaire qui a été présenté sur la Focus ST, une vraie réussite je trouve, mais ma préférence va néanmoins au « Bleu Nitrous ».

A l'intérieur, tout comme pour la Focus ST, le constructeur mise sur la sobriété. L'habitacle, tout de noir vêtu, est plutôt sobre. Les sièges sports Recaro de série proposent un excellent maintien tout en restant très confortables. A noter qu'en option il est possible d'opter pour des baquets, Recaro également, à mes yeux ça me semble primordial au vu du tempérament de la bête. En terme d'habitabilité, on est dans une véritable cinq places et, grâce à ses 5 portes, cette Focus RS peut tout à fait convenir à une utilisation familiale.

L'agencement est repris de la dernière génération de Focus, on est donc en terrain connu. Si l'ensemble est de bonne facture, je regrette la présence de certains plastiques durs et une finition qui est en retrait par rapport aux standards d'aujourd'hui. Mais vous verrez que, pour le prix, il est difficile de vraiment s'en plaindre. Surtout que l'équipement est, lui, très complet. En effet, de série, la voiture dispose des dernières technologies en termes de sécurité et d'assistance à la conduite.

Sous le capot

La mécanique qui anime cette Focus RS est un quatre cylindres 2.3 EcoBoost avec turbocompresseur. Ca vous dit quelque chose, normal c'est le même moteur que l'entrée de gamme pour la Mustang. Pour l'occasion, grâce à un nouveau turbo de faible inertie et à double admission, la puissance atteint 350 CV (contre 314 CV dans la Mustang) pour un couple de 440 Nm. Lors de forte accélération, on peut même obtenir 470 Nm pendant une quinzaine de secondes.

Autant j'étais resté sur ma faim dans la Mustang, autant, là, je suis conquis. Le moteur répond parfaitement bien, les chevaux sont présents, mais il sait aussi se montrer très souple pour rouler en ville. En fait cette motorisation est

volontairement linéaire afin de proposer un bon compromis, quel que soit le régime moteur. La boite est une traditionnelle manuelle à 6 rapports afin de privilégier le plaisir de conduite. Son maniement est précis et s'il fallait pinailler, j'aurai peut-être aimé un verrouillage des rapports un peu plus ferme.

La consommation mixte est annoncée à 7.7 l/100km, c'est quelque chose qu'il faudra vérifier lors d'un essai complet. Mais soyons franc, je crains qu'on soit bien supérieur, tant la voiture ne demande qu'à laisser parler sa puissance.

Au volant

Le lancement se déroule sur deux jours et on débute par un parcours routier très intéressant à travers les routes vallonnées des hauteurs de Valence. A l'exception du circuit au programme du deuxième jour, c'est clairement LE terrain de jeu favoris pour découvrir ce genre de bolide. Avant cela, un peu de ville et un trajet autoroutier permettent de constater que cette Focus RS sait se montrer docile.

Quatre modes de conduite sont disponibles : « Normal », « Sport », « Track » et « Drift ». Ils agissent sur six paramètres, la transmission intégrale (AWD), les suspensions (Dampers), la direction (Steering), la gestion du moteur (Engine), les assistances (ESC) et l'échappement (Exhaust).

Le mode « Normal », celui par défaut, fait passer cette démoniaque Focus RS pour un véritable agneau. Je commute donc très vite sur le mode « Sport ». La voiture reste très confortable et, oh bonheur, les valves de l'échappement s'ouvrent. A chaque relâche de l'accélérateur, ça pétarade dans tous les sens, ambiance rallye garantie. A ce jeu, la Ford rivalise presque avec une Jaguar F-Type, quel plaisir ! Dans ces deux premiers modes, l'amortissement reste normal et équivaut à celui de la Focus ST. Il est toutefois possible d'activer manuellement la suspension sport via un bouton situé à l'extrémité du commodo des phares. Ainsi la voiture se raffermit (+40%), l'efficacité est encore plus impressionnante, je suis bluffé. Cette Focus RS ne prend pas de roulis et, enroulant les virages, elle donne le sentiment que c'est l'arrière qui vous emmène, comme le ferait une propulsion. Un pur régal ! Ce comportement vient du système 4×4 avec Torque Vectoring. Je vous passe les détails techniques, mais quelque soit le mode de conduite, c'est l'arrière qui pousse la voiture et on ne subit aucun effet de sous-virage.

Sachant que la journée du lendemain se déroule sur circuit, j'en reste là, gardant les modes « Track » et « Drift » pour un terrain plus adéquat. Cependant, même à rythme soutenu sur les petites routes de montagne, à aucun moment je me suis senti frustré ou dérangé par les assistances.

Conquis par son comportement sur la route, je suis impatient de poser les roues de cette Focus RS sur le circuit Ricardo Tormo situé dans la périphérie de Valence. On débute par un briefing et direction les voitures. Tandis que, pour notre parcours routier, les Focus RS étaient équipées des Michelin Pilot Super Sport proposés de série, là elles disposent de la monte semi-slick, des Michelin Sport Cup 2, disponible en option avec des jantes forgées plus légères (CHF 1'800.-), ça promet.

Premier tour en mode « Sport », l'auto se comporte déjà très bien, mais je bascule vite sur le mode « Track ». Automatiquement la suspension se raffermit et les assistances deviennent plus permissives. La Focus RS se radicalise et j'avale le tracé avec engouement. La prise en main est aisée, la voiture se place facilement en courbe et les accélérations sont fulgurantes. Je prends confiance et j'enchaine les tours de plus en plus rapidement. Dans ces conditions, toujours pas de sous-virage, le train arrière se dérobe même légèrement si on la provoque, je m'éclate ! Je n'ai même pas ressenti le besoin de déconnecter complètement l'ESC tant il ne vient pas perturber le plaisir de conduite. Une telle expérience permet de repousser avec délectation les limites de la voiture. Ce faisant, les freins ou les pneumatiques ne montrent aucun signe de faiblesse, à tout moment, le grip et le mordant demeurent excellents. Il faut savoir que les Brembo qui équipent cette Focus RS ont été étudiés pour tenir une session circuit d'environ 30 minutes à un rythme très soutenu que seul un pilote professionnel est capable d'enchainer. Pas de doute, cette nouvelle Focus RS est une arme redoutable sur piste.

Et le mode « Drift » me direz-vous ? J'y viens… Pour le coup, on se déplace sur un grand parking où l'on nous a préparé un cercle dessiné avec des cônes. Le but est d'enchaîner les tours en faisant dériver le popotin de cette Focus RS. En activant ce mode, la transmission dispose donc d'un réglage « Drift », puis tout les autres paramètres en « Sport », sauf les suspensions et la direction qui sont en « Normal ». Le but étant de faciliter la glisse et pour cela on désactive aussi totalement l'ESC. Je me lance, en première à environ 20-30 km/h, je braque de manière à réaliser un tour du cercle puis l'instructeur me somme d'écraser la

pédale des gaz ! Immédiatement l'arrière-train décroche et je dois jouer judicieusement de l'accélérateur et du volant pour maintenir l'angle de dérive. Si le déclenchement est ultra-simple, facilité grâce à ce mode « Drift », c'est de loin pas évident à conserver la glisse de manière propre et régulière. On a vite fait d'en faire trop ou pas assez, mais j'obtiens quand même quelques jolies glissades et surtout un large sourire sur mon visage. Dans l'absolu, je ne vois pas vraiment d'utilité à ce mode. Il s'agit plus d'un atout marketing du fait que c'est la seule voiture commercialisée qui dispose d'un tel artifice, mais c'est ultra fun, j'en redemande ! J'ai donc fait un tour de circuit afin de tester ce mode en condition un peu plus réelle. Certes l'amortissement assoupli péjore le comportement routier, mais dans les épingles, c'est très simple de provoquer la glisse et de la maintenir jusqu'à la fin de virage.

Autre gadget de cette nouvelle Focus RS, un système « Launch Control », déjà disponible sur la Mustang. Le principe est connu, c'est très efficace, mais pas vraiment utile non plus. Son fonctionnement est simple via un menu dans l'ordinateur de bord, puis il suffit d'accélérer à fond et de relâcher rapidement l'embrayage. La voiture bondit brutalement vers l'avant, on est collé au siège avec le sentiment que la gomme a littéralement arraché le bitume. Ça démontre une fois encore les prouesses de la bête.

Verdict

Nul besoin de vous faire un dessin, je reviens de mon escapade en Espagne totalement convaincu par cette nouvelle Focus RS. Ford a réussi le quasi sans faute sur tous les tableaux, en tout cas en terme de performance et de comportement routier, c'est tout simplement phénoménal. Comme avec la Mustang, on pourrait cependant lui reprocher la présence de certains plastiques peu élégants, mais en regard des tarifs, c'est de loin pas rédhibitoire.

En effet, avec un prix de base débutant à CHF 48'900.-, c'est totalement raisonnable tant cette Focus RS procure du plaisir à son volant. De plus, la liste des options est plutôt restreinte, mais moi je prendrai en tout cas le pack RS Performance (CHF 2'080.-). Ce dernier comprend notamment les baquets Recaro

et le système de navigation.

Cette Focus RS est de surcroit très homogène, bien plus qu'une Subaru WRX STI par exemple, elle est totalement utilisable au quotidien sans pour autant impacter le confort et l'agrément de conduite, ce qui est moins le cas de son adversaire japonaise.

Pour rester sur ce point, la seule véritable concurrente est pour moi cette WRX STI justement. Les tarifs sont proches, par contre cette Focus RS a l'avantage d'être plus moderne et plus exploitable au quotidien. Certes le moteur est moins brutal, la direction un peu moins incisive, mais en terme de performance je trouve la Ford bien plus intéressante. Le circuit a d'ailleurs confirmé ces bonnes impressions, même si je n'ai pas eu l'occasion de tester la Subaru dans de telles conditions. Quant aux sportives allemandes aux prétentions un plus premium, VW Golf R, BMW M135i xDrive, Mercedes A45 AMG et Audi RS3 Sportback, elles sont déjà bien plus chères et surtout distillent largement moins de plaisir. Il en faut bien évidemment pour tous les goûts mais moi j'ai fait mon choix, je prends le parti du fun au volant avant celui de l'ambiance cosy. D'ailleurs, les clients semblent être au rendez-vous, puisque ce n'est pas moins de 3'700 commandes qui ont déjà été enregistrés pour l'Europe, c'est à priori plus que ce que la constructeur espérait.

Pour compléter l'offre, moi je verrais bien une déclinaison break de cette Focus RS, ça correspondrait bien aux attentes de la clientèle suisse. Quand j'ai posé la question aux responsables du département Ford Performance, on ne m'a pas dit « non », mais juste que ce n'était pas d'actualité pour le moment.

Après ce premier bilan très positif, la rédaction de Wheels And You est impatiente de réaliser un essai complet de cette nouvelle Ford Focus RS.

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

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour l'invitation aux essais presse de cette nouvelle Ford Focus RS.

A lire aussi

Essai – Ford Mustang GT V8 5.0 : A 50 ans, l'icône américaine débarque en Europe !

Essai – Ford Focus ST MY2015 : Le juste équilibre

Essai – Ford Mondeo 2.0 EcoBoost : une familiale atypique à fort caractère…

Premier contact – Ford Galaxy : L'âge de la maturité

Premier contact – Ford Mustang : Le débarquement !

Premier contact – Ford Focus ST 2015 : Un restyling pur sport !

Premier contact – Ford Mondeo : L'attente ne fût vaine !

Premier contact – Ford Focus : Dynamisme et efficacité

Premier contact – Ford Fiesta Red Edition et Black Edition : Petit mais costaud !

Essai – Ford Fiesta ST : L'héritière ?

Essai – Ford B-Max : Opération portes (grandes) ouvertes

Essai – Ford Fiesta 1.0 Ecoboost : ça booste pour rien !

Essai – Ford Kuga 2.0 TDCi : Le SUV intelligent

Essai – Ford Focus 1.0 Ecoboost 125 CV : Audace payante !

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

Sport Auto – Retour de Ford au Mans en 2016

Nouveauté – Ford Galaxy

Lancement – Ford Focus RS MkIII

Avant-première : Ford Focus RS

Nouveauté – Ford Mustang, les prix !

Présentation – Ford GT

Nouveauté – Ford C-Max et Grand C-Max

Nouveauté – Ford S-Max

Nouveauté – Ford Mondeo

Nouveauté – Ford Focus ST

Nouveauté – Ford Edge

Nouveauté – Ford Fiesta Red Edition et Black Edition

Nouveauté – Ford Focus

Nouveauté – Ford Mustang

Présentation – Ford Edge Concept

Présentation – Ford S-Max Concept

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

RS
K RS 3904
3913
RS
Wheels-And-You.com

K RS 3904
Wheels-And-You.com

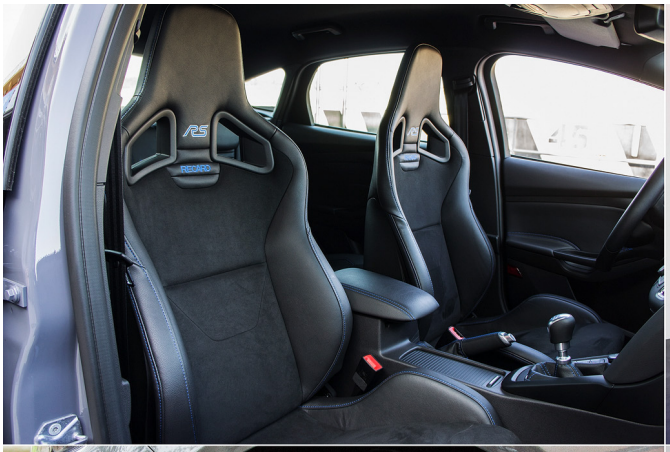
K RS 3913
Wheels-And-You.com

16°c Trip computer 1
Plaza Zara
0.5 km
31.9
1.6 l/h
278 km
20m
003365km

Pair a phone
8:43
16°
SE
Dest.
Menu
Plaza Zaragoza \ Plaça Zar
Puente Azud del Oro
View
24 km
0h:26m
Plaza Temple
1km
20
m
Paseo de la Alameda \ Pas
Entertainment off
TA
21.0°
22.0°
Wheels-And-You.com

RADIO 1
21.0° 21.0°
Wheels-And-You.com

FORD PERFORMANCE



Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

UIT DE LA COMUNITAT VALENCIANA RICARDO TORMO
GRAND PRIX CIRCUIT
ACCESO PEATONAL
SALIDA
ENTRADA
K RS 3913
Wheels-And-You.com

10
K RS 3897

LAS PROVINCIAS
NOVATECH
antalis
Just ask Antalis
Sabadell
K RS 3897
K RS 3918
Wheels-And-You.com

K RS 3908
Wheels-And-You.com

K RS 3908
Wheels-And-You.com

Ford
FORD PERFORMANCE
Wheels-And-You.com

K RS 3899
Wheels-And-You.com

PACE CAR
#FocusRS
K EZ 700
Wheels-And-You.com

K RS 3904
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

RS

RS

K RS 3904
RS
Wheels-And-You.com

K RS 3904
RS
Wheels-And-You.com

Ford
FORD
K RS 3899
Wheels-And-You.com

K RS 3899
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

K RS 3904
Wheels-And-You.com

Ford
FORD PERFORMANCE
K RS 3899
Wheels-And-You.com

K RS 3899
Wheels-And-You.com

K RS 3904
Wheels-And-You.com

M EZ 700
Wheels-And-You.com