Premier contact – Ford Focus : Dynamisme et efficacité

Sur nos routes depuis 1998, la Ford Focus n'a eu de cesse de s'améliorer au fil des millésimes et itérations. Nous avons pris, en primeur, le volant de la 3e génération revue et corrigée qui débute sa carrière à l'automne 2014. Au programme : un style moderne, des technologies avancées et un dynamisme à toute épreuve. Compte rendu.

- 4 cylindres turbo, 1'499 cm^3
- 182 CV à 6'000 t/min
- 240 Nm de 1'600 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesse manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 224 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.6 sec.
- Poids : 1'325 kg
- Conso. mixte : 5.6 l/100 km
- Emissions CO_2 : 128 g/km
- dès CHF 27'650.- (finition Titanium)

Texte et photos : Jérôme Marchon

Après 12 millions d'exemplaires écoulés depuis 1998, la Ford Focus est tout simplement la voiture la plus vendue au monde. Distribuée dans 140 pays, construite dans 8 usines réparties sur quatre continents, près de 1.5 millions de Focus trouvent preneur chaque année. C'est peu dire que pour Ford, ce modèle représente un enjeu considérable.

Ainsi donc, après à peine 3 ans de bons et loyaux services, la 3e génération se refait une beauté et se bonifie. Elle affirme son style, fait le plein de technologies tout en promettant un comportement dynamique encore meilleur. Et devant composer avec les excellentes Peugeot 308 et Volkswagen Golf, la Focus à fort à faire !

Esthétique

La ligne de la nouvelle Focus arbore le nouveau langage stylistique global de Ford, « One Ford », inauguré sur la Fiesta et qui se retrouvera sur l'ensemble des modèles au fur et à mesure des renouvellements.

Disponible en 5 portes et en break (SW), la Focus se distingue par une allure plus basse, plus large et musclée, qu'accentuent les nervures du capot qui partent rejoindre les montants du pare-brise. L'ensemble ne manque pas d'allure et fait très vite oublier les errements ou la pauvreté stylistiques des générations précédentes du modèle…

Il est vrai qu'au premier coup d'œil, les traits généraux de la face avant ne sont pas sans rappeler Aston Martin, ancienne propriété de Ford… Les projecteurs sont affinés et plus anguleux, formes que qu'adoptent aussi les antibrouillards au bas du bouclier et répondent parfaitement à la calandre traversée de 5 barrettes. L'arrière évolue lui aussi mais en adoucissant les traits du hayon et affinant les optiques. Entre deux, les flancs s'ornent toujours d'une discrète nervure courant à hauteur des poignées de portières, soulignant la ceinture de caisse ascendante.

Les designers de la marque à l'ovale ont réussi avec brio à donner à la Focus une image répondant à des critères globaux et pouvant plaire aux plus nombreux sans toutefois tomber dans la banalité et l'insipidité. Tout en respectant bien entendu les codes et proportions qui ont aussi fait le succès de cette Focus.

A l'intérieur, la marque a joué la carte de la simplification. Adieu la forêt de commandes au sommet de la console centrale, qui n'était pas une réussite, c'est le moins que l'on puisse dire. Voici le système d'infotainement « SYNC2 », véritable centre de commande de l'auto. Constitué d'un écran tactile de 8 pouces à l'affichage particulièrement soigné, le système regroupe la radio, le GPS, un rappel de la climatisation et le téléphone. Les commandes vocales se veulent également particulièrement intuitives. Par exemple, après plusieurs heures de route, un petit creux se forme dans votre estomac. Après avoir activé les commandes vocales, vous prononcez « j'ai faim » après l'invite et le système trouvera pour vous les restaurants dans les environs où vous vous trouvez. Et vous aurez aussi bien entendu la possibilité d'appeler l'auberge dans la foulée pour effectuer une réservation. Pour le reste, l'agencement n'évolue guère, le choix des matériaux et la finition restant d'excellente facture.

L'habitabilité pour les passagers ne change pas non plus. Le coffre dispose de 363 l., extensible à 1'148 litres banquette rabaissée. Malheureusement l'espace ainsi dévolu au frêt n'est pas plat. Il faut plutôt lorgner du côté du break SW pour cela, avec 1'500 litres utiles.

Sous le capot

L'offre de motorisations de la Ford Focus comprend pas moins de 8 (!) choix possibles, sans compter la version ST présentée lors du dernier Mondial de Paris.

En essence tout d'abord, les blocs 3 cylindres 1.0 l. Ecoboost maintes fois primés sont reconduits, en 100 et 125 CV, accouplés à une boîte manuelle. Deux nouvelles motorisations 4 cylindres 1.5 l. Ecoboost voient le jour, développant 150 et 182 CV. Enfin, le « vieux » 1.6 l. Duratec de 125 CV est dans un premier temps reconduit avec la boîte automatique PowerShift à 6 rapports, avant de laisser sa place, au printemps 2015, au bloc 1.0 l. Ecoboost de même puissance auquel sera joint une nouvelle boîte automatique.

Du côté des diesel, on trouve un nouveau bloc Duratorq de 1.5 l., développant 95 ou 120 CV ainsi qu'un nouveau 2.0 l. Duratorq de 150 CV qui reçoit au choix une boîte manuelle ou une boîte automatique, toutes deux à 6 rapports.

Au final, avec cette offre, Ford abaisse de 17% les consommations d'essence et

19% celles de diesel. Mais la nouvelle Focus ne se contente pas seulement de nouvelles motorisations. Le châssis a bénéficié lui aussi d'améliorations. Pas de révolution, mais quelques composants ont été réajustés pour conférer à la Focus un comportement de premier ordre. Là aussi, la 308 et la Golf faisant office de références, il faut garder le contact. Ainsi, la baie moteur a été rigidifiée, réduisant ainsi la flexion du châssis. Le train avant se montre dès lors plus incisif. Les amortisseurs bénéficient également d'améliorations dans leur tarage et leurs points de fixation, afin de mieux gérer la charge en virage. Enfin, Ford adopte le système ETS (Ehanced Transitional Stability), agissant comme « pré-ESP ». L'ETS surveille la vitesse du véhicule et les mouvements du conducteur sur le volant afin de prédire une éventuelle perte de contrôle, armant dès lors l'ESP pour une entrée en action plus rapide.

La dotation en éléments de sécurité et d'assistances est l'un des points forts de la Focus avec pas moins de 18 systèmes disponibles selon le niveau d'équipement (éclairage, parcage, franchissement de ligne, collision, etc.).

Au volant

Pour cette première prise en mains, nous avons choisi la Focus équipée du nouveau moteur 1.5 l. Ecoboost de 182 CV. Pétillant, volontaire et plein de coffre, il nous gratifie également de jolies vocalises lorsqu'on le sollicite jusque dans ses derniers retranchements. Malheureusement, le diktat des normes de CO2 et consommations aura eu raison d'un agrément sportif que l'on pourrait attendre de cette motorisation. En effet, la boîte de vitesses manuelle à 6 rapports, agréable à l'utilisation au demeurant, dispose de rapports longs, très longs, trop longs, muselant en grande partie le caractère vif de la mécanique. C'est réellement dommage… il faut inexorablement jouer du levier de vitesses pour les relances. Espérons qu'il n'en sera pas de même sur la Focus ST…

A la conduite, le châssis déjà excellent de la Focus se voit ici magnifié. La Ford virevolte littéralement de virage en épingle avec une agilité qui vous collera un énorme sourire au visage. Levez le pied en courbe et l'arrière viendra se placer où il faut, en vous laissant une – petite – latitude avant que l'électronique ne vienne remettre tout le monde dans le droit chemin. Très plaisant !

Le train avant se révèle aussi efficace et précis, même si le poids de la Focus se

fait ressentir plus vite que sur une Peugeot 308, affichant certes près de 100 kg de moins que la Ford sur la balance. Je relève enfin une remontée d'informations plus prononcée dans le volant par rapport à ce que j'avais constaté lors de l'essai de la Focus 1.0 Ecoboost. Conséquence probable des nouveaux composants du train avant, mais cette impression demande à être confirmée lors d'un essai plus approfondi toutefois.

L'amortissement convient parfaitement à une conduite sage et coulée comme à une conduite plus dynamique. Pour le vrai sport, il se montre trop souple avec d'importants mouvements de caisse à la clé.

Verdict

La Ford Focus revoit donc son armement pour tenir sans trembler face aux nouvelles reines 308 et Golf. Avec un niveau technologique très relevé, une ergonomie grandement améliorée, des motorisations innovantes et plus sobres sans renier ses arguments historiques comme un confort de haut niveau et un dynamisme exacerbé, la Ford Focus rend une copie quasi parfaite !

Les tarifs de base sont en baisse par rapport à la version précédente, jusqu'à CHF 1'000.- ; ils démarrent à CHF 21'850.- pour le premier niveau de finition (Ambiente) et culminent à CHF 29'850.- pour le haut de gamme (Titanium X). Comptez, à équipement égal, CHF 1'000.- de plus pour la version break SW. Le lancement officiel aura lieu à mi-novembre 2014.

Notons encore qu'en Suisse Ford fête le lancement de la nouvelle Focus avec une prime de CHF 3'000.- pour un contrat signé d'ici au 31 décembre 2014, à laquelle vient s'ajouter un cadeau supplémentaire de CHF 1'500.- si vous optez pour un modèle du stock. Aucune hésitation possible, foncez !

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.

A lire aussi

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

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

K FO 5001

K FO 5002
Focus

K FO 5002
W.A.Y.

K FO 5001
Focus
W.A.Y.

Ford
AIRBAG
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AUTO
FRONT
REAR
A/C
MAX
MAX A/C
SYNC
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.