Essai – Ford Focus RS : Le retour d’une bête de course !

La seconde génération de Focus RS a vu le jour il y a déjà sept ans (2009), soit sept ans après la première version (2002). Il est donc logique que 2016 marque la sortie d’une troisième mouture. Wheels And You en prend les commandes pour un essai complet, attachez vos ceintures.

- 4 cylindres, turbo, essence, 2’283 cm^3
- 350 ch à 6’000 t/min
- 440 Nm de 2’000 à 4’500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 266 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.7 sec.
- Poids : 1’525 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’390 x 1’823 x 1’470
- Conso. mesurée : 10.8 l/100 km
- Emissions CO_2 : 175 g/km (G)
- dès CHF 48’900.-, mod. essayé: CHF 54’140.-

Texte : Julien Monnay / Photos : François Cuany, Julien Monnay

---

Les modèles RS de la marque à l’ovale ont toujours été précurseurs en

technologies, comme l'Escort RS1600 de 1970 et son moteur 16 soupapes, la Sierra RS Cosworth de 1985 avec son turbo ou encore l'Escort RS Cosworth de 1992 avec son aérodynamisme radical et ses quatre roues motrices.

Cette nouvelle Focus RS se situe dans la lignée de ses ancêtres avec son nouveau système 4 roues motrices à vecteur dynamique de couple, son moteur 2,3 EcoBoost et ses différents modes de conduite (une première pour un modèle RS), dont l'inédit mode Drift. Sur le papier cette Focus RS a tout pour nous faire craquer. Mon collègue s'est régalé à son volant lors de la présentation officielle en début d'année, c'est donc avec un plaisir non-dissimulé que je prends possession de la plus « rallystique » des voitures de série actuelles.

A l'extérieur

Puissant et musclé, le design de cette Focus RS allie le spectaculaire et le fonctionnel. Le département Ford Performance a travaillé sur l'appui aérodynamique et l'équilibre, mais également sur le refroidissement du groupe motopropulseur et des freins. La face avant radicale est dotée d'une large calandre trapézoïde avec une posture large et soulignée de grandes ouvertures de chaque côté de la voiture. Elles alimentent les conduits de refroidissement des freins et accueillent les phares antibrouillard montés verticalement. Au plastique noir lisse de la calandre, j'aurais préféré une texture identique à celle du diffuseur arrière.

Le profil dynamique ne fait pas dans l'extravagance avec des ailes enflées mais très proches de celles de sa petite sœur, la ST. Il est souligné par des bas de caisse sculptés et de grosses roues de 19' pouces. Ford propose diverses jantes, deux modèles à 20 branches grises ou noires et un modèle de jantes forgées noir mat. Ces dernières permettent d'économiser près d'un kilo par roue et peuvent être montées en semi-slicks.

L'arrière accueille un imposant diffuseur, une double sortie d'échappement et un

feu antibrouillard central. Le spoiler arrière de taille raisonnable est correctement intégré à la silhouette de la voiture. De couleur carrosserie avec une lame horizontale noire, il s'orne du logo RS, incrustation du plus bel effet.

Notre voiture de test arbore la couleur Bleu Nitrous, peinture quatre couches exclusive à ce modèle, jusqu'à recouvrir, en option, les étriers de frein. Sont également disponibles les Gris Stealth, Gris Magnetic, Noir Shadow et Blanc Glacier.

A l'intérieur

Des matériaux de qualité correcte à bonne composent l'intérieur qui reprend la planche de bord simple et intuitive de la nouvelle Focus. Le système connecté SYNC avec écran tactile de 8 pouces permet au conducteur de commander les systèmes multimédia, de climatisation et de navigation, ainsi que le téléphone. En option, ce système propose également une caméra de recul et une installation audio haut de gamme Sony avec 10 haut-parleurs, dont un caisson de basses.

Le volant à méplat est nouveau et gainé de cuir aussi agréable au regard qu'au toucher. Les pédales sont en alu et le tableau de bord est spécifique à prédominance bleue. Une rangée de jauges additionnelles ornant la console centrale affiche pression du turbocompresseur, température et pression d'huile, le tout surligné de bleu. Le thème RS distinctif se retrouve dans tout l'habitacle et son logo est affiché sur les sièges, les roues et les seuils de portes. Il reprend le même bleu, comme les sièges Recaro de notre auto. Ces assises ont un design sportif et flashy mais pas aussi radical que les baquets cuir RS disponibles en option.

L'espace aux places arrière permet d'accueillir correctement deux adultes de grande taille, mes passagers pour l'aller-retour Genève-Le Mans en témoigneront. Un cinquième occupant peut s'installer à la place centrale, mais le niveau de confort n'est pas optimal.

Il est bien entendu possible de rabattre la banquette arrière (60/40), permettant de faire passer le volume de coffre de 260 litres à 1’045 litres. C’est plutôt faible pour la catégorie et dû, en grande partie, à la transmission intégrale ainsi qu’à l’imposant bac de fond contenant le système anti-crevaison.

Sous le capot

Au 5 cylindres turbocompressé de la Focus RS Mk2 succède un 4 cylindres turbo. Ce type de moteur équipait déjà les mythiques Cosworth et la Focus RS Mk1.

Dans notre RS Mk3, ce nouveau moteur EcoBoost de 2’283 cm^3 développe la bagatelle de 350 ch et un couple impressionnant de 440 Nm de 2’000 t/min à 4’500 t/min, atteignant 470 Nm grâce à 15 secondes d’overboost.

Côté transmission, la boîte manuelle à 6 rapports est dotée d’un levier de vitesse à débattement court et précis, au verrouillage plutôt ferme. L’innovante transmission intégrale avec vecteur dynamique de couple (Dynamic Torque Vectoring) est développée par Ford Performance. Ce système 4 roues motrices s’appuie sur des disques d’embrayage jumeaux à commande électronique situés de côtés du train arrière. Ils gèrent la répartition de couple de la voiture entre l’avant et l’arrière, ainsi que d’un côté à l’autre de l’axe postérieur. Il en résulte une excellente maniabilité et stabilité en virage. Un maximum de 70% de poussée moteur peut agir sur l’arrière et jusqu’à 100% du couple disponible sur cet essieu peut être envoyé sur chaque roue arrière en à peine 0.06 seconde.

La transmission et l’embrayage sont bien entendu adaptés à la puissance et au couple impressionnant. Cela se ressent avec une pédale d’embrayage sollicitant bien les muscles du mollet.

Le freinage a été développé pour le circuit avec des disques avant ventilés de 350 mm et des étriers monoblocs Brembo en aluminium léger à quatre pistons. Le refroidissement des freins suit également cette élaboration typée piste, avec des

conduits d’aération alimentés par le carénage avant, des tunnels dans le bas de caisse et des guides de flux d’air sur les bras de suspensions inférieurs.

Avec toute cette cavalerie, je ne me prive pas de solliciter cette Focus RS dont la consommation moyenne affiche 10.8 l/100km pour l’essai. Ce n’est que 3 litres de plus que sur la fiche technique, acceptable au vu du tempérament de l’auto et de son usage durant le test.

Au volant

Quoiqu’un peu haute, la position de conduite est agréable, même pour de longs trajets, et les Recaro de notre voiture d’essai maintiennent suffisamment pour des moments d’arsouille. L’ensemble des commandes est ergonomique mais, petit bémol, l’écran couleur tactile de 8 pouces est peu agréable à utiliser. Il faut appuyer fort et sa réactivité est lente. Dommage, car les différents menus sont faciles d’utilisation et la lecture des informations est limpide.

Le bloc compteur conserve l’excellente lisibilité déjà constatée sur la Focus ST, avec l’affichage sur l’ordinateur de bord central de la vitesse en chiffres digitaux. De petites icônes y indiquent le mode de conduite utilisé : Normal, Sport, Piste ou Drift. Ces différents réglages modifient les paramètres du système quatre roues motrices, des suspensions, du contrôle de stabilité, de la direction, du moteur et le son de l’échappement. A noter que la fonction Launch Control est également disponible.

Une impulsion sur le bouton Start/Stop fait gentiment mais sûrement s’ébrouer le 4 cylindres. Les commandes sont fermes et j’avoue avoir calé lors du premier démarrage… je ne suis pas le seul, ça me rassure un peu. Un système d’embrayage aussi dur et à la course aussi brève se rencontre habituellement sur une voiture de compétition. Là, il faut bien que ça résiste aux 470 Nm de poussée !!!!

Le son du moteur est correct et discret en mode Normal, mais dès le mode Sport enclenché, les valves d'échappement s'ouvrent et de véritables coups de fusils déboulent de la double sortie lors des lâchers de gaz. C'est digne des voitures de rallye modernes, jouissif pour les passionnés. En revanche, quelques piétons ont fait des sacrés bonds !

Ce moteur offre une belle plage d'utilisation avec une puissance déferlant dès 2'000 t/min pour augmenter fortement vers les 4'000 t/min sans jamais s'essouffler jusqu'à près de 6'000 t/min. Demeurer entre 4'000 et 6'000 nous transporte en pleine spéciale de rallye, avec des accélérations fulgurantes, un turbo crachant sa puissance à travers l'échappement qui nous gratifie de « rump-pump-pump-pump » à chaque lâcher de gaz et de « PAN » lors des changements de rapports !

Le châssis est en partie rigidifié, ainsi que les suspensions de 33% à l'avant et 38% à l'arrière par rapport à la Focus ST. La RS propose des amortisseurs bi-mode qui peuvent se raffermir de 40% en réglage Piste, supprimant tout confort mais augmentant l'efficacité de l'auto. Le mode Drift, testé sur une petite route bien connue, est amusant mais rend la voiture limite à rouler. Le train arrière devient très mobile et cherche à dépasser l'avant…c'est chaud, ça glisse, c'est fun et nettement moins rapide.

La direction assistée électrique, développée en fonction des éléments de suspension avant plus rigides et des bras de liaison plus courts, procure une conduite franche et précise. A noter que deux tours de volant suffisent pour passer d'une butée à l'autre… Directe, la direction !

Verdict

Cette Focus RS était attendue et j'affirme que Ford remplit totalement son contrat. A la fois hypersportive et polyvalente, cette auto peut être utilisée comme dailycar ou funnycar et permettre à son propriétaire de s'amuser sur circuit. Si je devais la comparer à la Honda Civic Type R, je qualifierais la japonaise de véritable pistarde alors que la Focus permet de s'égayer sur tous types de tracés en préservant un bon confort de conduite.

Côté tarif, Ford fait un effort en proposant sa fantastique Focus RS à moins de CHF 50'000.- (comptez néanmoins CHF 53'000.- pour un bon équipement comprenant les sièges baquets à CHF 1'540.-). Ce tarif d'environ CHF 10'000.- supérieur à la Focus ST propose 100 ch et deux roues arrière motrices de plus, quatre modes de conduite, un échappement tout droit sorti du WRC et un look typé Rallye sans excès. Que demander de plus ???? Elle a déjà tout ! Cette auto, au couple moteur énorme, au châssis parfait légèrement survireur et superbement équilibré, permet de rentrer très fort en courbe avec un arrière qui suit la moindre sollicitation des gaz. Pourtant je dois avouer que je m'attendais à encore plus de sensations de la part d'un tel moteur. Elle mériterait quelques chevaux de plus ou du poids en moins, même si ses 1'525 kg annoncés ne péjorent en rien son comportement !

Après 20 ans d'absence, Ford est donc de retour dans le monde des compactes sportives intégrales et ce come-back donne une véritable gifle à la concurrence, si concurrence il y a. J'applaudis à cela, ignorant s'il y aura assez de Focus RS pour tous les amateurs.

<u>Prix et options – Ford Focus RS</u>

Prix de base : CHF 48’900.-

Peinture Bleu Nitrous (4 couches exclusif RS) : CHF 1’300.-

Pack Confort : CHF 700.-
(Système Key Free, Caméra de recul, Régulateur de vitesse avec limiteur de vitesse)

Pack Hiver : CHF 490.-
(Pare-brise chauffant avec buses lave-glace chauffants, Volant chauffant, Sièges avant chauffants à réglage individuel)

Pack Easy Driver : CHF 890.-
(Active City Stop, Capteurs de distance de parcage arrière, Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement avec éclairage périphérique)

Système Navigation Sony Premium DAB+ : CHF 800.-
(Radio/CD avec 10 haut-parleurs Premium, incl. Dispositif mains-libre compatible avec Bluetooth, Commande vocale SYNC 2.0, Aux-In, 2 prises USB, slot pour carte SD, Ecran couleur tactile de 8’’, Ordinateur de bord Level 3)

Sécurité enfant électrique sur les portières : CHF 50.-

Toit ouvrant électrique en verre teinté : CHF 670.-

Système mécanique de protection des bords de portes AV/AR : CHF 100.-

Vitres surteintées à l’arrière : CHF 300.-

<u>Prix TOTAL : CHF 54’140.-</u>

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 RS, ainsi qu'à Sacha P. pour sa participation à la séance photos avec ses belles Focus RS Mk1 et Mk2.

A lire aussi

Premier contact – Ford Ranger : Un pick-up alliant confort et capacités !

Premier contact – Ford Fiesta ST200 : Un petit plus pour faire la différence ?

Premier contact – Ford Edge : Il fixe ses propres limites

Essai – Ford S-Max 2.0 TDCi AWD Powershift : Un monospace dynamique !

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

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