

FORD FOCUS RS



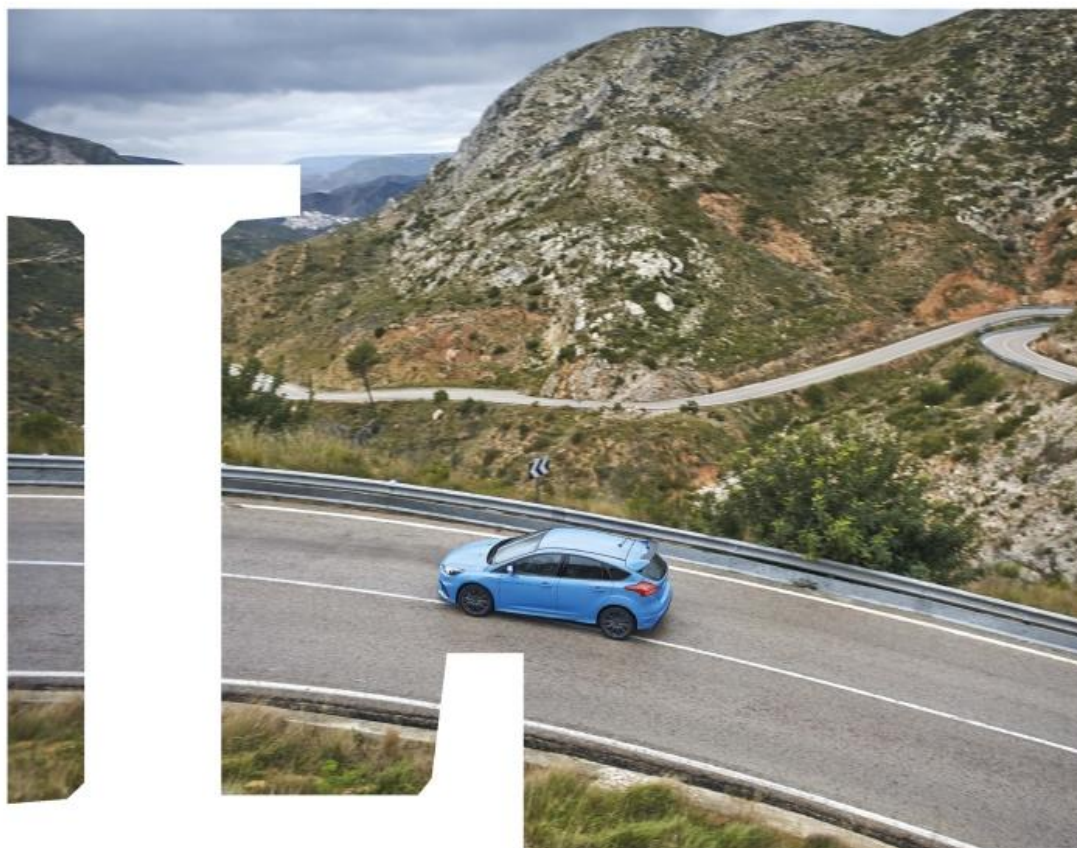
Après une interminable campagne marketing qui a convoqué des "guest stars" telles que Ken Block ou le Stig, nous avons enfin pris le volant de la nouvelle Focus RS. Est-elle vraiment, comme elle le promet, l'une des meilleures sportives compactes de tous les temps ?

LES 4

Par DAN PROSSER & CÉDRIC PINATEL / Photos GUS GREGORY

VÉRITÉS





Lorsque vous souhaitez étudier le comportement dynamique d'une nouvelle voiture, il vous faut en général piocher dans les précédentes expériences pour le cerner. Vous conduisez, puis vous comparez vos impressions avec vos souvenirs d'autres autos du même genre afin de la jauger précisément. Mais lorsque vous devez remonter dans votre mémoire jusqu'à l'âge de douze ans, c'est bien que la nouveauté en question possède quelque chose d'unique.

D'ailleurs, en parlant de référentiel, force est de constater que la catégorie des sportives compactes a beaucoup évolué en quelques années. Avec l'arrivée de machines comme la Mercedes-AMG A 45 restylée, la dernière Audi RS3 ou, dans une moindre mesure, la Volkswagen Golf R, il faut désormais distinguer une nouvelle sous-catégorie de sportives surpuissantes qui franchiront bientôt la barre des 400 ch. Avec 350 ch, 470 Nm de couple et un 0 à 100 km/h abattu en 4"7, la nouvelle Focus RS n'a pas à rougir face à ces récentes montagnes de muscles allemandes.

C'est la troisième Focus à reprendre le badge RS, mais elle se distingue des deux premières par sa transmission quatre roues motrices (point commun avec toutes ces compactes surpuissantes), connectée à un quatre cylindres turbo de 2,3 litres et une boîte manuelle six vitesses. Mais, contrairement à toutes les autres compactes 4x4 très lourdement armées, ce n'est pas un simple système de type "Haldex", aux capacités notoirement limitées en matière de répartition de la puissance, qui entraîne les quatre roues. Le système de Ford est très spécial. Non seulement il peut envoyer plus de couple vers l'arrière qu'un Haldex, mais ce couple est également réparti entre les deux roues postérieures par une autre centrale de commande. Du vrai "torque vectoring". Cela a permis aux ingénieurs de Ford de programmer cette transmission pour qu'elle réponde à toutes leurs volontés, y compris celle de glisser des quatre roues, juste pour rire.

Face aux Allemandes, elle passerait sans doute pour la moins élégante du groupe, mais elle les bat largement au registre du prix de vente. Malgré 50 ch de plus que la



Avec 350 ch, 470 Nm
de couple et un 0 à 100 abattu
en 4"7, la nouvelle Focus RS
n'a pas à rougir face aux
surpuissantes Allemandes.

FORD FOCUS RS

Golf R cinq portes, elle coûte 1500 euros de moins. Les RS3 et A 45 AMG développent respectivement 27 et 41 ch de plus mais sont 15 000 euros plus chères.

L'intérieur est également moins flatteur que celui de ses rivales "Premium", mais il faudra pinailler pour se plaindre de cet habitacle globalement bien conçu. J'aurais seulement tendance à préférer les baquets optionnels pour leur maintien imbattable, mais aussi parce que je n'aime pas le style des sièges normaux surpiqués d'un bleu fluo qui fait mal aux yeux.

En mode Normal, la direction se montre légère, l'échappement reste discret, et l'amortissement est un peu plus ferme que dans une Golf R. Il existe trois autres modes: Sport, Track, et cette très intrigante position "Drift". « *Le mode Sport vous procure simplement un ressenti plus sportif, sans gros changements* », nous précise David Put, qui gère la mise au point dynamique chez Ford Performance. « *Ce mode est conçu pour la route, avec une conduite neutre et efficace. Le contrôle de stabilité intervient au maximum, mais la direction s'alourdit et vous avez droit à un échappement libéré qui pétarade au lever de pied. La réponse à l'accélérateur est modifiée, et l'unité de transmission arrière modifie légèrement son fonctionnement.* »

« *Le mode Track place la gestion du contrôle de stabilité dans un réglage intermédiaire qu'on appelle Sport. On l'a*

pensé pour les circuits au revêtement parfait et la chasse au chrono, avec un train arrière qui optimise la motricité et propulse l'auto en sortie de courbe. En mode Drift, le contrôle de stabilité reste en Sport, mais la centrale arrière peut envoyer jusqu'à 100 % du couple sur une seule roue du train plutôt que de le répartir entre les deux. »

Traduction : pour qu'elle glisse en faisant de la fumée.

Quel que soit le mode choisi, on peut placer l'ESP dans son réglage Sport ou choisir de le déconnecter entièrement. Et sur le commodo à gauche du volant, vous pouvez régler indépendamment la suspension (Normal ou Sport). D'après David Put, la suspension Sport n'est réellement utilisable que sur circuit, et sur la route le réglage Normal suffit très largement. Notez que le choix est possible entre deux pneus Michelin: le Pilot Super Sport qui convient mieux à une utilisation routière, et le Pilot Sport Cup 2 plus efficace sur circuit.

Notre essai se déroulait sur les routes au bitume impeccable autour de Valence en Espagne, avant de passer sur le célèbre circuit de Moto GP. Les enchaînements de virages à rayon constant s'abordent en troisième, parfois en seconde, le grip n'est pas immense, tout du moins jusqu'à ce que le soleil inonde et sèche le goudron.

Mode Sport enclenché sur la route, la direction paraît tout de suite plus lourde. Au début, l'impression de résistance artificielle autour du point milieu me gênait un peu au



Utiliser le Drift Mode
durant un track-day,
c'est un coup à se faire
blacklister par tous
les circuits de
la planète!



Ci-dessus : il n'y a pas d'autre choix
que la boîte manuelle six vitesses.
Ci-contre et ci-dessous : le diffuseur,
les gros boucliers et la calandre
sont spécifiques à la RS. La peinture
Nitrous Blue coûte 1200 euros.





Tout en haut : les roues à vingt branches sont optionnelles. Celles de série comportent dix branches mais leurs dimensions sont identiques (8x19 pouces).

En haut à droite : les sièges Recaro de série, avec leurs grosses bandes bleues.

CI-dessus : le quatre cylindres 2,3 litres possède un turbo de type Twin Scroll et développe 350 ch. Le filtre à air ouvert contribue à augmenter le flux d'air en mouvement.

moment de me jeter dans un virage, mais avec l'auto bien chargée en courbe et un peu plus d'angle au volant, cette direction devient beaucoup plus franche et informative. Il n'y a pas ce ressenti d'autocentrage élastique qui vous énerve dans de nombreuses directions actuelles.

La commande de boîte est facile et le moteur devient plus démonstratif qu'en mode Normal. Avec un couple maximum disponible dès 2000 tr/mn, il pousse à peu près tout le temps. Cela s'intensifie toutefois à partir de 4000 tr/mn puis de nouveau à 5000 tr/mn, jusqu'à la zone rouge.

Mais comme tous les nouveaux quatre cylindres turbo essence, ce moteur ne vous donne pas la chair de poule. Même si les ingénieurs se sont creusé la tête pour lui ajouter artificiellement du caractère (c'est vrai que l'échappement pétaradant, malgré son côté un peu artificiel, est rigolo), il se montre surtout efficace.

Avant un virage, je préfère souvent monter haut en régime afin de m'éviter un rétrogradage en entrée de courbe. Avec ce moteur qui rupte assez bas, à 6700 tr/mn, cela laisse un léger arrière-goût de frustration. Malgré ses 350 ch et de solides performances en ligne droite, cette nouvelle Focus RS ne vous impressionne pas par la violence de ses accélérations.

Au fait, je n'ai tenu que quelques kilomètres avec le mode Sport des suspensions. Sur route, tout ce que cela apporte, c'est un gros coup dans le fessier à la moindre irrégularité du bitume.

De toute façon, la tenue de route est excellente avec les suspensions "normales", l'auto ne se désunit pas et

vous pouvez attaquer sans arrière-pensée. Même sur de grosses compressions, vous n'arrivez jamais en butée de suspension.

Il y a un peu de roulis lorsque vous tournez, mais d'un genre très naturel et intuitif. Vous l'utilisez facilement pour jauger la limite de grip pneumatique lorsque vous attaquez en courbe.

Le train avant répond sans inertie à vos impulsions au volant et colle vraiment à la route, surtout si vous le chargez au freinage. Ces Pilot Super Sport tiennent tellement bien que je me demande s'il est utile de passer les Sport Cup 2 sur la route. Plus de grip, ça neutralise parfois le comportement d'une voiture, et cela ne m'étonnerait pas que l'auto soit moins amusante à conduire avec les Cup 2 sur ce genre de terrain.

L'auto développe une tendance assez franche au déhanché lorsque vous levez le pied à l'inscription. Si vous êtes capables de jouer avec ça et d'anticiper vos accélérations en sortie, la transmission intégrale vous place dans une légère glisse et vous sentez les roues arrière qui vous propulsent. Ça vous donne l'impression de réellement piloter la voiture, et c'est exactement ce qui me manque lorsque je conduis l'une de ses rivales à transmission Haldex.

Sur route mouillée, la Focus RS peut rouler "par les portières" mais, sur le sec, il est impossible de glisser sur tout le virage avec un gros contre-braquage comme avec une authentique propulsion. Il y a bien trop de motricité pour cela. La Focus RS se contente de remuer l'arrière-train en entrée et en sortie de virage. Non seulement c'est

extrêmement amusant, mais en plus c'est efficace. Et c'est surtout inédit. Reste à savoir comment cette RS se comporte sur des petites routes défoncées, mais je serais surpris de la voir se désunir. Quant aux gros freins équipés de disques ventilés de 350 mm à l'avant (302 mm à l'arrière), ils offrent une excellente tenue dans le temps en conduite sportive et une course de pédale bien réglée.

Sur circuit, avec les Pilot Sport Cup 2, la Focus RS est aussi un régal. Généralement, les sportives de ce genre sombrent lamentablement sur une grande piste comme le circuit Ricardo Tormo, mais la Ford y reste agile, sensible et très bien tenue avec l'amortissement en mode Sport. La transmission récupère des tonnes de grip sur le bitume lisse, vous pouvez accélérer très tôt en virage et catapulter l'auto vers la prochaine ligne droite.

Nous voilà donc arrivés au chapitre du fameux Drift Mode. L'utiliser à fond pendant un track-day, sincèrement, c'est un coup à se faire blacklister par tous les circuits de la planète. Dommage, car c'est terriblement fun. Le Drift Mode est idéal sur les longs virages en seconde : la clé est de provoquer un léger sous-virage en rentrant dans la courbe, avant d'écraser l'accélérateur en restant le plus courageux possible. La transmission sature de puissance le pneu arrière extérieur, plaçant l'auto dans une belle

équerre fumante que vous pouvez maintenir jusqu'à la ligne droite suivante. Il suffit de planter le pied droit contre le plancher et de garder le volant le plus droit possible jusqu'à la fin de la glisse, avant de devoir contre-braquer.

C'est tellement dingue que l'on a l'impression que le bouclier avant de l'auto est attaché par une chaîne au point de corde du virage, et qu'elle tourne autour de ce point. Jamais je n'avais ressenti cela dans une voiture auparavant, c'est surnaturel.

La seule fois où j'ai éprouvé une sensation de ce genre, j'avais douze ans et j'étais en vacances d'été à Chypre, j'avais les fesses dans une bouée tractée par un bateau. À chaque virage de l'embarcation, je pendulais autour d'elle comme une Focus RS en Drift Mode.

C'est différent d'une vraie propulsion, car ici il n'y a pas à moduler l'accélérateur, et l'on a moins de contre-braquage à assurer. Mais je me suis tellement amusé que j'ai fini par surchauffer la transmission en faisant de très nombreux passages dans le même virage.

Cette Ford semble tout simplement conçue pour procurer le plus de plaisir possible. À côté de ses concurrentes, toutes surpuissantes mais frigides en pleine attaque, la Focus RS sort véritablement du lot. ☒

FORD FOCUS RS

Moteur 4 cylindres en ligne, 2 261 cm³, turbo

CO₂ 175 g/km

Puissance 350 ch à 6 000 tr/mn

Couple 470 Nm de 2 000 à 4 500 tr/mn

Transmission boîte de vitesses manuelle 6 rapports, quatre roues motrices, torque vectoring, ESC

Suspension AV type McPherson, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs pilotés, barre antirollis

Suspension AR double triangulation, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs pilotés, barre antirollis

Freins disques acier ventilés de 350 mm AV, disques AR de 302 mm

Roues 8x19 pouces (AV et AR)

Pneus 235/35 R19 (AV et AR)

Poids à vide 1 599 kg

Rapport poids-puissance 4,57 kg/ch 0 à 100 km/h 4"7 (constr.)

V-Max 266 km/h (constr.)

Prix de base 39 600 euros

En vente déjà disponible

L'avis d'**EVO** : ★★★★★

