

## Fiche technique

**Carrosserie** : berline 3 portes de 4,40 m de long. Coffre : 385 l. Poids à vide : 1 467 kg.

**Motorisations** : essence 5 cylindres 20 soupapes Duratec avec turbocompresseur et injection Bosch ME 9.0 2 522 cm<sup>3</sup> de 224 kW/305 ch/21 cv à 6 500 tr/mn (et même 7 050 tours durant trois secondes). Ligne d'échappement avec système sonore actif Sound Symposer. Traction avant. Boîte mécanique 6 vitesses. Direction électro-hydraulique EHPAS, freins 4 disques 2 vent avec étriers renforcés, pneus 235/35 R 19, ABS/EBD/EBA, ESP (paramétré "sport") et 4 airbags de série.

**Performances** (données constructeur) : V Max : 263 km/h. 0-100 km/h : 5"9. Conso moy. norm : 13,4-7-9,4 l./100. CO<sub>2</sub> : 225 g/km (écotaxe de 1 600 €).

**Prix** : 1 version RS essence à 33 650 €.

## Les concurrentes

**Audi S3** : variante sportive à transmission intégrale Quattro de l'A3, proposée en 3 et 5 portes (2.0 TFSi 265 ch 3 portes à partir de 41 660 €).

**BMW 135i** : en gagnant un fougueux 6 cylindres en ligne, cette propulsion d'accès à la marque en a toute la noblesse (3.0i 306 ch Excelsis 3 p. à partir de 43 400 €).

**Mitsubishi Lancer Evolution GSR** : un look d'enfer pour cette 4 portes très spéciale taillée pour les ralliés (2.0i Turbo GSR 295 ch 4x4 à partir de 44 950 €).

**Nissan 370Z** : une nouvelle physionomie pour le coupé authentiquement sportif le plus abordable (V6 3.7i 331 ch Pack à 40 900 €).

**Subaru Impreza WRX STi** : l'allure moins agressive de la nouvelle mouture est assurément trompeuse (2.5i 300 ch WRX STi 5 portes à partir de 47 250 €).

# Ford Focus RS : une sportive brillantissime

«Panorama»

*Capable de faire souffler le chaud et le froid, la Focus RS se révèle aussi agréable aux allures paisibles de la circulation ouverte.*

■ Quoique dérivée de la grande série, la Focus RS est une Ford d'exception avec ses 305 ch et sa technologie dernier cri proposée à prix d'ami.



des chevaux partout pour élaner ou relancer la machine.

Au volant, bien calé dans le Recaro – le siège baquet – qui épouse parfaitement le corps, on ne se lasse pas de savourer à coups d'accélérateur les vrombissements du 5 cylindres turbo,

qui passe du cri rauque aux tonalités plus aiguës dès qu'on libère graduellement les chevaux. Mais surtout, "pied dedans" à l'escalade des épingles du Turini, col fameux du Rallye de Monte-Carlo, le train avant supporte étonnamment bien la charge de la cavalerie. Nette et courte dans sa grille, la boîte 6 permet "d'enquiller" le bon rapport à la volée. Avec une direction si directe, et très précise, pour enrouler les virages en spaghetti dans une trajectoire impeccable. Bref, c'est le "pied", total, intégral. Mais dès qu'on calme le jeu en pays civilisé, la Focus RS se fait passer-muraille, soulignant sa docilité par une consommation moyenne de 14,3 l./100, plutôt raisonnable après tous ces mauvais traitements !

■ Ph. Hervieu

Faisant partie des constructeurs engagés dans le sport automobile, Ford cultive aussi parallèlement, et depuis longtemps, des autos authentiquement racées, capables de hautes performances, quoique dérivées de la grande série : l'élitiste famille des "RS". La première remonte aux années soixante, avec l'Escort Mark One à propulsion. Et la Focus RS qui vient d'être commercialisée est le vingt-deuxième modèle de cette longue lignée.

Au-delà d'un plumage indéniablement réussi avec de nouvelles pièces de carrosserie, et un habitacle bien doté réaménagé à l'unisson, la facette la plus étonnante de la Focus RS réside néanmoins dans la fiche technique. Avec une puissance de

305 ch qui passe au sol par les seules roues avant, motrices et directrices. Un attelage il y a peu inimaginable pour assurer convenablement sur la route. Mais si la Focus RS peut se dispenser d'un système 4x4, et donc gagner du poids et de l'agilité, c'est grâce à son train avant qui mérite le qualificatif de révolutionnaire. Initialement développé pour transmettre les couples très élevés de puissants propulseurs turbodiesel sans à-coups violents dans le volant à pleine accélération, ce train avant, dit "RevoKnuckle", découple l'axe de pivot de fusée et réduit l'effet "bras de levier". Si certaines voitures (Peugeot 407 ou Renault Mégane RS), disposent déjà d'un train avant découplé, Ford a peaufiné le système par une liaison articulée

inférieure – brevetée – qui assure un carrossage négatif permanent des roues pour optimiser la zone de contact et le travail des Continental extra-larges, posés sur des jantes de 19 pouces. En outre, les 305 ch du 5 cylindres 2.5i Turbo, au vigoureux couple maxi de 440 Nm entre 2 300 et 4 500 tr/mn, transmettent également au sol par l'intermédiaire d'un différentiel autobloquant mécanique Quaife. Pas plus gros qu'une boîte boisson pour épargner le poids, il assure une répartition quasi-instantanée du couple dès qu'une roue avant manque d'adhérence. Et supprime pratiquement aussi tout patinage d'une roue par rapport à l'autre. Enfin, une super boîte à 6 vitesses, réétagée en conséquence, contribue à donner