

FORD FOCUS ACTIVE



Après la Ka+ et la Fiesta, c'est au tour de la Focus de se « crossoveriser ». Une garde au sol rehaussée, des appendices de baroudeuse et le tour est joué. Essai entre les gorges de l'Hérault et le Lac du Salagou

COUP DE CRAYON

Après la commercialisation de la berline et du break SW, Ford vient greffer des attributs de sauvegarde à sa compacte. Les vertus de SUV ayant le vent en poupe contrairement aux berlines conventionnelles, Ford propose donc cette alternative très séduisante qui permet de maîtriser le budget par rapport à un SUV. La nouvelle Focus Active conserve les lignes très réussies des versions standards mais force le trait sur des spécificités telles que la calandre noire ou des protections argentées très marquées à l'avant comme à l'arrière. La hauteur de caisse gagne 3 cm, portant la garde au sol à 16,3 cm. Des jantes de 17 ou 18 pouces remplissent de larges passages de roues qui reçoivent des arches de protection noires. La longueur des modèles Active est quasi identique aux versions classiques à 4,40 m pour la berline et 4,70 m pour le break, car cette finition est disponible dans les deux carrosseries. Le coffre offre, avec le kit anti-crevaillon et en configuration 5 places, 375 litres de chargement pour la 5 portes et 608 litres pour la variante SW. Ce volume peut être réduit si vous optez pour une roue de secours gilette, une roue de secours normale ou si l'option sono Bang & Olufsen est choisie, car il faudra y caser le caisson de basse. L'arrière propose une touche de sportivité

avec une sortie d'échappement double intégrée dans le sabot de protection.

VIE À BORD

Si cette version Active se différencie à l'extérieur par rapport à sa sœur berline, l'intérieur est quasi identique. Les sièges sont revêtus d'une sellerie spécifique marquée d'un A et la position de conduite, légèrement relevée, est très agréable. Les matériaux utilisés sont de bonne facture, on a droit à des surpiqures sur la console et un bandeau laqué sur la planche de bord. Notre version d'essai en boîte automatique se passe de levier de vitesse. Celui-ci est remplacé par une molette. La place ainsi libérée accentue la sensation d'espace intérieur. On retrouve l'écran multimédia 8" de type tablette, idéalement positionné au-dessus des aérateurs. Il intègre la caméra de recul grand angle, à 180°. Le système SYNC 3 est compatible Apple CarPlay et Android Auto et l'application en vogue Waze de série. Déjà très complet sur les autres versions de Focus, l'équipement technologique est bien sûr repris sur l'Active. On citera quelques exemples comme l'aide au maintien dans la voie, le freinage automatique avec détection piéton/cycliste ou le limiteur de vitesse intelligent. Cette panoplie d'aides à la conduite est complétée sur la

Focus Active par un affichage tête haute couleur, une première sur une Ford en Europe. Le conducteur retrouvera dans son champ de vision, la vitesse, la reconnaissance des panneaux, la navigation ou autres réglages audio. Un bon point pour l'Active Park Assist 2 qui permet de réaliser un créneau sans aucune intervention humaine. Direction, marche avant et arrière, accélération et freinage s'enchaînent automatiquement jusqu'à la fin de la manœuvre.

SUR LA ROUTE

La nouvelle Active est proposée avec deux blocs Diesel EcoBlue, 1.5 l 120 ch et 2.0 l de 150 ch avec un couple de 370 Nm pour celui-ci. Deux moteurs essence sont placés également sous le capot, les EcoBoost de 1.0 l et 1.5 l de 125 et 150 ch. C'est ce dernier que nous avons à l'essai. Couplé à la boîte auto (pas de double embrayage), il a la particularité, comme le petit 1 litre, de se passer d'un cylindre lors de trajets à vitesse stabilisée, lors d'un parcours autoroutier par exemple. Le 3 cylindres fonctionnant ainsi sur 2 cylindres contribue à réduire les rejets de particules tout en économisant du carburant. La direction à assistance électrique, le réglage spécifique des ressorts de suspension et le châssis inédit, repris de la version classique, nous ont parfaitement satisfaits. En plus des modes déjà existants Eco, Normal et Sport, 2 autres fonctions sont réservées à l'Active : Terrain glissant et Piste. Nous avons mis à l'épreuve ce dernier et la voiture s'est extirpée avec aisance des petites pentes caillouteuses et autres ornières que nous avons franchies avec prudence toutefois.

SON PRIX

Le tarif de cette nouvelle version s'échelonne de 25 400 € (essence 125 ch) à 30 300 € (Diesel 150 ch). Ford annonce qu'une version avec microhybridation sera disponible courant 2020.

Texte / Photo © Thierry ANDRE