



LA NOUVELLE FORD FOCUS - PRESENTATION

« Créer une nouvelle Ford Focus a constitué un très grand défi à relever. Nous devons réaliser un véhicule qui conserve véritablement les qualités que la Focus représente pour des millions d'automobilistes. Nous devons également définir de nouveaux critères dans tous les domaines. Au terme de ce très important travail, nous avons créé un véhicule dont nous tirons une grande fierté.

Un véritable esprit d'équipe a animé les ingénieurs qui ont participé à ce projet. Pour un grand nombre d'entre eux, leur expérience remonte à la première génération de Focus et couvre également le premier modèle de la nouvelle génération, le Focus C-MAX. Nos concurrents ont travaillé pour essayer d'égaliser la première Focus et ceci nous a motivés davantage dans notre tâche et donné l'audace de voir jusqu'où nous pourrions aller avec la nouvelle Focus. »

Derrick Kuzak, Vice Président du Développement Produit, Ford Europe



LA NOUVELLE FORD FOCUS

La Ford Focus est prête à être lancée sous une nouvelle ligne encore plus dynamique et déclinée en une famille complète.

Après six ans et 4 millions d'unités vendues dans le monde, la Focus actuelle est toujours populaire et reste l'un des modèles les plus vendus en Europe. Elle est encore la référence dans le domaine des qualités dynamiques dans sa catégorie. La nouvelle Focus a été conçue pour offrir davantage : aller plus loin en terme de confort et d'agrément de conduite mais aussi progresser au niveau de la qualité, de la finition et des équipements.

Fabriquée à Saarlouis en Allemagne et à Valence en Espagne, la nouvelle Focus proposera une famille presque complète à son lancement avec les carrosseries 3, 5 portes et break qui rejoindront le Focus C-MAX, introduit en 2003. Elle proposera une large gamme de moteurs et de nouvelles technologies. Une élégante carrosserie quatre portes sera lancée en 2005.

La nouvelle Ford Focus est le fruit du programme Global Shared Technologies, au sein du groupe Ford Motor Company. Elle partage ainsi un certain nombre d'éléments de son architecture avec le Focus C-MAX, les Volvo S40/V50 et la Mazda3. La gamme Focus bénéficie de la puissance de la recherche du groupe tout en conservant son caractère et son agrément de conduite exclusifs.



UN STYLE EVOLUE, MODERNE ET ABOUTI

« Nous avons évolué en terme de style chez Ford Europe. Aujourd'hui, les clients apprécient un dessin qui exprime une forte qualité. Nous estimons l'avoir intégré dans ce modèle par le soin minutieux apporté aux formes de la silhouette, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur, et grâce au profil proche de celui d'un coupé. »

Chris Bird, Directeur du Style, Ford Europe

La nouvelle Focus présente une silhouette qui est mise en valeur par l'angle du pare-brise et par les lignes nettes et très inclinées de sa lunette arrière. Elle se différencie totalement de ses principales concurrentes dans le segment. Son allure sportive dégage une impression plus dynamique, qui n'est pas un simple effet visuel. La voie plus large, conjuguée à un empattement plus long, contribuent à renforcer le style de la Focus et suggèrent un comportement routier de haut niveau.

Sa forme est nouvelle, mais c'est indéniablement une Ford Focus, avec ses feux arrière hauts et sa ligne graphique inimitable des vitres latérales. Il s'en dégage une impression de robustesse et de qualité de fabrication, qui sont déjà largement reconnues avec le Focus C-MAX. Élégante et fonctionnelle, la nouvelle Focus break, partage cette forme sculptée qui "rejette" le capot moteur vers l'avant.

A l'arrière, la ligne de toit plonge très nettement reprenant ainsi la signature des Focus 3 et 5 portes. Avec la même longueur hors-tout que le Focus C-MAX, les nouvelles Focus offrent à la fois une hauteur sous pavillon à l'arrière et un volume de coffre de tout premier ordre. Les blocs feux arrière hauts et étroits sur tous les modèles ont permis de créer le hayon le plus large du segment, donnant ainsi aux clients Focus la possibilité d'utiliser totalement le volume du coffre sans être gêné par les passages de roues.



POSTE DE CONDUITE

« Avec ce nouveau modèle, nous avons accordé une grande importance à la qualité du poste de conduite. De la position de conduite façon "cockpit", du tableau des instruments "à vision intégrale" au dessin de la console et à l'utilisation de matériaux de qualité, notre travail n'a eu qu'une seule finalité : donner au conducteur un environnement qui lui fasse ressentir l'ADN de la Focus. Un véhicule qui procure un grand plaisir de conduire à son conducteur ! »

Adrian Whittle, Ingénieur en Chef du Programme Ford Focus

La nature à la fois robuste et rassurante de son environnement laisse présager de la qualité de la nouvelle Focus. Il invite le conducteur à se sentir chez lui, depuis la planche de bord jusqu'à la console centrale, qui constitue le cœur du design intérieur. Celui-ci dégage une "impression de cockpit", dans le sens où il enveloppe ses occupants avec l'ensemble des commandes parfaitement disposées.

La philosophie qui avait présidé aux formes de l'habitacle de la Focus 1998 a évolué de façon harmonieuse. L'intérieur de la nouvelle Focus constitue un environnement plus chaleureux, rendu plus vivant par l'apport de la couleur. Les éléments perçus, les sons et les textures jouent un rôle important dans la sensation de qualité qui domine à l'intérieur de la nouvelle Focus.

Un nouvel environnement intérieur d'un bleu profond apparaît sur les modèles Sport et Titanium. Associée au coloris au ton plus clair de la moitié inférieure de l'habitacle, la tonalité bleue du garnissage donne à la Focus un intérieur plus chaleureux. Le noir reste en option, pour tous les modèles. Les équipes de coloristes ont travaillé pour offrir les meilleures combinaisons de couleurs dans un large gamme de niveaux de finition : Ambiente, Trend, Sport, Ghia et Titanium.

Ford s'est également tourné vers des matériaux testés sur le plan anti-allergique, ce qui constitue une première sur le marché. Tous les matériaux de la nouvelle gamme Focus répondent aux critères stricts définis par le TÜV en Allemagne, comme ce fut le cas pour le Focus C-MAX.



TAILLÉE POUR LES PERFORMANCES

« Le cahier des charges de ce modèle définissait environ 10.000 objectifs individuels, mais l'un d'entre eux posait un défi et allait s'avérer le plus exigeant de tous : réaliser une véritable Ford Focus nouvelle et encore meilleure. Nous avons atteint ces objectifs et fait évoluer la Focus vers davantage de fonctionnalité, un meilleur équipement, une ergonomie optimisée, une qualité de conduite de tout premier ordre et des lignes superbes. »

Gunnar Hermann, Directeur des Véhicules du segment C

L'agrément de conduite a été dès le départ le point fort de la Focus. Avec la nouvelle Focus, nous avons travaillé pour faire mieux encore.

Un empattement plus long (25 mm) et une voie plus large (40 mm) que le modèle précédent donnent à la nouvelle Focus une allure assurée et ont permis d'améliorer l'aménagement intérieur. Les progrès qui se cachent sous la carrosserie s'appuient sur sept ans d'expérience de la suspension arrière multi-bras à "Control Blade" et sur un nouveau faux-châssis avant plus rigide.

Les conducteurs de la nouvelle Focus apprécieront les améliorations obtenues au profit du confort qui n'altèrent en rien l'agilité, la stabilité du véhicule et la précision de la direction. Le nouveau châssis a été conçu pour filtrer les vibrations, et contrôler les mouvements de la caisse afin de rendre la nouvelle Focus extrêmement confortable, même sur route dégradée.

La structure de la carrosserie de la Focus joue également un rôle majeur dans le comportement routier. Elle a été conçue avec une amélioration de sa rigidité torsionnelle de 10 % par rapport à celle du modèle précédent. La direction assistée électro-hydraulique (EHPAS) facilite les manœuvres à faible vitesse tout en assurant une grande précision à vitesse élevée. Les disques de frein de plus grand diamètre procurent de meilleures sensations au freinage, accroissent la puissance d'arrêt en situation d'urgence et assurent une plus longue longévité des plaquettes de frein.



PUISSANCE ET INTELLIGENCE

Disposant d'une gamme de motorisation très complète, la nouvelle Focus sera la première Ford à recevoir le nouveau moteur 1,6 litre Duratec Ti-VCT développant 115 ch. Ce moteur dispose d'un calage variable indépendant des deux arbres à cames.

Le calage variable indépendant des arbres à cames (Ti-VCT) améliore l'admission de l'air dans le moteur et permet d'accroître le couple tout en réduisant la consommation moyenne de 5 %. Le nouveau moteur Duratec Ti-VCT vient compléter une famille de moteurs à essence déjà importante qui compte également les moteurs 16 soupapes de 1,4 litre (80 ch), 1,6 litre (100 ch) et 2,0 litres (145 ch).

La Focus est également disponible avec une gamme de moteurs diesel réputés équipés d'une rampe commune à haute pression, les Duratorq TDCi. Il s'agit des 1,6 litre Duratorq TDCi (109 ch) et du 2,0 litres (136 ch) qui ont fait leur première apparition à bord du Focus C-MAX. Ces moteurs légers offrent le bon équilibre entre un couple élevé à bas régime et une faible consommation. Le moteur 2,0 litres bénéficie en plus d'une boîte de vitesses manuelle à six rapports. Afin d'être conformes et même de dépasser les exigences en matière d'émissions polluantes, ces deux moteurs diesel seront également disponibles avec un filtre à particules.

La nouvelle transmission à variation continue Durashift CVT, est disponible avec le moteur 1,6 litre Duratorq TDCi. Développée conjointement par Ford et ZF, la transmission Durashift CVT peut fonctionner en mode totalement automatique ou manuel à sept rapports. Elle permet de réduire la consommation jusqu'à 8 % par rapport aux transmissions automatiques classiques à quatre ou cinq rapports. La Focus sera également disponible avec les boîtes de vitesses manuelles Durashift à cinq et six rapports et la transmission automatique Durashift à quatre rapports.

En fonction des marchés, la nouvelle Focus Duratorq TDCi sera lancée en répondant à la norme Euro 3, Euro 4 et Euro 4 + Filtre à particules.



UNE TECHNOLOGIE UTILE ET ACCESSIBLE

La nouvelle Focus proposera un ensemble de nouvelles technologies qui contribueront au confort et au bien-être du conducteur et de ses passagers. Parmi ces nouvelles technologies, il convient de citer :

- Système de verrouillage et déverrouillage sans clé - la Focus se verrouille ou se déverrouille à mesure que l'on s'approche ou s'éloigne d'elle
- Pare-brise athermique - il réduit quasiment par cinq le niveau de radiation solaire dans l'habitacle par rapport à un pare-brise teinté standard, améliorant très nettement l'efficacité de la climatisation
- Eclairage avant adaptatif - cette technologie permet de guider le faisceau des phares en fonction du braquage des roues avant. Afin de rendre cet équipement plus accessible à un grand nombre de clients, la Focus le proposera avec des projecteurs halogènes et non pas au xénon.
- Blue Tooth™ - cette technologie multimédia sans câble permet de connecter des téléphones mobiles, assistants numériques personnels et ordinateurs portables
- Commande vocale - la nouvelle Focus disposera d'un nouveau moyen pour commander les systèmes audio, le téléphone portable, la climatisation, le multimédia ou la navigation sans aucune action de la main
- Système multimédia pour les places arrière - un système audio indépendant, compatible MP3, est disponible avec un écran installé sur le pavillon pour la lecture de DVD ou l'utilisation de consoles de jeu à bord du break



SECURITÉ

Tout comme sa devancière, la nouvelle Focus accordera une importance primordiale à la sécurité en proposant un ensemble complet de solutions passives et une carrosserie d'une grande robustesse.

La structure de la Focus constitue le cœur du système de sécurité des passagers. Elle met sa rigidité à contribution avec des zones déformables soigneusement conçues pour dévier l'énergie du choc, protéger les occupants en cas de collision et éviter la présence d'objets intrusifs dans la cellule de survie. La Focus est fabriquée à partir de panneaux d'épaisseur variable soudés au laser et composés d'acier haute résistance. La cellule de survie comporte des zones déformables qui ont été testées minutieusement sous leur forme virtuelle et physique. Les résultats ont été vérifiés par les ordinateurs les plus puissants du secteur automobile et les essais réalisés au Centre de Sécurité ultramoderne de Volvo en Suède.

La nouvelle Focus offre des coussins gonflables latéraux ainsi que des rideaux gonflables (qui s'étendent du montant A au montant C), pour la majorité des marchés européens, des ceintures de sécurité avec prétensionneurs et enrouleurs à limite de charge et des points d'ancrage ISOFIX pour installer un siège enfant. Les coussins gonflables frontaux à simple phase de déploiement sont montés d'origine dans les équipements de sécurité passive de la Focus.

En option, un pédalier réglable électriquement permettra d'adapter de façon idéale le poste de conduite à chaque conducteur, améliorant ainsi le confort et la sécurité.



LES CÔUTS D'UTILISATION

Tout-au-long du développement de la nouvelle Focus, le maintien de faibles coûts d'utilisation a été une de nos priorités.

Grâce aux progrès enregistrés au niveau du rendement des moteurs Duratec Ti-VCT, Duratorq TDCi et à la nouvelle transmission Durashift CVT, la Focus permet à son conducteur de contrôler l'un de ses principaux postes de dépenses annuelles, le carburant.

La nouvelle Focus partage les mêmes périodicités d'entretien que le Focus C-MAX. L'entretien recommandé est prévu une fois par an ou tous les 20.000 km, ce qui permet de maintenir les frais d'entretien parmi les plus faibles du segment.

Les nouveaux tarifs d'assurance du segment C en Allemagne - les premiers à être confirmés au moment de l'édition - constituent une garantie supplémentaire de la qualité de fabrication et de la facilité de réparation de la nouvelle Focus. Elle se classe parmi les meilleurs modèles du segment, avec une affectation VK12 pour une assurance complète.



LA NOUVELLE FORD FOCUS – EXTERIEUR

« Il nous fallait arriver à un dessin qui affirme instinctivement la filiation avec la Focus actuelle tout en lui donnant un petit peu plus de rondeur afin qu'elle dégage une forte impression de qualité. Je pense que nous avons fait évoluer le langage du style de Ford Europe et que nos clients apprécieront véritablement ce que nous avons entrepris. »

Il n'y a aucun doute, ce fut un véritable travail de passionnés sachant que nous devions faire face à l'un de nos plus grands défis en termes de style : créer un successeur digne de la première Focus. Celle-ci est devenue le leader de sa catégorie, au cœur du segment le plus populaire en Europe, ce qui a accru l'ampleur du challenge pour nos ingénieurs afin que la nouvelle Focus soit encore plus pratique, plus élégante et plus fonctionnelle. »

Chris Bird, Directeur du style de Ford Europe

UN PROFIL AFFIRMÉ

La nature sportive de la Focus coule dans les veines de sa nouvelle carrosserie, désormais plus aboutie et mieux intégrée dans le style des différents modèles de la gamme Ford. Tout en conservant l'esprit du dessin d'origine, le profil de la nouvelle Focus reste parfaitement distinct de celui des autres modèles de sa catégorie.

Avec ses dimensions légèrement accrues, la nouvelle Focus apparaît plus musclée. Une sensation qui est renforcée par les passages de roues proéminents, mais mieux intégrés à la ligne générale. Les lignes marquées de la calandre, des projecteurs et du bouclier avant, qui sont désormais déclinées sur la Mondeo, la Fiesta, la Fusion et le Focus C-MAX, s'adaptent parfaitement à la nouvelle Focus et soulignent l'appartenance à la même famille.

Situé légèrement plus bas que sur les autres modèles Ford, le nez de la nouvelle Focus est fortement incurvé. De ce point frontal, les lignes principales de la carrosserie s'étirent vers l'arrière, créant un profil à la fois athlétique et élégant. De l'avant bas et large, le capot moteur suit une courbe prononcée depuis la calandre jusqu'au montant A, dessinant des "pommettes" proéminentes qui se retrouvent sur tous les modèles de Focus.



DES LIGNES FLUIDES

« Le profil présente deux lignes distinctes, » poursuit Chris Bird. « La première est formée par l'embouti marqué qui suit de façon tendue le passage de roues avant et court sur toute la longueur du véhicule, exprimant une forme "taillée dans la masse". La seconde, une ligne elle aussi très tendue part du centre du capot et s'étire sur toute la longueur du véhicule, mettant en valeur les formes accentuées du montant A et du montant C. »

Le montant A, désormais repoussé de 100 mm vers l'avant et formant un angle plus aigu, libère de l'espace et améliore sur la protection en cas de choc. Du point de vue du style, ceci a permis aux designers de donner à la nouvelle Focus une allure plus spectaculaire et exclusive.

D'un point de vue visuel, la différence la plus évidente entre la Focus et ses concurrentes provient de l'arrière. Grâce à un agencement ingénieux des composants sous la carrosserie, Ford a innové en créant un profil encore plus marqué, qui confère au modèle trois portes une vraie silhouette de coupé tout en offrant cinq véritables places - ce profil est partagé avec élégance sur la carrosserie cinq portes.

« Lors de la conception du break, nous avons voulu le rendre aussi sportif que possible en lui apportant une petite touche italienne, » poursuit Claudio Messale, styliste en Chef de la nouvelle Focus. « Tout comme pour les carrosseries 3 et 5 portes, nous avons pu parvenir à nos fins grâce à la ceinture de caisse du break est relativement verticale, ce qui nous a permis non seulement de créer une forme sculptée extérieure, et d'obtenir une plus grande aire de chargement. En respectant les lignes générales, nous n'avons pas eu à faire de compromis entre fonctionnalité et esthétique. »

Les lignes nettes et sportives des montants avant et arrière donnent toute sa personnalité à la nouvelle Focus. Elles sont plus dynamiques et s'intègrent beaucoup mieux que celles du modèle précédent. La sensation d'être dans un cockpit, que l'on ressent dans l'habitacle est dûe à ces lignes, sans que soit pénalisé l'espace réservé au conducteur et aux passagers. De l'extérieur, tout ceci donne à la Focus une silhouette élégante, qui caractérise désormais la marque.



« C'est une toute nouvelle façon d'envisager la Focus, mais elle conserve indéniablement le caractère du modèle d'origine, équilibrant son côté sportif avec la praticité et la fonctionnalité que l'on attend dans un usage quotidien » ajoute Chris Bird. « L'habitacle est sans doute le plus complet de sa catégorie, ce qui nous a permis de créer de superbes variantes. Nous partageons exactement la même longueur hors-tout et le même empattement avec le Focus C-MAX, pour des carrosseries très différentes. »

LA MATURITÉ POUR LA FOCUS

L'équipe de stylistes de Claudio Messale s'est focalisée sur un dessin plus abouti pour la Ford Focus nouvelle génération. La juxtaposition de formes simples qui avait donné à la première Focus sa ligne si caractéristique laisse place à un style plus homogène qui traduit très concrètement le travail d'ingénierie effectué sur la carrosserie.

« En 1998, la Focus a bouleversé ce segment par son style. Nous avons voulu capitaliser sur cette réussite plutôt que de faire un nouveau bond dans l'inconnu avec un autre concept radicalement différent » ajoute Messale. « Nous voulions poursuivre dans le même esprit, mais en modernisant l'ensemble. Le graphisme des vitres est très proche de celui de la première génération, mais les dimensions de la nouvelle Focus nous ont permis de leur apporter une ligne nettement plus sportive. »

L'allongement du véhicule a permis aux stylistes de disposer de la liberté suffisante pour faire évoluer la ligne de toit au plus près de la ligne supérieure des vitres latérales permettant ainsi d'obtenir la forme arrière plongeante de la nouvelle Focus. Tous les modèles, y compris le break présentent un rendu plus net de l'arête arrière de la vitre latérale, caractéristique de la Focus d'origine.



QUALITÉ DE FABRICATION

« Dans la construction d'un véhicule moderne, la robustesse des composants de base et du soubassement ont toujours déterminé la qualité finale du produit. Pour réaliser la nouvelle Focus, il a été nécessaire d'être ambitieux et de penser de façon radicalement différente. »

Andreas Stichweh, Directeur des Programmes Carrosserie des Véhicules du Segment C

Créer un style homogène dont la qualité perdurera tout au long de la vie du véhicule, est beaucoup plus qu'un simple exercice de style. Pour garantir les critères de qualité voulus par Ford, une attention toute particulière a été apportée à la construction du véhicule en utilisant des modèles numériques et des prototypes qui ont permis de peaufiner le processus de fabrication.

Distingués par de nombreux prix sur la qualité industrielle, les techniciens de Saarlouis et Valence, qui ont déjà fabriqué 3 millions de Ford Focus, ont encore amélioré les processus mis en œuvre pour la nouvelle Focus en s'appuyant sur l'expérience de la première Focus et du Focus C-MAX.

Grâce aux soudures par laser, à l'utilisation de robots, aux toutes dernières technologies, telles que les contrôles des soudures par rayons X, la nouvelle Focus bénéficie d'une qualité de fabrication exemplaire. Les écarts entre les panneaux ont été ramenés à 3,5 mm avec des tolérances réduites d'un tiers pour atteindre 1 mm, permettant ainsi à chaque nouvelle Focus de répondre aux exigences de qualité de Ford.

SECURITÉ ACTIVE

Dans toutes ses versions, la nouvelle Focus présente une structure conçue pour protéger ses occupants dans une cellule de survie légère et d'une grande efficacité. Elle est réalisée à partir de panneaux d'épaisseur variable soudés par laser et découpés dans un acier très résistant. La cellule de survie comporte des zones déformables afin d'absorber l'énergie d'un choc. Des essais rigoureux ont été réalisés à la fois sous forme virtuelle et avec des prototypes pour s'assurer de la résistance de la cellule. Les résultats ont été confirmés par les ordinateurs les plus puissants du secteur automobile et ont satisfait aux tests effectués dans le Centre de Sécurité ultra moderne de Volvo en Suède.



Les chemins de transmission de forces de choc au sein de la structure ont été optimisés pour une absorption maximale de l'énergie du choc, à la fois dans le cas de collisions frontales contre une barrière rigide ou lors de collisions décalées. Davantage d'espace déformable a été obtenu par le détachement contrôlé des composants du châssis rigide de la structure de la caisse permettant ainsi à l'énergie du choc de passer sous la cellule, réduisant les valeurs de décélération pour les occupants tout en évitant la déformation de la structure du soubassement.

Dans la structure de la cellule, de nouveaux éléments travaillent à la compression à hauteur de la ligne de ceinture de caisse pour réduire la déformation du montant A et du support du tableau de bord. Une nouvelle traverse fixée entre les montants A stabilise la structure dans le plan transversal et minimise l'intrusion de la colonne de direction et des pédales.

Ces caractéristiques structurelles, combinées aux systèmes de sécurité passive, nous permettent d'assurer un niveau de protection élevé pour la Focus. Il en résulte que la nouvelle Focus dépasse déjà les critères de résistance aux chocs de toutes les réglementations européennes actuelles et devrait obtenir une excellente note lors des programmes d'essais indépendants tels que les essais Euro-NCAP de la Fédération Internationale de l'Automobile.

Tous ces efforts ont également permis de créer un véhicule disposant de processus de réparation simplifiés et plus économiques. Par exemple, la barre de renfort en acier au boron de la découpe de calandre est montée sur des points fixes. En cas de détérioration dans un accident, elle peut être remplacée et fixée exactement aux cotes d'origine.



NOUVELLE FORD FOCUS – QUALITE INTÉRIEURE

« Par le passé une finition de qualité supérieure était synonyme de coûts supplémentaires, mais avec la nouvelle Focus, nous offrons cette qualité à un prix abordable, ce qui permet de rendre l'exclusivité plus accessible.

Le souci du moindre détail fait toute la différence dans le style intérieur. C'est pourquoi, nous avons passé beaucoup de temps et apporté beaucoup de soin à la réalisation de l'habitacle, soignant l'aspect et le toucher des matériaux dans les zones de contact. L'ambiance qui en résulte du design donne très naturellement l'impression que l'habitacle a été plus particulièrement conçu autour des passagers».

Mick McDonagh, Directeur Ingénierie des Systèmes Intérieurs

HARMONIE INTÉRIEURE

« Nous avons essayé de donner aux matériaux que le client peut voir et touche, le caractère que nous voulions que la nouvelle Focus exprime: élégance, qualité, longévité et plaisir de l'œil et du toucher. »

Robert Lützel, Directeur de la Finition

L'habitacle de la nouvelle Focus a été conçu pour exprimer une "sensation de cockpit" : l'environnement enveloppe chaque occupant, tout ce qu'il souhaite est situé là où il est naturel de le trouver. Cette impression, ajoutée à ce que les sens perçoivent au niveau de la vision, des bruits et des matières, joue un rôle important dans l'ambiance harmonieuse qui règne à l'intérieur de la nouvelle Focus.

Un nouvel environnement intérieur d'un bleu profond apparaît sur les modèles Sport et Titanium. Associée au coloris au ton plus clair de la moitié inférieure de l'habitacle, la tonalité bleue du garnissage donne à la Focus un intérieur plus chaleureux. Le noir reste en option, pour tous les modèles. Les équipes de coloristes ont travaillé pour offrir les meilleures combinaisons de couleurs dans un large gamme de finitions Ambiente, Trend, Sport, Ghia et Titanium.



Ford s'est tourné vers des matériaux testés sur le plan anti-allergique, ce qui constitue une première sur le marché. Tous les matériaux de la nouvelle gamme Focus répondent aux critères stricts définis par le TÜV en Allemagne. Celui-ci note les matériaux qui sont testés avec une transpiration synthétique pour déterminer s'ils ne contiennent pas de substances nocives. Un filtre anti-pollen efficace protège les passagers contre cette pollution aérienne allergisante, les valeurs de carbone organique volatile sont mesurées et certifiées pour la totalité de l'intérieur et les composants individuels et les surfaces métalliques ne doivent comporter ni chrome VI ni nickel.

RENDRE LA VIE FACILE ET PLUS SÛRE

La nouvelle Focus présente un éclairage intérieur harmonisé, déjà proposé à bord du Focus C-MAX. Les concepteurs ont aussi voulu que la sensation et la sonorité les mêmes pour les commutateurs et les boutons toucher poussoirs du tableau de bord. De même, les sélecteurs rotatifs doivent offrir la même sensation, qu'ils commandent une fonction électrique ou mécanique.

D'autres caractéristiques inédites dans cette catégorie, comme le pédalier réglable, sont proposées en option sur la Focus. Il permet de rendre la position du conducteur plus confortable quelle que soit sa stature et renforce la sécurité. De même, le système de prévention anti-intrusion est-il est conçu pour limiter le déplacement des pédales de frein et d'embrayage en cas d'accident, protégeant ainsi les jambes du conducteur.



APPLICATIONS INTELLIGENTES

L'intégration des nouvelles technologies à bord de la nouvelle Ford Focus a été présidée par les avantages qu'elles peuvent apporter sur le plan pratique et économique. A l'opposé d'une simple gamme de gadgets, Ford n'a retenu que les nouvelles technologies qui s'avèrent adéquates et accessibles, permettant de faire progresser l'environnement de conduite :

- Système de verrouillage et déverrouillage sans clé - la Focus se verrouille ou se déverrouille à mesure que l'on s'approche ou s'éloigne d'elle
- Pare-brise athermique - il réduit quasiment par neuf le niveau de radiation solaire dans l'habitacle par rapport à un pare-brise teinté standard, améliorant très nettement l'efficacité de la climatisation
- Eclairage avant adaptatif - le faisceau des phares est guidé par le braquage des roues avant
- BlueTooth™ - cette technologie multimédia sans câble permet de connecter des téléphones mobiles
- Commande vocale - un nouveau mode de commande des systèmes audio, téléphone portable, climatisation, multimédia et de navigation
- Système multimédia pour les places arrière - un système audio indépendant, compatible MP3, est disponible avec un écran installé sur le pavillon pour la lecture de DVD ou l'utilisation de consoles de jeu à bord du break

La Focus proposera également de rangements pratiques comme un casier central supérieur sur la planche de bord et une boîte à gants de 12 litres qui peut être refroidie sur les véhicules climatisés et ainsi conserver des boissons fraîches sur les longs parcours.

Tout comme avec le Focus C-MAX, la nouvelle Focus est proposée avec plusieurs systèmes audio, tous compatibles avec un téléphone portable. Deux systèmes conçus par Sony constituent le haut de gamme, avec soit un chargeur 6 CD dans le tableau de bord, soit un lecteur de CD simple compatible MP3, ils sont dotés de quatre haut-parleurs de 20 W qui restituent fidèlement la qualité du son Sony. Les systèmes audio de marque Ford sont également disponibles avec au choix un lecteur de cassettes ou un lecteur de CD.



La nouvelle Focus peut être équipée de deux systèmes de navigation par satellites en option. Ils comprennent un calculateur de navigation avec carte routière numérique intégrée et un capteur de système de positionnement global (GPS) qui fournit les coordonnées réelles du véhicule.

Le système de haut de gamme Denso fournit les indications d'itinéraire d'après un DVD et dispose d'un écran couleur à commande tactile. Le second système, Blaupunkt TravelPilot™, propose un affichage monochrome avec les indications essentielles de navigation. Les deux systèmes comportent un décodeur de contrôle des messages de circulation (TMC) qui permet de recalculer un itinéraire pour, par exemple, éviter un embouteillage.



NOUVELLE FORD FOCUS – QUALITÉS DYNAMIQUES

« Nous avons voulu que la Focus propose une expérience de conduite exceptionnelle, grâce à l'action conjuguée de tous les composants du véhicule.

Les qualités dynamiques de la Focus, dont Ford est fier à juste titre, ont influencé toute une génération de véhicules. Avec la nouvelle Focus, ces fondamentaux sont repris et améliorés, mais conservent toujours l'esprit de la Focus.

La forme particulière de la nouvelle Focus, avec sa silhouette en coupé et les lignes sportives du break, amènent sans aucun doute à se poser la question de l'habitabilité pour les passagers et du volume pour le coffre. En fait, l'espace intérieur a progressé en dégagement aux genoux et en largeur aux épaules, tout en gardant des hauteurs sous pavillon à l'avant et à l'arrière identiques à celles de la première Focus. »

Helmut Reder, Directeur de l'Ingénierie des Véhicules du Segment C



DES DYNAMIQUES DE CONDUITE AUX QUALITES DE CONDUITES –

UNE NOUVELLE GENERATION

A l'exemple de la Focus d'origine, conçue avec des dynamiques de conduite qui avaient créé de nouvelles références dans le segment, la nouvelle Focus est la résultante d'une approche encore plus marquée par la volonté de fournir une expérience de conduite la plus satisfaisante possible. La qualité de conduite, constituée des attributs fondamentaux de dynamique de conduite et d'éléments liés à l'environnement – tels que l'espace intérieur, l'ergonomie, les qualités sonores, l'ambiance intérieure – est désormais un point extrêmement important du process de développement des produits de Ford en Europe.

La conception de la nouvelle Focus s'est appuyée sur les propriétés dynamiques de la Focus d'origine – poursuivant la tradition, avec une carrosserie ultrarigide, des suspensions arrière Control Blade perfectionnées, un nouveau faux-châssis avant rigide - tout en franchissant de nouvelles étapes en matière de confort et de raffinement, avec moins de bruit, une qualité de son meilleure et un environnement intérieur spacieux.

FONCTIONNALITÉS

Offrir tout l'espace nécessaire aux occupants et à leurs bagages a été une priorité essentielle dans le développement de la Focus. Avec son empattement plus long, des portes plus larges pour un accès plus facile, une hauteur sous pavillon généreuse à l'avant et à l'arrière et enfin un plus grand dégagement aux genoux à l'arrière, la nouvelle Focus offre davantage d'espace pour le confort de ses occupants. Malgré la forme plongeante du toit, les Focus 3 et 5 portes n'ont pas sacrifié la hauteur sous pavillon à l'arrière. (Les dimensions de l'habitacle sont indiquées à la section caractéristiques techniques).

Voiture familiale, la nouvelle Focus a été conçue pour être pratique, avec de grands vide-poches dans les contre-portes, des rangements sur la console centrale et le tableau de bord. Sa vaste boîte à gants de 12 litres peut contenir une bouteille d'1,5 litre et - sur les modèles dotés de la climatisation - elle peut être refroidie pour rester fraîche en été.



Le rangement central prévu sur le dessus du tableau de bord est extrêmement pratique - car accessible par les deux occupants avant - et l'étui pour lunettes de soleil monté dans le garnissage de pavillon apporte lui aussi un surcroît d'agrément. Sur le modèle 3 portes, les panneaux sous les vitres latérales présentent de grands casiers de rangement pour les passagers arrière.

Sous sa ligne de toit incurvée, la nouvelle Focus cache un coffre de grand volume. Un porte-à-faux arrière plus long a permis aux ingénieurs d'accroître sa capacité de pratiquement 10 % pour atteindre 385 litres. Son chargement est plus facile grâce au hayon à large ouverture et n'est pas gêné par l'intrusion des passages de roues.

IMPRESSION DE COCKPIT

Bien qu'offrant un espace intérieur généreux, l'habitacle dégage une impression de taille suffisante. Ceci a été obtenu par une ceinture de caisse plus haute, une silhouette de coupé avec un aménagement intérieur totalement conçu sur mesure.

La position de conduite permet de ressentir une position de maîtrise naturelle. Toutes les commandes regroupées à portée de main du conducteur sont disposées là où le conducteur s'attend à les trouver intuitivement, qu'il s'agisse du levier de vitesse monté plus haut et plus court ou de l'implantation des instruments avec l'affichage central intégré.

« L'environnement du conducteur a été particulièrement soigné » déclare Giovanni De Pasca, Directeur de l'Ingénierie Equipement Véhicule. « Tout a été coordonné pour offrir une maîtrise totale et une facilité d'utilisation maximum, comme dans un cockpit d'avion. Ce thème sera repris et intégré dans les modèles futurs de Ford. »

Autre objectif essentiel de la nouvelle Focus, assurer une excellente visibilité au conducteur par une optimisation des sections des éléments de la carrosserie, la réduction des tolérances et un examen de chaque détail. Les appuis-tête arrière encastrables, sont repris du Focus C-MAX et améliorent la visibilité. Rangés en affleurement lorsqu'ils ne sont pas utilisés, les appuis-tête facilitent également le repliement des sièges arrière lorsque l'on module le volume du coffre, puisqu'il n'est pas nécessaire de les déposer.



L'ERGONOMIE DE LA NOUVELLE FOCUS

Les utilisateurs de la Focus actuelle seront parfaitement à l'aise à bord de la nouvelle Focus, l'ergonomie a toujours été un point fort du véhicule.

« L'un des principaux éléments de ce processus a été le développement de l'affichage d'information qui fournit toutes les données utiles et permet de régler la rapidité d'affichage en fonction des préférences personnelles » souligne Andrew Jamieson, contrôleur de l'ergonomie de la Focus. « Pour ce faire, le conducteur utilise un commutateur bi-directionnel pour choisir ses réglages sans devoir étendre le bras. »

Pour obtenir la meilleure sécurité active possible, il est primordial de disposer les commandes et les affichages les plus fréquemment utilisés de manière qu'ils puissent être commandés ou que les informations puissent être vérifiées sans que le conducteur quitte la route des yeux. Ceci est particulièrement important pour les systèmes de navigation. La position haute de l'écran tactile en couleur est proche de l'implantation idéale, mais les informations de navigation essentielles qui indiquent l'itinéraire sont répétées sur l'affichage du combiné des instruments.

CHOISIR SA CLIMATISATION

Point fort de la nouvelle Focus, la climatisation automatique électronique séparée, (le système D-EATC) permet au conducteur et au passager avant de choisir leurs températures préférées - une caractéristique qui jusqu'à un passé récent était uniquement disponible sur les véhicules de catégorie supérieure.

Lorsque la température est réglée, le système D-EATC contrôle en permanence les changements qui influent sur l'environnement du véhicule. Un capteur d'ensoleillement bi-zone contrôle la valeur d'ensoleillement de chaque côté du véhicule. Grâce à une technologie de bus-can ultra rapide, cette information - ainsi que les valeurs de la température intérieure - sont transmises en permanence au module de climatisation, qui sélectionne le mode de réaction optimum pour préserver une température stable pendant toute la durée du trajet.



Combinée au nouveau pare-brise athermique, la climatisation de la nouvelle Focus permet d'abaisser rapidement la température dans l'habitacle même après une période d'exposition prolongée au soleil.

Tous les systèmes de climatisation ont été testés dans des conditions environnementales extrêmes en Finlande et en Afrique du Sud et sur de long parcours en Europe.

QUALITÉ DU SON

Participant à notre volonté d'exprimer une haute qualité, notre objectif a été de gérer les sources de son à bord de la nouvelle Focus, afin d'offrir un intérieur qui invite à la détente et au confort.

« La qualité exclusive du son à bord de la nouvelle Focus a été développée en procédant à des études très précises, et offrant la possibilité de mesurer simultanément 200 points structurels différents » ajoute Michael Malessa, Contrôleur des bruits et vibrations.

Les ingénieurs de la Focus ont cherché à éliminer tout bruit parasite provenant de l'écoulement de l'air et de la route. Après le son mat et rassurant de la fermeture de la porte, la sérénité de l'environnement de conduite est immédiatement évidente, avec des vitres latérales avant plus épaisses de 20 %. Des bourrelets d'étanchéité doubles et une isolation en mousse du compartiment moteur et des corps creux arrière ont permis ainsi d'isoler les bruits extérieurs indésirables. Le bruit d'écoulement de l'air a été diminué de 20 % sur la route, ce qui constitue une réelle performance.

Après le démarrage du moteur, l'absence de vibration dans le siège, le volant et le levier de vitesse est notable que ce soit sur les versions essence ou diesel. La nouvelle Focus émet un ronronnement à faible régime grâce à sa très bonne isolation et aux réglages précis de l'échappement, de l'admission et des supports du moteur. Sur la route, le conducteur ressent ce raffinement. La sonorité du moteur est accompagnée d'un bruit nettement atténué de la route - même sur surface inégale - grâce à des fixations plus rigides de la suspension et à un développement rigoureux du châssis.

Les efforts entrepris pour améliorer le silence et la douceur des motorisations ont porté aussi bien sur les moteurs Duratec à essence que Duratorq diesel.



QUALITÉS DYNAMIQUES AMÉLIORÉES

« Afin de devenir la référence de la catégorie en termes d'agilité, de précision, de confort et de stabilité, nous avons évalué le comportement routier et le confort de nos concurrents, » déclare Jürgen Pützschler, Superviseur de la Dynamique du Véhicule. « Il nous est rapidement apparu que les meilleurs résultats étaient encore ceux de l'actuelle Focus. »

L'expertise technique de Ford nous a permis de concevoir une Focus capable de satisfaire les conducteurs les plus exigeants. Elle donne l'impression d'être collée à la route, elle réagit sagement aux sollicitations du conducteur avec une réponse à la fois progressive et régulière dans toutes les situations de conduite. Les excellentes sensations de la route et la précision de la direction sont améliorées par un gain significatif de la rigidité torsionnelle de la nouvelle structure de la Focus.

Avec un empattement supérieur de 25 mm et une voie plus large de 40 mm que le modèle précédent, la nouvelle Focus dégage une allure assurée. Conçue et développée pour offrir une très grande stabilité en toute circonstance, la nouvelle Focus fait le meilleur usage de l'augmentation de ses dimensions sans compromettre son agilité ou sa précision.

Les améliorations sous la carrosserie s'appuient sur les sept années d'expérience acquises avec la suspension arrière multi-bras à Control Blade inaugurée sur la première Focus. Afin d'assurer un meilleur contrôle des mouvements initiaux du roulis, les ingénieurs ont mis en place des nouvelles biellettes de barre antiroulis arrière avec des rotules doubles spéciales à faible frottement, initialement développées pour la Focus RS.

Le châssis reçoit les nouveaux éléments McPherson avec des amortisseurs bi-tubes à gaz et des ressorts plus importants. Les triangles inférieurs avant sont fixés sur le faux-châssis par deux bagues horizontales qui ont été soigneusement définies afin d'accroître la stabilité du véhicule en freinage, favoriser une meilleure souplesse latérale (pour une précision accrue de la direction) et une bonne absorption des chocs. La nouvelle technologie des clapets des amortisseurs avant et arrière et les nouvelles bagues ont été testées sur les pistes d'essais de Ford à Lommel (Belgique) et sur le très exigeant circuit du Nürburgring, en Allemagne.



Son nouveau faux-châssis avant présente une rigidité nettement accrue au niveau des points de fixation. Avec une embase plus large et des fixations plus rigides de la barre antiroulis, il permet d'obtenir un meilleur comportement en virage et un meilleur contrôle du roulis, contribuant ainsi à l'amélioration du confort et de la maniabilité. Agile, confortable, la tenue de route de la Focus est impressionnante, sans nécessiter un réglage ferme de la suspension.

La direction assistée électro-hydraulique (EHPAS) facilite les manœuvres à faible vitesse tout en préservant une grande précision à vitesse plus élevée. Les freins de plus grand diamètre assurent également de meilleures sensations, avec une puissance d'arrêt améliorée en situation d'urgence.

La structure de la cellule de la Focus joue également un rôle majeur dans la qualité de conduite. Elle a été conçue avec un accroissement de sa rigidité torsionnelle de 10 % par rapport au modèle précédent, pourtant déjà remarquable.

Les conducteurs apprécieront les améliorations du confort obtenues sur la nouvelle Focus qui ne sacrifient en rien ses qualités dynamiques. Le nouveau châssis a été conçu pour offrir une bonne isolation des vibrations et un parfait contrôle du véhicule, même sur route dégradée.

Les nouvelles jantes de 16 pouces de la Sport et la Ghia sont ressemblent à des jantes en alliage mais sont fabriquées en acier. Elles optimisent le refroidissement des freins et sont plus résistantes aux petits chocs.



UN FREINAGE PUISSANT

Nos ingénieurs sont fiers de pouvoir résumer les qualités du système de freinage de la nouvelle Focus en trois termes : confiance, commande intuitive et confort. Conçu pour réduire les distances de freinage au minimum, le développement du système de freinage a permis d'obtenir un mordant très progressif à faible vitesse pour optimiser les performances du freinage en zones urbaines. Grâce à de nouvelles méthodes analytiques, il a été possible d'équilibrer, indépendamment de la vitesse, la relation entre la course de la pédale et la force de freinage, renforçant ainsi la confiance dans la nouvelle Focus.

Les améliorations portent sur des disques et des tambours dont les dimensions sont augmentées sur toute la gamme pour une plus grande efficacité. Tous les modèles sont dotés du système de freinage anti-blocage ABS et du système mécanique d'aide dynamique évolué (ADAM) pour bénéficier d'une plus grande puissance d'arrêt en situation d'urgence (avec ESP). Ce dernier système répond à la vitesse de commande de la pédale et au mouvement dans le servo-frein/maître-cylindre pour appliquer la pression de freinage maximum jusqu'à ce que la pédale de frein soit relâchée.



DIRECTION INTELLIGENTE

Pour bénéficier d'une direction précise et idéalement assistée indépendamment de la vitesse, la nouvelle Ford Focus est équipée de la direction assistée électro-hydraulique (EHPAS), qui a fait ses débuts sur le Focus C-MAX. Une pompe entraînée par moteur électrique utilise la vitesse du véhicule et la vitesse de braquage du volant comme données de calcul pour optimiser l'assistance. Elle permet de faibles efforts à faible vitesse - ce qui est idéal lors des manœuvres de stationnement - et fournit également des sensations en retour douces et progressives dans les virages à vitesse élevée.

« De plus en plus, les constructeurs remplacent les systèmes hydrauliques - et les avantages de précision et de sensations qu'ils procurent - par des systèmes électriques qui suppriment les sensations à faible vitesse, » déclare Andreas Wöhler, Directeur de la Dynamique du Véhicule. « Plutôt que de rechercher un compromis, nous avons choisi une démarche plus onéreuse, mais dont le résultat est beaucoup plus satisfaisant. En développant un système hybride avec l'EHPAS, nous avons réduit de façon spectaculaire les efforts de braquage à faible vitesse tout en préservant la précision de la direction à vitesse élevée.»

A la différence d'un système tout hydraulique, la direction EHPAS de la Focus ne dépend pas du régime moteur, ce qui permet un gain de rendement exceptionnel. Il permet en effet d'économiser jusqu'à 0,2 litre/100 km, soit environ 3 % par rapport à la direction assistée hydraulique traditionnelle car le système EHPAS "analyse" les conditions de conduite et réagit en conséquence. Une colonne de direction, des bagues de suspension et de crémaillère plus rigides ainsi que la précision de l'épure de la direction et de la suspension contribuent à leur tour à la bonne réactivité de la nouvelle Focus.



NOUVELLE FORD FOCUS – MOTORISATIONS

« La Focus bénéficie d'une gamme de moteurs très large dans sa catégorie. Elle permet non seulement de préserver le caractère dynamique du véhicule, mais elle offre aussi une extrême fiabilité et des coûts d'utilisation raisonnables pour nos clients. »

Notre gamme de moteurs à essence Duratec s'élargit avec le nouveau Duratec Ti-VCT de 1,6 litre qui est équipé d'un calage variable indépendant des arbres à cames. Il permet d'atteindre un meilleur rendement énergétique avec davantage de puissance et de couple. Nous proposons aussi deux moteurs turbodiesel Duratorq TDCi à rampe commune avec en option la technologie du Filtre à Particules.

Pour compléter les motorisations, nous proposons une importante gamme de transmissions manuelles et automatiques, dont la toute récente transmission à variation continue Durashift CVT qui offre une extrême souplesse et une grande économie de consommation. »

Ulrich Kösters, Directeur des Groupes Moteurs de la Focus

La nouvelle gamme Focus offre un large choix moteurs dont le nouveau Duratec Ti-VCT de 1,6 litre à calage variable indépendant des arbres à cames.

Avec l'apparition de ce moteur, la nouvelle Focus propose un choix de quatre moteurs à essence, de deux moteurs diesel Duratorq TDCi à rampe commune et de quatre transmissions dont la Durashift CVT à variation continue et la Durashift à six rapports.



LA TECHNOLOGIE TI-VCT DU 1,6 L DURATEC

Le moteur Duratec 1,6 l de 115 ch constituera le cœur de nos ventes en essence. Il bénéficie du calage variable indépendant des arbres à cames, afin de délivrer davantage de couple à un régime moteur plus élevé, une puissance nettement accrue de 15 ch – avec cependant une réduction de consommation d'environ 5%.

Le système de réglage variable de la distribution type à palettes permet à la pression de l'huile d'être optimisée à tous les régimes du moteur. Le dispositif présente une plage de calage variable de 50 degrés côté admission et de 45 degrés côté échappement. A faible régime moteur, le module de gestion (ECU) laisse les arbres à cames dans leur position par défaut, ce qui garantit un bon démarrage. Lorsque le régime moteur augmente, les deux valves de contrôle de débit règlent le calage de la distribution pour permettre une plus grande arrivée d'air. Le moteur développe un couple de 155 Nm à 4 150 tr/mn et une puissance de 115 ch à 6 000 tr/mn.

D'autres pièces ont été également modifiées, les arbres à cames sont à levée haute et les pistons ont désormais les empreintes usinées des soupapes pour bénéficier d'un dégagement suffisant. Des capteurs de cliquetis, des orifices d'admission redessinés et un nouveau collecteur d'admission avec conduites d'égales longueurs renforcent l'efficacité et la fiabilité de l'ensemble. Enfin, l'ensemble a été accordé pour optimiser la qualité sonore du moteur. La version 100 ch de ce moteur figure toujours dans la gamme des motorisations.



LA GAMME DES MOTEURS DURATEC

Pratiques, réactifs et économiques, trois autres moteurs à essence Duratec sont disponibles sur la nouvelle Focus :

- 80 ch – Moteur 1,4 l développant 80 ch (59 kW) à 5 700 tr/mn et un couple maximum de 123 Nm à 3 500 tr/mn
- 100 ch – Moteur 1,6 l développant 100 ch (74 kW) à 5 500 tr/mn et un couple maximum de 150 Nm à 4 000 tr/mn.
- 145 ch – Moteur 2,0 l développant 145 ch (107 kW) à 6 000 tr/mn et un couple maximum de 155 Nm à 4 500 tr/mn.

Le moteur 2,0 l Duratec fait appel aux dernières technologies de combustion. Avec l'appoint d'un convertisseur catalytique, il propose de très bonnes performances sans dégrader les consommations et les émissions polluantes. Fiable, ce moteur léger a été conçu pour être très efficace avec un besoin d'entretien minime et pour offrir aux clients une extrême longévité.

Tous les moteurs à essence Duratec ont été conçus pour dépasser l'actuelle réglementation antipollution (98/69/CEE) et seront lancés avec des dispositifs de contrôle antipollution adaptés aux différentes exigences des marchés européens.



DES MOTEURS DIESEL REPUTES

« Le moteur Duratorq TDCi est extrêmement apprécié depuis sa première apparition au sein de la gamme Ford. Pour la nouvelle Focus, la gamme inclut deux moteurs de 1,6 l et 2,0 l qui équipent déjà avec brio le Focus C-MAX. »

Gerd Müller, Directeur des Moteurs Diesel

La nouvelle Focus proposera les moteurs 1,6 l et 2,0 l Duratorq TDCi à rampe commune deuxième génération qui ont fait leur apparition sur le Focus C-MAX :

- 109 ch – Le moteur 1,6 l Duratorq TDCi développe 109 ch (81 kW) à 4 000 tr/mn et un couple de 240 Nm dès 1 750 tr/mn.
- 136 ch – Le moteur 2,0 l Duratorq TDCi développe 136 ch (100 kW) à 4 000 tr/mn avec un couple maximum de 320 Nm à 2 000 tr/mn.

Les deux moteurs Duratorq TDCi offrent une faible consommation en conduite réelle et constituent un facteur clé de la fiabilité et du faible coût d'utilisation de la nouvelle Focus. Ces moteurs légers offrent le bon équilibre entre un couple élevé à faible régime et une faible consommation. Afin de répondre et même dépasser les exigences des normes antipollution, les deux moteurs diesel sont disponibles avec un filtre à particules en option.

Le moteur 2,0 litres Duratorq est associé d'origine à la boîte de vitesses manuelle Durashift à 6 rapports. Cette combinaison a été très appréciée à bord du Focus C-MAX pour la touche sportive qu'elle apporte. Avec ce moteur, le plaisir de conduite se double d'une faible consommation sur longs parcours. Elle convient parfaitement au style dynamique de la nouvelle Focus.



LA TRANSMISSION DURASHIFT CVT

La transmission à variation continue Durashift CVT est disponible avec le moteur diesel 1,6 l Duratorq TDCi. Ce moteur permet une conduite plus détendue en milieu urbain lorsque la transmission est utilisée en mode automatique. Intelligente, doté d'une gestion électronique, elle offre le choix entre un mode de transmission automatique ou séquentiel à sept rapports.

La transmission Durashift CVT est un gage de souplesse en conduite urbaine, elle s'avère aussi être remarquablement silencieuse. Son système d'entraînement par courroie à commande électronique permet une amélioration de la consommation de 5 % par rapport à la génération précédente de transmissions automatiques.

Les autres transmissions disponibles sur la nouvelle Focus sont :

- Durashift à 6 rapports. La première boîte de vitesses manuelle à 6 rapports de Ford, qui a été lancée avec succès sur la Mondeo et le Focus C-MAX. Elle est associée au moteur diesel 2,0 l Duratorq TDCi .
- Durashift à 5 rapports. Cette boîte de vitesses manuelle à 5 rapports est montée d'origine avec les moteurs Duratec 1,4, 1,6 et 2,0, 1,6 Ti-CVT Duratec et le moteur 1,6 l Duratorq TDCi.
- La transmission automatique à 4 rapports Durashift est disponible avec le moteur à essence 1,6 l Duratec.



DES MOTORISATIONS ENVOÛTANTES

Sur l'ensemble de la gamme, nos ingénieurs ont « ciselé » la sonorité des moteurs. Le ronronnement à faible régime, le son raffiné à vitesse de croisière et la sonorité « envoûtante » à plus haut régime, font partie des sensations qu'éprouveront les conducteurs de la nouvelle Focus.

En termes de la qualité sonore des motorisations, l'objectif est de créer un son plaisant à vitesse de croisière, permettant d'obtenir un juste équilibre entre les bruits du moteur, du vent et de la route. Evitant un son aigu à régime élevé, le caractère des moteurs de la Focus s'exprime brillamment par la sonorité extrêmement agréable du moteur en conduite « sportive. »

Le travail sur la sonorité des motorisations est le fruit d'une approche concertée de la qualité sonore dans le programme de technologies partagées dont est issue la Focus. L'atténuation des bruits non désirés a été rendue possible par des supports moteur, une isolation du poste de conduite et des méthodes de fabrication encore plus efficaces.

###

Pour de plus amples informations:

Jo Declercq

Tel: +32 3 821 21 03

Fax: +32 3 821 21 07

jdecler2@ford.com