

FORD FOCUS 1.8 FLEXIFUEL

EN 2001, FORD COMMERCIALISAIT DÉJÀ DES FLEXIFUEL, EN SUÈDE. FOCUS ET C-MAX ÉTAIENT DISPONIBLES EN FRANCE EN 2005 DÈS L'INSTALLATION DE LA PREMIÈRE POMPE.

L'engagement précoce de Ford dans la technologie superéthanol lui vaut déjà une solide avance en Europe grâce à un parc suédois de plus de 30.000 véhicules flexifuel en circulation. En France, c'est plus récent et plus modeste, mais en dépit d'un réseau de pompes d'E85 encore clairsemé, on comptait déjà 1600 Focus, fin août sur les routes de l'Hexagone. Un succès qui incite Ford à poursuivre cette offensive et à préparer pour 2008 des versions flexifuel du Galaxy, du S-Max et de la nouvelle Mondeo.



ALTERNATIVE À TROIS DIESELS

L'intérêt de l'exonération de TVS sur deux ans sera naturellement plus sensible sur les monospaces S-Max et Galaxy dont les versions diesel émettent plus de 160 g et sont donc taxées à 15 euros/g. Sur la berline Focus qui, pour ses versions diesel 90, 100 et 125 ch annonce des émissions respectives de 124, 127 ou 137 g de CO₂, l'économie de TVS de la flexifuel se chiffre donc entre 620 et 680 euros/an, mais déjà la prochaine Focus 2008 1.6 diesel ECO-netic est annoncée à 115 g, ce qui réduira le bénéfice de l'exonération de TVS à 460 euros. Dans la gamme Focus actuelle, Ford propose le moteur 1,8 litre Duratec HE sur la berline cinq portes, sur le break (SW) et sur le monospace C-Max.



BIEN ADAPTÉ À LA FOCUS

Ce moteur, que l'on retrouve aussi dans la gamme Volvo, développe 125 ch à 6000 tr. En regard du 1.6 TDCi qui affiche 15 ch de moins (110 ch à 4000 tr), le flexifuel montre un tempérament plus vif qui s'accorde bien avec le châssis dynamique de la Focus. Un habitué du diesel trouvera peut-être ce moteur un peu fade à bas régime. Il faut en effet aller chercher le couple maxi de 16,8mkg à 4000 tr, alors que le diesel déploie déjà 24,5 mkg à 1750 tr, mais, sur route glissante, il appréciera une motricité mieux maîtrisée. C'est différent mais plaisant.

BIENTÔT LE STYLE KINÉTIQUE

La ligne de la Focus, en cinq portes, n'est pas d'une folle originalité. Cependant, son aménagement intérieur témoigne des progrès constants de "qualité perçue" et de finitions déployés par Ford ces dernières années. On peut regretter, sur cette version, des assises un peu courtes à l'avant qui donneront aux conducteurs de grande taille quelques soucis pour trouver le réglage idéal, mais ne détaillons pas davantage, la nouvelle Focus arrivera très bientôt, restylisée façon "kinétique" à l'image des nouvelles Mondeo, et dans des niveaux d'équi-

pements redéfinis. Une bonne opportunité de vérifier le prix du modèle actuel qui, au tarif de 19.900 euros, en finition Ghia, semble déjà attractif.

BUDGET CARBURANT DE NOTRE ESSAI : 9,37 EUROS/100 KM

La consommation moyenne de la Focus flexifuel lors de notre essai a été de 10,9 litres à 0,86 euro du litre, soit un budget de 9,37 euros aux 100 km. Sur le même parcours, nous avons relevé 6,4 litres avec une Focus 1.6 TDCi 110 ch, ce qui, à 1,22 euro du litre de gazole, laisserait un avantage au diesel d'environ 1,50 euro aux 100 km. Sur un parcours annuel de 30.000 km, le flexifuel entraînerait donc théoriquement 450 euros de budget supplémentaire pour le carburant, ce qui reste compensé par l'exonération de TVS. ■

EN CHIFFRES...

MODELE	FOCUS 1.8 FLEXIFUEL
PERF. MOTEUR	125 ch-16,8 mkg
CONSO. MOYENNE ESSAI	10,9
CO ₂ /TVS	169 g/0 euro pendant 2 ans
PRIX TTC	19.990 euros (Ghia 5 p.)