

**Essai. Comportement routier, motorisations, confort, équipements de sécurité : la troisième génération Ford Focus aligne les bons points. Au point de devenir la compacte de référence.**

# Ford Focus : un sacré talent !

Dire qu'il y en a encore qui doutent des qualités routières des Ford ! Les réputations sont tenaces... Pourtant depuis une bonne décennie, les progrès spectaculaires accomplis en matière de comportement sont tels qu'aujourd'hui Ford fait figure de référence. Au nez et à la barbe de marques à la réputation bien établie. Un exemple : la direction assistée électrique de la nouvelle Focus donne envie de se transformer en « négociants en virages » tant elle est un modèle de précision et de retour d'informations.

Avec la nouvelle Focus, Ford confirme si besoin était la mutation en profondeur de la marque. À commencer par le style puisque la troisième génération Focus boucle la boucle en se mettant à son tour à l'heure du Kinetic design, donnant une cohérence esthétique à l'ensemble de la gamme. Le tout en gardant (presque) les dimensions de l'ancienne version à deux centimètres près en longueur. Avec 4,36 mètres, la Focus 5 portes se situe dans les limi-

Kinetic design sur toute la gamme, la Focus parachève la mutation stylistique des Ford.



tes raisonnables des compactes. Les maniaques du centimètre feront la fine bouche en constatant que l'habitabilité ne progresse pas. Pas de quoi s'alarmer. Commercialisée en quatre ou cinq portes – aucune trois portes n'est prévue –, la Focus 2011 se montre plutôt accueillante, à l'avant comme à l'arrière, tout en ménageant un coffre dans la moyenne (363 litres et 475 litres pour la quatre portes).

Kinetic design également pour la planche de bord, qui n'est pas un exemple de simplicité. D'autant plus que la richesse de l'équipement génère une multitude de commandes. C'est le cas en particulier du volant, qui n'a jamais autant mérité le nom de multifonctions. Le plus étonnant est qu'on s'y retrouve sans le secours du manuel de bord.

La liste des équipements d'agrément et de sécurité est

interminable. Ford promet de dépasser les attentes des clients du segment. Ce n'est pas une formule en l'air. Aucune autre compacte du marché ne va aussi loin. Quelques exemples : caméra de recul, régulateur de vitesse adaptatif, boîte à double embrayage, stop-start, écran tactile, commandes vocales, démarrage sans clé...

Il faut y ajouter un pack d'aides à la conduite proposé à un

tarif attractif (1.100 euros). Il réunit un ensemble d'aides à la conduite inédites dans la catégorie : active city stop arrêtant automatiquement la Focus en cas de risque de choc avec un piéton, aide au maintien dans la file, détecteur de franchissement de ligne blanche, reconnaissance de la signalisation routière, détecteur de vigilance du conducteur, éclairage « intelligent », détection d'angle mort avec témoin lumineux dans les rétros extérieurs... Des équipements réservés aux haut de gamme jusqu'à présent.

## UNE RÉUSSITE SANS RÉSERVE

Basée sur la nouvelle plateforme C1, partagée avec les C-Max et grand C-Max, la Focus est d'une redoutable efficacité sur la route. Difficile de la prendre en défaut. Bien installé au volant en position légèrement abaissée, la Focus se montre intraitable, alliant dynamisme et confort.

Point commun entre toutes les motorisations de la nouvelle Focus : leur niveau d'émissions très bas, lié notam-

ment au start-stop en série qui leur évite d'être pénalisée du moindre malus. Toutes se situent sous les 140 grammes, un seuil rédhitoire pour la clientèle flottes. Avec seulement 109 grammes par kilomètre de CO<sub>2</sub>, les 1.6 DTCi 95 et 115ch (4,2 litres en mixte conventionnel) seront plébiscitées par les entreprises.

Ford avait choisi de faire découvrir les deux moteurs les plus brillants. Seuls les 1.6 Eco-boost essence de 182 chevaux (139 grammes-6l) et 2.0l TDCI 163 chevaux en boîte Powershift à double embrayage (139 grammes-5,3 litres) étaient proposés à l'essai. Souplesse, disponibilité, allonge, discrétion : essence ou diesel, la nouvelle génération de moteurs Ford est une réussite.

Que manque-t-il à la Focus pour devenir un best-seller en France comme dans de nombreux autres pays européens ? À vrai dire, rien !

DOMINIQUE MARÉE

◆ Ford Focus à partir de 18.850 euros

**Essai. Rablée, virile, la nouvelle new Beetle a des petits airs de Porsche. Juste retour des choses...**

## Appelez-la Beetle, simplement



La New Beetle, une allure plus virile...

Patience et longueur de temps... Treize ans ont été nécessaires à Volkswagen pour proposer la deuxième génération de New Beetle. La descendante de la Cox en profite pour devenir Beetle. New New Beetle : ça faisait un peu beaucoup !

Par la même occasion, elle s'éloigne du concept original pour devenir une simple évocation de sa glorieuse ancêtre. Et se donner un faux-air de Porsche. Amusant quand on sait que la première Porsche en 1948 était directement inspirée par la Coccinelle.

Basée sur une plate-forme de Golf VI, la Beetle 2011 est déjà assurée de disposer de qualités routières et de motorisations essence (105 à 200 chevaux) et diesel (105 et 140 chevaux) au top. On peut y ajouter les transmissions DSG, la technologie BlueMotion et le nouveau différentiel électronique XDS pour les versions les plus puissantes.

Mais ceux qui achèteront la Beetle craqueront avant tout pour son style. Longue de 4,28 mètres, la Beetle est plus basse, plus large et plus longue que celle qu'elle rem-

place. Cela lui donne une allure virile et sportive. De quoi plaire à la clientèle mâle sans se couper des femmes qui ont largement contribué à son succès planétaire (12 millions de New Beetle en 13 ans). Côté pratique, le coffre fait un bon avant pour atteindre 310 décimètres-cubes. Une valeur honnête.

## RÉTRO ET MODERNITÉ

L'aménagement intérieur cherche à marier style rétro et modernité en penchant plus du côté actuel. La qualité de présentation Volkswagen est au mieux de sa forme et fait oublier sans regret la précédente génération un peu cheap. Avec pour les versions huppées les sublimes sièges cuir, déjà appréciés sur la Passat CC.

Et comme la Beetle reste une star pour VW, elle a été dévoilée en première mondiale le même jour à New-York, à Shanghai et à Berlin. Pour la conduire, il faudra patienter jusqu'à l'automne. Patience et longueur de temps...

D.M.

## Éclairage

# La reconstitution des points sur le permis après la loi Loppsi II



Par Fabien Kovac, membre du cabinet DGK avocats associés à Dijon, membre de l'association des avocats de l'automobile, auteur du blog [maitrekovac.com](http://maitrekovac.com)

La loi du 14 mars 2011 dite loi Loppsi II a sensiblement modifié les règles qui s'appliquaient jusqu'alors pour la reconstitution du capital de points sur le permis de conduire. Dans une certaine mesure, les règles sont assouplies mais loin d'être simples...

Avant l'entrée en vigueur de la loi (15 mars 2011, date de sa publication au *Journal officiel*), il fallait trois années sans commission d'infraction susceptible d'entraîner un retrait de point pour que le nombre de points maximal soit recréé sur le permis de conduire. À présent, deux années suffisent, sauf si l'une des infractions ayant entraîné un retrait de point(s) est un délit ou une contravention des quatrième ou cinquième classes.

En cas de commission d'une infraction entraînant le retrait d'un seul point, ce point est recréé si le contrevenant ne commet pas dans un délai de 6 mois (au lieu d'un an auparavant) une nouvelle infraction entraînant un retrait de point(s).

Les points perdus pour les contraventions des quatre premières classes sont restitués après un délai de 10 ans à compter du jour où la condamnation est devenue définitive, même si d'autres infractions sont commises dans ce délai et à la condition naturellement que le permis ne soit pas annulé pour défaut de point au cours de ce même délai.

Ces règles, qui sont déjà compliquées en elles-mêmes, le sont d'autant plus que l'article 138 de la loi Loppsi II prévoit qu'elle ne s'applique qu'aux « infractions commises à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011 et aux infractions antérieures » non encore définitives.

À vos calculatrices et cachets d'aspirine !