Essai – Ford Focus ST : Du sport sous une robe discrète

Ford avec son équipe européenne de Ford Performance nous concocte de beaux bolides allant de la petite Fiesta en passant par la Mustang ou encore le monstrueux Ranger Raptor. Aujourd'hui nous allons nous intéresser à la « discrète », mais néanmoins très intéressante, Focus ST.

- 4 cylindres, turbo, essence, 2'261 cm^3
- 280 à 5'500 t/min
- 420 Nm de 3'000 à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h : 5.7 sec
- Poids : 1'508 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'388 x 1'825 x 1'458
- Conso. mixte : 10.2 l/100km
- Emissions CO_2 : 187 g/km (E)
- dès CHF 42'450.-, mod. essayé: CHF 49'325.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Marc-Philip Jennings

La Focus se bonifie avec les années. Avec cette quatrième génération de ST, huit

ans après la dernière ST de 250 ch, on est loin des premières Escort RS (Cosworth 2.0), même si la nostalgie de cette voiture que j'ai eu la chance de conduire à cette époque me fait un pincement au cœur.

Dans cette catégorie de compactes, il y a pléthore de tractions sportives. Cela va de la Golf GTI en passant par la Mégane RS, la Seat Leon Cupra, la Hyundai i30 N et même la sulfureuse Honda Civic Type R. Voyons donc ce que donne cette Focus ST en utilisation quotidienne et comment elle se positionne face aux autres sportives.

A l'extérieur

Le look de la ST est relativement discret comparé à celui d'une RS. Vous prenez une Focus en finition ST Line et vous lui rajoutez de belle jantes gris anthracite en 19 pouces, des étriers de frein peints en rouge, une calandre plus agressive avec davantage d'ouvertures pour bien refroidir les radiateurs, un spoiler arrière bien plus proéminent et deux vraies sorties d'échappement rondes situées de part et d'autre du pare choc arrière et vous obtenez la ST.

Elle existe en compacte ou, encore plus furtif, en break SW, mais toujours en 5 portes. En fait, si vous voulez être vraiment discret, vous la prendrez en gris « Magnetic », en blanc « Glacier » ou noir « Shadow ». En revanche, si vous souhaitez montrer que vous avez choisi une sportive, une couleur vive s'impose comme l'orange « Fury », le bleu Ford « Performance » de notre véhicule d'essai ou encore le rouge « Racing » ou « Candy ». La petite attention sympa est la protection en plastique qui se glisse sur le chant de la portière lors de chaque ouverture de cette dernière afin de ne pas abîmer la carrosserie de la voiture du voisin.

A l'intérieur

Dès l'ouverture de la porte, mes yeux se portent sur de magnifiques semi-baquets Recaro, chauffants qui plus est. Une bonne surprise pour moi car étant donné que l'extérieur ne regorge pas de touches sportives, je m'attendais à de moelleux sièges enveloppants. Le volant sport est superbe avec une bonne prise en main et pas mal de boutons pour gérer la voiture. Hélas, sur le tableau de bord, les petits manomètres température d'huile, d'eau… ont disparus.

Globalement l'intérieur est aussi sobre que celui d'une Golf… non quand même pas. Le design est plus haché avec des lignes tendues, ça fait beaucoup plus jeune. Mais la couleur restera à l'extérieur et il n'existe pas de programme de personnalisation. C'est sobre. On fera avec. Il y a tout de même un joli pédalier en alu.

L'équipement est très correct avec un système d'info-divertissement repris de la dernière Fiesta compatible avec Apple CarPlay et Android Auto™, SYNC 3. Il est associé à un écran tactile couleur de 8 pouces, permettant au conducteur de contrôler les fonctions audios, de navigation et de climatisation, ainsi que les principales fonctions de smartphone à l'aide de simples commandes vocales.

Une caméra de recul, le démarrage sans clé, le système de reconnaissance des panneaux de signalisation, la technologie d'aide au maintien au centre dans la voie, l'affichage tête haute, un chargeur par induction et, en option, un toit

ouvrant complètent la dotation. A l'arrière il y a pas mal de place, en tout cas largement pour y emmener les enfants. Cette Focus ST est une familiale, une puissante familiale. Le coffre bien carré, avec ses 375 litres, permet le transport de tous les bagages sans problème.

Sous le capot

Le département Ford Performance n'a pas lésiné. Il savait ou se servir. Alors adieu les 250 ch de l'ancienne ST et place au moteur 2.3l EcoBoost de 280 ch. Vous savez, l'ancien de la RS… et celui de la Mustang. Rien ne se perd ! Mais pourquoi pas, puisque c'est dans les vieux pots…

Avec 420 Nm disponible entre 3'000 et 4'000 t/min, il y a de quoi faire. A se demander d'ailleurs comment cela va passer sur le bitume lorsque ce couple va débouler sur le un train avant. On le verra plus tard, mais les ingénieurs sont forts chez Ford !

Les accélérations sont puissantes, la boite 6 vitesses mécanique est bien étagée et permet un « petit » 5,7 secondes sur le 0 à 100 km/h. Ce moteur dispose d'un turbo à double entrée à faible inertie qui optimise l'ensemble des flux thermodynamiques pour réduire les interférences des gaz résiduels et ainsi améliorer la réactivité du moteur. Combiné à un système anti-lag (pré-chargement du turbo pour bénéficier d'une puissance immédiate) et entièrement en aluminium, ce moulin est le plus puissant jamais proposé sur une Focus ST.

Côté consommation, en ayant une conduite sportive même si hivernale, elle s'élève à 10.2 l/100km. Ce que je trouve raisonnable au vu des prestations proposées. Sachez qu'en conduite plus coulée, on sera facilement sous la barre des 10 l/100km.

Au volant

Dès que je rentre dans une voiture équipée de sièges baquets, je suis heureux. Reste tout de même à trouver une position de conduite agréable. Ce qui n'est pas souvent le cas avec ce type de fauteuils. Ici, les nombreux réglages électriques me permettent d'être parfaitement installé. L'ensemble des commandes tombe sous la main. Contact, poussoir et le moteur se met en route. Un quatre cylindres turbo. Un son trop surfait et artificiel à mon goût. Les petits crépitements, en mode sport, au lâcher de gaz ou rétrogradage restent néanmoins sympa.

Une fois les premiers kilomètres parcourus, on sent que la voiture offre un bon compromis entre confort et sport. Le toucher de volant, la précision dans la direction et la tenue de route sont remarquables. Le levier de vitesse, avec un débattement relativement court et précis, est un régal à utiliser. De suite, je décide de m'évader vers la montagne. Un terrain de jeux que la Focus ST avale avec force et puissance. Je jubile au volant car la voiture est saine, rien à voir avec l'ancienne génération où il fallait se méfier de certains débordements du train arrière. Ici, ça bouge aussi mais c'est tellement prédictif et gérable que cela devient un plaisir.

La voiture vire à plat et enroule chaque virage. Le train avant est très précis. Je suis vite en confiance. Seul le toucher de la pédale de freins n'est pas assez franc pour moi. Néanmoins, cela freine fort et longtemps malgré un poids conséquent. Ce n'est pas la voiture la plus légère de sa catégorie et je déplore que les ingénieurs n'aient pas œuvré plus dans le sens du « light ». Par ailleurs, quelle grosse déception que d'essayer une telle voiture en hiver avec des pneus « neige

» alors qu'elle a été développée autour des pneus été Michelin Pilot Sport 4S. A réessayer aux beaux jours.

420Nm. Comment passer autant de couple sur le seul train avant ? Le secret est dans un différentiel autobloquant fabriqué chez Borg-Warner. Ce différentiel mécanique à glissement limité est piloté électroniquement. Nommée eLSD (electronic limited-slip differential) cette technologie se met rapidement en action et offre une précision supérieure à celle d'un différentiel à glissement limité traditionnel. Reste que l'effet de couple ressentit dans le volant est toujours présent lors de fortes relances en sortie de virage.

La Focus ST dispose de quatre modes de conduite accessibles via un bouton situé à droite sur le volant : « Normal », « Faible adhérence », « Sport » et enfin « Track ». Ce dernier n'est disponible qu'en option avec le Pack Performance. Ces différents modes de conduite influent sur la direction électrique (EPAS), le différentiel eLSD, les suspensions actives (CCD pour Continously Controlled Damping), la cartographie de l'accélérateur, le contrôle de stabilité (ESP), le son amplifié artificiellement (ESE) et même sur la climatisation.

Je n'utilise le mode faible adhérence car je ne suis pas confronté à ce cas de figure. Le mode « Normal » va bien pour tous les jours si l'on souhaite rouler cool. Néanmoins, pour moi, la voiture n'est pas des plus agréables dans cette configuration car il ne va pas avec le châssis de cette auto. Je m'explique. Le moteur et l'ensemble des commandes étant moins réactifs, alors que le châssis reste précis et ferme, on est comme frustré, avec une sorte manque. Alors qu'en mode « Sport », tout est en en adéquation, en harmonie.

C'est d'ailleurs ainsi que je préfère notre Focus ST. La direction se durcit, on sent mieux la route et la voiture est d'une précision chirurgicale. Le talon pointe se fait seul lors des rétrogradages, en fait, Soyons précis, la cartographie est réglée pour envoyer le « petit coup de gaz » au bon moment lors du changement des rapports. Je peux rouler assez vite dans ce mode qui est le plus adapté avec sa vocation de véhicule sportif. La voiture reste confortable certes, mais je le répète c'est un confort sportif. Le moteur souple permet d'enrouler en troisième, voire en quatrième, virages et courbes. Il a tellement d'allonge qu'il est possible de passer les ronds-points en troisième et la mécanique repart en sortie sans temps de réponse.

Avec le mode « Track », la direction durcit comme avec le mode « Sport », mais avec un ESP qui devient plus permissif. Le comportement change. Je le teste sur un grand parking vide, les réactions sont plus vives et le train arrière devient vite bien plus joueur. Avec les routes mouillées et froides rencontrés lors de l'essai, je ne veux pas pousser plus dans ce mode clairement destiné à la piste. Toujours est-il que chacun pourra trouver son option de conduite selon son humeur ou son style.

Verdict

Cette Focus ST est bien une « sous » RS, mais dans le sens noble du terme. La future RS est toujours en phase finale de gestation et, en attendant, cette ST, sous une robe relativement sobre et discrète, est une vraie sportive, confortable et surtout très efficace. Elle représente LA moderne sportive plaisante à conduire, car joueuse du train arrière tout en gardant un train avant scotché et précis. Jamais dangereuse et toujours bien équilibrée, elle ravira beaucoup de conducteurs qui aiment les GTI.

Par ailleurs, cette Ford Focus ST est super bien équipée. De plus, elle se décline en boite auto ou boite manuelle et existe aussi en version break SW. Que demandez de plus ? Ah si son prix ! Dès CHF 42’450.-, ça la place plutôt bien face à la concurrence.

<u>Prix et options – Ford Focus ST 2.3l EcoBoost</u>

Prix de base : CHF 42’450.-

Peinture « Performance Blue » : CHF 1’200.-

Pack Design IV : CHF 1’500.-

Pack Family : CHF 375.-

Pack Performance : CHF 1’300.-

Pack Technologie I : CHF 600.-

Pack Hiver : CHF 600.-

Affichage tête haute : CHF 500.-

Fonction de démarrage Ford Power (démarrage sans clé) : CHF 300.-

B&O Sound System : CHF 500.-

Prix TOTAL : CHF 49’325.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour le prêt de cette Ford Focus ST, ainsi qu’au garage Red Star SA à Chavannes-près-Renens et au garage ByMyCar à Meyrin pour leur soutien logistique.

A lire aussi

Essai – Ford Ranger Raptor : Big Toy for Big Boy !

Premier contact – Ford Focus ST : Un autre monde !

Premier contact – Ford Ranger Raptor : Pas vraiment utile mais si attachant

Essai – Ford Focus 2.0 EcoBlue : Le renouveau dans la continuité…

Essai – Ford Mustang GT Fastback V8 : Poney pour grand enfant

Essai – Ford Fiesta ST : Retour gagnant !

Essai – Ford Transit Custom Sport : Beau comme un camion

Premier contact – Ford GT : Road Legal Race Car

Essai – Ford Kuga 2.0 TDCI : Une force tranquille

Essai – Ford Fiesta ST200 : Un surplus de piment pour la petite ST !

Essai – Ford Edge : Un SUV aux gènes américains devenu européen…

Essai – Ford Focus ST Station Wagon 2.0 TDCi : Le diesel au diapason du sport

Essai – Ford Focus RS : Le retour d'une bête de course !

Premier contact – Ford Ranger : Un pick-up alliant confort et capacités !

Premier contact – Ford Fiesta ST200 : Un petit plus pour faire la différence ?

Premier contact – Ford Edge : Il fixe ses propres limites

Essai – Ford S-Max 2.0 TDCi AWD Powershift : Un monospace dynamique !

Premier contact – Ford Focus RS : Poussez-vous, j'arrive !

Essai – Ford Mustang GT V8 5.0 : A 50 ans, l'icône américaine débarque en Europe !

Essai – Ford Focus ST MY2015 : Le juste équilibre

Essai – Ford Mondeo 2.0 EcoBoost : une familiale atypique à fort caractère…

Premier contact – Ford Galaxy : L'âge de la maturité

Premier contact – Ford Mustang : Le débarquement !

Premier contact – Ford Focus ST 2015 : Un restyling pur sport !

Premier contact – Ford Mondeo : L'attente ne fût vaine !

Premier contact – Ford Focus : Dynamisme et efficacité

Premier contact – Ford Fiesta Red Edition et Black Edition : Petit mais costaud !

Essai – Ford Fiesta ST : L'héritière ?

Essai – Ford B-Max : Opération portes (grandes) ouvertes

Essai – Ford Fiesta 1.0 Ecoboost : ça booste pour rien !

Essai – Ford Kuga 2.0 TDCi : Le SUV intelligent

Essai – Ford Focus 1.0 Ecoboost 125 CV : Audace payante !

Premier contact – Ford Fiesta ST : Attention Mesdames et Messieurs !

Essai – Ford Focus ST : A la conquête du monde

Premier contact – Ford Focus ST : Le confort en mode sport !

Premier contact – Ford Ranger : la nouvelle référence en matière de pick-up

Essai – Ford Kuga : Coup gagnant ?

Essai – Ford Fiesta : Que la fête (re)commence !

Essai – Ford Ka : Petite Ka-naille

Lancement – Ford Mustang Mach-E

Nouveauté – Ford Puma

Présentation – Ford Explorer Plug-In Hybrid

Présentation – Ford Kuga

Nouveauté – Ford Ranger Raptor

Nouveauté – Ford Focus MY2018

Nouveauté – Ford KA+ et KA+ Active

Nouveauté – Ford EcoSport

Nouveauté – Ford Fiesta ST MY2017

Nouveauté – Ford Fiesta MY2017

Sport Auto – Retour de Ford au Mans en 2016

Nouveauté – Ford Galaxy

Lancement – Ford Focus RS MkIII

Avant-première : Ford Focus RS

Nouveauté – Ford Mustang, les prix !

Présentation – Ford GT

Nouveauté – Ford C-Max et Grand C-Max

Nouveauté – Ford S-Max

Nouveauté – Ford Mondeo

Nouveauté – Ford Focus ST

Nouveauté – Ford Edge

Nouveauté – Ford Fiesta Red Edition et Black Edition

Nouveauté – Ford Focus

Nouveauté – Ford Mustang

Présentation – Ford Edge Concept

Présentation – Ford S-Max Concept

Nouveauté – Ford Fiesta ST

Présentation – Ford Fiesta

Genève 2012 – Ford Kuga

Genève 2012 – Ford Fiesta ST

Genève 2012 – Ford B-MAX

Clubs – Création du Ford Racing Club

Nouveauté – Ford Focus Station Wagon