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

Après une longue carrière sur le sol américain, voici la nouvelle Mondeo pour l'Europe. Suite au premier contact réalisé fin 2014, il était temps de mener un essai complet, car cette familiale a quelques arguments à faire valoir.

- 4 cylindres, 1'998 cm^3
- 240 CV à 5'300 t/min
- 340 Nm de 2'300 à 4'900 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 240 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.9 sec.
- Poids : 1'599 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'871 x 1'852 x 1'482
- Conso. mesurée : 9.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 171 g/km (F)
- dès CHF 30'900.-, modèle essayé: CHF 56'400.-

Texte et photos : Tony da Silva

Dès la prise en main du véhicule, je me pose la question de savoir si Ford a réalisé suffisamment d'efforts pour répondre aux attentes du marché européen, surtout en présentant la voiture 2 ans après son lancement en Amérique sous le patronyme de Ford Fusion. L'heure de vérité est arrivée…

A l'extérieur

Le premier élément marquant, c'est la calandre avant rappelant, sans l'ombre d'un doute, les fameuses et très élégantes Aston Martin. Un crime de lèse-majesté pour certains, tandis que d'autres trouveront que c'est audacieux. Pour ma part, je dois reconnaître que le résultat est esthétique et que la voiture affiche un caractère bien affirmé.

Bien entendu, le profil et l'arrière sont très différents, avec ce grand hayon qui tronque la voiture sur l'ensemble de la partie arrière. A l'ouverture apparaît un coffre de 541 litres très long et avec une surface de chargement peu profonde, ce qui facilite la manipulation des bagages.

Globalement, l'ensemble est plaisant, même si l'âge commence à se faire sentir au niveau du design, avec notamment une partie arrière un peu lourde à mon goût.

A l'intérieur

Une fois confortablement assis à l'intérieur, la première chose qui saute aux yeux, c'est le nombre impressionnant de boutons disponibles : 65 ! Probablement un record en la matière et c'est un peu à contre courant de ce qui se fait actuellement. Mais c'est pire dès qu'on démarre le véhicule, en raison d'un tableau de bord qui affiche plus d'informations que de raison. Les compteurs sont imbriqués les uns dans les autres avec une granularité pour les tours/minute et la vitesse qui frise l'absurdité et n'apporte rien à l'exception d'une lourdeur à l'ensemble des informations affichées.

Sur le plan infotainment, la voiture est livrée avec le Technology Pack Connectivity (option à CHF 1’750.-). Il s’agit d’un écran tactile de 10 pouces avec la technologie Sync 2.0 de Microsoft et le DAB+ intégré. En plus de ces éléments, Ford inclut une caméra de recul, les détecteurs de distance et l’aide active au stationnement. Pour l’écran en particulier, il faut s’habituer à naviguer dans les menus car il est subdivisé en quatre zones et chacune permet, plus ou moins facilement, d’accéder aux informations liées au téléphone, à la navigation, à la climatisation et à la partie divertissement.

Bref, vous l’avez compris, même si le confort est au rendez-vous et que les matériaux utilisés sont de bonne qualité, je suis un peu gêné par la profusion de boutons, leviers et autres molettes qui s’offrent au conducteur. Avec le temps, j’imagine qu’un propriétaire n’a pas de mal à se familiariser avec l’ensemble des commandes, mais comme l’ont mentionné tous les passagers qui sont montés à bord de cette voiture, cet attirail est plus rébarbatif qu’autre chose, ayant plutôt tendance à rebuter les gens qu’à les impressionner.

Sous le capot

Notre véhicule est équipé du plus puissant moteur 2.0 litres EcoBoost. Ce dernier offre 240 CV à 5’300 t/min ainsi qu’un couple de 340 Nm entre 2’300 et 4’900 t/min. Sur le papier, cette motorisation en aluminium secondée par un turbocompresseur promet de belles performances avec sa boîte automatique à 6 vitesses.

A l’exception de ce « haut de gamme », Ford ne propose pas moins de neuf autres moteurs et transmissions différents, de quoi trouver votre bonheur entre le plus petit 1.5 litre essence de 160 chevaux et le 2 litres diesel de 210 chevaux.

A noter la transmission intégrale pour les deux moteurs diesel de 150 et 180 chevaux.

Enfin, avec 240 CV et un poids qui dépasse probablement 1.6 tonne, la consommation atteint 9.9 l/100km sur un parcours mixte de plus de 800 kilomètres. C’est, bien entendu, plus élevé que les 7.4 l/100km déclarés pour un parcours mixte.

Au volant

Sur les 65 boutons, il y en a un qui est toujours utilisé pour allumer ou éteindre le moteur et, une fois le véhicule engagé sur la route, la première impression est liée au silence à bord et au confort des sièges.

D'une façon générale, tant qu'on ne sollicite pas trop la voiture, tout va bien et les personnes à bord bénéficient d'un confort équivalent à quelques références germaniques du segment. Les montées en régime sont franches et le changement de vitesse se fait en douceur et rapidement. A noter un bon freinage et des suspensions qui absorbent tout ou presque.

Le tableau d'ensemble est bon, en particulier sur les sécurités actives et passives qui sont fournies en standard ou pour une somme raisonnable. En exemple, pour CHF 1'320.-, le Technology Pack Savety vous offrira le système d'alerte pour angle mort, les rétroviseurs rabattables et chauffants avec éclairage du sol, le système d'assistance au maintien dans la voie de circulation, y compris signal visuel et intervention sur le volant (et vous pouvez presque conduire sans toucher le volant !), l'assistant de feux de route, le rétroviseur anti-éblouissement, l'essuie glace automatique, le pare-brise chauffant, les buses de lave-glace chauffantes et, enfin, les ceintures de sécurité gonflables à l'arrière.

Toutefois, les choses se gâtent un peu quand j'essaie de taquiner les limites de la voiture et la plus grosse désillusion provient de la boîte de vitesse automatique baptisée 6F35. En résumé, en mode automatique, les rapports passent rapidement, mais la réactivité de la boîte est réellement mauvaise vis-à-vis des sollicitations du conducteur sur la pédale d'accélérateur. Par exemple, quand je tente de forcer le moteur à rétrograder pour avoir une meilleure relance, il ne se passe rien. J'enfonce encore la pédale d'accélérateur et là, enfin, la boîte rétrograde, mais pas uniquement d'un rapport… En effet, l'électronique opte pour deux rapports plus bas, ce qui entraine aussitôt une énorme accélération avec une aiguille des compte-tours qui flirte avec les 5'000 t/min et des passagers qui se demandent pourquoi j'essaie de les impressionner avec ce type de voiture.

Bien sûr, il est possible de passer la boîte en mode Sport, mais le problème persiste un peu et donc seule une sélection du mode Manuel permet d'obtenir ce que je veux, mais il subsiste néanmoins une certaine latence entre la demande de

changement de rapport via la palette au volant et le changement effectif de vitesse.

Pour terminer, la partie infotainment montre clairement ses limites à une époque où tous les constructeurs offrent des écrans tactiles très réactifs et un clavier pour rechercher les noms dans ses contacts…

Verdict

La Ford Mondeo bénéficie d'un espace agréable, d'un bon confort, d'un niveau d'insonorisation élevé, ainsi que d'un moteur qui répond présent à tous les régimes.

Aujourd'hui, la durée de vie d'un modèle n'excède pas quelques années et le fait que la Mondeo ait été commercialisée dès 2012 en Amérique et des années plus tard sous nos latitudes fait apparaître un décalage certain entre les standards actuels et certains composants spécifiques proposés dans ce modèle, comme l'infotainment ou l'ensemble des informations affichées par le tableau de bord.

En conclusion, il faut encore parler tarif et c'est là que cette Mondeo peut tirer son épingle du jeu avec un premier prix fixé à CHF 30'900.-. Notre modèle avec la finition Titanium richement équipée démarre à CHF 46'700.- et seules quelques options restent au catalogue… un atout non négligeable face à la concurrence germanique notamment.

Prix et options – Ford Mondeo 2.0 EcoBoost "Titanium"

Prix de base : CHF 46'700.-

Phares adaptatifs avec hayon électrique et KeyFree : CHF 2'050.-

Technology Pack Connectivity (DAB+, caméra, etc.) : CHF 1'750.-

Panomara Pack (toit panoramique et pare soleil arrière manuel) : CHF 1'190.-

Technology Pack Savety (alerte angle mort, assistance voie, etc.) : CHF 1’320.-

Vitres surteintées arrière : CHF 400.-

Peinture métalisée : CHF 900.-

Pack fumeur : CHF 90.-

Pédalier en aluminium : CHF 150.-

Système d’aide au stationnement : CHF 200.-

Jantes en alliage de 19 pouces : CHF 1’650.-

Prix TOTAL : CHF 56’400.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour le prêt de cette Ford Mondeo

A lire aussi

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

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

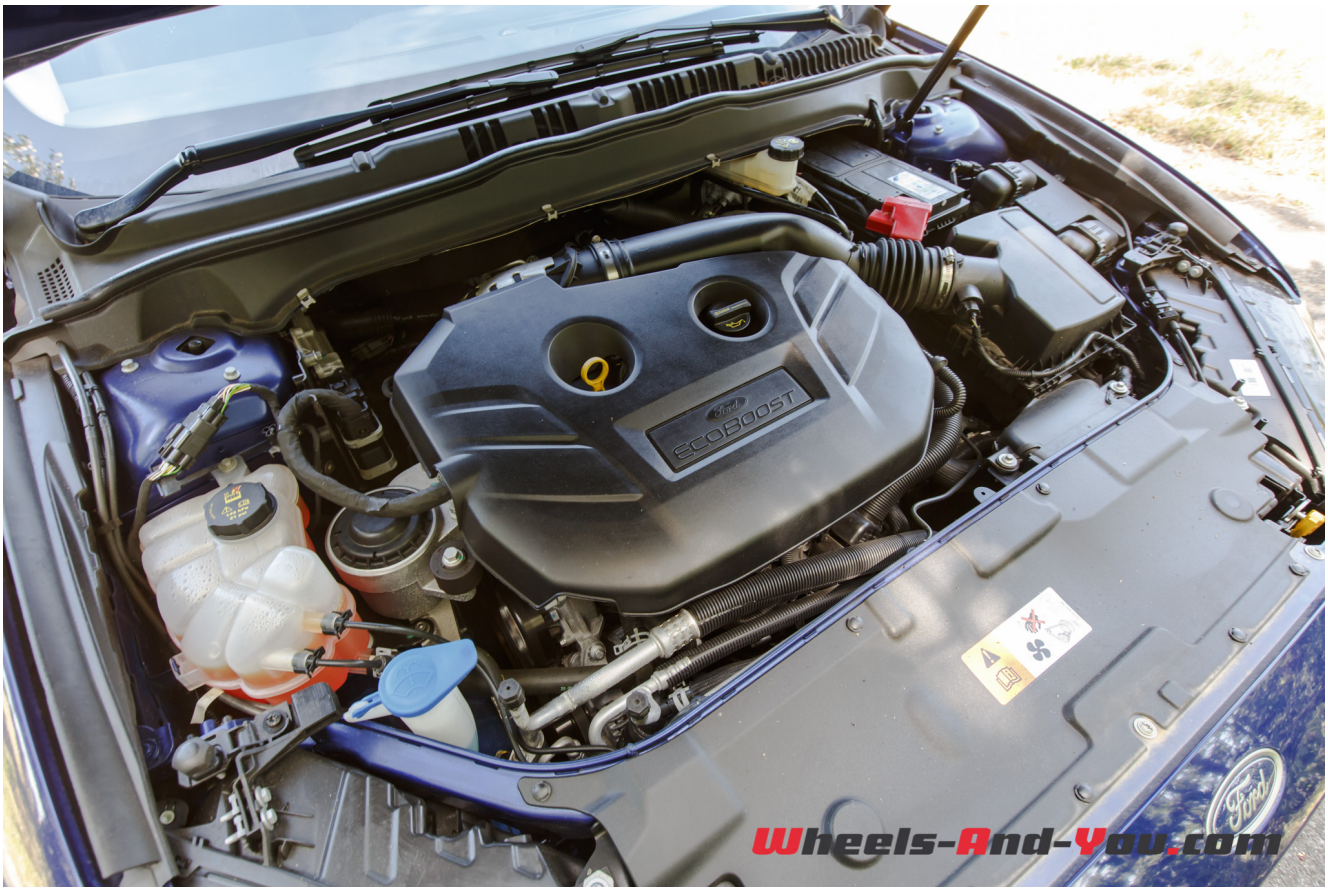
ZH 566315

ZH 566315
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

SONY
AUTO
MAX
SEEK
VOL
TEMP
Vamos 8
Wheels-And-You.com


ECOBOOST
Wheels-And-You.com

BRAKE
Ordinateur de bord 1
551.4 km
9.2 l/100 km
7:53:34
OK Maintenir pour effacer
FM 1
98.5 MHz
COULEUR3
SE
08851.5 km
PRNDS
439 km
RPM x1000
km/h
Wheels-And-You.com

ZH 566315
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Ford
AIRBAG
SONY
Wheels-And-You.com

ENGINE
START
STOP
Téléphone
12:30 23°
Navigation
T connecté
Ne pas déranger
Chemin du Vallon
Ford
ution
22.5°
22.5°
RTO FM
MILENIUM
COULEURS
RTL
VIRGIN
AUTOROUT
Divertissement
Climatisation
SONY
AUTO
A/C
MAX
SEEK
TUNE
TEMP
TEMP
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

ZH·566 315
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

ZH 566 315
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

ZH·566 315
www.ford.ch
Wheels-And-You.com

ZH 566 315
Wheels-And-You.com

ZH 566 315
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com