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

C'est sur les petites routes de l'arrière-pays niçois que Wheels And You a découvert en primeur la nouvelle Ford Focus ST. Les magnifiques routes autour de Saint-Paul de Vence nous ont permis de se faire une première idée sur tout le potentiel de la nouvelle mouture sportive du modèle de milieu de gamme du constructeur germano-américain.

- 4 cylindres turbo, 1'999 cm^3
- 250 CV à 6'400 t/min
- 340 Nm à 2'000-4'250 t/min (overboost 360 Nm)
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 248 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.5 sec.
- Poids : 1'362 kg
- Conso. mixte : 7.2 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 169 g/km
- dès CHF 39'990.-

Texte et Photos : Julien Monnay

Esthétique

Les véhicules sportifs de chez Ford ont toujours eu un look agressif. Cette nouvelle Focus ST ne déroge pas à la règle mais ne va pas dans la démesure comme l'était la RS. Sa face avant avec sa calandre noire incluant le logo ST rouge et la plaque d'immatriculation est pour le moins agressive et se marie très bien avec les feux avant fuyant le long du capot moteur. Le profil de cette version ST montre bien que nous avons affaire à un modèle sportif avec des jantes de 18'', une hauteur de caisse abaissée de 10 mm et les feux arrière qui débutent déjà sous la vitre de custode arrière. Certes ces optiques ont un design intéressant mais leur taille choque tout de même quelque peu tout comme le fait que les ampoules soient apparentes. La face arrière se termine par un bouclier sportif entourant une sortie d'échappement au look hexagonal pour le moins particulier.

La Focus ST est disponible en deux versions : la berline cinq portes et le break appelé Station Wagon. Trois styles de finitions sont disponibles : ST-1 (avec sièges Recaro tissu de couleur noir et gris), ST-2 (avec sièges Recaro de couleur noir, garnissage cuir couleur carrosserie et climatisation deux zones) et ST-3 (sièges cuir Recaro, phares bi-xénon, banquette arrière 3 places). De série, ce modèle est plutôt bien équipé, comprenant : jantes alu 18'', kit aérodynamique ST, sièges sport Recaro, démarrage par bouton Ford Power, le Torque Vectoring Control, ESP, allumage automatique des phares, système audio +1 avec commande au volant et prise USB.

L'habitacle de cette Focus est très accueillant et fait place au sport. L'habitabilité est bonne que ce soit aux places avant et arrière, tout comme le volume du coffre intéressant de 363 litres sur la berline et de 490 pour le break. Le design hexagonal de la sortie d'échappement est repris dans la forme des compteurs et des bouches d'aération. C'est quelque peu torturé au premier coup d'œil mais on s'habitue assez vite et nous nous sentons bien dans cette Focus. Gros bémol pour la console centrale très kitch avec son plastique noir brillant et ses boutons de toutes les couleurs… une impression de télécommande TV des années 80. Par contre, quel bonheur de retrouver ces fameux trois manomètres en haut du tableau de bord ! Que de souvenirs… L'ordinateur de bord a une bonne lisibilité et fonctionne comme les menus d'ordinateurs, un jeu d'enfant. Dommage qu'il soit de si petite taille, tout comme l'écran du GPS qui aurait mérité d'être plus grand de un ou deux pouces… Et pourtant il y en avait de la place sur cette console centrale !

Sous le capot

Nouveauté dans cette Focus Mk3, la sportive n'a plus droit au moteur 5 cylindres d'origine Volvo, mais hérite du nouveau 4 cylindres turbo 2.0 l. EcoBoost de 250 CV avec un couple de 340 Nm (360 Nm avec Overboost). Un moteur très réactif dès les premiers tours/minutes avec un coffre étonnant pour un 2 litres et une puissance qui s'essouffle qu'à partir de 6'000trs/m. Bluffant ! La boîte de vitesses à six rapports est rapide, bénéficiant des quatre premiers rapports plutôt courts, ce qui n'est pas pour nous déplaire dans une sportive. La consommation annoncée par le constructeur à 7,2 l./100 km en utilisation mixte paraît quelque peu optimiste car nous n'avons jamais réussi à descendre sous les 10 l./100 km (données de l'ordinateur de bord) lors de notre essai. Il faut avouer que les routes parcourues n'étaient pas propices à une conduite économique… La barrière des 15 litres ayant même été largement dépassée lors des passages dans différentes routes empruntées par le Rallye de Monte Carlo comme, entre autres, le Col de Vence et le Col de Faye.

Sur la route

Première sensation, la position de conduite. Les sièges Recaro sont confortables et donnent un excellent maintien fessier et dorsal, on se sent aspiré au fond du siège. La visibilité est bonne que ce soit du tableau de bord, des accessoires ou de la route. Mais quelle idée d'avoir placé le frein à main entre le siège et le levier de vitesses ? Car lors des premiers kilomètres, on cherche constamment ce levier, qui semblait si loin… Dommage également que l'accoudoir soit fixe et aussi imposant car il est réellement dérangeant en conduite sportive. Je garde la clé dans ma poche et j'appuie sur le bouton Ford Power. Le moteur s'ébroue. L'embrayage a une course longue et est assez haut. Lors des premiers kilomètres en conduite normale, la direction est légère et la nouvelle crémaillère à démultiplication variable du système de direction sport donne une impression floue et je ressens peu la route. Par contre, il faut reconnaitre que ce nouveau système est un apport supplémentaire en conduite sportive améliorant la précision de conduite. Le système de contrôle vectoriel du couple (TVC) applique le couple à la roue interne afin de réduire le sous-virage et permet de nous

extraire des courbes plus ou moins serrées comme une balle ! Le programme de stabilité électronique (ESP) offre trois modes de fonctionnement différents : nous pouvons soit enclencher le mode standard, soit opter pour le mode appelé « patinage important » qui déconnecte le contrôle de traction et laisse en veille l'ESP, ou enfin tout simplement totalement désactiver l'ESP. Ces systèmes sont tellement bien paramétrés que pour la première fois, la conduite d'une voiture était plus performante avec les aides branchées que débranchées. Enfin un système ESP et de Traction Control qui n'est pas castrateur !

Le souffle rageur de ce moteur turbo est impressionnant à l'extérieur de l'auto mais à l'intérieur, rien de tout ça. L'isolation de cette Focus étant d'une excellente qualité et surtout le système « Sound Symposer » nous donne plus l'impression de conduire une sportive à moteur atmosphérique qu'un turbo. Le Sound Symposer, à l'image de celui de la nouvelle Porsche 991, est un micro installé dans le compartiment moteur reliant directement le son du moteur depuis l'admission jusque dans l'habitacle. C'est assez déconcertant comme sensation, je trouve. Le moteur est très coupleux avec ses 360 NM et la puissance de 250 CV nous permet de très bonnes reprises et des accélérations qui ne s'essoufflent pas avant 160km/h.

Le châssis sport donne un bon compromis entre sportivité et confort. Les suspensions sont fermes, mais pas raides et permettent de véhiculer la famille dans un confort raisonnable et quand les conditions sont rassemblées pour se faire plaisir, permettent de rouler très fort avec une facilité déconcertante ! Les freins donnent une bonne sensation avec une pédale dure et un freinage mordant et puissant mais son endurance aura été mise à rude épreuve dans la descente du Col de Vence qui fut pour le moins soutenue.
Le châssis a été passablement modifié par rapport au modèle de base de la Focus Mk3, en particulier le train arrière avec une barre antiroulis de plus gros diamètre garantissant une réactivité et une maîtrise exceptionnelles. La berline se montre très vive dans les changements d'appuis alors que le break passe les mêmes courbes avec une aisance déconcertante.

Verdict

Ford nous présente un modèle qui fait la part belle au plaisir de conduite sportive

tout en préservant une homogénéité qui devrait ravir la plupart des conducteurs. De plus, l'offre de proposer deux versions : une berline cinq portes et une Station Wagon, toutes deux au look très différent mais toujours rempli de sportivité. De plus, les tarifs sont très concurrentiels avec un prix de CHF 39'990.- pour la berline en finition de base. Pour acquérir la version Station Wagon, ou break, il vous faudra débourser CHF 1'000.- de plus. C'est donné ! Il y a fort à parier que la nouvelle Focus ST SW rencontrera un grand succès dans nos contrées et c'est tout ce que nous pouvons souhaiter à cette sympathique sportive familiale ! Nous nous réjouissons de pouvoir faire plus ample connaissance dans les mois à venir. Premières livraisons prévues en septembre 2012 !

Prix et principales options – Ford Focus ST

Finition ST-1 : CHF 39'990.-
Jantes alu 18 pouces au design ST
Kit carrosserie ST avec spoiler couleur carrosserie
Sièges sport Recaro en tissu
Système audio 1+ avec télécommande au volant et prise USB
Fonction de démarrage Ford Power
Pommeau de levier de vitesses ST
Enjoliveurs de seuils de portières ST
Torque Vectoring Control
Système de détection de la pression des pneus (DDS)
Allumage automatique des phares
Rétroviseur intérieur anti-éblouissant
Sur-tapis ST uniques

Finition ST-2 : CHF 42'190.-
Sièges sport Recaro avec garnissage cuir partiel de couleur carrosserie
Climatisation automatique à deux zones

Finition ST-3 : CHF 44'890.-
Phares bi-xenon
Sièges sport Recaro chauffants avec garnissage en cuir
Sièges avant à 8 réglages électriques
Banquette arrière Recaro 3 places

Options :
Modèle Station Wagon : CHF 1’000.-
Peinture métallisée : CHF 750.-
Peinture métallisée spéciale Tangerine Scream : CHF 1’300.-
Tempomat : CHF 550.-
Pare-brise chauffant et buses lave-glace chauffante : CHF 350.-
Toit ouvrant électrique : CHF 800.-
Capteurs de distance de parcage arrière avec rétroviseurs rabattables : CHF 600.-

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

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) SA pour l’invitation aux essais presse de cette Ford Focus ST.

A lire aussi

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

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

K ST 9106
W.A.Y.

K ST 9106
W.A.Y.

ST
ST
RECARO

K ST 9128

002830 km
rpm x1000
km/h
120 °C
W.A.Y.

W.A.Y.

ACCUEIL
PARKING
K ST 9128

K ST 9135

W.A.Y.

K ST 9106
W.A.Y.

W.A.Y.

K ST 9118
K ST 9113
W.A.Y.

W.A.Y.

K ST 9122
K ST 9139
W.A.Y.

K ST 9135
W.A.Y.

Ford
K ST 9122
ST
W.A.Y.