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

La nouvelle Ford Mondeo, après deux apparitions sur le stand au Salon de Genève en 2013 et 2014, arrive enfin sur nos routes. Il faut dire que la belle dégourdit déjà ses roues sur les routes nord américaines depuis près de deux ans… Wheels And You vous propose de la découvrir en primeur.

- 4 cylindres, essence, turbo, 1’498 cm^3
- 160 CV à 6’000 t/min
- 240 Nm de 1’600 à 4’000 t/min
- Boîte de vitesse manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 222 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.2 sec.
- Poids : 1’537 kg
- Conso. mixte : 5.3 l/100 km
- Emissions CO_2 : 136 g/km (D)
- dès CHF 39’800.- (finition Titanium, 5 portes)

Texte et photos : Jérôme Marchon

Commercialisée outre-Atlantique sous le nom de « Ford Fusion » depuis deux ans, c'est le temps qu'il aura fallu attendre pour voir la Ford Mondeo se renouveler sous nos latitudes. La faute à un changement d'usine ; la production a été déplacée de Genk en Belgique à Valence en Espagne. Trop tard pour la Mondeo, donc ? C'est ce que nous allons voir…

Le segment des familiales fait incontestablement de la résistance en cette fin d'année, face aux SUV très en vogue : nouvelle VW Passat, la 508 qui se refait une beauté et la Ford Mondeo qui arrive à point nommé, l'actualité est pour le moins riche !

Esthétique

Rien ou presque n'est repris de l'ancienne Mondeo, même si les lignes générales de la version limousine sont assez proches. Alors que le modèle est proposé en trois carrosseries – 4 portes, 5 portes et break « SW » – seuls la 5 portes et le break sont disponibles sur le marché suisse. Plus légère de 115 kg que sa devancière, la nouvelle mouture prend 90 mm en longueur pour afficher 4.87 m sur la toise.

L'ensemble respire incontestablement la qualité et le raffinement, caractérisé notamment par cette face avant agressive ainsi qu'un capot et des flancs très travaillés. L'arrière, avec son arête très haut perchée et ses gros feux, adopte les codes actuels dans le segment, suggérant ici aussi la robustesse et la qualité. Le profil et sa ligne de toit basse font penser à un coupé sportif. Le break affiche lui aussi une ligne très séduisante renvoyant sans ménagement les designers des premières générations de Mondeo à leur table de dessin.

La même montée en gamme est constatée à l'intérieur de l'habitacle avec un choix de matériaux valorisants et particulièrement bien agencés, correspondant parfaitement aux standards du segment. Face au conducteur, l'instrumentation digitale à matrice TFT regroupe l'essentiel des informations dont un très utile rappel de la fonction GPS. La console centrale abrite l'énorme écran 10'' du système SYNC découvert sur la nouvelle Focus. Les fonctionnalités sont rigoureusement les mêmes et l'interface demeure soignée et intuitive.

En termes d'habitabilité, trois passagers arrière de grande taille trouveront

aisément où placer leurs longues jambes. Le coffre dispose de 550 litres de contenance pour la 5 portes et étonnamment « que » 525 litres pour le break SW. Il est possible bien entendu de rabattre la banquette arrière afin d'augmenter le volume utile. Je regrette cependant que Ford n'ait pas opté pour un système simplifié à l'aide de manettes dans le coffre pour cette manœuvre. Il faut ici le faire « à l'ancienne », d'abord d'un côté, puis de l'autre.

Sous le capot

Ici aussi la Mondeo innove dans le segment avec la présence – dans un second temps en 2015 – de motorisations 3 cylindres 1.0 l. Ecoboost. En attendant, l'offre essence s'articule autour de deux blocs, le 1.5 l. Ecoboost de 160 CV avec transmission automatique ou manuelle et le 2.0 l. Ecoboost en version 203 ou 240 CV uniquement en boîte automatique.

Du côté des mazouts, deux blocs également : le 1.6 Duratorq de 120 CV et boîte manuelle ainsi que le 2.0 l. Duratorq en 150 et 180 CV, disponibles soit en boîte manuelle ou à double-embrayage « Powershift ». Devrait suivre dans un second temps également une version biturbo du 2.0 l. diesel, développant 210 CV.

Une version hybride/essence est également au catalogue, développant au total 187 CV.

A noter enfin qu'une version à transmission intégrale fera son apparition en 2015. Pour l'heure les motorisations qui y seront associées ne sont pas connues.

Au niveau de la structure, des efforts importants ont été consentis, permettant à la fois d'augmenter la sécurité et la rigidité tout en réduisant le poids de l'ensemble. Une nouvelle suspension arrière fait son apparition, conjuguant confort et qualités dynamiques de premier plan. Un réglage adaptatif de la suspension est disponible en option, permettant de choisir entre trois modes : confort, normal ou sport.

Sommet de la gamme Ford, la Mondeo se devait d'abriter la technologie la plus avancée en termes de sécurité. Ainsi, tous les niveaux de finition reçoivent de série l'Active City Stop, système de détection de piéton et d'assistance pré-collision qui permet de freiner automatique la voiture jusqu'à l'arrêt. L'éclairage

adaptatif à LED, en option, permet un éclairage optimal de la chaussée en fonction de la topographie et le tracé de la route. En outre, la familiale inaugure sur le segment, toujours en option, un système d'airbags de ceintures de sécurité à l'arrière. Ces coussins gonflables sont censés amoindrir les blessures au thorax en cas de choc frontal.

On retrouve sinon tout ce qui est devenu de quasi standards aujourd'hui, comme la lecture des panneaux de circulation, l'avertisseur de franchissement de ligne, les assistants de parcage (tant en créneau qu'en bataille), etc.

Au volant

Ford, comme la plupart de ses concurrents dans le segment, met l'accent sur le dynamisme de sa protégée dans sa communication. Et il est vrai que la marque à l'ovale a pour le moins réussi sa mise au point.

Dès les premiers mètres cette Mondeo se montre particulièrement à l'aise sur la route, enchaînant les courbes avec facilité pour vous arracher un large sourire sur le visage. Bien que directe, la direction manque à mon sens de consistance et se révèle très avare en remontées d'informations. La version diesel essayée (2.0 l. 180 CV) se montre un peu plus expressive que la mouture essence (1.5 l. 160 CV), très certainement du fait que le poids sur l'avant est un peu plus élevé et la suspension adaptative en mode « Sport ».

En fait l'intérêt de cette suspension gérée par l'électronique – dont sa sélection demande d'entrer dans les nombreux sous-menus de l'ordinateur de bord – se résume à l'utilisation du mode « Sport » qui ajoute encore à la maîtrise, déjà très bonne à la base, des mouvements de caisse. La Mondeo fait preuve ainsi d'une belle agilité dans les enchaînements et le confort n'est que peu dégradé. En mode « Confort », ce gadget rend l'auto très « pompeuse » au risque de donner des nausées à vos passagers. Autant dire qu'il faut réellement arpenter à allure de sénateur des parcours défoncés pour l'utiliser.

La particularité du châssis de la Mondeo réside dans son train arrière et ses multi-bras. Je ne vais pas entrer ici dans les détails techniques, mais schématiquement lorsque les roues postérieures rencontrent un obstacle, elles encaissent l'énergie ainsi dégagée non plus verticalement uniquement, mais aussi en partie longitudinalement. Ainsi, les saignées, joints de ponts, plaques d'égouts et autres imperfections sont parfaitement absorbées, sans jamais « taper » dans vos lombaires. Le résultat est très impressionnant.

D'ailleurs, la Mondeo tire son épingle du jeu en termes de confort acoustique. A haute vitesse comme lors de fortes sollicitations du propulseur, l'isolation phonique ne montre aucune faiblesse.

Entre le moteur essence et le diesel, ma préférence va au premier. Sans être un foudre de guerre, ce bloc de 160 CV est remarquable d'élasticité entre 1'500 et 3'000 t/min. Plus haut, jusque vers 6'000 t/min, il se montre très volontaire et la boîte de vitesses mécanique à 6 rapports à laquelle il est associé permet d'en tirer le meilleur parti. Certes le bloc diesel dispose de plus de couple, mais se montre creux en-dessous de 2'000 t/min et le couple (400 Nm) déboule d'un coup à ce niveau de révolutions pour s'essouffler assez vite. En conduite rapide sur les tronçons sinueux il faut sans cesse jouer du levier de vitesses.

Verdict

Indiscutablement, l'attente de deux ans avant de voir la Ford Mondeo arpenter les routes européennes n'aura pas été vaine. Ford nous livre une auto très aboutie, la plaçant sans conteste parmi les références du segment.

Sans compter qu'en termes tarifaires la nouvelle Mondeo vient se placer pile-poil en face de la Peugeot 508 suivant les versions. Les prix débutent à CHF 36'000 pour la variante « Trend » 5 portes avec le 1.5 l. essence de 160 CV. Les diesels débutent à CHF 35'300.- avec le 1.5 l. de 120 CV. Comptez CHF 1'000.- de plus pour la version break « SW » à finition égale.

Enfin, histoire d'attirer le chaland et surtout les gestionnaires de flotte, Ford Suisse allonge la garantie de 2 ans (5 ans au lieu de 3 ans) et offre une prime de lancement de CHF 3'000.-.

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

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour l'invitation aux essais presse de cette nouvelle Ford Mondeo.

A lire aussi

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

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

W.A.Y.

THM 80V
W.A.Y.

SONY
W.A.Y.

THM 801
MWT 101
W.A.Y.

W.A.Y.

Ford
K MO 5010
W.A.Y.

THM 801
W.A.Y.

MWT 101
W.A.Y.

SONY
W.A.Y.

Trip computer 2
670.6 km
6.8 l/100 km
20:04:20
OK Hold to reset
02801.0 km
389 km
Ford
W.A.Y.

W.A.Y.

INFLATABLE
BELT
W.A.Y.

MWT 101
W.A.Y.

Pair a phone
16:15 25°
E
Dest.
Menu
View
Spain
200km
RNE 1
19.0°
19.0°
SONY
AUTO
MAX
SEEK
VOL
TUNE
A/C
TEMP
TEMP
ENGINE START STOP
W.A.Y.

W.A.Y.

INFLATABLE
BELT
W.A.Y.

W.A.Y.

THM 801
MONDEO
W.A.Y.

235/45 R18
WARNING:
Ford
PRIMACY 3
MICHELIN
W.A.Y.

W.A.Y.