

Essai - Ford Focus ST : A la conquête du monde

En attendant de pied ferme la nouvelle Golf GTI, le segment des compactes délurées mais non moins accueillantes pour les - petites - familles est de plus en plus fourni. Aux côtés des Mazda 3 MPS ou Alfa Romeo Giulietta QV, vient s'adjoindre la Ford Focus ST dont nous vous proposons l'essai aujourd'hui.



- 4 cylindres turbo, 1'999 cm³
- 250 CV à 5'500 t/min
- 360 Nm de 2'000 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 248 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.5 sec.
- Poids : 1'437 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'362 x 1'823 x 1'484
- Conso. mesurée : 11.2 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 169 g/km (C)
- dès CHF 37'050.-, modèle essayé: CHF 47'190.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Avec sa nouvelle Focus ST, Ford vise le marché mondial. Conçue en collaboration

avec les ingénieurs européens, américains et asiatiques de la marque, la Focus ST sera strictement identique, au boulon près, que vous soyez à Genève, Francfort, Quito, Pékin ou Los Angeles. Connaissant les différences importantes dans les goûts des conducteurs à travers le monde, c'est une gageure de concevoir un véhicule suffisamment consensuel pour plaire à tous, tout en préservant une personnalité digne du badge ST de Ford. Pour rappel, Ford dispose de deux niveaux de « sportives » dans sa gamme : à ma gauche la gamme ST, sportive mais pas trop, préservant une polyvalence tout en offrant des performances au-dessus de la moyenne. A ma droite, la gamme RS, dont la déclinaison de la Focus a été annoncée récemment pour 2015, et qui fait la part belle au sport, sans concession ou presque. Après nous avoir impressionnés lors de sa prise en main dans l'arrière-pays niçois à l'été 2012, il était temps pour nous de confirmer ces premières impressions au volant de la « One Ford ».

A l'extérieur

La première chose qui frappe, c'est la couleur de la carrosserie. « Tangerine Scream » qu'elle s'appelle. Certes c'est agressif, peu discret, mais colle à mon sens parfaitement à la vocation et au positionnement de l'auto. Rassurez-vous, d'autres teintes plus conventionnelles sont disponibles.

La nouvelle Focus ST abandonne la configuration trois portes de son aïeule, opte pour cinq portes bien pratiques et est même disponible en break. Pour se différencier du reste de la gamme, la ST s'affuble d'une imposante grille avant en nid d'abeilles, un spoiler arrière, un échappement central à la forme originale, des jantes de 18'' (bien que notre modèle est équipé d'une monte hivernale) et quelques appendices sportifs comme les bas de caisse proéminents, les pare-chocs enveloppants ou les passages de roues accentués. Les imposantes optiques s'intègrent parfaitement à l'ensemble, suggérant l'agressivité à l'avant et soulignant le dynamisme de l'auto à l'arrière. C'est à mon sens une vraie réussite, un savant mélange entre sportivité et originalité, intégrant parfaitement le style « Kinetic Design » cher à la marque et faisant le lien avec le reste de la gamme du constructeur, tout en gardant une ligne générale homogène ne versant point dans le tuning vulgaire malgré un coloris tape-à-l'oeil.

J'ai également découvert pour la première fois un ingénieux système de

protection des arêtes de portières (option) où à l'ouverture une languette de plastique s'extrait du flanc intérieur de la porte pour venir protéger la bordure extérieure. De quoi sortir en toute quiétude de l'auto dans un box étroit par exemple. Bien vu ! Ah ! si toutes les autos en étaient équipées, fini les touchettes signées d'une trace de peinture ou pire, d'une petite cabosse.

A l'intérieur

Le « Kinetic Design » s'interprète également dans l'habitacle. Si au premier abord l'ensemble peut paraître torturé et mastoc, on s'en accomode très facilement et l'ergonomie a été particulièrement bien étudiée pour les commandes de base. J'en veux pour preuve la facilité de navigation à l'intérieur des menus de l'ordinateur de bord ou le pairing en dix secondes chrono en main de votre téléphone portable avec l'interface Bluetooth. Les réglages de l'autoradio quant à eux nécessitent d'être étudiés attentivement pour ne point se perdre dans la forêt de boutons. L'instrumentation est complète et claire à la lecture. Coiffant le sommet de la console centrale, nous retrouvons les trois petits manomètres (température d'huile, pression du turbo et pression d'huile) qui signaient déjà les versions ST et RS de la mouture précédente de la Focus.

La qualité des matériaux est bonne et inspirent la qualité, bien que les placages noirs brillant du haut de la console se marquent très vite de nos empreintes digitales et attirent très facilement la poussière. L'assemblage est bon lui aussi ; toutefois, quelques ajustements devraient être revus autour de la colonne de direction et du levier de vitesses. Par ailleurs, l'écran multifonctions de la console centrale pourrait être un tantinet plus grand pour plus de lisibilité, surtout en conduisant.

La Focus ST est disponible en trois niveaux de finitions (ST-1, ST-2 et ST-3) qui se différencient principalement par quelques éléments de confort supplémentaires au fur et à mesure que l'on monte en gamme, comme par exemple le cuir, les feux au xénon, les sièges chauffants et aux réglages électriques, etc. Dès le premier niveau la dotation de série est plutôt complète, comprenant les magnifiques sièges sport Recaro au confort et maintien remarquables et souvent facturés au prix fort chez les concurrents. Pour le GPS ou la hifi Sony, il faudra par contre puiser dans le catalogue d'options.

En termes d'habitabilité, la Focus ST offre de bonnes prestations tant à l'avant qu'à l'arrière et le coffre dispose de 363 litres ou 1'148 litres une fois la banquette rabattue (break : 490 à 1'516 litres).

Sous le capot

Bye bye le mélodieux cinq cylindres d'origine Volvo de l'ancienne Focus ST. La petite dernière a elle aussi succombé aux sirènes du downsizing et opte pour un quatre cylindres turbocompressé « Ecoboost » de 1'999 cm³ de cylindrée. Il développe 250 CV à 5'500 t/min pour un couple maxi de 360 Nm disponible entre 2'000 et 4'500 t/min. Le rendement est plutôt intéressant avec une puissance spécifique de 125 CV/litre. Le 0 à 100 km/h est abattu en 6.5 secondes et la vitesse de pointe culmine à 248 km/h. Souple, répondant avec vigueur dès les bas régimes et merveilleusement assisté par la boîte de vitesses manuelle à six rapports qui en extrait la quintessence, ce moteur est particulièrement plaisant à l'utilisation. Il manque cependant un tantinet d'allonge et j'aurais préféré pouvoir tirer encore quelques centaines de t/min au-delà de 5'500-6'000 t/min, régime à partir duquel le quatre pattes commence à s'essouffler. Oui, bon ce n'est pas non plus tous les jours que l'on « tire » aussi haut dans les tours, je vous l'accorde. Mais quand on me dit « sport », je conduis « sport », surtout lorsque les quatre premiers rapports de la boîte de vitesses sont courts et incitent à l'arsouille...

Si d'un point de vue technique et performances l'abandon du cinq cylindres ne semble pas porter préjudice à la Focus ST troisième du nom, il est un domaine où ce quatre cylindres « Ecoboost » ne peut nous faire oublier son illustre aïeul : la sonorité. Inexistant au ralenti, ce bloc doit s'appuyer sur un symposeur sonore (comme sur la Porsche 991) pour nous gratifier de quelques pseudo-rugissements en charge, mais seulement à l'intérieur de l'habitacle. Inutile d'ouvrir les fenêtres dans les tunnels, le bruit extérieur est on ne peut plus insipide. Et malgré les dires de Ford, la ligne d'échappement retravaillée ne convint pas davantage.

Par contre, au niveau consommation, vous ne regretterez point le gargantuesque cinq cylindres. Tout au long de mon essai mené à bon train, la consommation moyenne s'élève à 11.2 l./100 km avec un minimum à 9.4 l./100 km en conduite douce et coulée. Résultat plutôt honorable en regard des performances offertes !

Au volant

Ford nous a démontré avec la dernière Focus RS sa maîtrise en matière de châssis traction devant gérer une écurie plutôt bien fournie en chevaux. Le train avant encaissait sans broncher les 300 étalons et 440 Nm de couple. Je me dis alors qu'avec les 50 poneys et 80 Nm en moins de la ST, ce devait être un jeu d'enfant... Funeste erreur !!! Le constructeur n'a tout simplement pas repris le train avant à pivots découplés de la RS, peut-être pour des raisons de coûts ou alors pour réserver cette exclusivité à la plus sportive des Focus. Dommage car il faut dès lors conjuguer avec des remontées de couple dans le volant à chaque accélération, malgré la présence d'un atténuateur dont l'efficacité laisse à désirer. En outre, la direction à démultiplication variable (1,8 tours de butée à butée) déroute sur les premiers kilomètres et se montre radine en remontée d'informations sur l'adhérence.

Après quelques dizaines de kilomètres « d'acclimatation » je découvre le réel potentiel du châssis de cette Focus ST. Et c'est que du bonheur. Les courbes sont avalées avec décontraction et la présence d'un différentiel électronique - habituellement moins performant qu'un autobloquant mécanique - limite le sous-virage avec efficacité. L'amortissement jouit d'un calibrage au poil, ferme et procurant un bon maintien de la caisse tout en étant tolérant pour les vertèbres des passagers. Le maintien des sièges Recaro ne souffre d'aucune critique et permet de faire corps avec l'auto.

L'équilibre général se montre joueur et vous flanque la banane pour la journée sur la route du bureau tant la ST est prompte à réagir de l'arrière au lever de pied, tout en restant très saine en virage, je vous rassure. Et le coffre impressionnant du moteur à la relance peut aisément transformer votre trajet pendulaire en spéciale de rallye, toutes proportions gardées, bien entendu.

Le calibrage de l'ESP est également très bien étudié, tolérant en mode normal, plus permissif en mode « Sport » et pour les pères de famille tête brûlée, il est également totalement déconnectable. La puissance de freinage est suffisante mais j'ai tout de même noté une petite tendance au fading en utilisation soutenue à la descente d'un col, par exemple.

Verdict

Débordante de caractère et de vie, généreuse, la Ford Focus ST mérite incontestablement que l'on s'y attarde avec attention. Certes elle n'est pas parfaite en tous points, elle n'a pas la rigueur châssis d'une Mégane RS, ni le supplément d'âme d'une Alfa Giulietta dans la présentation et rend quelques chevaux-vapeur à la Mazda 3 MPS, mais la Focus ST combine le plaisir accessible à tout moment et la polyvalence dans une utilisation quotidienne. Sans oublier que la Ford est disponible tant en berline qu'en break ! Le compromis est à mon sens parfait et même si sa naissance est le résultat d'un consensus au plan mondial, elle convient parfaitement à notre marché en offrant des prestations de premier plan. Et le tout pour un prix parfaitement en ligne avec la concurrence !

Prix et principales options - Ford Focus ST 5 portes, finition ST-2

Prix de base : CHF 42'190.-

City safe : CHF 500.-

(pare-brise chauffant, buses de lave-glace chauffantes, Active City Stop)

ST Style Pack : CHF 350.-

(jantes en alliage léger 18" en Rado Grey, seuils de portes éclairés AV, étriers de freins de couleur rouge)

Vitres surteintées à l'arrière : CHF 300.-

Spoiler AR grande taille : CHF 400.-

Tempomat : CHF 550.-

Phares bi-xenon : CHF 1'200.-

Système de protection des arêtes de portières : CHF 100.-

Sièges AV chauffants : CHF 300.-

Peinture spéciale « Tangerine Scream » : CHF 1'300.-

Prix TOTAL : CHF 47'190.-

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

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) SA pour le prêt de cette Ford Focus ST.

A lire aussi

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

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.



W.A.Y.





