

Essai - Ford Focus ST MY2015 : Le juste équilibre

Chez Ford, le label ST est synonyme de sportivité, mais pas dans le sens radical du terme. Pour cela, il faudra attendre le retour prochain de la méchante RS. En attendant, Wheels And You vous invite à découvrir la version 2015 de la Focus ST qui se veut sportive, dynamique et polyvalente. Mais qu'en est-il vraiment ?



- 4 cylindres, essence, 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 6.8 sec.
- Poids : 1'497 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'360 x 1'823 x 1'469
- Conso. mesurée : 9.4 l/100 km
- Emissions CO₂ : 159 g/km (E)
- dès CHF 37'050.-, modèle essayé: CHF 44'770.-

Texte : Sébastien Moulin / Photos : Géry Charmont, Julien Monnay, Sébastien Moulin

Depuis sa première version, lancée en 2002, la Focus ST s'est vendue plus de 140'000 exemplaires à travers le monde. Un succès qui est dû, selon Joe Bakaj - vice-président de Ford Europe - à un équilibre idéal entre performances, sensations de conduite dynamique, agrément et style. Une formule gagnante que Ford a tenté d'améliorer encore sur cette nouvelle Focus ST. J'ai effectué quelques 2'000 kilomètres à son volant, histoire d'en avoir le cœur net...

A l'extérieur

La Ford Focus ST est une voiture sportive, et cela se voit ! Sa carrosserie musclée lui confère une agressivité qui annonce la couleur. L'évolution, par rapport à sa devancière, est plus importante qu'il n'y paraît de prime abord. La face avant, particulièrement réussie, est très agressive. Naturellement, on y retrouve la traditionnelle calandre en nid d'abeilles estampillée du sigle « ST » rouge vif. Sous cette dernière, la prise d'air centrale semble avoir doublé de volume, comme pour donner un nouveau souffle à la bête, tandis que les ouïes latérales accueillent des feux antibrouillard rectangulaires. Sur les côtés du capot nervuré, des optiques affinées finissent le travail en offrant à la ST un regard menaçant.

De profil, la nouvelle version semble plus basse que l'ancienne, grâce notamment à de nouvelles jantes de 19 pouces à 5 branches fourchues, une carrosserie au relief accentué et un kit carrosserie comprenant des bas de caisse couleur carrosserie. Malgré son becquet arrière prolongeant le toit et ses sorties d'échappement hexagonales, je n'ai pas retrouvé le même dynamisme à l'arrière de l'auto, un peu trop proche du modèle de base à mon goût.

Quant à cet ingénieux système de protection des portières, qui voit une baguette de plastique sortir automatiquement à chaque ouverture de porte et disparaître lors de la fermeture, c'est une option à CHF 100.- qui devrait tout simplement être obligatoire sur tous les véhicules. En effet, qui n'a jamais râlé contre une « beugne » de parking en revenant à sa voiture ?

Pour être complet, je précise qu'en plus du modèle berline 5 portes de notre

essai, Ford décline également sa Focus ST en break.

A l'intérieur

L'impression dégagée de l'extérieur est confirmée dès qu'on ouvre la portière. Seuils de portes rétroéclairés, sièges Recaro, volant sport à jante aplatie, pommeau de levier de vitesses et pédalier chromés : pas de doute, nous sommes dans un univers sportif. Et si vous avez encore des doutes, ceux-ci devraient s'évanouir en découvrant les trois manomètres supplémentaires au sommet de la console centrale, qui affichent la pression du turbo, la température et la pression d'huile. Aussi sympa qu'inutile. Ambiance sportive donc, mais avec un souci du détail et une qualité d'assemblage digne des berlines allemandes.

Le constructeur à l'ovale bleu s'est penché sérieusement sur l'aménagement de ses nouveaux modèles en simplifiant grandement les commandes. Epurée, la console centrale retrouve son efficacité. Finies, les forêts de boutons dignes d'un cockpit d'avion ! Tout y est plus intuitif, à l'image de la nouvelle interface multimédia Sync2 contrôlant la radio, la climatisation et le téléphone via un écran tactile de 8 pouces positionné sur la console centrale. La connectivité a également évolué. Outre le lecteur CD - oui, ça existe encore - on retrouve deux prises 12V et des ports USB à côté du levier de vitesses, mais aussi sous l'accoudoir central dans lequel ont été installés également un lecteur de carte SD et une prise « Line In ».

La Focus ST 5 portes propose un espace aux passagers arrière plutôt moyen, surtout au niveau de l'espace des jambes. Par contre, le coffre est assez généreux, avec une capacité de 363 litres, cache-bagages en place. Pour les familles et les personnes ayant besoin de plus d'espace, il reste la possibilité d'opter pour la version break, moyennant un surcoût modeste de CHF 1'000.- !

Sous le capot

La Ford Focus ST mise à ma disposition pour cet essai est équipée du moteur essence 2.0 EcoBoost. Pas de révolution au niveau de ce moteur, qui reste le même que sur la version précédente. Il faut dire que le 4 cylindres

turbocompressé de 250 chevaux est une valeur sûre. Particulièrement efficace, il dispose d'un excellent couple de 360 Nm dès 2'000 t/min, garantissant de franches reprises bien épaulées par une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports très bien étagés. Inutile cependant de vouloir « tirer » exagérément dans les tours : dès que l'on dépasse les 5'500 t/min, la mécanique semble mouliner.

Ford a équipé sa nouvelle ST de la technologie Start & Stop qui, je dois bien le reconnaître, est très discrète, dans le but d'améliorer l'économie de carburant et les émissions de CO2. Sur l'ensemble de mon essai, j'ai mesuré une consommation moyenne de 9,4 l/100 km. Un résultat qui, comme toujours, se situe assez loin des données constructeur mais qui reste très raisonnable au vu des performances de la voiture. Je dois aussi avouer qu'à son volant, il est difficile de rester très longtemps motivé par l'éco conduite.

Si vous êtes sensible à la consommation, pourquoi ne pas opter pour la motorisation diesel ? En effet, pour la première fois, Ford équipe sa sportive d'un bloc 2.0 TDCi de 185 chevaux pour un couple de 400 Nm, soit légèrement supérieur à la version essence. Pour une meilleure polyvalence, l'étagement de la boîte y a été revu. Cette version diesel, idéalement associée à la version break, mériterait probablement qu'on lui consacre un essai.

Au volant

La Ford Focus ST est une sportive facile à conduire et indéniablement agréable. La position de conduite et le maintien latéral offert par les baquets Recaro sont parfaits, à condition de ne pas développer trop d'embonpoint.

Dès les premiers kilomètres, je suis tout de suite impressionné par la puissance à bas régime. La Focus ST pousse fort, et cela dès 2'000 t/min, si bien que lors des grosses accélérations il est vivement conseillé de bien garder les deux mains accrochées au volant afin de prévenir les effets de couple présents dans la direction. On a l'impression de conduire une traction très légère, alors qu'en réalité, la belle accuse tout de même 1'497 kg sur la balance ! Les réglages du châssis s'avèrent carrément fermes, avec peu de roulis dynamique, une configuration idéale pour une conduite sportive, mais qui peut s'avérer fatigante pour les passagers en cas de mauvais revêtement de la route. Toujours est-il que la tenue de route est impressionnante, avec un train avant précis et un train

arrière vissé à la route. Sans être castratrice, l'électronique embarquée gère tout si bien qu'il est presque impossible de la prendre en défaut. Pour obtenir un léger survirage, il est indispensable de débrancher l'ESP.

Même si, lors de mon essai, je n'ai guère eu l'occasion d'expérimenter son endurance, le freinage semble également très performant, avec une pédale à la fois ferme et réactive, mais qui m'a tout de même demandé quelques kilomètres d'adaptation. Quant à la boîte de vitesses à 6 rapports, son maniement est un vrai régal ! Parfaitement étagée et dotée de débattements raccourcis, elle est gage d'efficacité et de précision.

Le son du 4 cylindres est très sympa lorsque l'on monte en régime, mais quelle déception d'apprendre qu'il est totalement artificiel, car distillé par un système qui amplifie le son du moteur dans l'habitacle. Je trouvais en effet étonnant d'entendre si clairement le son du moteur alors que tous les autres bruits de roulements sont particulièrement discrets.

Globalement, j'ai eu d'excellentes sensations au volant de la Focus ST. Finalement, la seule chose que je pourrais lui reprocher, c'est son rayon de braquage qui complique souvent les manœuvres en utilisation quotidienne.

Verdict

En attendant le retour prochain de la méchante Focus RS, dont on se réjouit de prendre les commandes, la ST reste la version la plus sportive des Focus. Une alternative qui n'est, de loin, pas un second choix, tant l'équilibre entre performances, sensations de conduite et style semble idéal. Plus sportive que confortable, elle se positionne en concurrente directe des Golf GTI, Seat Leon Cupra et autre Peugeot 308 GTi, avec un tarif légèrement inférieur à ces dernières.

Ford propose sa Focus ST en trois niveaux de finition : de ST-1 à ST-3. Disponible à partir de CHF 37'050.- en finition ST-1 et jusqu'à CHF 40'950.- en ST-3. Pour acquérir une Ford Focus ST-3 2.0 EcoBoost SCTi identique à celle mise à notre disposition pour ce test, il vous faudra déboursier CHF 44'770.- (hors Euro bonus et primes).

Prix et options - Ford Focus ST-3 2.0 EcoBoost SCTi

Prix de base : CHF 40'950.-

Sièges avants et pare-brise chauffants : CHF 460.-

Système audio Sony DAB+ avec Bluetooth : CHF 1'950.-

Etriers de frein de couleur rouge : CHF 200.-

Système mécanique de protection de portes : CHF 100.-

Vitres surteintées à l'arrière : CHF 300.-

Allume-cigares, cendrier : CHF 10.-

Peinture métallisée : CHF 800.-

Prix TOTAL : CHF 44'770.-

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 Focus ST.

A lire aussi

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

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

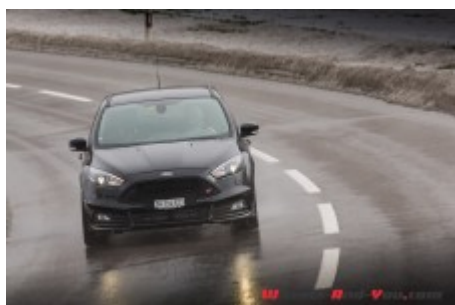
Genève 2012 - Ford Kuga

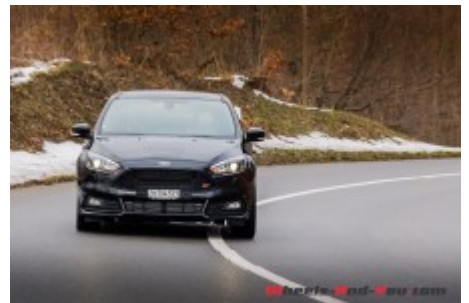
Genève 2012 - Ford Fiesta ST

Genève 2012 - Ford B-MAX

Clubs - Création du Ford Racing Club

Nouveauté - Ford Focus Station Wagon













W.A.Y.









