

Essai - Ford Focus ST : Mieux que GTI, la ST !

Depuis 1998, Ford a produit plus de 16 millions d'exemplaires de sa berline compacte, la Focus. La quatrième génération, apparue en 2018, vient d'être légèrement restylisée. Ford est le seul constructeur à l'heure actuelle à offrir autant de déclinaisons pour un seul modèle en version sportive « Sport Technology », comprenez ST. La Focus ST existe donc en essence ou diesel, en berline ou en break. Laissons aujourd'hui de côté le 2.0 diesel de 190 ch et découvrons la version 2.3 essence qui délivre 280 ch.



- 4 cylindres, turbo, essence, 2'261 cm³
- 280 ch à 5'500 t/min
- 420 Nm à 3'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 7 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h : 6.0 sec
- Poids : 1'642 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'382 x 1'825 x 1'471
- Conso. mesurée : 10.3 l/100km
- Emissions CO₂ : 187 g/km (F)
- dès CHF 47'750.-, mod. essayé: CHF 53'100.-

Les puristes regrettent toujours les ultimes RS. Pour ma part, j'avais déjà pris le volant de la dernière ST et croyez-moi, je n'avais pas été déçu. Elle est plus civilisée qu'une Focus RS et permet une utilisation au quotidien.

Cette « nouvelle » Focus ST est encore passé entre les mains du préparateur maison. Mais qu'ont donc fait les ingénieurs de Ford Performance depuis notre dernier essai ? On me susurre dans l'oreillette qu'elle a été encore plus travaillée pour offrir du plaisir de conduite. Allons tester ensemble les différents modes de conduite et l'ensemble de cette Focus ST.



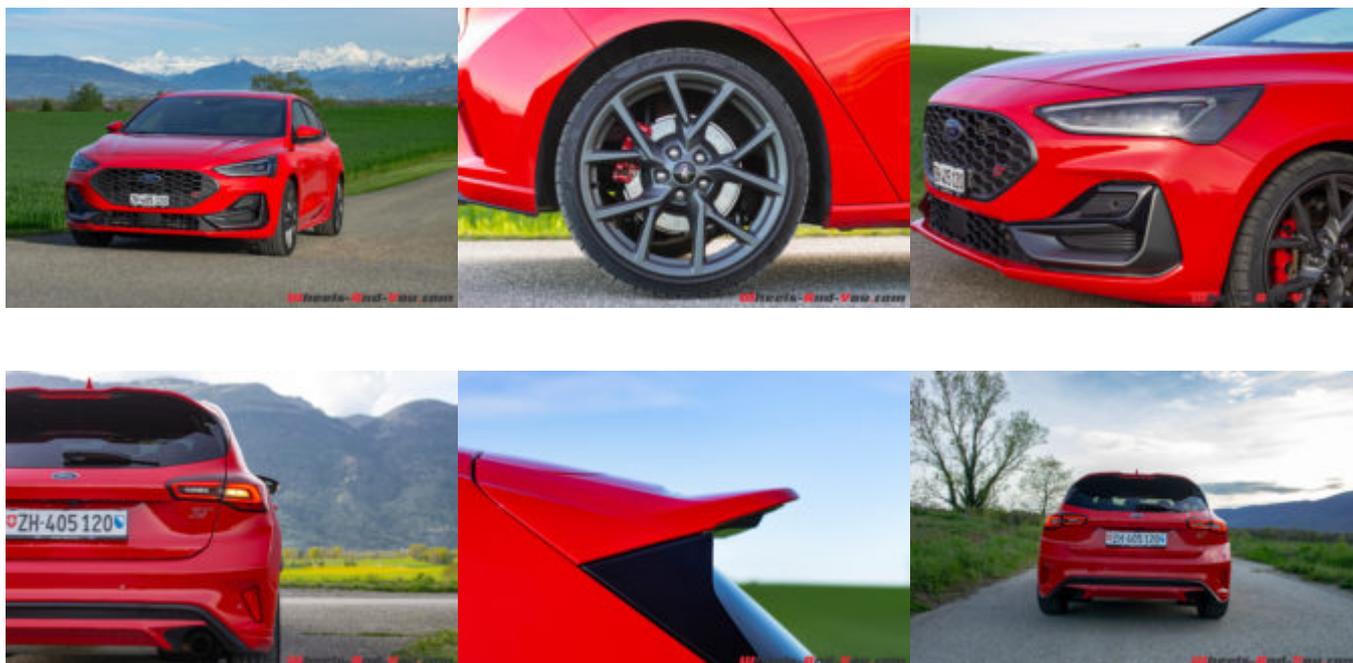
A l'extérieur

Le facelift introduit l'automne dernier sur la gamme Focus touche principalement les faces avant et arrière.

Sur les ST, la proue gagne en sportivité avec une calandre en nid d'abeilles, des phares Matrix LED adaptatifs, de grandes aérations latérales et un spoiler encore plus aérodynamique. On peut ajouter à cela de superbes jantes en alliage 19" peintes en gris anthracite.

A l'arrière, le becquet en double bossage s'intègre parfaitement au look de la voiture et les deux grosses sorties d'échappement donnent le ton : la ST est une sportive. La teinte "Race Red" en rajoute une couche qui lui va à merveille.

Sobre sans être trop ostentatoire, la Focus ST arbore un look vraiment sympa.



A l'intérieur

Sportif est l'adjectif qui me vient à l'esprit en ouvrant la porte de cette Focus ST. A commencer par des sièges baquet, tout nouveaux et développés par les ingénieurs de Ford Performance. Ils ne sont certainement pas légers, sont assez fermes mais ils offrent de multiples réglages électriques et offrent un super maintien latéral, y compris au niveau des épaules. Ils font partie des meilleurs baquets que j'aie essayés.

Le volant multifonction est petit mais avec une large jante comme j'aime. L'instrumentation est complète et très bien disposée ergonomiquement parlant.

L'inévitable écran, ici de 13,2 pouces en position longitudinale, s'intègre assez bien. Il est intuitif et très réactif à l'utilisation. Cette connectivité « intelligente » intègre le système de dernière génération Ford SYNC4. Le cadran derrière le volant est également numérique. Il offre toutes les informations nécessaires à la conduite et change de couleur en fonction du mode de conduite utilisé.

Les places arrière sont confortables et on y accède facilement grâce à la configuration cinq portes. Le coffre n'est pas très grand et propose 290 litres ou 1'354 litres une fois les sièges rabattus.

Pour les fans de sono, notons encore qu'ils peuvent choisir en option un système Bang & Olufsen. Cette Focus ST dispose des dernières aides à la conduite, d'un radar de recul, de sièges et d'un volant chauffants.



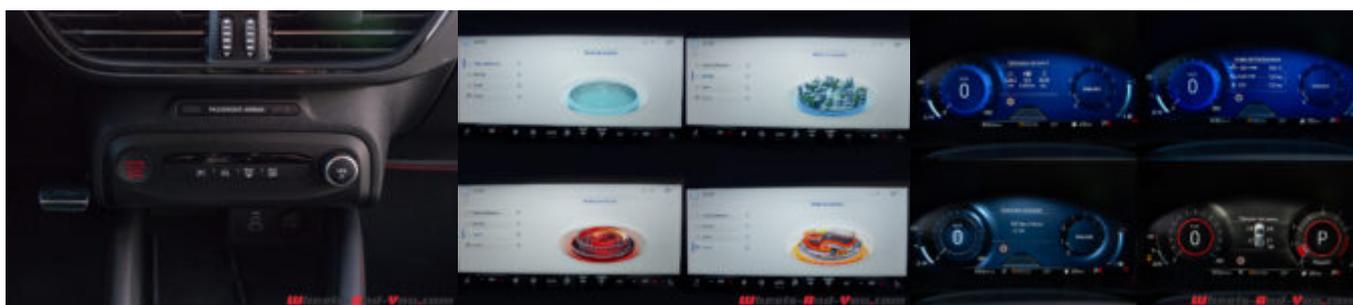
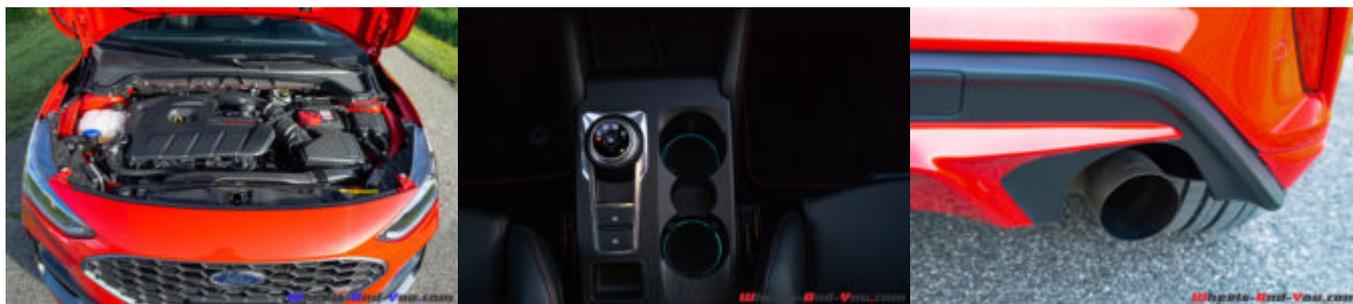
Sous le capot

Pour faire vivre cette Focus ST, on retrouve le 4 cylindres essence EcoBoost qui équipe entre autres la Mustang d'entrée de gamme. Ce 2,3 l turbocompressé est équipé d'un système destiné à réduire le temps de réponse (turbo lag). Il développe 280 ch et un couple de 420 Nm.

Simple traction, la Focus ST bénéficie toujours d'un différentiel à glissement limité mécanique piloté électroniquement. Pour cet essai, notre voiture dispose de la boîte automatique à sept vitesses en option. De série, elle est livrée avec une boîte manuelle à six rapports qui peut être optionnée du système « talon pointe » donnant le petit coup de gaz adéquat au rétrogradage. Le 0 à 100 km/h s'effectue en 5.7 secondes.

Côté consommation, j'ai relevé 10,3 l/100km sur la totalité de mon essai, mais j'avoue avoir bien abusé des chevaux à disposition, ce qui explique cette valeur largement au-dessus de la moyenne annoncée par la fiche technique, à savoir 8.2

l/100km. A noter cependant, qu'en conduisant tranquillement sur des routes secondaires, je n'ai pas eu de peine à descendre en dessous des 8.0 l/100km.



Au volant

Tout est question de modes de conduite disais-je en introduction. Certes, tous les constructeurs proposent aujourd'hui des modes de conduite mais ici, la cartographie et les changements de comportement travaillés par Ford Performance semblent plus marquants. L'affichage numérique derrière le volant nous le rappelle en changeant de couleur ; il passe du bleu clair en mode « Faible adhérence » au rouge orangé en mode « Circuit ». Quatre modes sont pré-cartographiés.

Le mode « Faible adhérence » est à réserver aux routes gelées ou enneigées. Le couple est limité, la direction très souple et toutes les aides sont vigilantes à l'extrême.

Le mode « Normal » est destiné à l'usage quotidien. Un petit pictogramme (un pied sur l'accélérateur) aide à faire des économies de carburant. La voiture est vive, la direction un peu durcie mais bien que précise, je la trouve spongieuse, avec un léger point milieu. Ce serait plus agréable d'avoir une direction plus souple, plus légère. Le moteur est plein à tous les régimes. Quand les ingénieurs disent avoir diminué le lag du turbo, ils ne blaguent pas. Ça souffle dès 1'000 t/min et cela jusqu'à la zone rouge située à 6'500 t/min. C'est impressionnant, les

420 Nm semblent là en permanence. Comme c'est une traction, lors de fortes accélérations en sortie de virage serré, il y a toujours un retour de couple dans la direction et il convient de bien tenir le volant. Toutefois, le différentiel à glissement limité associé au contrôle électronique des amortisseurs assure précision et maniabilité en limitant cet effet de couple et améliorant la motricité.

Selon moi, une ST se savoure avec une boîte mécanique. Néanmoins, je dois reconnaître que la boîte automatique fonctionne très bien. Elle est hyper réactive quel que soit le mode choisi. Douce, elle anticipe bien les changements de rapport. Et j'avoue que dans les embouteillages, c'est très agréable. Quant à l'affichage tête haute, il n'est pas dérangent même si je m'en passerai allègrement. En cas d'obstacle, une bande rouge le signale sur la partie supérieure.

En mode « Sport », j'arrive très rapidement à la zone rouge, à 6'500 t/min. Les rapports s'enchaînent, enfin jusqu'en troisième car je suis déjà un « hors la loi »... Il n'y a pas d'effet de « pétarade à l'échappement » au lâché de gaz comme chez certains concurrents. Le son est plus rauque et plus puissant que dans les deux premiers modes. D'ailleurs, dès le démarrage, on sent que cette Focus offre plus de puissance. La direction devient plus dure et plus précise quel que soit le rythme adopté. Le moteur est encore plus réactif et répond à la moindre sollicitation. Les rapports s'enchaînent rapidement et sans à coup. En haussant le rythme sur mauvaises routes et malgré une suspension pilotée, la voiture fait des petits rebonds. La détente des amortisseurs est raide et cela demande une certaine vigilance. Sur routes moins abîmées, le châssis est exceptionnel. Les quatre roues posées aux quatre coins et la géométrie réglée aux petits oignons en font une sportive redoutable.

Le dernier mode proposé s'intitule « Circuit ». Il va sans dire que ce mode est dédié à un espace fermé sur piste car il n'a pas son utilité sur la route. D'ailleurs, il nous est rappelé qu'il est déconseillé de l'utiliser sur routes publiques. Les aides électroniques sont réduites. Peut-être aurait-il été judicieux d'avoir une sécurité sur la sélection de ce mode, comme appuyer sur deux boutons en même temps par exemple. Je l'ai essayé sur quelques kilomètres mais sans vraiment forcer et je n'ai guère pu apprécier.

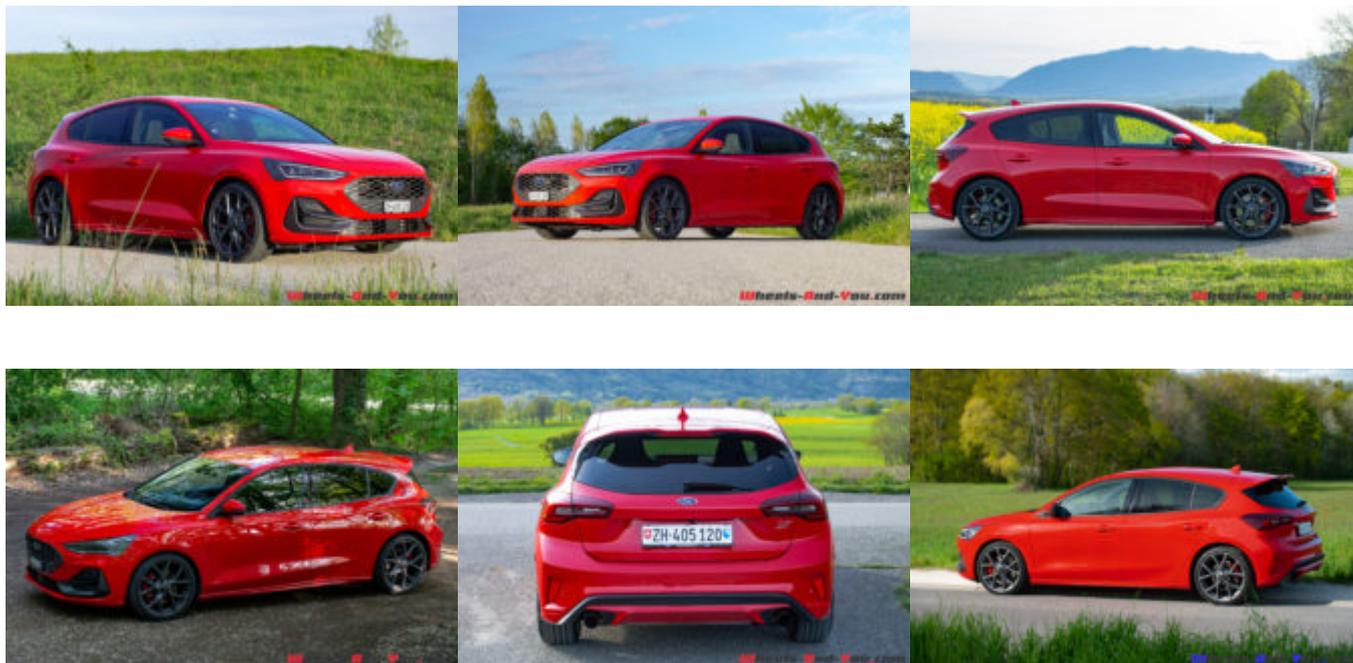
Pour conclure, j'ai encore apprécié la puissance du freinage et le touché de pédale bien franc ainsi que les très efficaces phares Matrix LED.



Verdict

Ford fait partie des constructeurs qui n'hésitent pas à encore proposer une vraie sportive sans hybridation. Cette Focus ST est, avec la Toyota GR Yaris, l'une des dernières voitures sportives compactes à offrir du plaisir à rouler sur route sinueuse.

De plus, cette Focus ST sait marier plaisir de conduite et espace intérieur, ce qui permet de s'en servir au quotidien, même pour une famille. Comparée à la version précédente, elle est meilleure dans tous les domaines même si tout ce qui a été travaillé est subtile. Cette Focus ST est une vraie réussite pour celui qui cherche une compacte sportive. Proposée à un prix de départ inférieur à CHF 50'000.-, elle devrait continuer à en séduire plus d'un et de faire des heureux.



Prix et options - Ford Focus ST X, 5 portes, boîte automatique 7 rapports

Prix de base : CHF 49'950.-

Pack Assistance du conducteur II : CHF 900.-

Châssis Sport ST : CHF 1'300.-

(avec système de châssis interactif, réglage électronique des amortisseurs (CCD) et avec fonction de détection de nid-de-poule)

B&O Sound System : CHF 500.-

Pack Hiver : CHF 450.-

Prix TOTAL : CHF 53'100.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

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

cette Ford Focus ST, ainsi qu'au garage ByMyCar à Meyrin pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Premier contact – Ford Ranger Raptor : Rien n'arrête son V6

Essai – Ford Mustang Mach-E GT : La première eMuscle Car !

Essai – Ford Mustang Mach 1 : Une Mustang à l'ancienne

Premier contact - Ford Mustang Mach-E GT : Une version 4×4 plus sportive

Essai - Ford Mustang Mach-E AWD : Un cheval sauvage qui va en électriser plus d'un

Essai - Ford Puma ST : LE petit SUV sportif par excellence

Essai - Ford Explorer PHEV : Son truc ? Les grands espaces

Essai - Ford Mustang Bullitt : Dans la peau de Steve McQueen ou presque

Essai - Ford Focus ST : Du sport sous une robe discrète

Essai - Ford Ranger Raptor : Big Toy for Big Boy !

Premier contact - Ford Focus ST : Un autre monde !

Premier contact - Ford Ranger Raptor : Pas vraiment utile mais si attachant

Essai - Ford Focus 2.0 EcoBlue : Le renouveau dans la continuité...

Essai - Ford Mustang GT Fastback V8 : Poney pour grand enfant

Essai - Ford Fiesta ST : Retour gagnant !

Essai - Ford Transit Custom Sport : Beau comme un camion

Premier contact - Ford GT : Road Legal Race Car

Essai - Ford Kuga 2.0 TDCI : Une force tranquille

Essai - Ford Fiesta ST200 : Un surplus de piment pour la petite ST !

Essai - Ford Edge : Un SUV aux gènes américains devenu européen...

Essai - Ford Focus ST Station Wagon 2.0 TDCi : Le diesel au diapason du sport

Essai - Ford Focus RS : Le retour d'une bête de course !

Premier contact - Ford Ranger : Un pick-up alliant confort et capacités !

Premier contact - Ford Fiesta ST200 : Un petit plus pour faire la différence ?

Premier contact - Ford Edge : Il fixe ses propres limites

Essai - Ford S-Max 2.0 TDCi AWD Powershift : Un monospace dynamique !

Premier contact - Ford Focus RS : Poussez-vous, j'arrive !

Essai - Ford Mustang GT V8 5.0 : A 50 ans, l'icône américaine débarque en Europe !

Essai - Ford Focus ST MY2015 : Le juste équilibre

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

Nouveauté - Ford All-Electric Explorer

Présentation - Ford Mustang MkVII

Nouveauté - Ford Ranger Raptor

Nouveauté - Ford Puma ST

Nouveauté - Ford Bronco

Lancement - Ford Mustang Mach-E

Nouveauté - Ford Puma

Présentation - Ford Explorer Plug-In Hybrid

Présentation - Ford Kuga

Nouveauté - Ford Ranger Raptor

Nouveauté - Ford Focus MY2018

Nouveauté - Ford KA+ et KA+ Active

Nouveauté - Ford EcoSport

Nouveauté - Ford Fiesta ST MY2017

Nouveauté - Ford Fiesta MY2017

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



