

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

Depuis près de quatorze ans, le label ST promène sa sportivité virile et tranquille. Voici que la marque enrichit cette gamme d'une motorisation diesel couplée, et c'est nouveau, à une boîte robotisée Powershift. Ce mariage fait-il bon ménage ? Il me tarde de le savoir. En route donc à bord de cette Focus Break dont l'esthétique me fait déjà de l'œil !



- 4 cylindres, turbo, diesel, 1'997 cm³
- 185 ch à 3'500 t/min
- 400 Nm de 2'000 à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses Powershift, 6 rap.
- Vitesse maxi : 217 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.7 sec.
- Poids : 1'550 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'560 x 1'823 x 1'492
- Conso. mesurée : 8.7 l/100 km
- Emissions CO₂ : 119 g/km (B)
- dès CHF 33'900.-, mod. essayé: CHF 48'390.-

La Ford Focus ST connaît un succès qui persiste auprès d'une clientèle pourtant exigeante en matière de sportivité et cela sur le segment très concurrentiel des berlines compactes. Cela dénote de qualités intrinsèques sans cesse adaptées aux exigences du marché, expliquant sans doute l'adoption d'une mécanique diesel sur une auto badgée ST. Je dispose d'une version Station Wagon de l'un des fleurons de Ford. Voyons ce que cela donne sur les variations routières de la vie réelle.



A l'extérieur

L'imposante calandre d'inspiration Aston Martin, ici en mode nid d'abeille, est accompagnée de phares effilés qui remontent sur les ailes. Le regard est acéré, la bouche avide d'en découdre avec le bitume. Cet avant ne rigole pas et pose à lui seul les prétentions de l'auto. Le profil est fluide et tendu, les lignes plongeantes donnent un aspect dynamique très plaisant à l'ensemble.

Les surfaces vitrées vont diminuant vers l'arrière, ce qui accentue l'impression d'impatience, une sorte de "prêt à bondir", que dégage la voiture. De mon point de vue, cela sied encore mieux aux dimensions de notre break qu'à la Focus 5 portes. Surplombant le coffre, un becquet de toit à la fois sportif et sobre, termine cette silhouette qui me plaît vraiment. Je suis moins convaincu par l'arrière dont une ligne courbe sourit entre la place pour la plaque et le pare-choc, cassant un peu la dynamique générale. Je n'aime pas non plus beaucoup la forme latérale des feux de poupe. Cela reste de l'ordre du détail et c'est compensé par un diffuseur arrière de très bon goût sur une sportive.

La robe Stealth Grey de notre modèle d'essai est à la fois belle et originale, mais je trouve qu'elle manque un peu de nuances selon l'exposition à la lumière. Au quotidien, cette couleur discrète mais classieuse est facile d'entretien et, d'un point de vue esthétique, remporte la majorité des suffrages. Elle s'avère aussi

plutôt photogénique.

Les jantes de 19 pouces au design ST posent très correctement la bête sur la route et les larges disques de freins que viennent mordre de rouges étriers figment encore un peu son apparence d'élégante pugnace. Merci au ST Performance Pack 3 !



A l'intérieur

Installé dans la Focus, je constate que l'atmosphère du cockpit confirme la sportivité du design extérieur. Les sièges calent l'assise et le maintien du dossier est excellent. Quoique légèrement étroit pour mon gabarit, il s'avère idéal pour des formats plus standards. J'aime beaucoup le volant, agréable au toucher, d'une taille et d'une épaisseur idéales. Je n'ai jamais eu de problèmes avec les cerceaux à méplat et je trouve celui-ci spécialement réussi.

L'ergonomie générale est en net progrès, j'ai le souvenir de modèles plus anciens dont je n'aimais pas la disposition des commandes. Ici, les doigts atteignent facilement les comodos et mon seul bémol concerne la commande des phares via une molette située sous les aérations côté gauche. Je la trouve peu pratique, mais il suffit de la laisser sur la position automatique pour ne plus avoir à s'en préoccuper, notamment grâce à l'assistance phares à longue portée.

Les compteurs sont symétriques et entourent l'écran central de l'ordinateur de bord. Il est d'une bonne lisibilité et affiche des informations aussi pertinentes que facilement paramétrables. On retrouve la même intuitivité sur l'excellent écran tactile de 8 pouces dont les menus commandent l'essentiel des fonctions d'infotainment, notamment multimédia, téléphonie et GPS. Trois petits manomètres mesurant souffle du turbo, température et pression d'huile, viennent compléter l'instrumentation. Quoique petits et peu lisibles, ils ont le mérite d'exister et s'intègrent parfaitement à la sobriété de cet intérieur. Ford ayant soigné tant la qualité des matériaux que celle de l'assemblage, le niveau de

finition perçu est à l'avenant, sans pour autant rivaliser avec les standards allemands.

Le coffre propose un volume de chargement allant de 476 à 1'505 litres sièges rabattus. De bons chiffres, surtout si l'on considère le confortable espace à bord, à l'arrière notamment.



Sous le capot

Notre Focus ST dispose d'une motorisation diesel de 2 litres turbo proposant une écurie de 185 ch à 3'500 t/min pour un couple de 400 Nm entre 2'000 et 2'500 t/min. Pas d'envolées lyriques en perspective, mais une poussée camionesque au service de ce break. Cela se confirme illico à l'usage, comme tout diesel qui se respecte, cette auto se mène sur le couple. Mais si l'on monte dans les tours, le son produit par la mécanique est étonnamment agréable : rauque à souhait, il pourrait justifier à lui seul le label ST de cette voiture. Ce n'est pourtant pas la meilleure surprise que réserve cette auto !

En effet, ce moteur est couplé à une boîte double-embrayage maison à six rapports : la Powershift. Douce, rapide, efficace, que ce soit en montée ou en descente de rapports, elle s'avère d'un agrément total à l'usage. En mode "Drive" ou en mode "Sport", commandée manuellement ou non, elle répond avec brio à toutes les sollicitations et ne craint pas la comparaison avec la référence DSG du groupe VAG. Remarquablement étagée, elle offre de plus, sur la position "Sport", un vrai mode manuel.

Quant à la consommation, elle est annoncée à 5,3 litres en ville, 4,2 litres sur nationales et 4,6 litres en mode mixte. Dans les faits, j'en suis loin, très loin même. En effet, ma moyenne s'élève à 8,7 l/100km toutes conduites confondues. Est-ce la lourdeur de mon pied droit ? L'ordinateur de bord affiche 7,2 litres pour la durée de l'essai.



Au volant

Bien née dès sa mise sur le marché en 1998, la Focus n'a pas cessé de se bonifier au fil des générations. C'est une auto à la fois plaisante et facile à prendre en main et cette déclinaison ST Station Wagon ne déroge pas à la règle. En effet, dès les premiers tours de roues, on s'y sent comme chez soi. Seule la visibilité arrière pêche un peu, mais elle est secondée par des capteurs de distance.

Je prends le temps d'appriivoiser l'auto sur quelques dizaines de kilomètres. Le roulage est fluide, sans à coups, le mariage de ce moteur et de cette transmission est une réussite et le mode "Drive" s'avère à la fois doux et pertinent dans la gestion des rapports de boîte. Je commute le levier sur la position "Sport". Ce mode n'agit que sur le passage des vitesses : en gestion automatique, les rapports passent bien plus tard et rétrogradent au bon moment lors des freinages. On passe en gestion manuelle en agissant sur les palettes au volant.

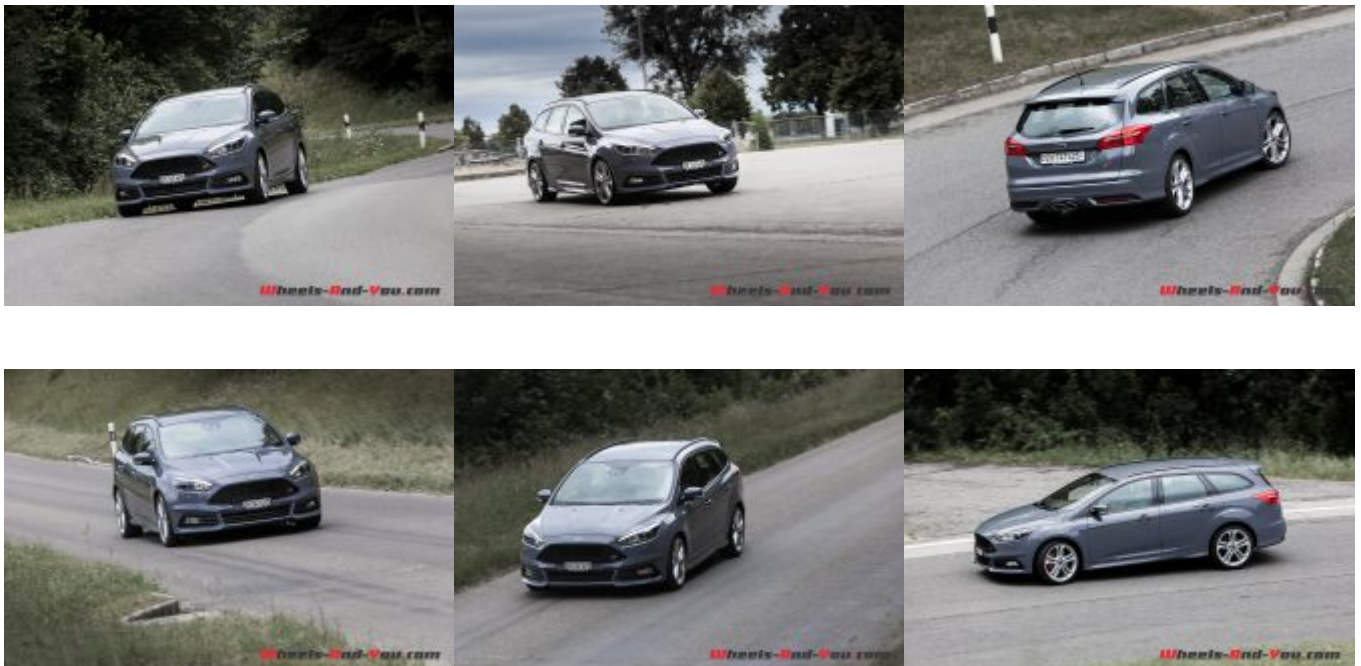
Une fois la voiture bien en mains, je rejoins quelques petits sinueux bitumés que j'affectionne. Rapidement, je constate la fermeté des suspensions. Loin d'être catastrophique, cela nuit un peu au confort de roulage, du moins en mode tranquille, et peut s'avérer fatigant à la longue. Mais dès que l'on accélère le rythme, les irrégularités de la route sont neutralisées efficacement.

Le châssis est affuté, la direction précise, on place cette Focus ST sans difficultés sur la bonne trajectoire. Elle se montre à son aise dans les serpentins, ne prenant quasiment pas de roulis, tout juste peut-on déplorer parfois un manque de punch lors des relances, mais cela reste très relatif. Ce qui me gêne davantage, technologie diesel oblige, c'est le manque d'allonge du moteur, mais il est compensé par l'étagement impeccable de la boîte Powershift aussi agréable en mode manuel qu'en automatique. Quoique joueur, parfois limite surviveur (la poupe enroule facilement au lever de pied), le comportement n'est pas piégeux, même ESP déconnecté. Je me demande toutefois si le poids du moteur diesel ne

défavorise pas la répartition des masses en alourdissant l'avant de l'auto.

Les freins sont mordants et, même en descente, je n'ai pas approché les limites de leur endurance. Cela rassure... Le moteur pousse fort et tôt, effet de couple garanti sur le train avant, la ST n'étant pas pourvue d'un autobloquant. Mais inutile d'emballer le moteur, à l'approche des 4'000 t/min, il ne se passe plus grand-chose. En revanche, si l'on enclenche le rapport supérieur au bon moment, on retombe sur un régime moteur efficace.

Au quotidien, j'apprécie la fiabilité du système de reconnaissance des panneaux de signalisation. C'est un atout considérable pour la paix de l'esprit et la sécurité. Autre point fort : de nuit, l'assistant des phares à longue portée ainsi que les feux de virage dynamiques avec ajustage adaptif du cône lumineux facilitent grandement la conduite.



Verdict

Commercialisé à un tarif qui démarre à CHF 33'900.-, et CHF 41'900.- avec le pack ST-3, elle demande CHF 48'390.- pour une version aussi bien équipée que notre véhicule d'essai. C'est loin d'être donné mais, au vu de ses atouts et de sa réputation, je ne doute pas du succès de cette auto. Elle conviendra au père ou à la mère de famille cherchant la praticité d'un break sans renoncer au plaisir d'une certaine sportivité doublée d'une esthétique plutôt réussie.

Avec sa sonorité gutturale, son châssis affuté, son comportement routier à

l'avenant et son impeccable boîte robotisée, cette Focus convainc. Commode à mener, elle offre un agrément de conduite appréciable tant par son comportement dynamique que par la vigueur de sa poussée. Ses rivales Peugeot 308 GT et Seat Leon ST Cupra ont aussi leur déclinaison diesel et affichent une puissance similaire. La concurrence s'annonce féroce.

Au sortir de ce test, je mentirais si je n'avouais pas que les 65 chevaux et quelques milliers de tours minutes du moteur 2 litres EcoBoost de la version essence m'ont manqué. Mais à l'usage je trouve cette ST si pratique que je ne peux m'empêcher de rêver à une version break de sa méchante sœur, la Focus RS.



Prix et options - Ford Focus ST-3 Station Wagon 2.0 TDCi Powershift

Prix de base : CHF 41'900.-

ST Performance Pack 3 : CHF 1'400.-

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

Driver Assistance Pack : CHF 1'450.-

Ford Free Key : CHF 400.-

Winter Pack 2 : CHF 590.-

Capteurs de distance de parcage arrière : CHF 400.-

Peinture Stealth Grey : CHF 300.-

Prix TOTAL : CHF 48'390.-



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 Station Wagon.



A lire aussi

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

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

