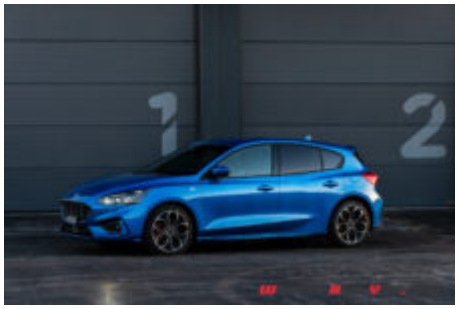
Essai – Ford Focus 2.0 EcoBlue : Le renouveau dans la continuité…

Apparue en 1998, la Ford Focus a dévoilé sa 4ème génération en 2018. La berline compacte de Ford Europe cultive une certaine continuité avec sa devancière, sur le plan esthétique tout au moins, alors qu'elle n'échappe pas au trend du downsizing côté motorisations. Voyons ce qu'elle propose dans cette dernière mouture.

- 4 cylindres, turbo, diesel, 1'997 cm^3
- 150 ch à 3'500 t/min
- 370 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 207 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.3 sec.
- Poids : 1'651 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'387 x 1'825 x 1'452
- Conso. mesurée : 6.08 l/100km
- Emissions CO_2 : 121 g/km (B)
- dès CHF 31'400.-, mod. essayé: CHF 41'000.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

C’est donc la version diesel 150 ch en finition ST-Line qui fait l’objet de cet essai, sans doute la plus performante avec la motorisation essence 182 ch, certes plus puissante mais disposant d’un couple inférieur. Ford annonce une progression dans plusieurs domaines par rapport à la précédente génération. Voyons ce qu’il en est.



A l’extérieur

Les derniers codes stylistiques de la marque, déjà concrétisés sur la dernière Fiesta, se retrouvent omniprésents sur cette Focus : museau effilé par une calandre proéminente et des optiques arrondies vers les flancs de la voiture, ligne de toit qui redescend sensiblement vers l’arrière. Les volumes, plutôt homogènes, ne tranchent guère avec ceux de la génération précédente.

En attendant les véritables versions sportives, cette finition ST-Line lui confère un côté athlétique et dynamique, sans être ostentatoire : lèvre de bouclier avant, bas de caisse, large becquet arrière et double sortie d’échappement.

Bien campée sur de grandes jantes de 18’’ en option chaussées de pneus 235/40 R18, elle paraît taillée pour avaler les kilomètres. La garde au sol est abaissée de 10 mm par rapport au modèle standard.

Outre des phares LED intelligents, cette finition propose des antibrouillards à LED également. A l’arrière, les feux et les stops sont aussi à LED alors que les

clignotants demeurent classiques. Je relèverais encore un astucieux système rétractable pour protéger des impacts les arrêtes de porte à l'ouverture de celles-ci.

Dans l'ensemble, la ligne est assez effilée pour une compacte de 4.38 m de longueur et je trouve l'esthétique plutôt plaisante. La voiture paraît aérodynamique et bien posée sur la chaussée. A noter qu'une version break dénommée SW est également disponible qui mesure près de 30 cm de plus (4.66 m).

A l'intérieur

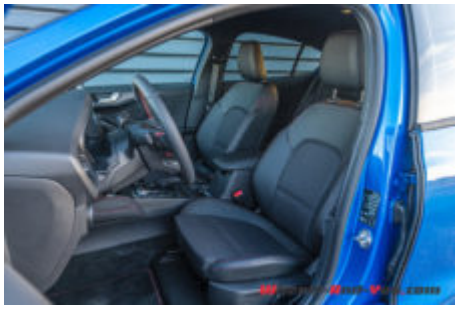
L'intérieur a été largement revu par rapport à la 3ème génération. Le bloc compteurs demeure classique avec deux cadrans à aiguilles de part et d'autre d'un écran de 3 pouces. La console centrale propose elle un écran de 8'' de diagonale qui surplombe des commandes de climatisation demeurées physiques, ce que je trouve personnellement plus ergonomique que celles sur écran. Les commandes sont intuitives et celles d'itinéraire GPS très rapides et conviviales.

La version ST-Line inclut une finition intérieure spécifique : sellerie tissu avec surpiqûres rouges, tapis de sol assortis et volant cuir multifonction. Ce dernier comporte de nombreux boutons pour gérer l'ordinateur de bord, le régulateur/limiteur de vitesse, la sonorisation, le téléphone, etc.

Si l'assemblage est de bonne facture, je ne cacherais pas une certaine déception

quant à la qualité perçue de cet intérieur. L’imitation carbone de la planche de bord et des contre-portes est d’aspect très basique et de nombreux plastiques demeurent durs et facilement rayables. Les sièges sont très fermes et il y avait longtemps que je n’avais pas eu mal aux fesses après seulement 1 ½ heure de conduite. Ma compagne a déploré l’absence de lumière de courtoisie et des vide-poches moins généreux que sur certaines concurrentes.

Par contre, l’insonorisation est véritablement excellente à tel point qu’on peut pleinement profiter d’une sonorisation de très bonne qualité, complétée dans mon auto par un subwoofer sous le plancher du coffre de 341 litres (option B&O). Sans cette option, le volume de ce dernier atteint 375 litres. Un petit détail qui me dérange tout de même : les niveaux de volumes d’écoute par impulsion ne sont pas assez rapprochés et contraignent parfois à écouter plus fort ou plus doucement que souhaité.



Sous le capot

Les motorisations disponibles dans cette nouvelle Focus, toutes homologuées Euro 6, sont deux 3 cylindres essence de 1.0 et 1.5 litres turbocompressés avec respectivement 85 ou 100 ch pour le premier et 125, 150 et 182 ch pour le second, alors qu'en version diesel, l'offre inclut deux 4 cylindres turbo de 1.5 et 2.0 litres développant 95 ou 120 ch pour le premier et 150 ch pour le 2.0 l. C'est cette dernière version que je vous présente dans cet essai.

La cylindrée exacte s'élève à 1'997 cm^3 et le propulseur diesel propose un couple généreux de 370 Nm entre 2'000 et 3'250 t/min. Pas moins de 5 modes de conduite sont proposés en option, qui combinent l'agrément moteur et les règles d'amortissement avec l'option suspensions actives : Normal, Eco et Sport, auxquels s'ajoutent Confort et Eco Confort avec des suspensions assouplies.

La transmission, uniquement sur les roues avant, est disponible soit en boîte manuelle à 6 rapports, soit en boîte automatique à 8 rapports. Cette dernière voit apparaître un bouton de commande rotatif E-Shifter, sauf erreur de ma part une première chez Ford.

Au volant

La première chose qui me frappe est l'excellente insonorisation, en particulier grâce à des vitrages isolants acoustiquement. Impossible de détecter à l'oreille que je roule dans un diesel, ni même d'entendre que le moteur tourne au ralenti ! Seules les vibrations du 2.0 l et l'aiguille du compte-tour confirment que le moteur est en marche.

D'emblée, le confort dynamique s'avère excellent. La voiture amortit bien les petites irrégularités comme les grosses dépressions. Dans les modes Confort, tout s'assouplit, trop à mon goût, et si le confort est certes plus doux, les plus amples mouvements de caisse et les rebonds le dégradent. La direction est agréable mais pas vraiment incisive et l'ergonomie générale est de bon niveau. En outre, le couple du moteur permet de rouler en permanence en mode Eco sans perte de réactivité. La boîte automatique est parfaitement adaptée et passe alors le rapport supérieur entre 1'600 et 1'700 t/min seulement, tout en préservant les relances lorsqu'on sollicite la pédale de gaz. Un bel exemple d'agrément d'un moteur diesel moderne.

A l'inverse, le mode Sport ne me paraît pas vraiment adapté à cette auto, même s'il devient un argument marketing presque incontournable de nos jours. Il laisse monter le régime jusque vers 3'500 t/min, voire plus, alors que le couple moteur invite à rouler plus bas en régime. Ce d'autant que cette Focus n'est pas aussi dynamique qu'attendu. Typées confort, et même si l'équilibre générale et la motricité sont de bon niveau, ses suspensions montrent vite leurs limites quand le rythme s'accélère. Un point que je regrette : alors qu'une pression au centre du bouton rotatif de commande le la boîte passe cette dernière en mode manuel, la commande par palettes au volant est d'une extrême lenteur. Il faut souvent plus d'une seconde pleine entre la pression et le passage du rapport. Autant dire que c'est rédhibitoire et que je ne roule presque uniquement en mode automatique. Pour un usage quotidien, l'agrément général est judicieux mais n'espérez pas

taquiner le chrono sur une spéciale de rallye et vous faire plaisir en roulant sportivement avec cette auto, même badgée ST-Line.

Lorsque l'adhérence est faible, comme sur certaines routes bien enneigées qui émaillent mon essai, l'équilibre de la voiture est bon et la motricité correcte pour une auto dépourvue de différentiel à glissement limité. Légèrement survireuse à l'inscription au transfert de masse, la tendance s'inverse à la remise des gaz. Dommage que les assistances et contrôles de trajectoire ne puissent être coupés pour aller plus loin dans les tests châssis, ce d'autant que la technique du pied gauche est proscrite, la voiture coupant les gaz à la moindre pression sur la pédale de frein. Le freinage est par ailleurs excellent, tant en puissance qu'en progressivité.

Quant aux assistances de conduite, en particulier le mode de conduite autonome de niveau 2 qui gère accélération et freinage par rapport au véhicule précédent, ils fonctionnent bien. Je n'ai pas l'occasion de tester l'assistant d'évitement ESA, qui aide activement le conducteur à l'évitement d'un obstacle. L'aide au démarrage en côte ou l'alerte de changement de voie remplissent leur office à satisfaction. Par ailleurs, avec l'Activ Park Assist, le véhicule se parque presque tout seul.

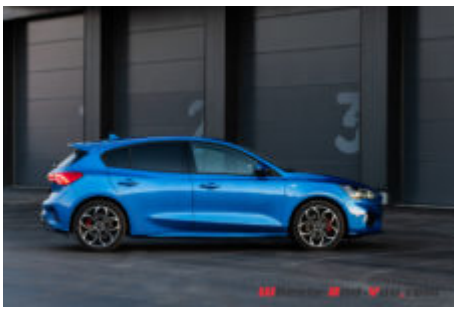
Sur l'ensemble des 1'500 km de mon essai constitué d'un mix entre routes secondaires et autoroutes, le 2.0 diesel consomme 6.08 l/100 km, avec un meilleur plein à 5.45 l/100 km. C'est clairement plus que les 4.5 l/100 km officiels, mais cela demeure dans la bonne moyenne pour ce type de motorisation.

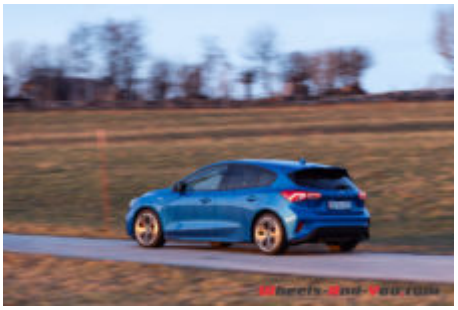
Verdict

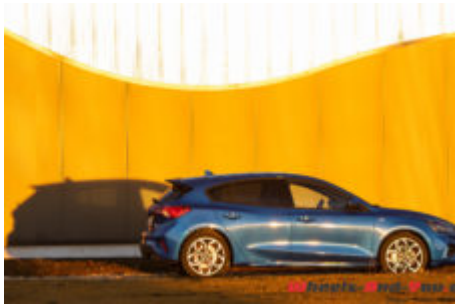
Dans le très concurrentiel segment des berlines compactes, cette nouvelle Focus se situe dans la bonne moyenne, même si elle marque un peu le pas sur certaines concurrentes en terme de qualité perçue de son intérieur et cela même si la qualité intrinsèque est assurément là.

Objectivement, cette voiture plutôt typée confort est très agréable au quotidien. A part peut-être les sièges un poil fermes pour les longs trajets, le confort général est excellent et l’agrément de conduite de bon niveau pour sa catégorie. Avec un bel équilibre global, cette Ford Focus est assurément un excellent choix.

Le prix de base de CHF 32’900.- en finition ST-Line est compétitif, mais les options font vite grimper la note et ce n’est pas moins de CHF 41’000.- qu’il faut débourser pour mon véhicule d’essai, certes parfaitement équipé.







<u>Prix et options – Ford Focus 2.0 EcoBlue AT ST-Line</u>

Prix de base : CHF 32’900.-

Winter Pack : CHF 600.- (Pare-brise chauffant Quickclear, Buses de lave-glace chauffantes, Sièges avant chauffants, Volant chauffant)

Modes de conduite Confort avec suspensions actives : CHF 1’000.-

B&O Sound System avec système de navigation : CHF 500.-

Pack sytle ST-Line : CHF 550.-
(Tapis de sol avant et arrière avec coutures décoratives Generic Red, Genouillères à la console centrale avec coutures, décoratives Generic Red, Applications en Carbonite, Grand spoiler arrière, Étriers de frein rouges)

Technology Pack : CHF 800.-
(Régulateur de vitesse adaptatif intelligent iACC, Assistant de voie, Assistant de trafic Stop&Go, Alerte vigilance du conducteur, Dispositif de reconnaissance des panneaux de signalisation, Alerte de conduite en sens contraire, Feux de adaptatifs, Assistant d'évitement ESA)

Cuir partiel ST-Line : CHF 600.-
(Coutures décoratives Generic Red, Sièges avant chauffants, Siège conducteur réglable électriquement)

Park Pack : CHF 600.-
(Capteurs de distance AV/AR, Caméra 180°, Protection des bords de portes, Assistant de stationnement semi-automatique)

Comfort Pack : CHF 950.-
(Climatisation automatique bi-zone, Système Ford KeyFree, Essuie-glace à capteur de pluie, Rétroviseur intérieur à anti-éblouissement automatique, Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement)

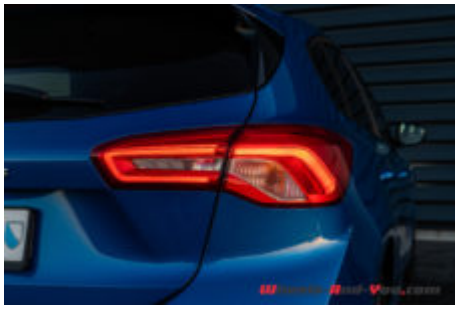
Appearance Pack : CHF 1'500.-
(Vitres arrière teintées, Phares LED adaptatifs, Assistant feux de, Eclairage de virage à base de caméra, Indicateurs LED séquentiels à l'AV, Feux arrière à LED, Phares antibrouillard LED, temporisation à l'extinction Follow-Me-Home, Jante en alliage 18″)

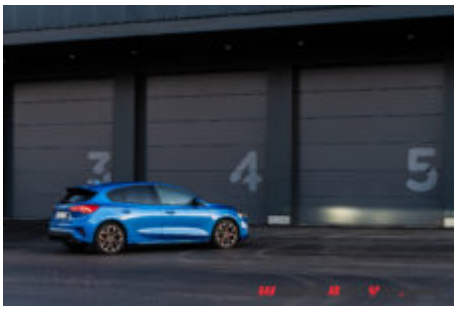
Peinture métallisée "Desert Island Blue" : CHF 1'000.-

<u>Prix TOTAL : CHF 61'300.-</u>

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 2.0 EcoBlue ST-Line, ainsi qu’au garage Red Star SA à Chavannes-près-Renens pour leur soutien logistique.





A lire aussi

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 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

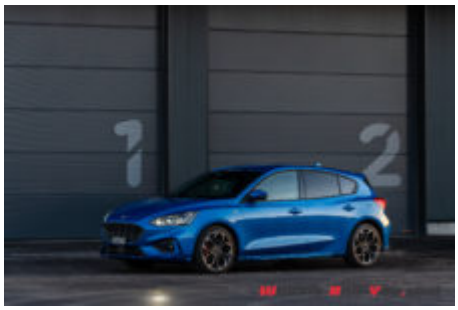
Genève 2012 – Ford Kuga

Genève 2012 – Ford Fiesta ST

Genève 2012 – Ford B-MAX

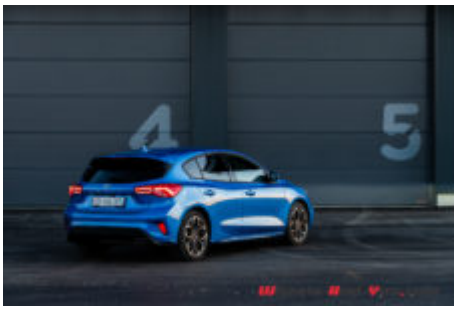
Clubs – Création du Ford Racing Club

Nouveauté – Ford Focus Station Wagon



Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

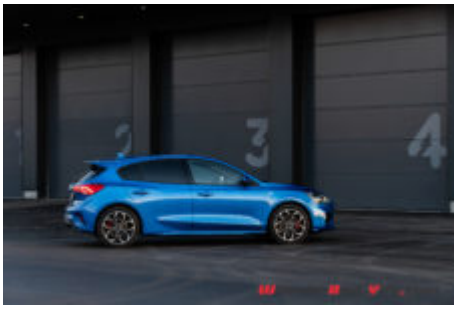


Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com