Premier contact – Ford Focus ST : Un autre monde !

Alors que Ford propose la Focus ST depuis quelques années, Wheels And You eu l'occasion de découvrir la dernière version de cette compacte sportive en avant-première sur les pistes du centre d'essais Ford à Lommel, en Belgique. Plus rien à voir avec sa devancière : cette nouvelle Focus ST est bluffante d'efficacité et de polyvalence !

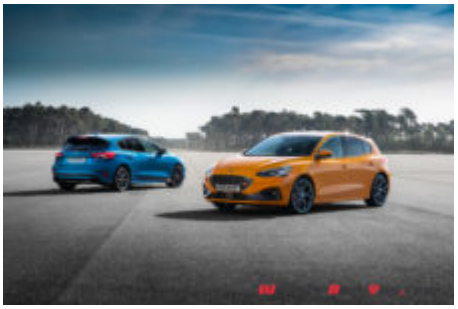


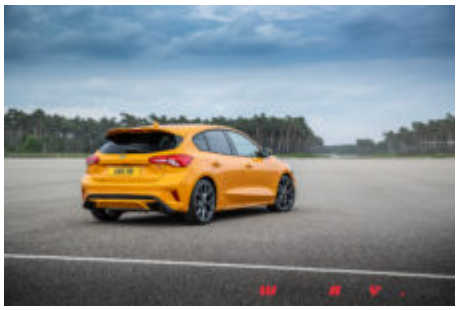
- 4 cylindres, turbo, essence, 2'261 cm^3
- 280 ch à 5'500 t/min
- 420 Nm de 3'000 à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h : 5.7 sec
- Poids : 1'508 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'388 x 1'825 x 1'458
- Conso. mixte : 7.9 l/100km
- Emissions CO_2 : 179 g/km
- dès CHF 44'700.- (essence)

Texte : Claude-Alain Ferrière / Photos : Claude-Alain Ferrière, DR

Alors que la précédente génération de Focus ST était une Focus standard avec quelques adaptations châssis et une puissance majorée, on ne peut pas dire qu'il s'agissait d'une véritable sportive et ses ventes n'ont pas atteint des chiffres extravagants. Ford Performance revoit sa copie avec une seconde mouture qui arrivera en concession dès l'été et propose un véhicule autrement plus abouti, cela autant pour une utilisation quotidienne que sportive.







Esthétique

Lorsqu'on découvre cette nouvelle Focus ST, difficile de la différentier d'une normale en finition « ST Line » tant l'esthétique extérieure évolue discrètement. A l'avant, la grille de calandre est un peu plus ouverte alors que l'ouverture inférieure rejoint les éléments intégrant les phares antibrouillard. De profil, seul le becquet de lunette arrière diffère, plus long et relevé alors que de derrière, deux sorties d'échappement style inox de part et d'autre de l'extracteur et le gros logo ST constituent les seuls signes distinctifs.

La ST se décline dans les deux carrosseries compactes 5 portes et break. L'œil le plus averti remarquera toute de même une hauteur de caisse abaissée de 30 mm ainsi que des jantes distinctives 19'' chaussées de très performants Michelin Pilot Sport 4S spécifiques à la ST. Ainsi, la voiture paraît parfaitement campée sur la route, racée, homogène, avec un côté agressif tout en restant assez discrète.

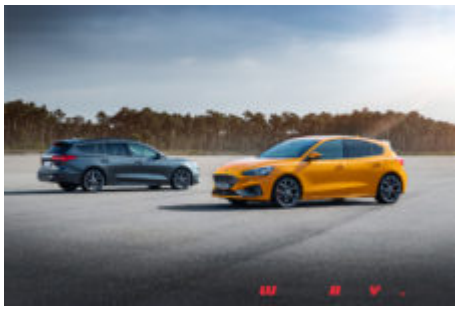












L’intérieur demeure également très semblable à celui d’une « ST Line » à quelques exceptions près : de magnifiques sièges Recaro à l’avant qui offrent à la fois un excellent maintien latéral et un confort préservé. Le volant intègre également des boutons spécifiques, notamment ceux permettant de sélectionner les quatre modes de conduite Faible adhérence, Normal, Sport et Track (Circuit) qui influent sur divers paramètres de la voiture, en particulier l’amortissement. L’ergonomie est bonne, à l’image des dernières productions de la marque.







Sous le capot

Cette nouvelle Focus ST est la plus puissante jamais proposée par Ford : son 2.3 l EcoBoost développe désormais une puissance respectable de 280 ch à 5’500 t/min et un couple généreux de 420 Nm disponible dès 3’000 t/min. Les performances annoncées sont d’excellent niveau : 250 km/h en pointe, accélération de 0-100 km/h en 5.7 sec. Le quart de mile (400 m) est réalisé dans le même temps qu’une Ford Focus RS, impressionnant pour une simple traction alors que la RS dispose de 4 roues motrices. Ce moteur turbo s’avère plutôt linéaire à l’usage, avec une franche poussée dès 2’000 t/min qui se poursuit jusqu’au-delà de 5’000 t/min.

Une motorisation diesel est également disponible, que je n’ai toutefois pas pu découvrir : un 2.0 l EcoBlue qui développe 190 ch à 3’500 t/min et un couple presque équivalent de 400 Nm dès 2’000 t/min. En Suisse, la version break ne sera disponible qu’ainsi motorisée.

Côté transmission, deux options sont proposées : une boîte manuelle à 6 rapports et une transmission automatique à 7 rapports qui ne sera toutefois pas proposée en Suisse. Les deux sont associées à un différentiel à glissement limité piloté par l’électronique.

Quant aux trains roulants, l’avant reçoit un équipement de type McPherson alors que l’arrière dispose d’un système multi-bras. L’amortissement est contrôlé par le sélecteur de modes de conduite qui rend l’incompatible possible : un très bon confort au quotidien et une auto particulièrement efficace en conduite sportive.

Notons encore que l'ESP peut être complètement supprimé pour qui maîtrise la glisse.

Une bonne surprise : la Focus ST ne pèse que 1'508 kg, ce qui la situe dans la moyenne basse par rapport à ses concurrentes directes et lui confère un rapport poids-puissance intéressant.







Au volant

Découvert lors de notre premier contact avec la Ford GT, nous nous retrouvons au centre d'essais Ford à Lommel pour cette prise en main. Le site dispose d'une quinzaine de pistes, d'un anneau de vitesse au chemin le plus défoncé, qui permettent de tester le véhicule dans toutes les situations rencontrées au quotidien. J'ai ainsi pu me rendre compte de la polyvalence de cette nouvelle Focus ST.

Le constructeur s'est appliqué à proposer des modes proposant de réelles différences. Ainsi par exemple, le mode Confort propose un amortissement qui encaisse parfaitement bien les pavés, à tel point que j'ai trouvé le confort de cette auto presque meilleur que celui de la Focus 2.0 EcoBlue ST Line dont nous vous avons proposé l'essai il y a quelques mois. A l'inverse, en mode Sport, la suspension se raffermit et offre un comportement sportif affirmé.

Ford s'est efforcé de proposer un châssis à la fois joueur et progressif. Et je trouve qu'ils y sont véritablement parvenus. En modes Sport ou Track, la voiture

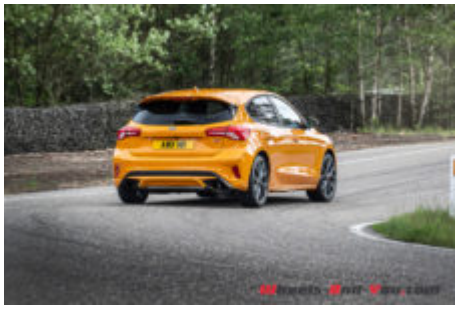
est réactive aux transferts de masse et l'arrière enroule volontiers au lever de pied alors que le différentiel à glissement limité assure une excellente motricité. Pourtant, en travaillant de concert avec Michelin qui équipe le véhicule en première monte, Ford est parvenu à proposer une perte d'adhérence vraiment progressive lorsqu'on dépasse la limite.

Démonstration par le responsable du développement châssis : en rentrant véritablement trop vite dans un virage serré avec le réflexe classique alors de lâcher l'accélérateur, l'arrière décroche mais progressivement, sans partir en tête à queue, la voiture retrouvant progressivement son adhérence au fur et à mesure que la vitesse diminue. Bluffant tant c'est sécurisant. Quant au mode Track avec ESP découplé, il permet de véritablement rouler l'auto en glisse, sur chaussée sèche comme mouillée, même si à la remise des gaz, le comportement de traction ramène l'arrière et stoppe la glisse.

Le « Rev Matching » donne un coup de gaz au rétrogradage qui remplace l'action d'un pilote pratiquant le talon-pointe, un bouton « Launch Control » permet de démarrer en trombe alors que le son grave à l'échappement fait presque penser un grondement rauque d'un cinq cylindres. Autant de petits plus qui confèrent une vraie ambiance sportive à cette dernière Focus ST.



















Verdict

Alors que la précédente ST ne m'avait pas vraiment emballé, cette nouvelle version est assurément autrement plus réussie. Elle allie une certaine discrétion extérieure et des performances étonnantes puisqu'elle rivalise avec des autos plus puissantes. Ses performances ne se font pas au détriment de la sécurité et préservent un comportement sportif joueur, une sacrée réussite sur le plan du châssis.

De plus, elle conserve les qualités d'habitabilité de la gamme Focus, en particulier dans la version break, 28 cm plus longue que la berline. J'espère que Ford

rencontrera plus de succès qu'avec sa devancière, cette mouture le mérite assurément. D'autant que les prix sont compétitifs, dès CHF 42'200.- pour la motorisation 2.0l diesel EcoBlue et dès CHF 44'700.- pour la 2.3l essence EcoBoost. Tarifs auxquels il convient de rajouter CHF 2'000.- si vous désirez pour la déclinaison Station Wagon, et bien évidemment les éventuelles options que vous choisirez.













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

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour l'invitation aux essais presse de cette Ford Focus ST.


ST







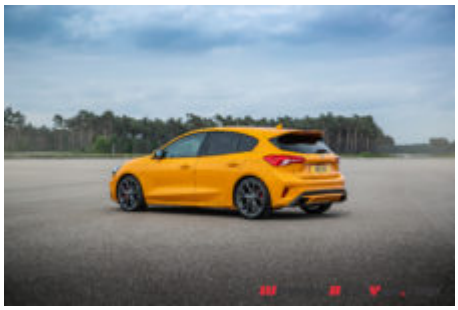

AWX 181















A lire aussi

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 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















