Essai – Ford Fiesta ST : L’héritière ?

Dévoilée au salon de Genève en mars 2012 et arrivée un an plus tard sur nous routes, cette bombinette était largement attendue. Verdict à son volant, tout en se remémorant de fabuleux souvenirs en Escort Cosworth, une autre Ford sportive qui avait marqué son temps.

- 4 cylindres turbo, 1’596 cm^3
- 182 CV à 5’700 t/min
- 240 Nm de 1’600 à 5’000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 223 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.9 sec.
- Poids : 1’211 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3’975 x 1’709 x 1’495
- Conso. mesurée : 9.0 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 138 g/km (D)
- dès CHF 24’990.-, modèle essayé: CHF 25’650.-

Texte : Claudy Rey / Photos : Tony da Silva

Il y a du monde, et c’est peu dire, dans la jungle des petites sportives à

sensations. De nombreux essais ont déjà tenté d'établir une hiérarchie entre les différentes R, RS, ou GTI qui égaient le marché. C'est donc sous un angle différent que nous allons juger cette Fiesta ST : celui d'une (belle) époque ou la sécurité active se limitait à A.B.S (et en option) et ou le mot « Turbo » n'était pas encore synonyme de downsizing mais de sensations fortes. Essai vérité.

A l'extérieur

A première vue, je n'ai pas été séduit par le nouveau « nez » de la Fiesta. Un côté « Aston Martin » qui me dérange, n'étant pas un fan des mélanges de genres. Mais il faut bien relever un fait : contrairement à une bonne partie de la concurrence, la Fiesta joue la continuité et met en valeur ses atouts.

Si la Fiesta de base a l'air un peu pataude à l'avant, la ST s'en tire beaucoup mieux : les longs phares enveloppant les ailes avant jusqu'au milieu des passages de roue sont du plus bel effet et sa calandre vous donne une idée du volume d'air nécessaire pour gaver ce quatre cylindres – disons le tout de suite – « hyperdoué ».

Ford a évité, à mon grand bonheur, les ajouts déplacés et hideux qui « font sport », pour travailler à fond et avec parcimonie les lignes des portières, des bas de caisses et des passages de roues pour rappeler le monde de la course tout en restant homogène. Petit bémol personnel pour les logos ST que l'on retrouve un peu partout (avant, arrière, moteur..) mais le reste est le fruit de beaucoup de bon goût. J'imagine la ST encore plus épurée en Panther Black voire en Performance Blue, comme une certaine Escort à une époque pas si lointaine que cela finalement.

Au niveau de l'arrière, même angle d'attaque. Du sport, mais pas du tape-à-l'œil. Un aileron ni trop petit, ni trop grand dans la continuité de la ligne de toit, un extracteur « course » qui n'en fait pas des tonnes par rapport à certaines et le reste, c'est la Fiesta… et personnellement j'aime bien!

A l'intérieur

Notre bombinette n'y va pas par quatre chemins au niveau du look extérieur et

c’est pareil à l’intérieur. Le premier feeling positif est celui de s’enfoncer, littéralement, dans des sièges Recaro hyper-enveloppants. Ensuite, tirer fermement sur la lourde porte qui se clot avec un bruit rassurant, mais qui risque de fatiguer les frêles épaules.

Les seuils de porte, badgés d’un « ST » illuminé en rouge, sont du plus bel effet (Pack Performance I, CHF 220.-), pour autant que vous ayez moins de 40 ans. Pour le reste, mis à part le bleu de la commande de climatisation (manuelle), c’est noir et rouge… mais surtout noir. Quant à la qualité des plastiques, pas de surprise : c’est perfectible au niveau tableau de bord et contre-portes, mais n’oublions pas que nous sommes à bord d’une sportive tarifée raisonnablement, pas dans une citadine « premium ». Une bonne note pour le levier de vitesses agréable à regarder comme à manœuvrer ainsi que pour le levier de frein à main avec un mélange de cuir et d’imitation aluminimum pour le manche.

Bien sûr ce n’est pas non plus un mini-monospace : l’assise est basse, les maintiens latéraux sont exceptionnels et permettent de faire « corps » avec la voiture. En gros, vos cotes sont enserrées dans les renforts des Recaro, l’arrière de votre tête soutenue par les appuie-têtes avancés, vous êtes donc prêts pour la cavalcade des Walkyries. Les vitres latérales ne donnent pas vraiment de vue panoramique, mais la visibilité avant reste excellente. Et même pour un grand gabarit comme votre serviteur (1,91 m), aucune gêne par rapport à la position ; bien au contraire, les Recaro donnent envie d’aller loin, et le châssis de rouler vite. A l’arrière… mais est-ce bien raisonnable de parler du confort des passagers arrière sur une telle voiture ? Disons pour résumer que Ramsès II ne renierait pas le sentiment de confinement qui y règne.

Même si je ne parlerai pas des rangements et autres critères que je réserve aux véhicules pratiques, je dois m’attarder sur les équipements d’ « infotainment » ainsi que sur l’ergonomie générale. Si c’est un sans-faute pour la conduite, j’ai été surpris par le manque d’intuition de la radio ou les commandes du téléphone, qui donnent l’impression de dater quelque peu. Même constat pour les différents menus et réglages qui demandent une certaine habitude mais ne gêneront probablement pas l’utilisateur quotidien.

Sous le capot

Ce diable de moteur de la famille Ecoboost de 1’596 cm3 développe 182 CV et 240 Nm (290 Nm avec l’overboost) et étonne par sa forme. Ford se targue de sa consommation record par rapport à toutes les générations précédentes avec 5.9 l./100 km, pour ma part j’ai relevé 9.0 litres en conduite très sportive. De par son extrême disponibilité, sa docilité et sa réactivité, il est un atout de taille pour cette voiture qui ne serait rien sans un vrai moteur.

Sur autoroute, on appréciera les accélérations sans rétrogradage et en ville une conduite coulée… jusqu’à la prochaine série de virages. Comme beaucoup de moteurs modernes, ce sont plusieurs modes de conduite qui sont désormais possibles : traverser Genève à une allure de sénateur sans dépasser 2’500 t/min, ou attaquer les virolets d’un col à des vitesses inavouables. Une douce « schizophrénie » qui a du bon, puisque l’on garde rarement le même tempérament jour après jour.

Mais un excellent propulseur n’est rien sans une boîte de vitesses adaptée. Cette dernière est précise, mais demande une certaine poigne. Un dernier mot sur l’embrayage qui est parfait pour la conduite sportive, mais n’est pas des plus progressifs en ville. En bref : le propriétaire en sera ravi, les conducteurs occasionnels un peu moins.

Au volant

En essayant une Jaguar, vous serez hantés par des noms comme Beethoven ou Verdi. Autant vous le dire d’emblée, en enfonçant la pédale de droite de la Fiesta ST pour la première fois, c’est plutôt le fantôme du regretté Colin McRae qui s’invitera dans le cockpit. La sonorité du moteur, très travaillée, est envoûtante et pousse à « rouler », en tout cas lors des premiers kilomètres. Nous verrons au fil des jours si cette bande-son très « grave » ne devient pas un inconvénient, car il n’existe pas de touche « mute » pour les oreilles fatiguées.

Ce qui frappe dans cette auto, c’est la rapidité avec laquelle on apprend à la contrôler. Prenez un moteur 1.6 l. turbocompressé ultra réactif à la sonorité très rallye, ajoutez une boîte six rapports virile mais fluide qui tombe sous la main et un châssis qui parle à votre postérieur et vous n’êtes pas loin du jackpot. Pour le jeune amateur de sensations automobiles s’entend.

Si vous roulez vite mais sans plus, la Fiesta se montre littéralement impériale. Son châssis télépathique vous engage à tourner le volant sans aucune arrière-pensée. Pas étonnant quand on détaille l'arsenal technique de son châssis : eTVC (Contrôle Vectoriel du Couple amélioré), ESP multi-modes, nouveau pivot de direction, barres anti-roulis plus rigides, hauteur réduite de 15 mm et j'en passe. Notons que l'eTVC applique un léger freinage sur la roue avant intérieure, ce qui explique cette excellente surprise côté châssis. Résultat : tourner le volant est un vrai délice, quel que soit l'angle du virage.

A la limite (freinage + braquage sur bitume bosselé), c'est d'abord le travail des gommes avant que l'on entend et dans les enchaînements, c'est un train arrière joueur mais pas inquiétant – merci aux assistances – qui se révèle. Puisqu'on vous dit qu'il y a de la joie ! En bref, elle avertit gentiment le pilote un peu optimiste tout en distillant des sensations rares de pureté. Evidemment, sur les tranchées et les imperfections, ce sont vos vertèbres qui vous parleront du châssis mieux que moi. C'est donc une auto d'enthousiaste destinée à ceux qui ne se fatigueront pas de sentir qu'une route, même suisse, c'est une suite de bosses plus ou moins prononcées.

Elément troublant que seul un essai prolongé révèlera : lors des premiers jours de cet essai, j'ai presque tout le temps sollicité le moteur à haut régime. Que ce soit en ville ou en campagne, je voulais prolonger le plaisir et entendre ces belles montées en régime rauques à souhait. Jusqu'à en user mes tympans à tel point qu'en rentrant de la séance photo après 3 heures de route, je ressentais la même gêne qu'après 3 heures d'avion. A savoir un résidu de bruit qui persiste dans les oreilles (shhhhhhh…), et l'impression d'entendre l'environnement à travers un tampon d'ouate.

Le deuxième jour, je ramène un mini-congélateur au centre commercial et me perds dans mes pensées. J'ai déjà oublié les 182 CV et ne suis pas d'humeur à aller vite. Après tout, la Fiesta fait désormais partie de ma routine. Je roule comme je le fais avec mon break diesel, ce qu'elle accepte à merveille, avec son couple qui ne rechigne pas des relances en 6ème à 2000 t/min. Et je réalise avec stupeur que je n'entends plus le moteur et de fait doit revoir mes critiques de la veille : c'est le conducteur qui décide de son style et donc du volume sonore. Nous avons affaire à une voiture capable de vous enivrer de décibels quand il faut et de vous laisser vous ennuyer ferme quand il faut. Croyez-moi quand je vous dis que si vous êtes d'humeur calme, la ST s'y adaptera, alors que si vous êtes en mode «

jeu », elle le fera aussi. Cela est moins valable côté châssis, qui lui ne vous donne pas deux alternatives : c'est « tape-cul » le lundi comme le dimanche, sauf lorsque la route est parfaite. Autant c'est un régal dans les virages serrés, autant cela peut être fatiguant sur les routes de mauvaise qualité. Une image valant plus que mille mots : prononcez « bateau » en passant sur une voie de chemin de fer, et ce sera « baaa-to-oooo » que l'on entendra.

Verdict

Alors ? Est-ce que la Fiesta ST est la digne héritière de l'Escort Cosworth d'il y a 20 ans ? Conduire aujourd'hui une Escort, c'est redécouvrir le plaisir d'attaquer et sentir la brutalité d'un turbo tout sauf linéaire. Si le moteur de la Fiesta est évidemment plus lisse, il compense ce défaut avec une disponibilité prodigieuse. Et on ne se lasse pas du plaisir de solliciter son moteur qui répond toujours présent. Ce n'est jamais par lassitude que vous baissez le rythme, c'est pour préserver vos oreilles des décibels supplémentaires et l'espérance de vie de votre permis ! Quant au châssis, 20 ans de progrès me laissent sans voix quant à la sérénité et à la réactivité de l'ensemble. Autant dire qu'au niveau de la conduite, la Fiesta fait jeu égal avec son ancêtre : les ingrédients ont changé, mais le résultat est le même : le sourire du pilote !

Toujours critiques envers ces sportives nouveau-genre, certes puissantes mais pesantes, qui affichent haut et fort leurs couleurs, leurs becquets et autres pneus taille basse, je dois avouer que la Fiesta est des plus charmeuses. Au-delà des apparences, c'est l'offre technique qui fait la différence. Un comportement qui donne l'envie et les moyens d'aller très vite, des signaux clairs aux limites, un moteur linéaire mais rageur, un couple généreux à tous les régimes, c'est un festival de sensations que cette voiture distille avec une générosité qui fait plaisir.

Prix et options – Ford Fiesta ST

Prix de base : CHF 24'990.-

Pack Performance I : CHF 220.-

(Jantes en alliage de 17″ en Rado Grey, enjoliveurs de seuils de portes illuminés avant, étriers de frein avant et arrière de couleur rouge)

Pack Performance II : CHF 440.-
(Fonction de démarrage Ford Power, vitres AR teintées sombres)

Prix TOTAL : CHF 25’650.-

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 Fiesta ST.

A lire aussi

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

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

ST
W.A.Y.

ZH-745463
W.A.Y.

W.A.Y.

ST
W.A.Y.

CD
RADIO
AUX
PHONE
MENU
OK
ON/OFF
PASSENGER AIRBAG
W.A.Y.

W.A.Y.

ST
Ford
W.A.Y.

29°C
43 km
H
rpm x1000
km/h
POWER
W.A.Y.

ZH-745463
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

STOP
W.A.Y.

ST
W.A.Y.

W.A.Y.

16:47
11.07.2013
A/C
ESC OFF
W.A.Y.

ST
RECARO

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 745463
W.A.Y.

W.A.Y.