

Premier contact - Ford Fiesta ST : Attention Mesdames et Messieurs !

Le segment des citadines sportives bourgeoise ce printemps ! A peine revenu de l'essai de la Renault Clio R.S., Wheels And You a pu goûter aux prestations de la Ford Fiesta ST qui ressuscite après cinq ans d'absence : découverte.



- 4 cylindres turbo, 1'596 cm³
- 182 CV à 5'700 t/min
- 240 Nm de 1'600 - 5'000 t/min
- Boîte de vitesses mécanique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 223 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.9 sec.
- Poids : 1'211 kg
- Conso. mixte : 5.9 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 138 g/km
- dès CHF 24'990.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Si d'un côté nos politiques incitent - ou obligent - nos pandores à planquer derrière chaque arbre ou pot de fleur un radar tandis que la législation y relative assimile le conducteur à un trafiquant de drogue, de l'autre, les constructeurs multiplient les versions sportives de leurs modèles, pour notre plus grand plaisir. Les « GTI » de notre enfance ou adolescence sont de retour ; nous avons découvert la nouvelle Clio R.S. il y a quelques semaines et avant de lever le voile sur la Peugeot 208 GTI, attardons-nous sur la « Hot Hatch » made by Ford.

Le constructeur germano-américain réplique donc à Renault et consorts en proposant une nouvelle version délurée de sa Fiesta, qui par ailleurs, après cinq ans de bons et loyaux services, s'offre au passage un lifting de mi-carrière. Précisons par ailleurs que la marque à l'ovale sait de quoi elle parle, jouissant d'une expérience de plus de 30 ans dans le domaine des citadines sportives, depuis les Fiesta XR2 des années 80.

Esthétique

La Fiesta ST fait tout, ou presque, comme sa grande sœur la Focus ST, c'est-à-dire : un kit carrosserie spécifique avec des pare-chocs enveloppants et une énorme calandre en nid d'abeille affublée du logo ST pour l'avant. Le profil, dynamisé par un seul ouvrant (la Fiesta ST n'est disponible qu'en trois portes chez nous, bien qu'une version cinq portes, plus avenante pour les passagers, soit disponible en Amérique du Nord), s'orne à la fois d'une nervure ascendante soulignant la ceinture de caisse et se voit accentué par des mini-jupes proéminentes. Notre petite bombinette se chausse de jantes 17" qui laissent entrevoir les étriers de freins peints en rouge. L'arrière se coiffe d'un becquet sur le hayon et abrite en sa partie basse un extracteur et les sorties d'échappement, malheureusement conventionnelles. L'audace affichée sur la Focus ST pour cet appendice reste l'apanage de la grande sœur. L'ensemble ne manque pas de style, affiche clairement ses ambitions sans verser dans le tuning de goût douteux. Ford propose pour sa puce trois coloris exclusifs en option : Rouge Racing, Molten Orange et Bleu Performance. Destinée, comme la Focus ST à conquérir le monde, le consensus stylistique sur la Fiesta ST est à nouveau réussi !

A l'intérieur on est également en terrain connu. La planche de bord est reprise de

la gamme Fiesta standard avec l'ensemble des équipements. Pour la sportivité, le constructeur y ajoute les magnifiques sièges baquets « Recaro » mélangeant cuir et tissu, un volant à jante large siglé « ST », un pédalier en aluminium et quelques touches de carbone (en option). L'ensemble respire la qualité perçue, se montre plus valorisant que celui de la Clio R.S., sans être imperfectible pour autant et l'ergonomie reste en certains points hasardeuse notamment en ce qui concerne les commandes et l'utilisation du GPS et de la radio.

Sous le capot

Voici le cœur de la bête. Il s'agit d'un quatre cylindres Ecoboost de 1.6 litre de cylindrée à injection directe et turbo. Développant 182 CV à 5'700 t/min, il offre 240 Nm de couple entre 1'600 et 5'000 t/min. Un overboost porte la puissance à 200 CV et le couple à 290 Nm pendant quelques secondes une fois la pédale d'accélérateur enfoncée avec vigueur. Des valeurs qui propulsent la Fiesta ST à 223 km/h en vitesse de pointe et lui permettent d'abattre le 0-100 km/h en 6.9 secondes. C'est peu dire que Clio R.S. et Fiesta ST se débattent dans un tout petit mouchoir de poche et qu'elles auront une petite place à faire pour leur alter-ego de Sochaux.

Du côté de la consommation, Ford annonce une consommation mixte de 5.9 l./100 km, valeur bien entendu hautement théorique sur une petite sportive comme la Fiesta ST ! En conduite « sage » il faut plutôt tabler sur 8 l./100 km alors qu'en arsouille soutenue dans les virolets de l'arrière-pays niçois où le civisme de ma conduite est resté à l'hôtel ce jour-là, j'y ai noté près de 16 l./100 km...

En termes de transmission, si Renault joue la carte de l'innovation dans le segment en proposant une solution à double-embrayage, Ford reste fidèle à une traditionnelle boîte manuelle à six rapports dont la précision est parfaite, tout comme l'étagement et le maniement avec des verrouillages fermes et un débattement court.

Le châssis a bien entendu également subi quelques modifications pour répondre à la vocation de l'auto. Du côté « hardware », on y trouve des pivots de direction modifiés (mais non découplés), une barre de torsion arrière plus rigide pour limiter le roulis, un tarage de suspension (très !) raffermi, une hauteur de caisse réduite de 15 mm et une démultiplication de direction plus directe. Du côté «

software », l'électronique donc, la Fiesta ST est dotée d'un différentiel électronique nommé « eTVC » (enhanced Torque Vectoring Control) et l'ESP dispose de trois modes : pleinement activé, mode sport retardant son entrée en action et autorisant une dérive plus importante, et totalement désactivé.

Au volant

Si l'esthétique de la Fiesta ST respire la sportivité, si sur le papier les performances du moteur s'avèrent prometteuses, le petit 1.6 l. ne montre guère ses muscles au démarrage... pour plus de discrétion en ville, probablement. Inexistant acoustiquement à l'extérieur, les passagers profitent tout de même du symposeur sonore amplifiant le bruit d'admission pour créer une atmosphère sportive dans l'habitacle. Sympathique en conduite dynamique où les régimes moteur varient, le ronron ainsi produit a tendance à se montrer fatigant lors de longs trajets sur autoroute à vitesse stabilisée.

En ville, la Fiesta déambule sans souci aucun sur un filet de gaz, son propulseur délivrant suffisamment de couple dès les bas régimes. Très bien. Par contre, là où le bât blesse, c'est le confort de son amortissement en conduite urbaine. Saignées, plaques d'égouts, dos d'âne, nids de poule, toutes les imperfections de nos rues se font sentir très sèchement et sans ménagement.

Mais c'est hors des affres urbaines que la Fiesta ST s'exprime pleinement. Pétillante et ultra-dynamique, la petite bombe bondit de virage en virage, relance énergiquement mais progressivement en sortie de courbe. Pas de coup de pied au fesses, mais une poussée linéaire et franche qui ne s'essouffle que dans le dernier quart de la plage d'utilisation moteur.

La suspension ferme prend ici tout son sens avec une absence totale de roulis, l'eTVC guide avec célérité l'auto vers la corde et le train arrière suit comme placé sur des rails. Quel plaisir ! Au sujet de la direction, même si la démultiplication a été rendue plus directe sur la ST, elle demeure à mon sens bien trop avare en remontées d'informations et trop légère même en conduite rapide. Quasi impossible de détecter ce qui se passe sous les roues avant et le léger décalage entre l'impulsion donnée sur la couronne et le braquage effectif des roues perturbe et nécessite un certain temps d'adaptation. Dommage, car la motricité est très bien gérée, de même que le grip qu'il est difficile de prendre en défaut.

Ce n'est qu'une fois les béquilles électroniques en mode sport ou totalement désactivées que le train arrière, après provocation, se montre joueur sans pour autant devenir traître.

Les freins ? Endurants, j'ai toutefois constaté que la pédale ramollissait en usage très intensif. La puissance de freinage par contre n'a jamais fait défaut et permet de conserver des cadences élevées. A noter que contrairement au reste de la gamme Fiesta, la ST est équipée de quatre disques.

Verdict

En définitive cette Ford Fiesta ST est une belle surprise. Amusante, dynamique, elle est cependant moins polyvalente et facile à vivre au quotidien qu'une Clio R.S., la faute à une suspension ne ménageant que très peu les lombaires de ses occupants. Pour le reste, elle mérite sans conteste sa place parmi les « GTI » nouvelle génération avec de réelles qualités, qui plus est pour un tarif très alléchant. Disponible en Suisse en deux niveaux d'équipements (ST-1 et ST-2), la Fiesta ST est affichée à partir de CHF 24'990.- et ne dépasse qu'à peine la barrière des CHF 30'000.- une fois entièrement équipée avec toutes les options disponibles.

Un positionnement tarifaire qui va sans doute faire de l'ombre aux Renault, Peugeot et autres Allemandes briguant leur place au soleil. La Ford Fiesta ST sera disponible dans toutes les concessions de la marque à fin avril 2013 et la marque ambitionne d'écouler environ 1'000 exemplaires en 2013 en Suisse, soit 25% des ventes totales de Fiesta.

-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

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

A lire aussi

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 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



















