

Essai - Ford Fiesta ST200 : Un surplus de piment pour la petite ST !

Il y a plus de 40 ans, en mai 1976, la première Ford Fiesta sortait des chaînes de production. Plus de 17 millions d'exemplaires ont suivi, propageant le succès du modèle à travers le monde. Depuis 2013, la version ST fait partie de la crème des petites bombinettes routières. La revoilà dans une version plus épicée et bénéficiant de judicieuses retouches qui dynamisent l'ensemble. Je pense qu'elle et moi avons des choses à nous dire. En voiture donc !



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'596 cm³
- 200 ch à 6'000 t/min
- 290 Nm à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.7 sec.
- Poids : 1'163 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'982 x 1'978 x 1'456
- Conso. mesurée : 8.4 l/100 km
- Emissions CO₂ : 140 g/km (F)
- dès CHF 29'900.-, mod. essayé: CHF 34'800.-

Texte : Patrick Blazek / Photos : François Cuany

Après sa sortie en 2013, la plus petite des athlètes Ford avait été saluée tant pour ses qualités sportives que pour le plaisir qu'elle procure à son volant. Me voici donc au volant de la version ST200 boostée, comme l'indique son patronyme, à 200 ch. Cette petite délurée est-elle à la hauteur sur le segment de plus en plus concurrentiel des compactes musclées ? Wheels And You avait déjà pu la découvrir lors d'un premier contact prometteur, je la laisse donc m'emmener pour cet essai complet.



A l'extérieur

Esthétiquement, la Fiesta ST200 se fait plutôt discrète. En effet, point d'attributs ostentatoires, elle reprend les lignes de la ST "normale", passant presque inaperçue dans le paysage automobile du quotidien. Quoi qu'originale, sa couleur unique et exclusive Gris Storm ne se la joue pas non plus superstar. Cette teinte peut rappeler une couche d'accroche, il fallait oser mais au final le résultat est plutôt plaisant. Le design de ses jantes noires de 17 pouces est très réussi et ses étriers de freins rouges rehaussent la sportivité de notre Ford.

Apposé sur le trapèze d'une calandre en nid d'abeille prête à se goinfrer de bitume, le label ST rappelle que nous n'avons pas affaire à n'importe qui ! A y regarder de plus près, une impression d'énergie saillie sous ses ailes légèrement gonflées et le becquet de toit affine une silhouette au final moins tranquille qu'il n'y paraît. A la frime gratuite, notre bombinette préfère une suggestivité plus subtile mais bien réelle.

Les phares avant effilés remontent largement sur les ailes. Un peu trop à mon

goût, je trouve que cela induit une légère disproportion visuelle par rapport à la taille de la voiture et que cela nuit un peu à l'élégance de l'ensemble. Pour le reste, elle est plutôt agréable aux yeux, quel que soit l'angle d'où on la regarde.



A l'intérieur

Premier constat : le cockpit ne respire pas la modernité. Le design date effectivement d'une autre époque, particulièrement en ce qui concerne le minuscule écran multimédia non tactile et coincé dans sa carapace de plastique rigide. Quoique correctement assemblé, c'est vieillot et sans charme, repris tel quel de la Fiesta ST de base. Quant à l'intuitivité de l'info-divertissement signé Sony, je la trouve fouillis, encombrée de boutons parmi lesquels on se perd facilement. Une fois le doigté habitué à cette ergonomie d'un autre âge, cela devient plus facile, mais demeure assez déplaisant à l'utilisation et au visuel. On est loin des standards épurés d'aujourd'hui. Ceci étant dit, le rendu sonore est bon, c'est un point essentiel.

Les sièges Recaro offrent une assise correcte et bien enveloppante, et la position de conduite est excellente. Cependant, les appuis dorsaux s'avèrent inconfortables à la longue, voire même pénibles pour quelqu'un de ma corpulence si le trajet se prolonge. Ainsi je ressors parfois courbaturé de mes escapades, pensant d'abord que c'est dû à mon gabarit. Par la suite, plusieurs passagers, femmes et hommes confondus, me confient le même constat : le dossier est inconfortable. Cela se confirme sur toute la durée de l'essai et malgré mes tentatives de modifier les divers réglages, l'inconfort demeure.

En revanche, le volant, le pédalier et le levier de vitesses offrent un excellent agrément, que ce soit au toucher, à la manipulation ou pour l'inévitable talon-pointe. Pour le reste, seule une plaquette siglée ST200 distingue visuellement l'intérieur de cette Fiesta de celui de la ST. L'espace à bord est plutôt à l'avenant pour une citadine et le volume du coffre, variable de 290 à 974 litres, est loin

d'être ridicule.

L'ambiance générale est sportive et rehaussée par les surpiqûres grises sur la sellerie cuir. Je me laisse finalement séduire par la simplicité et l'homogénéité de cet intérieur, malgré les bémols évoqués plus haut.



Sous le capot

La ST200 reprend la motorisation de son aînée, à savoir le quatre cylindres Ecoboost de 1.6 litres dont la gestion électronique a été retravaillée pour l'occasion. Ainsi, la puissance passe-t-elle de 182 à 200 ch mais le couple demeure inchangé à 290 Nm. Toutefois, pendant 20 secondes d'overboost, la puissance augmente à 215 ch, de même que le couple qui bondit à 320 Nm. Selon les routes empruntées, je pense notamment aux montées de cols qui tournicotent, ces 20 secondes peuvent signifier que l'on bénéficie quasi tout le temps de cet overboost.

La vitesse de pointe gagne 7 km/h et atteint désormais les 230 km/h. Le 0 à 100 gagne deux centièmes (6,7 s) grâce également à une réduction du rapport de pont, mais ce qui frappe surtout, c'est la plénitude de ce petit bouilleur à quasiment tous les régimes. En effet, le couple max est disponible dès 2'500 t/min et la poussée ne s'essouffle que tout près du rupteur perché à 6'500 t/min. Cette mécanique est admirablement servie par une boîte très bien étagée, on ne se lasse pas des rageuses montées en régime.

Les consommations urbaine, extra-urbaine et mixte sont annoncées à, respectivement, 8.2, 4.9 et 6.1 l/100km. Je mesure quant à moi une moyenne de 8.4 l/100km au cours de mon test, toutes conduites confondues. C'est somme toute assez raisonnable rapport à la vigueur de cette mécanique. C'est d'autant plus remarquable que les rapports de boîte sont étagés davantage pour favoriser le punch que l'économie de carburant.



Au volant

Je découvre tranquillement ma voiture d'essai. Je constate d'emblée la fermeté des suspensions, limite inconfortables, mais qui promettent une tenue de route à l'avenant lorsqu'il sera temps d'accélérer le rythme. Et cela ne tarde pas quand je réponds à l'irrésistible appel des routes de col de notre beau pays. Me voilà donc menant notre Fiesta sur de sinueux rubans de bitume où sa stabilité est remarquable. La prise de roulis quasi-nulle, le comportement royal, sans doute aidé par les améliorations du châssis comprenant une barre anti-roulis plus épaisse à l'avant et, à l'arrière, une barre de torsion à la rigidité accrue, ainsi qu'un centre de gravité abaissé de 15 mm et des suspensions raffermies. Cela se ressent dans les enchaînements rapides comme dans les courbes en appuis. Même menée avec vigueur, jamais la Fiesta n'est prise en défaut.

Le système de freinage, pourvu de disques de 278 mm à l'avant et 253 mm à l'arrière, est rassurant, à la fois ferme et suffisamment progressif pour demeurer facile à doser. Sur route ouverte, je ne peux pas vraiment en tester l'endurance mais, au vu des dimensions des disques et du poids contenu de la voiture, je serais étonné que cela devienne une inquiétude sur piste.

L'auto, vive à souhait, bondit avec entrain de virage en virage, le passage des vitesses est à la fois ferme et facile, en montée de rapports, on retombe naturellement sur le bon régime moteur pour que la poussée ne faiblisse pas. Comme dit plus haut, le talon-pointe est aisé et la voiture se mène facilement à un rythme soutenu. La dextérité du train avant est remarquable, l'auto se place avec aisance et enroule facilement au lever de pied. Bien aidée par l'autobloquant électronique, la motricité est excellente, du moins sur route sèche. Car sur le mouillé ou sur le gras, il arrive que le déferlement de couple surpasse l'accroche à la route du train avant. Si l'on déconnecte alors l'ESC, la conduite sportive devient totalement inefficace mais terriblement fun.

Quoi que ferme et précise, la direction aurait mérité d'être un peu plus informative, mais je ne vais pas bouder mon plaisir pour ce détail. Car des motifs de satisfaction, il y en a au volant de notre piment sur roues. Ainsi, la sonorité du moteur, amplifiée artificiellement dans le cockpit, rauque à souhait sans être pénible, bénéficie à l'immersion dans notre plaisir de conduite.

En ville, de par sa taille contenue, la Fiesta se faufile sans peine, mais elle fait aussi preuve de très bonnes qualités routières sur les plus longs trajets, à condition de s'arrêter régulièrement pour ne pas laisser l'inconfort des dossiers et de la dureté des suspensions péjorer la commodité du voyage.



Verdict

La conduite de notre Fiesta d'essai est véritablement enthousiasmante. Précise, stable et vigoureuse, elle offre à son conducteur un agrément de conduite remarquable. L'ensemble moteur / boîte est vraiment très convaincant, la mécanique est pleine à tous les régimes et propulse sans peine notre brouette sur tous les types de routes testés. Et comme à cette énergie s'ajoute une remarquable polyvalence, la ST200 ne déçoit pas.

Si l'on accepte un tableau de bord quelque peu daté, la vie à bord est agréable, ce qui en fait un choix avisé pour un large panel de clients, allant du pilote occasionnel au jeune couple dynamique en passant par l'amateur que séduit le piquant d'une citadine de caractère. Si, au final, peu de chose différencie la

ST200 de la ST classique, le tarif n'en prend pas moins l'ascenseur et cela peut faire réfléchir. En effet, ce ne sont pas moins de CHF 29'900.- qu'il faut déboursier pour s'offrir la moins chère des ST200, soit CHF 4'000.- de plus que pour une ST ordinaire. Notre voiture d'essai, joliment optionnée, coûte la bagatelle de CHF 34'800.-. Ce n'est pas franchement donné. A noter qu'une série limitée badgée ST200 Le Mans s'est vendue dès CHF 32'400.-, mais elle n'est plus disponible à la commande.

Pour ma part, je craquerais bien volontiers pour cette voiture, tant je me suis régalé à la conduire, mais pour cela il faudrait que je retrouve la souplesse lombaire de mes 20 ans. En effet, malgré les défauts évoqués au fil de cet article, au final, le sourire l'emporte la nuance, ce qui me permet de conclure en qualifiant la Fiesta ST200 d'excellente petite sportive.

En 40 ans de carrière, outre son succès, la Fiesta a inspiré nombre de concept cars et versions spéciales. A l'heure où le constructeur annonce une nouvelle génération de sa petite superstar, on peut dire de la ST200 qu'elle conclut avec brio la lignée actuelle.



Prix et options - Ford Fiesta ST200

Prix de base : CHF 29'900.-

Driver Assistance Pack 1 : CHF 1'400.-

(Capteurs arrière, Rétroviseurs extérieurs rabattables électriques avec lumière d'entrée)

Système audio Sony DAB+ avec système de navigation : CHF 2'700.-

(Radio / CD, Ecran multifonctions TFT (4.2"), 8 haut-parleurs, télécommande, AUX In & USB, SYNC® incl. assistant d'urgence avec dispositif mains libres compatible avec Bluetooth)

Caméra de recul : CHF 400.-

KeyFree System : CHF 700.-

Pare-brise chauffant : CHF 350.-

Tempomat : CHF 300.-

Prix TOTAL : CHF 34'800.-



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 ST200.



A lire aussi

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 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

