

Premier contact - Ford Fiesta ST200 : Un petit plus pour faire la différence ?

Sous ses airs de citadine rebelle, la Ford Fiesta ST cache bien son jeu depuis son apparition en 2013. En devenant la Fiesta la plus puissante jamais produite, cette déclinaison ST200 entend faire encore un peu plus de bruit sur le marché des petites sportives.



- 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
- Conso. mixte : 6.1 l/100 km
- Emissions CO₂ : 140 g/km (F)
- dès CHF 29'990.-

Trois ans après son apparition, la Fiesta ST méritait bien l'attention des ingénieurs pour faire le poids face à la concurrence. Réputée être la berline compacte sportive la plus aboutie, elle se frotte en effet à des prétendantes aux dents longues prêtes à lui ravir la place d'honneur.

Avec les petits plus apportés à cette Fiesta ST200, tant au niveau châssis qu'au niveau moteur, Ford a les moyens de conforter son leadership. Galop d'essai dans la région de Goodwood, au sud de la Grande-Bretagne.



Esthétique

Dans le paysage des petites voitures vitaminées, la Fiesta ST a, visuellement, toujours fait un peu pâle figure. Des ailes à peine gonflées, un béquet sur la malle de coffre et des boucliers et bas de caisse sculptés affichent discrètement la sportivité du modèle. Les françaises du même rang osent du plus ostentatoire. Mais de ça, la ST200 s'en moque. Sa gueule béante en nid d'abeille signée ST lui suffit bien.

Cette mouture a quand même droit à ses attributs particuliers, comme ses très belles jantes 17" en alu noir contrastant avec les étriers de frein rouges qui se cachent derrière. La couleur Gris Storm est aussi une exclusivité ST200, cette teinte résumant à elle seule la philosophie de la voiture et cache un peu son jeu en attirant le regard par son originalité.



A l'intérieur, rien de nouveau, si ce n'est la plaque ST200 entre le bouton pour désactiver l'ESC et le levier de vitesse. La planche de bord accuse le poids des ans, le petit écran 4:3 non tactile entouré d'une énorme casquette en plastique dur est un vestige de ce qui se faisait avant. Heureusement, le système d'info-divertissement Sony reste une valeur sûre à l'utilisation intuitive.

Les sièges sport signés Recaro sont déjà présent dans la Fiesta ST normale. Ils sont très enveloppants et j'ai bien apprécié le maintien latéral du dossier, mais quelqu'un de plus imposant que moi pourrait se sentir à l'étroit. L'assise est plus orientée tourisme et ne remonte que peu sur les côtés, offrant ainsi plus de confort qu'un baquet. La sellerie partiellement recouverte de cuir est surpiquée d'un fil argent, rendant l'intérieur homogène avec la présence de métal sur le levier de vitesse, le pédalier et le volant.



Sous le capot

Avec une sportive déjà bien aboutie, Ford n'a pas eu à changer son moteur pour qu'elle soit à niveau. Le 4 cylindres en ligne EcoBoost de 1.6 litre n'a pas subi de changement mécanique, seul l'électronique a été retravaillée. Concrètement, ce sont 200 ch et 290 Nm de couple dont dispose le conducteur, soit une augmentation de 10% de puissance et 20% de couple. Grâce à une montée temporaire en pression du turbo, la ST200 se dote d'un overboost à 215 ch et 320 Nm de couple pendant maximum 20 secondes. Pour gagner en accélération, le rapport de pont a été réduit de 4.06 à 3.82:1 permettant à cette ST200 d'atteindre les 100 km/h en 6.7 sec. et 230 km/h en pointe.

Les suspensions de la ST avaient été revues il y a peu, c'est pourquoi la ST200 en hérite telles quelles. L'assiette abaissée de 15mm par rapport au modèle d'origine a déjà fait ses preuves, seul une barre de torsion arrière 27% plus rigide et une barre antiroulis avant plus grosse divergent de la ST de base.



Au volant

Les routes proposées pour cet essai forment un itinéraire dans la campagne anglaise, s'installer à droite pour conduire la voiture sur la moitié gauche de la route est une première pour moi. Sortir du parc où sont alignées les ST200 n'aura donc aucune valeur journalistique : le passage de vitesse de la main gauche est hésitant, le placement sur la route carrément aléatoire.

Une fois inséré dans la circulation, je trouve des automatismes et prend plaisir à découvrir cette Fiesta ST200. Mes premières impressions sont marquées par la direction ferme et directe, tout comme l'amortissement qui transmet les imperfections de la route. La bombinette de Ford en a sous la pédale et j'affole vite les compteurs. Elle me rappelle la Clio 3 RS, le turbo en plus.

Pour l'instant les occasions de mettre pied au plancher sont rares, nous traversons une zone résidentielle assez vaste où la Fiesta peut montrer son côté urbain et facile à vivre au quotidien. Le moteur reprend tout en souplesse dès le ralenti, il n'y a que le passage de la première à la deuxième vitesse que je trouve abrupte, comme si l'écart était un peu trop grand. Les autres rapports s'enchainent bien mieux, même de la main gauche, même si la course du levier est un peu longue à mon goût.

Arrive une bretelle d'autoroute, il est temps d'organiser la rencontre entre le pédalier et la moquette. Deuxième, troisième, quatrième, les 200 chevaux poussent comme attendu pratiquement jusqu'à la zone rouge. Déjà bien hors la loi, je sollicite les freins pour m'insérer à allure légale. Au régulateur, le bruit à bord est tout ce qu'il y a de plus supportable. On envisage facilement de voyager avec sa ST200 comme unique voiture.

Lorsque l'on commence à s'amuser avec cette Fiesta, le bruit du moteur se fait plus présent. La sonorité est agréable, d'abord sourde et grave avant de s'envoler avec le compte tours. Ce n'est pas là l'œuvre de l'échappement, mais d'une

amplification électronique des vocalises envoyée dans l'habitacle.

Très stable, la Ford suit sans broncher la route qu'on lui impose et autorise même de resserrer sa trajectoire en s'appuyant sur la répartition vectorielle du couple fonctionnant comme un différentiel. La direction que je trouvais ferme au départ s'avère finalement un peu avare en retour d'information du train avant. J'aurais aimé qu'elle soit plus communicative.

Sur route légèrement humide, la motricité est si bonne que l'ESC ne se manifeste pratiquement pas. Il peut être partiellement ou totalement désactivé au besoin, mais l'essai ne le justifie pas. Autre surprise agréable, le sous-virage ne s'invite que très tard lorsqu'on négocie une courbe serrée. Encore une preuve du très bon réglage châssis de cette ST200.



Verdict

Partis d'une base renommée, les ingénieurs de Ford ont apporté la dernière touche à ce qui sera désormais une « excellente » au lieu d'une « bonne » sportive. J'aurais aimé être plus précis dans ma description du comportement sur parcours sinueux, mais aucune route ne s'y est vraiment prêtée. Les points que je relèverais contre cette Fiesta ne sont pas nombreux. Je pense par exemple à la planche de bord datée, l'écart entre la 1ère et la 2ème vitesse ou encore la direction qui filtre trop les infos reçues des roues.

Ce qui me donne vraiment envie de goûter encore une fois à la ST200, c'est plutôt sa sonorité, même artificielle, qui fait partie de l'expérience de pilotage. C'est aussi ce châssis qui permettra sans doute de mener un train d'enfer en faisant lever une roue arrière à chaque virage serré. Enfin, en mettant l'aspect passion de côté, cette dernière Fiesta sait aussi faire preuve de douceur dans toutes les autres circonstances.

Affichée dès CHF 29'900.-, le prix de la Fiesta ST200 rentre dans le rang des

berlines compactes sportives. J'ai un peu de mal à comprendre la différence de CHF 4'000.- avec la ST normale, alors que les changements ne sont pas nombreux : même l'équipement de base est quasi inchangé. Mais c'est le prix pour rouler avec une voiture encore meilleure et à l'identité plus exclusive.



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

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour l'invitation aux essais presse de cette Ford Fiesta ST200 ainsi qu'au Festival of Speed de Goodwood.



A lire aussi

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

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

