Essai – Ford Fiesta ST : Retour gagnant !

La gamme Ford Performance n'en finit pas de s'étoffer et si nous avons récemment pris les commandes du fleuron, je parle bien évidemment de la Ford GT, il est temps de nous intéresser à l'autre extrémité du catalogue. Wheels And You vous emmène à bord de la toute nouvelle Fiesta ST pour un essai très prometteur.

- 3 cylindres, essence, turbo, 1'497 cm^3
- 200 ch à 6'000 t/min
- 290 Nm de 1'600 à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 243 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.5 sec.
- Poids : 1'353 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'068 x 1'735 x 1'469
- Conso. mixte : 7.63 l/100km
- Emissions CO_2 : 136 g/km (F)
- dès CHF 24'950.-, mod. essayé: CHF 33'020.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : François Cuany

Ford a renouvelé sa Fiesta il y a bientôt deux ans, c’est donc tout logiquement qu’une déclinaison sportive vient compléter le tableau. Tout cela vous le savez déjà puisque le bombinette allemande aux origines anglaises avait été présentée au Salon de Genève 2017. Oui oui il y a si longtemps, mais à l’époque le constructeur avait bien annoncé qu’il faudrait attendre plus d’une année pour croiser sur nos routes cette nouvelle Fiesta ST.

Le temps est maintenant venu d’en prendre le volant et je suis le premier impatient car j’avais beaucoup aimé le tempérament résolument sportif de la génération précédente. A contrario, je l’avais trouvé un peu trop extrême pour une utilisation quotidienne, ce qui était dommage pour une citadine, même survitaminée. A priori Ford a corrigé le tir, il est temps de le vérifier.

A l’extérieur

La nouvelle Fiesta ne diffère pas drastiquement de la précédente. Les lignes sont toutefois plus élégantes, son regard se voit agrémenté d’une signature led toute neuve et l’ensemble gagne en modernité.

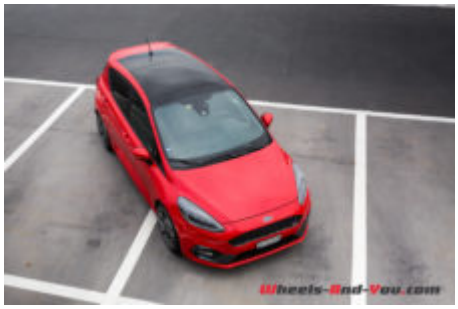
C’est d’autant plus le cas pour notre déclinaison ST, avec notamment un bouclier avant qui me fait penser à celui de sa grande sœur, la Focus RS. Enfin, défunte grande sœur vu que la nouvelle génération est venue lui succéder sans pour le moment proposer de modèle sportif équivalent. D’ailleurs cette nouvelle Fiesta

est plus proche de la nouvelle Focus que de l'ancienne et c'est encore plus flagrant à l'intérieur, mais j'aurai l'occasion d'y revenir.

Un détail à relever, et pas des moindres, cette nouvelle mouture est disponible en 3 ou 5 portes. Nous bénéficions de la plus pratique pour notre test, n'en déplaise aux puristes. De manière générale l'auto gagne en prestance avec un dessin plus dynamique également.

Becquet de toit, double sortie d'échappement et surtout des très belles jantes 18 pouces (série pour ST3, option pour ST2) au style original, mais aussi une carrosserie légèrement bodybuildée, voici en résumé de quoi se compose l'esthétique de notre bouillonnante Fiesta.

Notre modèle d'essai arborant de surcroît la teinte « Race Red », le ton est donné, il va y avoir du sport. Pour ma part j'aurais préféré le « Performance Blue » qui se la joue un peu plus discret, ça doit venir de mon âge. Elle est loin l'époque de mes 20 ans.



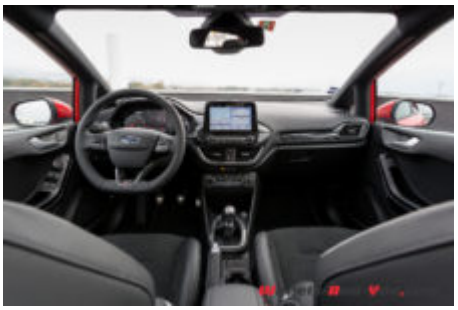
A l'intérieur

Au moment de m'installer à bord, je découvre avec plaisir les sièges Recaro qui s'avèrent aussi confortables qu'agréables à regarder. Mon gabarit de loin pas athlétique arrive parfaitement prendre place, mais on est à la limite je pense. Une chose est sûre, je ne manque pas de maintien.

Deuxième bonne surprise, la planche de bord a été totalement revue, c'était un point que nous avions reproché à la précédente ST. Pour le coup, ici rien à redire, c'est nettement plus flatteur, aussi bien en terme de présentation que de qualité. Ford a fait un véritable effort à ce niveau et ça se perçoit immédiatement. Fini le temps d'un habitacle basique avec des plastiques durs, l'écart avec le leader Volkswagen se réduit de manière flagrante. Certes on n'atteint pas encore la rigueur de la Polo GTI, mais dorénavant la Fiesta ST n'a plus à rougir devant la concurrence, je pense notamment à la Peugeot 208 GTi qui était à mes yeux le meilleur compris de ce segment.

Pour parfaire le tout, notre voiture dispose de la plus haute finition (ST3) offrant ainsi pléthore d'équipements. Je relève tout particulièrement l'excellent système infotainment Ford SYNC 3, un des meilleur qu'il m'a été donné de tester sur ce segment. Il est rapide et complet avec notamment la possibilité d'afficher certaines applications de votre smartphone sur l'écran. J'exploite particulièrement la fonction pour utiliser Waze, logiciel de navigation avec partage communautaire des informations routières, c'est très efficace.

Grâce aux 5 portes, cette ST se veut également pratique et dispose d'une habitabilité, ainsi que d'un volume de coffre relativement généreux. Ce n'est pas les critères les plus importants pour une citadine sportive, mais ça peut faire la différence au moment d'en choisir une.



Sous le capot

Le changement radical s’opère sous le capot puisque la ST a remplacé son quatre cylindres par un diabolique petit 3 cylindres EcoBoost. Ce fameux moteur a largement fait parler de lui et pour l’occasion il voit sa cylindrée passer à 1.5 litres. J’en vois déjà certains sourirent et je confirme que cela a généré bien des étonnements pendant mon essai. Néanmoins les choses se calment lorsqu’on annonce qu’il développe 200 ch pour un couple de 290 Nm.

Au bénéfice d’une sonorité plutôt sympathique, cette mécanique s’avère également très plaisante à vivre. La réactivé est excellente, la puissance plus que

suffisante et même les relances sont plutôt bonnes. C’est un régal d’exploiter ce petit moteur. Ce dernier est couplé à une boite manuelle à 6 rapports et diffuse ses chevaux sur les roues avant exclusivement.

Autre avantage du 3 cylindres, il annonce une consommation mixte de 6.0 l/100km, plutôt intéressant pour un moteur de 200 ch. Pour ma part, tout au long des 1’800 km parcourus, je mesure une moyenne de 7.63 l/100km, ce que je trouve très raisonnable car pas besoin de vous dire que je n’hésite pas à exploiter l’auto.

Au volant

Parfaitement assis aux commandes de cette Fiesta ST, je la découvre gentiment et je constate assez rapidement l’excellent feeling de la direction. Un atout qui se perd de plus en plus de nos jours, même sur les sportives. La volant bien en mains, la direction est précise et plutôt directe. Quel plaisir, j’adore !

A noter que cette Fiesta ST propose trois modes de conduite via le « Selectable Drive Mode ». Déjà très performante en « Normal », elle s’avère encore plus démoniaque en « Sport » avec une meilleure réactivé et une sonorité accentuée, de quoi se laisser aller à rouler encore un peu plus fort. Il y a aussi le mode « Track » qui désactive une partie des assistances, mais franchement je n’en vois pas l’utilité sur routes ouvertes, c’est donc principalement le mode « Sport » que j’exploite.

Je quitte rapidement la ville pour rejoindre les petites routes de la campagne vaudoise et j'avale les virages à bon rythme. Elle en redemande toujours plus, j'attaque un col, puis un autre et mon visage laisse apparaître un large sourire. C'est vraiment fun à rouler. Certes, avec 200 canassons sur le train avant, on ressent quelques effets de couple, d'autant plus que la monte hivernale, de rigueur au moment de notre essai, n'aide pas. Mais globalement la motricité est bonne et l'efficacité est au rendez-vous avec une prise de roulis quasi nulle. J'en viens même à regretter de ne pas avoir attendu le printemps pour l'essayer car en pneus été, ça doit être encore plus envoûtant.

Pour renforcer son affiliation à la gamme Ford Performance, notre Fiesta dispose du pack « ST Performance (option à CHF 1'000.-) qui comprend notamment un différentiel autobloquant, très bénéfique, et un « Launch Control »… Tiens, tiens, ça peut être amusant. Ayant déjà expérimenté cela sur des sportives de rang supérieur, je m'attendais à retrouver des sensations similaires tout en ayant de la peine à l'imaginer, vue que l'auto est équipée d'une boite manuelle. En effet, si le concept est identique, cela ne se vit pas de la même manière. Embrayage et frein au fond, j'enclenche le système et j'écrase l'accélérateur. Surprise, le régime moteur se maintient à mi-parcours uniquement, du coup l'ambiance à bord est plutôt calme. Reste à relâcher l'embrayage, ce que je fais de manière directe et abrupte. Alors qu'avec une autre auto, sans cet artifice, j'aurai calé brutalement, là ma petite Fiesta bondit en avant tout en maîtrisant la potentielle perte d'adhérence. Une fois la motricité assurée, la mécanique lâche la totalité de la cavalerie pour rapidement atteindre le rupteur. Il me reste à passer la deuxième et ainsi continuer sur ma lancée après ce départ canon. A l'instar du mode « Drift » de la Focus RS, je ne vois pas vraiment l'utilité du gadget, mais c'est marrant et ça doit être diablement efficace pour ceux qui souhaitent participer au Championnat Suisse des Slaloms.

Un peu moins radicale que la Toyota Yaris GRMN, cette nouvelle Fiesta ST conserve les qualités dynamiques de la génération précédente mais surtout je constate avec grand plaisir qu'il y a un net changement au niveau de l'amortissement. En effet, si c'est toujours aussi efficace, c'est avant tout nettement plus confortable. La suspension reste relativement ferme, mais cette nouvelle ST a perdu le côté « tape-cul » de la précédente. Voilà une bonne nouvelle ! J'ai ainsi pu combiner trajets quotidiens avec des portions d'autoroute et petites arsouilles sur routes sinueuses, tout cela sans compromettre mon dos et

sans devoir prendre un abonnement chez mon ostéo.

Verdict

Ford a véritablement réussi son coup avec cette nouvelle Fiesta ST. Elle renforce les aptitudes sportives de celle qu'elle remplace tout en apportant une nette amélioration à son utilisation pour tous les jours. A mes yeux, elle vient ainsi détrôner la 208 GTi que je considérais comme le meilleur choix jusqu'à maintenant sur le segment des citadines sportives.

De plus, les tarifs pratiqués sont relativement raisonnables puisque le ticket d'entrée est placé à CHF 24'950.-. La finition ST2 débute à CHF 25'550.- alors qu'il faut prévoir CHF 27'950.- pour la ST3. Vu le faible écart et par rapport à l'équipement, vous auriez tort de vous priver du « haut de gamme ». Ces tarifs concernent la déclinaison 3 portes, il faut rajouter CHF 500.- pour bénéficier des 5 portes.

<u>Prix et options – Ford Fiesta ST (ST3)</u>

Prix de base : CHF 27’950.-

Supplément 5 portes : CHF 500.-

Pare-brise chauffant Quickclear : CHF 300.-

Volant et sièges avant chauffants : CHF 150.-

Phares LED avec lunette gris et feux diurnes : CHF 1’250.-
(Feux arrière LED)

ST Performance Pack : CHF 1’000.-
(Différentiel autobloquant, Launch Control, indicateur Performance pour changement de vitesse)

Caméra de recul : CHF 420.-
(inclus capteurs de stationnement arrière)

BLIS – Blind Spot Information System : CHF 450.-
(Système de surveillance des angles morts, Cross Traffic Alert, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement avec éclairage du sol)

Toit panoramique ouvrant : CHF 1’000.-
(Pare-soleil manuel, siège passager réglable en hauteur)

Prix TOTAL : CHF 33’020.-

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

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour le prêt de cette Ford Fiesta ST, ainsi qu’au garage Red Star SA à Chavannes-près-Renens pour leur soutien logistique.

A lire aussi

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 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

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

EXIT
Wheels-And-You.com