



Fiesta ST 2.0 - 150cv

Depuis 1981, la marque Ford s'est toujours attelée à une version sportive de la Fiesta, en débutant avec la XR2. C'est ainsi que chaque génération du modèle s'est vu attribuer une mouture destinée aux fans de sportives. Ces voitures étaient caractérisées par un moteur fougueux et aussi par un train avant laissant à désirer. En 1999,

Monovolume de luxe

Prix du modèle testé : **16.730** euro
Autonomie : **45 litres = 650 km**
Émission de CO₂ : **167 gr/km**
Couple maxi : **270 Nm à 2.000 tr/min**
Puissance maxi à : **4.000 tr/min**
Poids : **1.137 kg** Cx : xxx SCx : xxx



la formule sportive disparaît des catalogues. En 2003, soucieuse de conserver ses fans, Ford constitue son Ford Team RS (regroupement des ingénieurs développant les modèles de série à vocation sportive à ceux issus de la compétition) pour œuvrer dans la politique actuelle du groupe, à savoir de s'attacher un châssis sans reproche pour développer un plaisir de conduite accrocheur.

Accessible financièrement par la grande majorité des passionnés des sports auto, la nouvelle Ford ST (Sport Technologie) se positionne comme une citadine performante, apte à abattre des kilomètres sur route ou en rallye. Le plaisir de conduire en prime ! La Fiesta ST est en fait une double machine : c'est assurément une sportive quand le compte-tours dépasse les quatre à cinq mille tours. Et pourtant, elle reste très civilisée pour une conduite citadine respectueuse des autres usagers de la route à bas régime. Comme elle est homogène, que le châssis et le confort intérieur sont également de la partie, elle a des atouts certains pour glaner



une clientèle friande de frissons sécurisés. Le freinage est assuré par quatre disques dont les deux avant sont ventilés.

Difficile de rester de glace devant son look étudié pour accrocher les jeunes couples ou les familles avec un ou deux enfants. Elle peut servir de seconde voiture du ménage pour les friands d'escapades dominicales. Dans sa version trois portes, en bleu, la ST est certes agressive avec sa caisse surbaissée, ses boucliers, ses rétroviseurs de la même teinte que la carrosserie. Les pneus taille basse sur des jantes en aluminium 17 pouces complètent le tableau. L'intérieur est à la fois sportif et sobre. Un volant de cuir, des sièges bleus et noirs, les pédales métalliques ainsi que le pommeau du changement de vitesse, certains inserts du tableau de bord, la poignée de frein à main et les poignées de portes en finition chromée lui donne un air de jeunesse dynamique.

Le moteur, Duratec de deux litres, présente une longue courbe de puissance homogène. Le couple est disponible dès les quinze cents tours. Le bloc et sa culasse sont réalisés en aluminium. Chaque cylindre reçoit quatre soupapes, disposées asymétriquement. Un système d'admission variable, VIS, exploite la dynamique des gaz pour adapter ses performances au travers de circuits longs ou courts en fonction de la charge. Les performances sont présentes, en même temps que le confort et la douceur dans les itinéraires

raires de transition ou de simples déplacements vers le bureau... Le châssis est vif et sécurisant. Pour obtenir plus d'adhérence, les ressorts arrière sont renforcés et le carrossage avant est adapté. Les inégalités de la chaussée sont donc immédiatement transmises au volant pour s'assurer une meilleure préhension de la route. Oubliées les tenues de route perfectibles chez Ford. Au fil des années, forts des leçons des collègues de chez Volvo et autre Jaguar, les ingénieurs de Ford sont parvenus à créer des références en matière de liaisons au sol.

L'équipement est étonnamment complet pour le prix proposé. Nous regrettons l'ordinateur de bord qui lui aurait donné de la matière à rouler, aussi, dans la circulation plus dense en tentant des compétitions de faibles consommations. Cela seulement pour les croulants de mon espèce qui se targuent de rester dans une course, futile contre soi-même. Le tachymètre est gradué jusqu'à 240 km/h, pour une vitesse réelle proche des 210 km/h. Il devient, peut-être malheureusement, impossible de naviguer à ces vitesses sans rencontrer l'un ou l'autre flash dévastateur de la bourse du pilote. Pour les passionnés de virages « sur les chapeaux de roues » et de freinages intensifs, il leur manquera peut-être un support de pied gauche pour assurer leur stabilité. Enfin, l'ESP, véritable "Empêcheur de Survivre en Paix" se déconnecte pour qui sait y faire.