

La terza generazione della Fiesta ST fa bella mostra di sé al Salone di Ginevra, è disponibile nelle varianti a 3 e a 5 porte e sotto il cofano sfoggia un motore sorprendente.



“Dammi un bel tre”

Ford Performance presentato in anteprima mondiale al Salone di Ginevra, la nuova generazione **Ford Fiesta ST**. La più divertente, coinvolgente e appagante esperienza di guida mai provata, grazie al nuovissimo 3 cilindri 1.5 EcoBoost sovralimentato mediante turbocompressore, **erogante 200 CV** di potenza massima e un picco di coppia pari a 290 Nm. Prima che qualcuno si “stracci le vesti”, chiariamo subito che gli attuali propulsori 3 cilindri non sono più quelli di una volta nel senso migliore del termine. Tanto è vero che l’unità Ford in questione è un piccolo gioiello della tecnica come dimostrano la rotondità di funzionamento esemplare, nonché l’assenza di vibrazioni.



In questo caso gli ingegneri della Ford hanno puntato sulle pure performance, preparando a dovere un motore dalle enormi potenzialità, ma non si sono certo dimenticati del rispetto ambientale. A tale proposito, complice il sistema di disattivazione di un cilindro ai carichi parziali dell'acceleratore, la sportiva compatta dell'ovale blu è accreditata di 114 g/km di CO2 nel ciclo combinato.

Quanto alle performance, i **6"7/10 necessari per accelerare da 0 a 100 km/h** rappresentano lo stesso tempo delle concorrenti principali Abarth 595 Competizione e Renault Clio R.S. Inoltre, la doppia fasatura variabile assicura al "pepato" 1.5 EcoBoost la giusta elasticità di marcia ai regimi medio bassi, senza disdegnare una certa cattiveria ai più alti giri. Non manca, infine, il sistema Electronic Sound Enhancement (ESE) che, attraverso una specifica valvola, rende più corposo il sound di scarico.

Guida su misura

La Ford Fiesta ST ha l'esclusivo Drive Mode che permette di settare i parametri di diversi aspetti su tre configurazioni diverse, assecondando i gusti del pilota e le situazioni contingenti. In Normal Mode, la mappatura del motore, il traction control, l'ESE e il servosterzo EPAS sono settati per assicurare una guida tranquilla, silenziosa e molto attenta ad eventuali perdite di aderenza.

Attivando lo Sport Mode, la mappatura motore e **la risposta all'acceleratore sono decisamente più reattive**, mentre l'EPAS aumenta il carico allo sterzo e l'ESE intensifica le note allo scarico. Note piacevolissime, lo sottolineiamo, come se sotto il compatto cofano anteriore alloggiasse un sei cilindri anziché un tre. Infine, nel Track Mode la dinamica veicolo è tarata per assicurare le massime performance in circuito. Infatti il traction control è disabilitato e l'ESC interviene solo quando strettamente necessario. Parte integrante di quest'ultimo è il Torque Vectoring Control che, tramite l'intervento sui freni, ripartisce la coppia tra le due ruote motrici anteriori limitando il sottosterzo.

Ora non resta che mettersi al volante della Ford Fiesta ST e scoprire se e come sia capace di

comportarsi meglio delle concorrenti. Diciamo che promette bene, molto bene.

Gian Marco Barzan

