

Propulsore 3 cilindri 1.5 a benzina turbo da 200 CV e un assetto a tutta prova, rendono la Fiesta ST un punto di riferimento per quanti adorano la guida dinamica.



Il differenziale che fa la differenza

La piccola “pepata” che da sempre fa battere il cuore dei tanti appassionati delle utilitarie sportive ha tante peculiarità. Nella nuova Ford Fiesta ST è presente un differenziale autobloccante vero. Il meccanico Quaife e non un semplice upgrade dell’ESP, che alla lunga stressa le pastiglie freno e non sempre da risultati omogenei. Già, perché i tecnici Ford hanno deciso di ottimizzare la trazione all’anteriore.

Naturalmente riducendo il sottosterzo nelle curve al limite e rendendo la guida all’altezza di una vettura che sprigiona **200 CV di potenza**. Resta da vedere (e da provare) se l’abbinamento differenziale meccanico-avantreno McPherson si ripercuota o meno sullo sterzo nelle forti accelerazioni. Ma l’avanzato Torque Steer Compensation dovrebbe stroncare sul nascere ogni reazione indotta dalla coppia. Infine, della partita è anche il raffinato Torque Vectoring.

Prestazioni maiuscole

La piccola sportiva di Casa Ford fa segnare **6"5/10 sullo 0-100 km/h e 232 km/h di velocità massima**. Praticamente quanto basta per mettersi alle spalle una rivale temibile come l'Abarth 595 Competizione che ferma il cronometro a 6"7/10 e non si spinge oltre i 225 km/h. In sostanza, il motore della più potente tra le Fiesta è **il nuovo 3 cilindri EcoBoost da 1.5 litri**, sovralimentato mediante un turbocompressore e in grado di erogare 200 CV a 6.000 giri/min.. La coppia massima è di 290 Nm tra 1.600 e 4.000 giri/min.

Tuttavia la trasmissione della Ford Fiesta ST prevede esclusivamente il cambio manuale. Una scelta che accontenterà i patiti della guida sportiva vecchia maniera, a scapito però di quelli che preferirebbero un sistema a doppia frizione. Presente anche la funzione Launch Control per partenze "brucianti".

Assetto perfetto

Parlando dell'assetto, la nuova Fiesta ST beneficia di particolari molle brevettate e ammortizzatori Tenneco che contribuiscono a un comportamento preciso e lineare di avantreno e retrotreno. Inoltre si aggiungono la riduzione del peso dell'assale posteriore di ben 10 kg (rispetto alla precedente generazione). Oltre al servosterzo elettrico più diretto del 14% e tre diverse modalità di guida: Normal, Sport e Track. In particolare queste ultime intervengono su motore, sterzo e controlli elettronici dinamici. Tutti i controlli sono completamente escludibili, e restituiscono al pilota il piacere di "domare" in prima persona una sportiva tra le migliori.

Gian Marco Barzan

