



La nouvelle Ford Fiesta ST offre un niveau de performances supérieur avec des technologies exclusives

- La nouvelle Ford Fiesta ST propose un plaisir de conduite ultime à travers l'expérience Fiesta la plus réactive, gratifiante et engageante à ce jour, associée au son grisant du moteur trois cylindres.
- Le tout nouveau moteur EcoBoost 1,5 litre de 200 ch accélère de 0 à 100 km/h en 6,5 secondes. Le différentiel mécanique à glissement limité améliore la traction en virage.
- Les ressorts à répartition de force améliorent la précision et la réponse en virage. Les modes de conduite ajustent les performances sur route et circuit, y compris le contrôle du départ à l'arrêt.
- La gamme enrichie d'options de personnalisation et de technologies comprend de nouveaux packs de style, la connectivité SYNC 3 avec écran tactile de 8 pouces et le système audio haut de gamme B&O PLAY.

Berchem-Sainte-Agathe, le 1^{er} juin 2018 – La toute nouvelle Ford Fiesta ST est la Fiesta ST la plus réactive, engageante et agréable à conduire, dotée d'une gamme de technologies ST qui améliorent la puissance et les performances, la prise de virage et l'agilité, ainsi que la polyvalence sur route et sur circuit.

La toute nouvelle Fiesta est propulsée par le nouveau moteur essence EcoBoost 1,5 litre de Ford, le premier moteur trois cylindres équipant un modèle Ford Performance, offrant une puissance de 200 ch et un couple de 290 Nm pour une accélération de 0 à 100 km/h en 6,5 secondes et une vitesse de pointe de 232 km/h.

La sélection des modes de conduite équipe pour la première fois la toute nouvelle Fiesta ST, permettant de configurer les contrôles du moteur, de la direction et de la stabilité en modes Normal, Sport et Track (circuit), et de passer d'une voiture à hayon quotidienne à une voiture de sport à l'aide d'un simple bouton. Le contrôle du départ en option offre aux conducteurs des départs à l'arrêt rapides sur circuit, grâce à un affichage graphique dédié sur le combiné d'instruments.

Le premier différentiel mécanique à glissement limité (LSD) de la Fiesta ST optimise la traction en virage et, pour la première fois dans le segment, les ressorts à répartition de force brevetés de Ford améliorent la prise de virage, la réactivité de l'arrière-train et les sensations de connexion.

La toute nouvelle Fiesta ST est disponible au lancement en versions trois et cinq portes, offrant des fonctions de confort et de commodité dont la connectivité SYNC 3, le système audio haut de gamme B&O PLAY, ainsi que des technologies d'aide à la conduite sophistiquées comme l'aide au maintien de la trajectoire et la reconnaissance des panneaux de signalisation.

« Les conducteurs de citadines sportives attendent beaucoup de cette voiture compacte. Nous avons appliqué les enseignements tirés des derniers modèles Ford Performance comme la Focus RS et la Ford GT afin de développer la toute nouvelle Fiesta ST, qui établit de nouvelles normes en matière de plaisir de conduite dans son segment, avec un moteur trois cylindres au rugissement universel », a déclaré Leo Roeks, directeur Ford Performance, Europe.

Développée par Ford Performance pour offrir une fonctionnalité et une efficacité énergétique au quotidien, ainsi qu'une expérience de conduite exceptionnelle sachant aussi bien flatter le novice que l'expert exigeant, la toute nouvelle version de la célèbre citadine sportive de Ford est désormais disponible à la commande.

Plus de puissance, plus d'efficacité

Le tout nouveau moteur Ford EcoBoost 1,5 litre utilise la turbocompression, l'injection de carburant haute pression, le double calage de came d'admission et une architecture à trois cylindres pour offrir une puissance de 200 ch à 6000 tr/min et un couple de 290 Nm de 1600 à 4000 tr/min.

L'architecture du moteur trois cylindres offre naturellement un couple élevé à bas régime. Les performances sont améliorées par le nouveau turbocompresseur utilisant une conception de turbine optimisée pour accélérer la pression et réduire le délai pour une expérience de conduite plus réactive et plaisante.

Une nouvelle combinaison de technologies d'injection dans la lumière d'admission et d'injection directe permet d'augmenter la puissance et la réactivité tout en diminuant les émissions de CO₂, avec une hausse particulière de l'efficacité énergétique en condition de charge légère du moteur

Le moteur EcoBoost 1,5 litre de la Fiesta ST est équipé du système exclusif de désactivation des cylindres de Ford pour moteur trois cylindres, [annoncé pour la première fois pour le moteur EcoBoost 1,0 litre](#), améliorant l'efficacité énergétique de la Fiesta ST sans affecter ses performances.

La technologie stoppe automatiquement la distribution d'essence et l'opération des soupapes pour l'un des cylindres du moteur lorsque la capacité totale n'est pas nécessaire, comme lorsque vous roulez en roues libres ou sans demande importante au niveau du moteur. La technologie peut désactiver ou réactiver un cylindre en 14 millisecondes, c'est-à-dire 20 fois plus rapidement qu'un clignement d'œil, pour offrir des performances complètes et fluides à la demande.

Le moteur en aluminium utilise également une technologie de collecteur d'échappement intégré qui améliore son efficacité en lui permettant d'atteindre des températures optimales plus rapidement. Ce moteur fournit le couple plus rapidement grâce à une réduction de la distance parcourue par les gaz d'échappement entre les cylindres et le turbocompresseur. La technologie de soupapes d'échappement actives amplifie le son naturellement grisant et sportif du moteur trois cylindres pour optimiser l'expérience de conduite.

La toute nouvelle Fiesta ST offre une efficacité énergétique de 6,0 l/100 km (47,1 mpg) et des émissions de CO₂ de 136 g/km*, et embarque une technologie de filtre à particules de gaz qui réduit l'émission de suie.

Adhérence haute performance

La Fiesta ST de troisième génération est la première à embarquer un différentiel mécanique à glissement limité (LSD) Quaife en option, permettant d'optimiser la traction avant pour une meilleure prise de virage, offrant notamment une meilleure adhérence en sortie de virage.

Le système mécanique limite la distribution du couple moteur à une roue avec une adhérence réduite, par exemple la roue intérieure lors d'une manœuvre de virage, afin de réduire le patinage, et améliore la distribution du couple moteur à la roue dont la traction est la meilleure afin d'exploiter pleinement les performances du moteur.

La nouvelle option LSD fonctionne avec la technologie avancée de contrôle du vecteur de couple de Ford qui améliore la tenue de route et réduit le sous-virage en appliquant une force de freinage à la roue avant intérieure lors des virages.

L'équilibre entre les deux fonctions a été spécialement ajusté par les ingénieurs Ford Performance pour offrir une adhérence optimale sur les surfaces sèches et une fluidité parfaite sur les surfaces humides.

« Les conducteurs de voitures performantes sont coutumiers du redoutable dérapage à une roue, lorsqu'une sortie de virage est gênée par une surcharge du couple dans la roue avant », commente Roeks. « Nous avons réglé le différentiel mécanique à glissement limité (LSD) de la toute nouvelle Fiesta ST pour un fonctionnement optimal avec le contrôle du vecteur de couple avancé, afin d'offrir la meilleure traction naturelle possible sans « consumer » l'excès de couple en freinant. »

Ressorts en action

Développés par les ingénieurs Ford, les ressorts à répartition de force brevetés Ford améliorent la stabilité, l'agilité et la réactivité de la suspension arrière à poutre anti-torsion de la toute nouvelle Fiesta ST, offrant de meilleures sensations et une expérience de conduite exceptionnelle.

La toute nouvelle Fiesta ST est la première citadine sportive compacte à bénéficier de cette technologie qui utilise des ressorts non uniformes, non interchangeables et à enroulement directionnel pour appliquer des forces de répartition à la suspension arrière, tout en permettant aux forces de virage d'atteindre directement le ressort, pour une meilleure rigidité latérale.

Les avantages de la configuration de suspension unique comprennent :

- Prise de virage et réponse plus précises aux commandes et aux changements de direction
- Un gain de poids de 10 kg par rapport à un parallélogramme de Watt utilisé généralement pour améliorer la rigidité
- Compatibilité avec les amortisseurs de suspension traditionnels
- Aucun compromis en matière de confort, de qualité de conduite ou de raffinement

Les ressorts à répartition de force de Ford sont formés à froid pour une meilleure puissance et durabilité, avec des propriétés de diamètre et d'inclinaison variables du ressort développées spécialement pour la toute nouvelle Fiesta ST.

En outre, le système de suspension sophistiqué comprend des amortisseurs à deux tubes à l'avant et un tube à l'arrière, dotés de la technologie de soupape RC1 pour offrir un amortissement en fonction de la fréquence, pour un meilleur contrôle de la caisse tout en préservant le raffinement de la conduite à haute vitesse. La rigidité de roulis de 1400 Nm/deg de la poutre anti-torsion arrière est la plus ferme parmi les modèles Ford Performance.

« Nous avons développé trois fois plus d'itérations de la suspension que d'habitude avant de trouver un système offrant l'expérience de conduite exaltante conforme aux modèles ST, mais aussi le confort et le raffinement pour la conduite au quotidien », explique Roeks. « Les amortisseurs sophistiqués de la voiture s'ajustent automatiquement afin de gérer les imperfections haute fréquence de la route lorsque la demande en matière d'amortissement est limitée, comme sur l'autoroute, mais ils s'ajustent à nouveau pour offrir une tenue de route optimisée dans les conditions de conduite soutenue. »

Performance de départ ultime

Conçu pour une utilisation sur circuit, le contrôle du départ en option permet aux conducteurs de la toute nouvelle Fiesta ST d'obtenir une satisfaction maximale avec des départs à l'arrêt toujours rapides.

Simple d'utilisation, les conducteurs peuvent choisir le contrôle du départ via les commandes au volant, activant un affichage graphique dédié sur le combiné d'instruments de 4,2 pouces. Le maintien de la pédale d'accélérateur ordonnera au système d'accumuler le régime moteur maximal automatiquement. Ainsi, une jauge à l'écran se remplit et indique lorsque la voiture est prête à partir.

Le relâchement total de l'embrayage permet alors un départ à l'arrêt optimisé tandis que les systèmes de contrôle de stabilité électronique (ESC), de contrôle de la traction, de contrôle de répartition du couple et de compensation de l'effet de couple gèrent la distribution de la puissance et du couple.

Les modes de conduite sélectionnables renforcent la polyvalence de la Fiesta ST, permettant aux conducteurs d'optimiser l'expérience de conduite à travers différents scénarios sur route et sur circuit :

- En mode Normal, la cartographie du moteur, le contrôle de la traction, l'ESC, la soupape d'échappement active et la direction assistée électrique (EPAS) sont configurés pour offrir une réactivité naturelle et de meilleures sensations.
- En mode Sport, la cartographie du moteur et la réponse de l'accélérateur sont affûtées, tandis que les réglages EPAS sont ajustés pour offrir un meilleur feedback et un contrôle affiné pour la conduite routière rapide. La soupape active de contrôle du bruit s'ouvre pour augmenter le son d'échappement sportif.
- En mode Track (circuit), toutes les fonctions dynamiques du véhicule sont réglées pour obtenir les meilleurs temps par tour, le contrôle de la traction est désactivé et les interventions de l'ESC sont réglées en mode dérapage pour une conduite sur circuit soutenue.

L'ESC à trois modes permet aux conducteurs de choisir entre l'intervention complète du système, le mode dérapage avec une intervention limitée et la désactivation complète du système.

Le caractère sportif du modèle Ford Performance est enrichi par une conception de fusée de direction sur mesure ; un étalonnage unique de l'EPAS avec un rapport de direction de 12:1, soit le plus rapide parmi les modèles Ford Performance et 14 % plus rapide que l'ancienne Fiesta ST200 ; et un système de freinage haute performance avec des disques avant aérés de 278 mm et des disques arrière solides de 253 mm.

Les conducteurs peuvent tirer pleinement parti des technologies de la toute nouvelle Fiesta ST grâce à une position de conduite rigoureusement développée par Ford Performance pour un contrôle et un équilibre optimaux du véhicule. Le siège conducteur offre une combinaison unique sur le segment de réglages d'angle du dossier et d'inclinaison de l'assise.

Plus d'équipements, plus de choix

Disponible au lancement en versions trois et cinq portes avec extérieur sportif ST et jantes en alliage 17 pouces de série ou 18 pouces en option, la toute nouvelle Fiesta ST offre aux clients plus d'options de personnalisation que jamais avec les niveaux d'équipement ST-1, ST-2 et ST-3.

Les couleurs de carrosserie comprennent Frozen White, Magnetic, Moondust Silver, Performance Blue, Race Red, Shadow Black et Silver Fox, tandis que l'intérieur est équipé de série de sièges Recaro à soutien renforcé, d'un pommeau de levier de vitesse ST et d'un volant à base plate avec surpiqûres assorties à celles du levier de frein à main en cuir et du soufflet de levier de vitesse.

Les clients peuvent choisir parmi une gamme d'éléments de garnissage pour le levier de vitesse, le volant, les poignées de porte et les décorations du tableau de bord, ainsi que des packs de style distinctifs. Un toit panoramique entièrement ouvrable est disponible en option.

Un système de communication et de divertissement [SYNC 3](#) de série avec écran de 6,5 pouces ou de 8 pouces en option permet aux conducteurs de la Fiesta ST de contrôler l'audio, la navigation et les smartphones connectés à l'aide de simples commandes vocales. Un [système audio B&O PLAY](#) haute qualité pour une expérience audio haut de gamme est également proposé.

Les technologies d'aide à la conduite de série incluent [Aide au maintien de la trajectoire](#), l'alerte de franchissement de ligne et le régulateur de vitesse avec limiteur de vitesse, tandis que des essuie-glaces avec capteur de pluie, des phares automatiques, des feux de route automatiques et la reconnaissance des panneaux de signalisation sont également disponibles.

« La toute nouvelle Fiesta ST illustre parfaitement la signification du terme ST, à savoir Sports Technologies », explique Roeks. « Chaque fonction haute performance de cette voiture a été améliorée dans une démarche d'innovation ».

###

ALL-NEW FORD FIESTA ST SPECIFICATIONS

PERFORMANCE AND ECONOMY

Fiesta 3dr and 5dr		Fuel consumption l/100 km (mpg)				Performance		
Engine	Power PS	CO ₂ g/km	Urban	Extra Urban	Combined	Max speed km/h (mph)	0-100 km/h 0-62 mph sec	50-100 km/h 31-62 mph sec*
1.5 EcoBoost	200	136	7.6 (37.2)	5.1 (55.4)	6.0 (47.1)	232 (144)	6.5	6.1

* In 4th gear

WEIGHTS AND DIMENSIONS

Weights

Fiesta ST	Kerb weight (kg) [#]	Gross Vehicle Mass (kg)
Fiesta ST 3dr	1262	1635
Fiesta ST 5dr	1283	1655

Represents the lightest kerbweight assuming driver at 75 kg, full fluid levels and 90 per cent fuel levels, subject to manufacturing tolerances and options, etc., fitted.

Dimensions

Fiesta ST	3dr	5dr
Dimensions (mm)		
Exterior		
Overall length	4068	4068
Overall width with/without/folded mirrors	1941/1735/1783	1941/1735/1783
Overall height	1469	1469
Wheelbase	2493	2493

Interior		
Front headroom	992	992
Front max legroom	1125	1125
Front shoulder room	1350	1347
Rear headroom	955	955
Rear legroom	835	835
Rear shoulder room	1300	1301
Luggage capacity (litres)		
5-seat mode	311	311
2-seat mode, laden to roof (with tyre repair kit) ‡	1093	1093
Fuel tank capacity (litres)		
Petrol	42	42

‡ Measured in accordance with ISO 3832. Dimensions may vary dependent on the model and equipment fitted.

DRIVER ASSISTANCE TECHNOLOGIES

Adjustable Speed Limiter
Auto High Beam
Blind Spot Information System
Driver Alert
Hill Launch Assist
Lane Keeping Aid
Lane Keeping Alert
Rear-view camera and parking sensors
Selectable Drive Modes
Traffic Sign Recognition

SAFETY

Airbags: driver front, driver side, passenger front, passenger side, curtain x 2
Electronic Emergency Brake Assist
Electronic Stability Control
Front and rear outer seat load limiters and pre-tensioners
Driver's seatbelt with locking tongue
ISOFIX child seat hard points
Passenger airbag deactivation with indicator
Rear seatbelt reminder

STEERING

System	Rack and pinion with Electronic Power Assisted Steering (EPAS)
Ratio	12:1
Turning circle (m)	11.0 kerb-to-kerb

CHASSIS

Front suspension	Independent suspension with MacPherson struts, Tenneco twin-tube RC1 dampers and 22.5 mm diameter anti-roll bar
Rear suspension	1,400 Nm/degree twistbeam rear suspension with toe-correcting bush. Force vectoring springs. Tenneco mono-tube RC1 dampers

BRAKES

	Front	Rear
Braking	Hydraulically operated dual-circuit system with diagonal distribution. Vented front discs. Solid rear discs. Electronic four-channel anti-lock braking system (ABS) with electronic brake-force distribution (EBD), Electronic Stability System (ESP) and Emergency Brake Assist (EBA)	
Disc dimensions (mm)	278 x 23	253 x 12 disc
Piston dimensions (mm)	Ø54	Ø36

WHEELS & TYRES

Alloy wheels	
17-inch x 7.5-inch	Michelin Pilot Super Sport 205/45 R17
18-inch x 7.5-inch	Michelin Pilot Super Sport 205/40 R18

AERODYNAMICS

Model (3dr and 5dr)	C _d	A (m ²)
ST	0.341	2.15

ENGINE

		1.5-litre EcoBoost
Type		Inline three cylinder turbo petrol, Ti-VCT, transverse
Displacement	cm ³	1497
Bore	Mm	84.0
Stroke	Mm	90.0
Compression ratio		9.7:1
Max power	PS (kW)	200 (147)
	at rpm	6000
Max torque	Nm	290
	at rpm	1600-4000
Valve gear		DOHC with 4 valves per cylinder, twin independent variable cam timing
Cylinders		3 in-line, cylinder deactivation technology
Cylinder head		Cast aluminium

Cylinder block		Cast aluminium
Camshaft drive		Low friction Belt-in-Oil with dynamic tensioner
Crankshaft		Cast iron, 6 counterweights, 4 main bearings
Engine management		Bosch MG1CS016 with CAN-Bus and individual cylinder knock control. FGEC software
Fuel injection		High-pressure direct fuel injection with 6 hole injectors (DI) plus 3 low-pressure individual port injectors (PFI)
Emission level		Euro Stage 6
Turbocharger		Continental RAAX low-inertia turbocharger
Lubrication system		Two-stage variable displacement oil pump
System capacity with filter	Litres	5.25
Cooling system		Single thermostat
System capacity incl heater	Litres	6.15
Transmission		6-speed manual with optional Quaife Limited Slip Differential
Gear ratios		6th 0.651 5th 0.775 4th 0.971 3rd 1.290 2nd 1.952 1st 3.583 Reverse 3.333 FDR 4.313

###

Note: The data information in this press release reflects preliminary specifications and was correct at the time of going to print. However, Ford policy is one of continuous product improvement. The right is reserved to change these details at any time.

*The declared Fuel/Energy Consumptions, CO₂ emissions and electric range are measured according to the technical requirements and specifications of the European Regulations (EC) 715/2007 and (EC) 692/2008 as last amended. Fuel consumption and CO₂ emissions are specified for a vehicle variant and not for a single car. The applied standard test procedure enables comparison between different vehicle types and different manufacturers. In addition to the fuel efficiency of a car, driving behaviour as well as other non-technical factors play a role in determining a car's fuel/energy consumption, CO₂ emissions and electric range. CO₂ is the main greenhouse gas responsible for global warming.

From 1 September 2017, certain new vehicles will be type-approved using the World Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP) according (EU) 2017/1151 as last amended, which is a new, more realistic test procedure for measuring fuel consumption and CO₂ emissions. From 1 September 2018 the WLTP will fully replace the New European Drive Cycle (NEDC), which is the current test procedure. During NEDC Phase-out, WLTP fuel consumption and CO₂ emissions are being correlated back to NEDC. There will be some variance to the previous fuel economy and emissions as some elements of the tests have altered i.e., the same car might have different fuel consumption and CO₂ emissions.

About Ford Motor Company

Ford Motor Company is a global company based in Dearborn, Michigan. The company designs, manufactures, markets and services a full line of Ford cars, trucks, SUVs, electrified vehicles and Lincoln luxury vehicles, provides financial services through Ford Motor Credit Company and is pursuing leadership positions in electrification, autonomous vehicles and mobility solutions. Ford employs approximately 202,000 people worldwide. For more information regarding Ford, its products and Ford Motor Credit Company, please visit www.corporate.ford.com.

Ford of Europe

Ford of Europe is responsible for producing, selling and servicing Ford brand vehicles in 50 individual markets and employs approximately 54,000 employees at its wholly owned facilities and approximately 69,000 people when joint ventures and unconsolidated businesses are included. In addition to Ford Motor Credit Company, Ford Europe operations include Ford Customer Service Division and 24 manufacturing facilities (16 wholly owned or consolidated joint venture facilities and 8 unconsolidated joint venture facilities). The first Ford cars were shipped to Europe in 1903 – the same year Ford Motor Company was founded. European production started in 1911.

Ford in Belgium & Luxemburg

Ford Belgium (Brussels) distributes Ford vehicles and Ford original parts in Belgium & Luxemburg, since 1922. Ford Lommel Proving Ground is the lead test facility for validation of all Ford models in Europe, with 410 employees.

Contact(s)

Ford:	Jo Declercq	Arnaud Henckaerts
	+32 (0) 2 482 21 03	+32 (0) 2 482 21 05
	Jdecler2@ford.com	Ahenckae@ford.com