

(1)

### ***FIESTA ST: Possessed***

Cercherò di aiutarvi a scegliere l'ST mettendo in luce quelli che molte riviste evidenziano come difetti dell'auto e farvi capire come spesso queste stesse riviste siano abituate a standard più alti di quello che crediamo. Questo articolo completa il Diario di Bordo e il confronto con la Panda 100hp e la Grande Punto Sport (che vi consiglio comunque di visionare).

La Fiesta ST è una macchina di segmento B, più piccola di una Grande Punto e poco più grande di una panda 100hp (anche se come abitabilità è sicuramente migliore di quest'ultima) dotata di un motore 2.0 litri aspirato benzina da 150cv. I consumi dichiarati sono poco incoraggianti (10 km/l) e sulla carta sembrerebbe di acquistare il ritorno della "bara volante" (la Fiat Uno Turbo), ma non è affatto così!

Questa è un'auto pensata da tecnici del Team Ford RS, i quali non hanno semplicemente aggiunto un kit estetico (senza alcuna funzionalità) e un motorone alla Fiesta base, rendendola più aggressiva con i soliti cerchi di dimensioni enormi e gomme ultraribassate! Ogni dettaglio è stato curato e pensato perché la Fiesta ST possa essere definita una vera Sportiva e meritare il marchio che la contraddistingue: Sport Technologies.

Persino le minigonne, i paraurti posteriori ed anteriori maggiorati (e con un disegno più aggressivo) e l'enorme spoiler posteriore (che sono le modifiche estetiche più evidenti) sono stati progettati per migliorare l'aerodinamica dell'auto. Le molle sono state irrigidite e rese più basse di 1 cm. Se questo non bastasse, molte componenti (ad esempio i sostegni del motore) sono state realizzate in alluminio per risparmiare peso, mentre il telaio è stato opportunamente rinforzato e irrigidito. Il risultato è un'auto che pesa 1136 kg con il serbatoio pieno, meno della Fiesta con motore 1.6 litri.

Il motore Duratec 2000 cc aspirato è lo stesso propulsore che nella sua versione da 145 cv equipaggia la sorella maggiore Focus, ma è stato potenziato di 5 cv con un buon incremento di coppia (questo grazie all'adozione di un nuovo sistema di aspirazione dell'aria e per il riutilizzo dei fumi di scarico), portata a ben 190nm a 4500 giri. Quello che maggiormente stupisce è che più dell'80% della coppia è presente già a 1300 giri.

Moltissime riviste hanno definito il motore dell'ST come non esageratamente brillante agli alti regimi ed effettivamente è quasi sempre conveniente cambiare marcia arrivati alla

(2)

soglia dei 6000 giri. Il problema è facilmente comprensibile appena si apre il cofano dell'ST: nessuno è riuscito ancora a spiegarsi quale sia stato il motivo che ha spinto il Team RS a decidere di montare un filtro dell'aria dalle dimensioni a dir poco ridicole, anche se probabilmente si tratta di una decisione dettata dal rispetto delle norme euro 4 (per comprenderci, il filtro dell'aria della versione Diesel è due volte più grande). E' infatti sufficiente modificare l'aspirazione perchè la macchina dia quella spinta in più che si vorrebbe sopra i 6000 giri. Il cambio a cinque rapporti non aiuta poi a raggiungere la massima velocità, che è dichiarata in 208 km/h, ma che si riesce ad ottenere solo dopo che l'auto è stata ben "slegata" con svariate migliaia di km di percorrenza.

***Ma siete davvero sicuri di accorgervi di questi limiti?***

Quando ho acquistato l'auto era il mio dubbio cruciale.

Arrivati a 6000 giri, qualsiasi sia la marcia innestata, siete spinti all'interno del sedile e probabilmente state viaggiando a velocità da immediato ritiro della patente.

Nelle piste con molti rettilinei vi accorgete che c'è una certa lentezza a prendere giri, ma attenzione: provate a guidare l'ST di qualcuno che ha già 10.000 km e vedrete che la lancetta sale molto più in fretta

verso la zona rossa del contagiri! Se questo non vi bastasse, nelle strade di tutti i giorni, che siano dritte e pianeggianti o con tornanti in salita, la vostra ST si comporterà ben oltre le vostre aspettative: basta poco per raggiungere lo 0-100 dichiarato dalla casa in 8.4 secondi (anzi, molto spesso si riesce a scendere anche di qualche decimo) e bastano due curve per farvi apprezzare il telaio, l'assetto e l'eccezionale grip! Imparate a "domarla", a tenerla fra i 4000 e i 6000 giri con il rombo del motore che penetra rauco e possente nell'abitacolo e lo scarico che scoppietta in scalata di marcia (e stiamo parlando dello scarico di serie).

Chiunque, anche chi odiasse il marchio Ford, quando salirà a bordo della vostra ST e si farà un giro ne uscirà dicendo: "Non è la solita macchina! Si sente che è pensata per andare forte!".

Se questo vi sembrasse già abbastanza, non finisce affatto qui: gli interni sono molto curati con plastiche morbide al tatto, avvertirete immediatamente una sensazione di solidità generale. Lo sterzo duro e diretto (davvero impressionanti le sensazioni che dona!) unito al rumore delle scarpe sulla pedaliera in alluminio sono un adeguato contorno a tutto ciò che la macchina offre! E le

(3)

dotazioni di sicurezza? Abbiamo parlato di un'auto con una tenuta di strada incredibile, è sufficiente dare uno sguardo a qualsiasi rivista l'abbia recensita per comprendere che l'assetto è davvero perfetto ed è davvero difficile scomporla in curva (per non parlare del volante alleggerito che facilita in ingresso di curva l'alzarsi della ruota posteriore interna, a tutto vantaggio delle prestazioni). Inoltre, l'auto è equipaggiata di serie con 4 freni a disco (quelli anteriori autoventilati sono gli stessi montati dalla Focus ST da 170cv) ABS, EDB (con frenata d'emergenza che attiva da sola le quattro frecce), ESP e ASR (questi ultimi entrambi disinseribili tramite la semplice pressione di un tasto). L'abitacolo è totalmente rinforzato e di serie abbiamo 6 airbag e cinture con pretensionatori!

Ecco che l'immagine della "bara volante" scompare dalla vostra mente. Non scambiate l'ST per la solita "macchinetta" a cui attaccano la scritta Sport: l'ST è una "sportiva di razza", che è dotata di sistemi di sicurezza attivi e passivi (optional, o addirittura non equipaggiabili, in altre auto), nata e pensata per andare forte ma soprattutto per dare sensazioni che nelle auto odierne sono state dimenticate a causa dell'elettronica troppo invasiva!

Ma quanto costa? L'ST versione base, con tutti i sistemi di sicurezza, climatizzatore manuale, cerchi in lega da 16 pollici con pneumatici 195/45 e radio cd: 16.500 euro! Con solo 200 euro potrete scegliere di adottare i cerchi da 17 pollici, ma la spalla più bassa, a parte l'impatto estetico più aggressivo, peggiora notevolmente sia il confort che l'agilità del veicolo, pur riducendo probabilmente il rollio nelle curve veloci e migliorando di poco l'efficienza in frenata. Un consiglio: ricordatevi di far installare l'aux-in (optional, 30 €), che vi permetterà di collegare il vostro lettore mp3 all'impianto stereo dell'auto. Se 16.500 € vi sembra un prezzo che potrebbe aprire strade per altre auto, fate un confronto: scoprirete che l'unica vera rivale per prestazioni, consumi e abitabilità è l'IBIZA FR (stesso segmento), ma è sufficiente fare un giro su entrambe per fare la propria scelta finale senza alcun dubbio: del resto dal primo momento in cui guiderete l'ST vi sentirete come se l'aveste sempre guidata e in pochi attimi vi ritroverete a voler andare sempre più forte per scoprirne i limiti. Potreste persino esclamare che probabilmente siete "posseduti".

**DATI TECNICI E PRESTAZIONI**

**MOTORE:** Anteriore trasversale, quattro cilindri in linea; alesaggio per corsa 87,5x83,1 mm; Cilindrata 1999 cm<sup>3</sup>; potenza di compressione 11,8:1; potenza max 150 cv (110 kw) a 6000 giri; coppia max 19,3 kgm (190 nm) a 4500 giri; basamento e testata in alluminio; distribuzione a due alberi a camme in testa, quattro valvole per cilindro; alimentazione a iniezione elettronica multipoint, accensione elettronica integrata.

**SISTEMA DI ASPIRAZIONE VARIABILE VIS:** Valvole a farfalla nelle canalizzazioni, attivate da un motorino elettrico a depressione che segmenta la lunghezza in funzione del regime di rotazione del motore.

**SCARICO:** Catalizzatore a contropressione ridotta che agevola la fase di scarico.

**TRASMISSIONE:** ruote motrici anteriori;  
Controllo della trazione TCS e stabilità ESP;  
Frizione monodisco a secco; cambio meccanico a cinque rapporti (I 3,583:1, II 2,038:1, III 1,414:1, IV 1,108:1, V 0,878:1; rapporto al ponte 3.824:1)

**TELAIO:** sospensioni anteriori a ruote indipendenti tipo McPherson con braccio trasversale, ammortizzatori telescopici, barra antirollio; sospensioni posteriori a ruote in conesse con assale di torsione, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici; sterzo a cremagliera con servoassistenza idraulica; impianto frenante a doppio circuito idraulico con servofreno, ABS ed EBA; freni anteriori a disco autoventilanti (diametro 300mm) e posteriori a disco (diametro 280mm); cerchi in lega 6,5Jx16"; pneumatici Pirelli PZero Nero 195/45 ZR 16.

**DIMENSIONI E PESO:** lunghezza 3921 mm; larghezza 183 mm; altezza 1468 mm; passo 2486 mm; carreggiata anteriore 1464, carreggiata posteriore 1434 mm; peso in ordine di marcia 1136; capacità serbatoio 45 litri; capacità bagagliaio 268/945 litri.

**Velocità Massima:** 208 km/h.  
**Accelerazione:** 0-100 km/h 8.4 sec;  
**Consumo Carburante:** Città 9 km/l;  
**Extraurbano:** 12,906 km/l;  
**Autostrada:** 10 km/l;