Essai – Ford Fiesta 1.0 Ecoboost : ça booste pour rien !

Au moment où bon nombre de constructeurs sortent l'artillerie lourde en termes d' « hybridation » de leurs modèles, Ford propose discrètement une solution simple qui promet d'être économique tant à l'achat qu'à l'usage. Wheels And You teste pour la deuxième fois la sauce « Econetic » du constructeur à l'ovale, sur sa citadine cette fois-ci.

- 3 cylindres turbo, 998 cm^3
- 125 CV à 6'000 t/min
- 170 Nm de 1'900 à 2'750 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 196 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.4 sec.
- Poids : 1'101 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'982 x 1'787 x 1'495
- Conso. mesurée : 6.6 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 99 g/km (A)
- dès CHF 23'250.-, modèle essayé: CHF 26'850.-

Texte et photos : Bob de Graffenried

Au mois d'avril, vous avez pu lire notre essai très élogieux de la Ford Focus 1.0 Ecoboost, la grande sœur de la Fiesta dont nous vous proposons l'essai aujourd'hui. Si le bloc moteur convainc toujours autant, vous allez voir que Fiesta n'est pas égale à Focus et que nous avons bien affaire à deux produits distincts.

A l'extérieur

Il m'aura fallu un certain temps pour m'habituer à ce rouge orangé pour le moins spécial. La face avant donne d'entrée le ton avec une allure très dynamique, même si rien n'a été fait pour dissimuler une garde au sol un peu élevée, n'asseyant pas assez l'auto à mon goût.

La très large calandre aux bâtons chromés évoquera dans mon esprit une surprenante ressemblance avec une GT provenant d'Outre-Manche. Les feux antibrouillard ronds sont entourés d'un losange qui suit la forme des phares avant et donnent la vive impression que l'auto a été conçue pour foncer à toute allure. Même constat pour la prise d'air centrale inférieure, qui s'accorde parfaitement avec la calandre.

Le spoiler arrière ajoute une pointe de sportivité en cassant l'arrondi formé par une ligne de toit descendant bas. Le bouclier arrière est aussi réussi avec une sorte de semelle noire remontant jusqu'à la hauteur des antibrouillard arrière.

Globalement les finitions extérieures sont très bonnes et l'auto est plaisante à regarder sous tous les angles.

A l'intérieur

La première impression une fois installé à bord est très bonne. L'habitacle ne manque pas de personnalité avec entre autres ses larges compteurs ovales profilés. Les bouches d'aération latérales, en relief, plaisent également. Le combiné central se voit doté d'une finition noir brillante d'un aspect discutable, mais qui se montre en osmose avec le reste : moderne et dynamique !

Les sièges sont beaux et promettent un maintien optimal grâce au grip complétant un dessin assez enveloppant. Mais une fois que l'on se met à tripoter

les diverses commandes, on s'aperçoit que la qualité de fabrication n'est pas ce qui se fait de mieux : gros boutons sur le volant aux débattements trop importants, molettes de climatisation émettant un clic peu flatteur, ensemble des boutons de l'ordinateur central dures au toucher. Les contre-portes ne comportant presque que du plastique à l'apparence rustique achèvent de me convaincre que beaucoup d'économies ont été faites sur l'habitacle. Ainsi, même un design très sympa et bien dans son temps n'aura pas suffi à me satisfaire à 100%.

A l'utilisation j'ai relevé des anomalies de fonctionnement étonnantes : ainsi, il m'aura fallu souvent modifier la sensibilité du détecteur de pluie en fonction de l'intensité de l'averse. Le couplage Bluetooth avec mon téléphone a été témoin de plantages récurrents m'obligeant à réinitialiser la fonction sur le téléphone… Le chauffage des sièges s'active via un bouton sur le côté du siège qui ne donne aucune quittance visuelle : on sait s'il est activé ou pas en fonction de si le bouton est resté enfoncé ou non… au toucher vu qu'il est invisible en conduisant. L'écran de l'ordinateur de bord, très lisible malgré sa petite taille, est parfois victime de lenteurs anormales. Et dès que l'on pousse un peu le volume de la sonorisation Sony (une option à CHF 1'250.- tout de même), les contre-portes se mettent à vibrer.

Au niveau des innovations technologiques, citons l'ingénieux système Ford myKey, permettant de programmer différemment chaque clé du véhicule. Ainsi il est possible de limiter certains paramètres comme la vitesse maximale ou la possibilité d'empêcher de désactiver l'ESP. Pratique pour les parents de jeunes conducteurs ou les maîtresses de maison souhaitant limiter les ardeurs de leur époux ! « Chérie ? Tu me prêtes ta Fiesta ? »

Sous le capot

Sous le capot, rien de moins que le moteur de l'année 2012, dans sa version la plus musclée ! Il développe la bagatelle de 125 CV et 170 Nm de couple. Compte tenu de la cylindrée de 998 cm3, cela me paraît énorme. A noter que pour CHF 1'300.- de moins, une version 100 CV de ce moteur est disponible avec une consommation annoncée identique (4.3 l./100km en cycle mixte).

Sur le terrain, même s'il ne tient pas toutes ses promesses (tout comme bon

nombre ses concurrents), l'addition reste très correcte compte tenu de l'agrément procuré. J'aurai pour ma part relevé une consommation mixte de 6.6 l./100km, et moins de 5 l./100km sur l'autoroute. Pour 125 CV abreuvés en essence, on a déjà vu nettement plus gourmand passer entre nos mains. Autant dire que le rapport agrément de conduite/consommation sera difficile à battre !

Du côté de la transmission, la puissance de ce petit bloc « costaud » est transmise aux roues avant via une boîte de vitesses manuelle à cinq rapports.

Au volant

Un bref appui sur la touche START suffit à mettre en émois ce petit trois cylindres à la sonorité sympathique. Même au ralenti, le « ronron » de ce moteur ne manque pas de personnalité. Je prends le temps de me faire à la bête sur quelques kilomètres d'autoroute. L'insonorisation est bonne et le tarage des suspensions, assez souple, procure un bon confort en filtrant très bien toutes les irrégularités de la route. La bonne insonorisation et le bruit du moteur assez discret rendent les trajets autoroutiers très agréables. Les relances sont franches, même à 120km/h en cinquième.

Autant le dire de suite ; je suis étonné par le punch délivré par ce trois cylindres. Mais c'est une fois sorti de l'autoroute qu'apparaît le revers de la médaille : ce bloc n'offre pas la souplesse de ses concurrents et les habitudes de conduite eco-drive se retrouvent alors chamboulées au profit d'une conduite plus nerveuse vous obligeant systématiquement à tirer chaque rapport jusqu'à au moins 2'500 t/min afin de ne pas faire « brouter » l'auto dans le rapport supérieur. En effet, inutile de trop lui en demander en-dessous de 2'000 t/min. Mais au final peu importe, tant que la consommation globale reste en concordance avec les prétentions écologiques de l'auto. Ce qui est bien le cas ici. De plus, grâce à un taux de compression très faible, on pourra souvent rouler « gratuitement » sur des centaines de mètres tant l'auto est dépourvue de frein moteur, ce qui permet d'économiser passablement de carburant lors des phases de décélération.

L'auto se montre à l'aise en ville avec une direction à la fois facile et précise ainsi qu'une commande de boîte assez douce. Un bon rayon de braquage, un volant maniable au doigt ainsi que les capteurs de parcage ne vous donnent plus aucune excuse d'éviter les places en créneau ! La visibilité vers l'avant ainsi que sur les

bords est excellente. Les saignées et autres plaques d'égouts sur la chaussée sont en revanche moins bien filtrées à basse vitesse que sur l'autoroute.

Sur les tronçons plus roulants, je n'ai pas l'impression de conduire une auto suralimentée tant le moteur prend facilement ses tours jusqu'à la zone rouge. La décharge du turbo se fait à peine entendre et ne masque en rien le joli relief sonore de ce trois cylindres. Bien qu'il soit un peu creux à bas régime, une fois apprivoisé ce moteur est pour moi le point fort de l'auto en toute circonstance.

Côté comportement dynamique en revanche, je m'attendais à mieux. Malgré un roulis assez prononcé, l'avant s'inscrit bien en entrée de courbe et l'arrière suit sans trop de soucis, mais la direction donnera sans cesse l'impression d'être un peu brouillonne. La faute à une assistance électrique privilégiant le confort et la souplesse au détriment de la remontée d'informations.

Notons enfin un ESP omniprésent qui vous remet à l'ordre avant même d'avoir amorcé la moindre dérive. Reste que je suis très bien maintenu dans mon siège au design et grip optimaux. Côté freinage, le mordant est correct mais diminue déjà après quelques freinages très appuyés (notons qu'il s'agit de freins à tambours à l'arrière).

Verdict

Débordant de caractère grâce à son moteur vif à la sonorité sympathique, il manque encore à la Fiesta une certaine rigueur au niveau du comportement dynamique, de l'ergonomie et des finitions. Mais si vous cherchez un bon rapport agrément de conduite/consommation accouplé à une citadine aussi à l'aise en ville que sur les longs trajets, ce moteur peut mériter à lui seul l'achat de cette auto. Et il pourrait même se vanter de faire encore mieux : je verrais bien une sorte de « mini ST » munie du même bloc couplé à un châssis un peu plus ferme et rigoureux.

Avec un prix démarrant à CHF 26'250.-, il ne sera pas facile à la Fiesta de bousculer les références du segment sans mettre en avant son badge « Econetic ». Heureusement que la généreuse prime verte de CHF 3'000.- permettra à l'acheteur de s'y retrouver et de s'offrir une auto très bien équipée pour moins de CHF 27'000.-. La concurrence étant rude dans ce segment, il

s’agira alors de bien faire ses calculs et de savoir si la faible consommation permet de s’y retrouver en fonction du nombre de kilomètres parcourus annuellement.

Prix et options – Ford Fiesta 1.0 Ecoboost “Titanium X” 5 portes

Prix de base : CHF 26’250.-

Easy Driver Pack 1 : CHF 600.-
(Capteurs de distance de parcage avant et arrière, rétroviseurs extérieurs rabattables électriques avec éclairage du sol)

Tempomat : CHF 300.-

Active City Stop (yc. Pare-brise chauffant “QuickClear”) : CHF 500.-

Peinture métallisée : CHF 600.-

Système KeyFree avec fonction de démarrage Ford Power : CHF 350.-

Système audio Sony avec DAB+ : CHF 1’250.-
(Radio/CD/SD compatibilité MP3, 4 haut-parleurs AV, 2 haut-parleurs AR, télécommande, AUX-In et port USB, dispositif mains-libre compatible avec Bluetooth, SYNC avec assistance d’urgence)

Primes : CHF -3’000.-

Prix TOTAL : CHF 26’850.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour le prêt de cette Ford Fiesta 1.0 Ecoboost “Titanium X”.

A lire aussi

Essai – Ford Kuga 2.0 TDCi : Le SUV intelligent

Essai – Ford Focus 1.0 Ecoboost 125 CV : Audace payante !

Premier contact – Ford Fiesta ST : Attention Mesdames et Messieurs !

Essai – Ford Focus ST : A la conquête du monde

Premier contact – Ford Focus ST : Le confort en mode sport !

Premier contact – Ford Ranger : la nouvelle référence en matière de pick-up

Essai – Ford Kuga : Coup gagnant ?

Essai – Ford Fiesta : Que la fête (re)commence !

Essai – Ford Ka : Petite Ka-naille

Nouveauté – Ford Fiesta ST

Présentation – Ford Fiesta

Genève 2012 – Ford Kuga

Genève 2012 – Ford Fiesta ST

Genève 2012 – Ford B-MAX

Clubs – Création du Ford Racing Club

Nouveauté – Ford Focus Station Wagon

ZH·724617

ZH·724617

ZH·724 617
www.ford.ch

W.A.Y.

9°C
4.7l/100km
rpm x1000
km/h
POWER
W.A.Y.

ZH 724 617
W.A.Y.

ZH 724 617
W.A.Y.

BEJAKI
PALIET
W.A.Y.

W.A.Y.

SONY
2 ABC
3 DEF
4 GHI
5 JKL
6 MNO
7 PQRS
8 TUV
9 WXYZ
0
INFO
CLOCK
DSP
DISPLAY
CD
RADIO
OK
MUTE
TA
SOUND
AUX
MENU
PHONE
W.A.Y.

Ford
ZH 724 617
www.ford.ch
W.A.Y.

Fiesta
ECOnetic
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.