Essai – Ford Ka : Petite Ka-naille

Voilà bientôt trois ans que la citadine de Ford a débarqué sur nos routes dans sa seconde mouture. Le moment pour nous de la passer au crible, équipée du 1.3 litres diesel TDCi.

- 4 cylindres, diesel turbo, 1’248 cm^3
- 75 CV à 4’000 t/min
- 145 Nm à 1’500-3’500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rapports
- Vitesse maxi : 160 km/h
- 0 à 100 km/h en 13.6 sec.
- Poids : 1’055 kg
- Conso. mesurée : 5.4 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 109 g/km (A)
- dès CHF 18’750.-
  modèle essayé : CHF 24’310.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

La Ka première du nom, lancée en 1996, était caractérisée par sa forme ovoïde originale qui fit d’elle la concurrente directe de la Renault Twingo. Après avoir conquis près de 1,5 millions de conducteurs et conductrices et se voir déclinée en un sympathique cabriolet, Ford dut empoigner le taureau par les cornes afin de

remplacer son best-seller. Fin 2008 et après s'être associé avec Fiat qui lui prête la plateforme réussie de sa 500, la marque à l'ovale rajeunit sa puce. Peu familier de ce genre de véhicule, c'est donc avec une certaine circonspection que je m'embarque pour quelques jours au volant de cette citadine…

A l'extérieur

Bien que partageant donc son architecture, entre autres, avec les Fiat 500 et Panda, la Ford Ka jouit sur le plan stylistique d'une personnalité qui lui est propre. L'ère du « Edge Design » au sein de la gamme Ford ayant laissé place au « Kinetic Design », il est donc normal que les lignes de notre puce reprennent cette tendance avec une énorme bouche trapézoïdale et des passages de roues fortement marqués. La nervure reliant les projecteurs aux feux arrière ainsi que les seuils de portière musculeux dynamisent un profil plutôt élevé. On y retrouve toutefois certains traits déjà rencontrés sur son aïeule comme la ceinture de caisse haut-perché, les baies vitrées latérales à la forme arrondie et la chute de reins arquée. Tant vue de l'avant que de l'arrière, l'ensemble manque un peu d'équilibre avec une partie basse relativement massive ou musclée et une partie haute plus étroite.
Disposant du pack de personnalisation « Tattoo », notre modèle d'essai était donc affublée d'un énorme sticker sur le toit, dont je n'arrive toujours pas à interpréter le motif tribal qui se répète d'ailleurs sur les ailes avant ainsi qu'embossé sur le dossier des sièges.
Plus consensuelle que son aïeule, la Ford Ka arbore une bouille sympa et souriante, voire pimpante et enjouée dans cette livrée mauve-vieux rose appelée « Blush ». De quoi apporter un soupçon de gaieté dans la morosité de nos villes.

A l'intérieur

La filiation avec le groupe Fiat saute immédiatement aux yeux. L'agencement de la planche de bord provient tout droit de la banque d'organes de Turin. L'emplacement des compteurs de l'instrumentation, les commodos, le levier de vitesses ainsi que son logement, les commandes de climatisation, celles des vitres électriques et la radio sont similaires en tous points, donc autant pour leurs atouts que leurs défauts, à ce que l'on trouve à bord de la Fiat Panda. La « touche Ford » réside dans les appliques blanches des branches du volant et la console centrale ainsi que dans le style général anguleux de la planche de bord et les contre-portes. Si la qualité de ces placages reste discutable, ils ont au moins le

mérite de sortir l'habitacle de la grisaille. Toutefois, si l'intérieur de notre modèle d'essai joue plutôt la carte de la sobriété en termes visuels, une large palette de packs est disponible afin de personnaliser et ajouter de la couleur à cet habitacle. Le niveau de finition « Titanium » offre tous les agréments nécessaires, comme la climatisation, l'ordinateur de bord ou l'autoradio et ses six haut-parleurs. Le pack « Tattoo » ajoute encore les sièges en cuir.
La finition et le choix des matériaux sont satisfaisants. Si visuellement l'ensemble est homogène, au toucher il en est tout autrement : la qualité des plastiques est disparate et leur texture bas de gamme. A l'heure ou nombre de concurrentes ont fait de nombreux efforts dans ces domaines, la Ford Ka marque indiscutablement le pas.
Question habitabilité, et vu le gabarit restreint de notre citadine (3,62 m), je peine à me sentir à l'aise avec mon mètre quatre-vingts sur la toise. La faute principalement à des réglages de sièges basiques, un volant fixe et une assise surélevée. A l'arrière, deux personnes trouveront un espace tout juste suffisant pour les accueillir. La garde au toit souffre d'une ligne fuyante et l'espace dévolu aux jambes est chichement compté. Le coffre met à votre disposition 224 litres de volume de chargement, une bonne moyenne dans la catégorie. Dossiers de la banquette rabattus ce seront 747 litres qui s'offriront à vous. Il n'est pas possible, par contre, de moduler la contenance du coffre en coulissant la banquette arrière. Second point négatif, le hayon n'abrite pas de commande d'ouverture du coffre. Il vous faudra composer soit avec une télécommande récalcitrante ou en introduisant la clé dans le barillet.
Certes, une citadine n'a pas vocation de grande routière et cela se ressent bien évidemment dans son agencement. Mais l'intérieur de cette Ford Ka me laisse un peu sur ma faim et se situe, en termes de qualité perçue et réelle, en-deçà de celui de la… Fiat 500, par exemple.

Sous le capot

La Ford Ka propose pour la première fois une motorisation diesel. Empruntée à Fiat (encore !), il s'agit en fait du 1.3 litres JTD qui, pour l'occasion, change de nom et s'appelle « TDCi Duratorq ». Fort de 75 CV et 145 Nm, il emmène la Ka avec entrain. Vif et très souple à bas régime, les démarrages au feu rouge s'avèrent énergiques, idéal en conduite urbaine. Il ne rechigne pas non plus à vous emmener dans les grands espaces. Mais passé les 3'000 t/min, ce propulseur affirme sa présence bruyamment. Coluche dirait : « On entend bien le moteur,

hein ? On se rend bien compte qu'on n'est pas en panne ! ». Dommage !
L'étagement de la boîte de vitesses à cinq rapports garantit une utilisation optimale du couple en ville. Il ne faudra toutefois pas hésiter à jouer du levier pour relancer notre puce sur autoroute.
Quoiqu'il en soit, proposer une motorisation diesel sur une citadine peut paraître incongru compte tenu, en règle générale, du faible kilométrage effectué en ville. En l'occurrence, ce type de combustion convient parfaitement à la Ford Ka qui gagne une certaine polyvalence pour les trajets extra-urbains, nonobstant la bande sonore rocailleuse. Enfin, côté consommation, vous verrez la vie en rose grâce à une moyenne mesurée à la pompe de 5,4 litres/100 km.

Au volant

Partant des trains roulants déjà très bons de la Fiat 500, les ingénieurs de Ford se sont attelés à revoir leurs réglages afin de donner à sa citadine un comportement plus dynamique. Étonnamment très rigoureuse en virage, maîtrisant le roulis et les mouvements de caisse, cette Ford Ka fait preuve d'efficacité tout en restant facile et ultra-sécurisante. Il faut réellement aller la chercher loin en conduite très sportive pour lui faire ressortir son caractère sous-vireur. Et encore, il s'avère quasiment impossible de la faire dandiner du postérieur, même en levant le pied en appui ! Beau boulot ! L'amortissement jouit d'un tarage très fin et précis, filtrant les irrégularités avec flegme pour le bien de vos vertèbres. Il n'y a guère que la direction à assistance électrique qui mériterait d'être revue. Avare en informations et offrant un feeling très artificiel, elle ne permet pas de percevoir convenablement la route. Mais cela reste un détail d'une infime importance étant donné la vocation de l'auto. Toutefois, malgré ses gènes italiens, la Ford Ka ne propose pas, à l'inverse des Fiat 500 et Panda, la démultiplication accrue de la direction en ville via la touche « City ».

Verdict

Même si l'on pourrait reprocher à Ford un manque de prise de risque en s'alliant à Fiat, spécialiste des citadines, pour le développement de sa Ka seconde version, il faut bien avouer que le résultat est plutôt convaincant. Le style plus consensuel que sa devancière devrait charmer encore plus d'acheteurs. Même si la Ford Ka ne peut prétendre au même charisme que la Fiat 500, qu'elle traîne avec elle quelques imperfections en termes d'ergonomie, il n'en demeure pas moins que son homogénéité et la qualité de ses liaisons au sol font d'elle, sans conteste,

l’une des citadines les plus abouties du segment.

Prix et principales options : Ford Ka Tattoo

Prix de base : CHF 21’750.-

Peinture spéciale Blush métallisée : CHF 850.-

Système audio 2 : CHF 410.-

ESP et antipatinage : CHF 700.-

Climatisation automatique : CHF 450.-

Fixation pour système de navigation mobile : CHF 150.-

Prix total : CHF 24’310.-

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

Nos remerciements à Ford Motor Company (Suisse) SA pour le prêt de cette Ford Ka.

A lire aussi

Nouveauté – Ford Focus Station Wagon

ZH·717789
W.A.Y.

ZH·717789
www.ford.ch
W.A.Y.

W.A.Y.

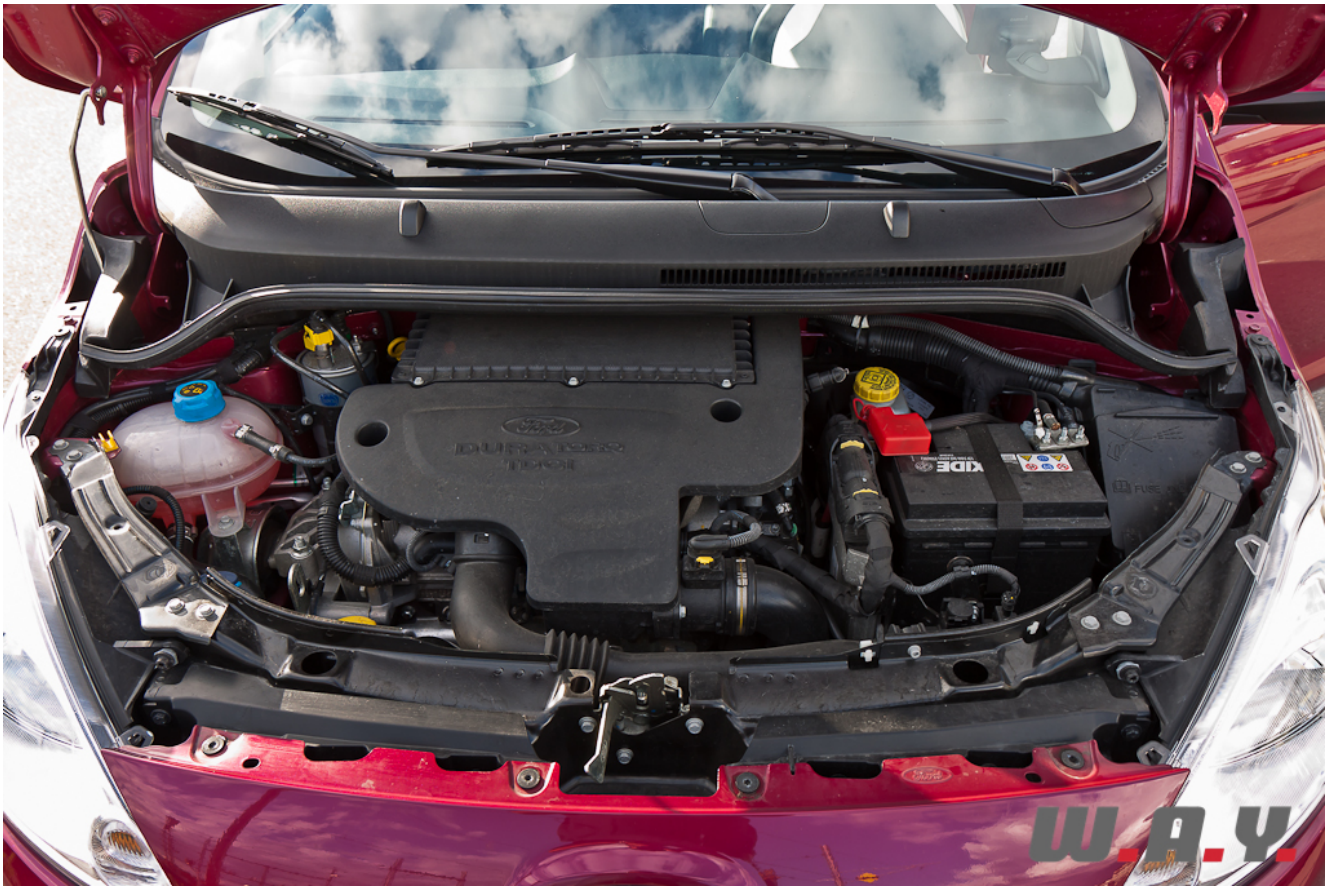
Ford
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

Prêt à naviguer
GARMIN nüvi
1 3 5
2 4 R
W.A.Y.


W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH·717789
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

Ford