

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

Voilà plus de 30 ans que la citadine de Ford arpente les rues de nos cités. La dernière mouture faisant fi du conformisme bien connu du modèle, il était temps que Monsieur et Madame passent derrière son volant pour Wheels And You.



- 4 cylindres, diesel turbo, 1'388 cm³
- 70 CV à 4'000 t/min
- 160 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rapports
- Vitesse maxi. : 162 km/h
- 0 à 100 km/h : 14.8 sec.
- Poids : 1'054 kg
- Conso. mesurée : 5.7 l./100 km
- CO₂ : 107 g/km (A)
- dès CHF 21'300.-
modèle essayé : CHF 30'750.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Ratant de peu le titre convoité de voiture de l'année en 2009, la sixième génération de Fiesta rompt avec la tristesse devenue quasi légendaire de ses devancières. Premier véhicule de la marque à arborer le fameux « Kinetic Design » la Fiesta cristallise nombre de compliments auprès de nos confrères. Nous avons pris le volant de la version 1.4 TDCi, diesel donc, de 70 CV et en exécution « Titanium », le haut de gamme.

L'extérieur

Depuis que je m'intéresse à l'automobile, la Fiesta a toujours été une petite voiture discrète mais ô combien aimée. Passant au travers des tendances et des modes, ses lignes classiques, pour ne pas dire tristes, ont toujours convaincu nombre d'acheteurs. En un peu plus de 30 ans de carrière, pas moins de 12 millions d'exemplaires auront trouvé preneur. Table rase du passé, donc, pour cette sixième génération. La robe de la nouvelle Fiesta colle enfin à son nom, particulièrement pimpante dans cette livrée « hot magenta ». D'où qu'on l'observe, le dynamisme est de mise. Le profil est particulièrement bien travaillé avec une ceinture de caisse ascendante et un pavillon plongeant vers l'arrière. Les flancs regorgent de parties sculptées, tandis que les ailes sont très marquées. De face, la calandre à la bouche béante surmontée des optiques effilées apporte une touche sportive bienvenue. Sur la poupe, les rondeurs sont au rendez-vous. La lunette du hayon est entourée des feux aux angles vifs et se coiffe d'un élégant becquet. Il n'y a que sur le bouclier arrière, très sobre et massif, que j'aurais sculpté un semblant de diffuseur dans sa partie basse. Si la Fiesta semble venir jouer les gros bras sur nos routes, du moins au point de vue style, ses dimensions n'en demeurent pas moins contenues par rapport à sa devancière. Elle ne gagne que trois centimètres en longueur, pas de quoi remettre en question son appartenance à la catégorie des citadines. Petit point noir malgré tout : l'absence totale de protections de la carrosserie rend l'auto particulièrement vulnérable aux touchettes et autres coups de portières dans les parkings. Résolument moderne et branchée, qui plus est proposant nombre de coloris « fun » au catalogue, la Ford Fiesta dégage de l'élégance empreinte de sportivité. Il n'y a pas à tortiller, la petite germano-américaine tient sans rougir la comparaison avec les top-modèles du segment, se permettant même de faire jeu égal, sur le style, avec certaines « Premium » comme l'Alfa Mito ou la Mini.

L'intérieur

Dotée de la finition « Titanium », notre Fiesta est à la fête en ce qui concerne les équipements. En termes de sécurité, tout y est, y compris les airbags pour genoux, l'ESP et la ceinture trois points pour la place arrière du milieu. Carton plein ! Du point de vue du confort, c'est l'opulence digne des berlines de luxe, avec en série : volant multifonctions, climatisation automatique, ordinateur de bord, système audio radio/CD/MP3, téléphone Bluetooth avec prise en charge de iTunes sur l'iPhone. En option, nous ajoutons l'enclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, les capteurs de parcage associés à une caméra de recul dont l'image est diffusée dans le rétroviseur intérieur (!), le système « Key Free » d'ouverture et démarrage sans clé ainsi que le tempomat et le GPS Garmin en accessoire. Bref, rien ne manque... ou presque, du moins pour ces dames. Les miroirs de courtoisie ne sont malheureusement pas éclairés ! Le designer de la planche de bord doit être un fan de Star Wars ou Star Trek, ce n'est pas possible autrement, tant elle semble sortie tout droit du poste de commandes d'un vaisseau spatial. La console centrale regroupe toutes les commandes, sauf la climatisation, dans sa partie haute. Visuellement, on aime ou on aime pas, c'est selon, mais cette disposition a le mérite incontestable de tout placer sous la main et sous le regard. Il faut juste s'habituer à l'ergonomie particulière et la foison de commandes entre celles de la radio, de l'ordinateur et du téléphone. L'ensemble ne manque pas d'allure, comme les entourages de l'instrumentation du combiné, inspirés des productions de la marque pendant les sixties. La finition et le choix des textures sont bons, quoique la qualité des plastiques diminue à mesure que le regard se rapproche du sol. Le conducteur trouvera facilement la position de conduite idéale, relativement haut perchée, grâce aux nombreux réglages disponibles. La vision vers l'extérieur est parfaite vers l'avant, mais passablement entravée aux trois-quarts par les imposants rétroviseurs et les montants de pare-brise. Côté rangements, la Fiesta en fait le minimum, surtout à l'arrière, où les passagers n'auront que les aumônières dans les dossiers des sièges avant à leur disposition. Sans compter que l'espace dévolu aux occupants arrière est pour le moins chiche, de même que l'accès aux places. La faute à la ligne de toit plongeante. Suffisant pour des enfants, mais trois adultes seront inmanquablement compressés. Le coffre dispose d'un volume de chargement de 295 litres, dans la moyenne du segment, ou 979 litres après avoir rabattu la

banquette. A la place de la roue de secours, un compartiment de 14 litres accueillera vos petits objets. La Fiesta paie donc sur son habitabilité l'audace et l'originalité de son design.

Sous le capot

Le petit 1.4 l. TDCi de notre Fiesta d'essai constitue l'entrée de gamme en termes de motorisations diesel, l'alternative étant le 1.6 l. de 95 CV. Il s'agit en fait d'une mécanique développée en collaboration avec PSA, que l'on retrouve donc sous le capot de la Peugeot 207 ainsi que la Mazda 2. Développant 70 CV à 4'000 t/min pour un couple de 160 Nm à 1'750 t/min, il ne peut être qualifié de foudre de guerre, soit, mais convient parfaitement à la vocation urbaine de l'auto. Il s'avère discret aussi bien acoustiquement qu'en remontées de vibrations, c'est un bon point pour le confort, surtout chez les citadines. Ses vaillants 70 CV ne lui permettent pas d'atteindre des vitesses de fou, mais son couple de 160 Nm suffit largement pour des démarrages canon ainsi que pour maintenir le 120 km/h sur les rampes et faux-plats nombreux de nos autoroutes, malgré un cinquième rapport de vitesse très long et pour autant que l'auto ne soit pas chargée comme une mule. A propos de la boîte de vitesses, la commande est douce, les débattements contenus et le guidage précis. Elle se montre par contre parfois accrocheuse lors de changements rapides et le catalogue d'option ne propose malheureusement pas de boîte automatique ou dérivé. Du côté de la consommation, le constructeur annonce une valeur normalisée de 4.1 l./100 km. La moyenne de notre essai s'élève à 5.7 l./100 km, avec un bon 8 l./100 km en conduite exclusivement urbaine et un trajet autoroutier à vitesse stabilisée de l'ordre de 4.2 l./100 km. Ces chiffres peuvent donc être qualifiés de raisonnables, sans pour autant démontrer une sobriété exceptionnelle pour le segment.

Au volant

Prévue pour la ville, la Fiesta s'y montre maniable, douce et agile. La direction, avare en informations, est cependant légère mais souffre de quelques remontées indésirables en forte accélération. Dans cet exercice, la puissance passe aux roues sans perte de motricité. Il est aisé de conduire en toute sérénité sur le couple, sans nécessiter d'incessants changements de rapports. En manœuvre, la

caméra de recul s'avèrera un allié fort utile tant la visibilité au travers de la lunette arrière est restreinte de part sa forme, qui plus est entravée par les appuie-tête de la banquette. Sur les tronçons plus roulants, le train avant reste accroché sur la route et le comportement général s'avère neutre, typé sous-vireur à la limite. La puissance modeste de notre destrier ne permet pas d'entrevoir les limites du châssis en conduite normale, sauf si l'on malmène volontairement et surtout grossièrement l'auto, ce pourquoi elle n'est objectivement pas conçue. Le freinage est excellent, mordant et endurant tout en se montrant progressif. Dans les points négatifs, j'ai trouvé l'amortissement beaucoup trop souple. Certes en ville le rendu est parfait, les irrégularités de la route sont absorbées avec le flegme d'une Rolls ; mais dès que le rythme augmente, les mouvements de caisse sont beaucoup trop perceptibles, la petite Ford « pompe » et devient même instable lors de freinages appuyés. Le confort général en souffre, malheureusement. En outre, l'assistance de direction électrique ne se durcit pas suffisamment à haute vitesse, rendant l'auto hypersensible sur autoroute. Encore une fois, ces quelques remarques sont la conséquence des compromis réalisés pour une polyvalence optimale de la Fiesta. Destinée avant tout à la ville ou aux régions périurbaines, la citadine de Ford remplira parfaitement sa mission dès lors qu'elle est compatible avec sa vocation.

Verdict

Cette Fiesta sixième du nom est sans conteste une réussite. Aguicheuse à l'extérieur, originale à l'intérieur, dotée en équipements au-delà des espérances et équipée d'un moteur peu brillant mais volontaire, cette version 1.4 TDCi de 70 CV saura vous ravir dans vos déplacements quotidiens, pour autant que vous n'adoptiez pas une conduite sportive. Disponible dès CHF 25'500.- en finition "Titanium" et 1.4 l. TDCi, la Ford Fiesta mérite clairement votre attention dans le cadre du choix de votre prochaine citadine !

L'avis de Madame...

Par Jessica

Une petite virée en ville ? Ou un petit tronçon d'autoroute ? La Ford Fiesta vous y emmène !

Bonne nouvelle ! Aujourd'hui je conduis la Ford Fiesta, voiture sur laquelle j'ai misé beaucoup d'espoir. A chaque fois que j'ai la chance de la croiser sur mon chemin, son look à la fois sportif et élégant me séduit. Ah, je m'y verrais bien dedans ... en un petit coup de baguette, c'est chose faite ! Mais qu'a-t-elle réellement à m'offrir ? « Wouah, cette voiture est géniale ». Je vous livre ici ma toute première impression. Et croyez-moi, ce sentiment de bien-être est assez rare, à part dans mon inséparable « Titine » dont je ne citerai pas le nom afin de ne pas éveiller de jalousie. Confortable, stylée et facile à conduire, elle sera ma nouvelle compagne idéale pour mes sorties en ville, mes parcs un peu ristrette et les quelques kilomètres d'autoroute que je parcours par semaine. Je peux le dire, la Ford Fiesta porte bien son nom : une sensation de fête, de légèreté et de liberté se dégage de cette voiture. Comme dotée d'un sixième sens, la Ford Fiesta sait anticiper les envies du conducteur, tantôt elle se fait « petite » pour arborer les petites ruelles de la ville, tantôt elle sait se montrer « forte » pour un dépassement ou une accélération sur l'autoroute. Flexible et agréable, la conduite se fait tout naturellement et la jolie petite voiture s'adapte aisément aux situations et circonstances rencontrées sur la route. Et c'est exactement ce qu'il me fallait, une petite citadine facilement maniable dans laquelle je me sens bien, libre, jeune, belle, en confiance et où les voitures croisées sur mon chemin me suivront avec envie.... Attention, here I come !

La ligne de la voiture est très agréable à regarder, attrayante, séduisante et en somme assez simple. Le design intérieur est pas mal non plus. Finition soignée, jolis tissus, espace de rangements fonctionnels, rien n'est laissé au hasard afin que la conductrice s'y sente bien. Pour l'instant, la Ford Fiesta obtient la mention de très bien. Un défaut ? Une imperfection à l'horizon ? Une sensation dérangeante ? Peut-être un freinage peu progressif et les reflets des filaments chauffants du pare-brise trop présents. Mon objectivité vous convainc-t-elle ? J'ai beau chercher « la petite bête » mais elle est rudement bien cachée.

Ah, ma petite Ford, quel déchirement de te laisser mais toute bonne chose a une fin. Quelle belle découverte, un vrai coup de cœur. Demain je file à la banque, plus qu'un compte épargne à ouvrir et je t'achète. Ben voilà, j'ai enfin trouvé ce qui n'allait pas : le prix et comme dirait le slogan je risque de « feel the difference ». Mais bon, quand on aime on ne compte pas. A bon entendeur !

Prix et principales options - Ford Fiesta 1.4 TDCi Titanium

Prix de base : CHF 25'500.-

Peinture spéciale Hot Magenta métallisée : CHF 850.-

Pack City : CHF 1'150.-

(Allumage automatique des phares, rétroviseur intérieur à anti-éblouissement, essuie-glaces avec capteur de pluie, caméra de recul, capteurs arrière de distance de parcage)

Pack Style 2 : CHF 370.-

(Glaces arrière teintées, jantes alliage de 16")

Pare-brise chauffant "Quick Clear" : CHF 350.-

Tempomat : CHF 300.-

Key Free System : CHF 700.-

Système Audio 3 : CHF 500.-

Kit de styling intérieur : CHF 200.-

Fixation pour système de navigation mobile : CHF 120.-

Système de navigation Garmin Nüvi : CHF 660.-

Prix TOTAL : CHF 30'750.-

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

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

A lire aussi

Essai - Ford Ka : Petite Ka-naille

Clubs - Création du Ford Racing Club

Nouveauté - Ford Focus Station Wagon



















