

Ford Fiesta 1.4 TDCi 5 p.



Un essai détaillé de Christian Hubert



La concurrence

Citroën C3 1.4 HDI SX	13.200 €	3 m 85	70 ch
Daihatsu Sirion 1.3 SX	11.999 €	3 m 68	101 ch
Fiat Punto II 5p. 1.9 JTD Active	13.100 €	3 m 84	85 ch
Ford Fiesta 1.4 TDCi Duratorcq Ambiente	13.100 €	3 m 92	68 ch
Seat Ibiza 1.9 SDI Comfort 5p.	12.650 €	3 m 95	82 ch
Opel Corsa 5p. 1.7 DTI Comfort	12.536 €	3 m 82	75 ch
Peugeot 206 5p. 1.4 HDI XN	12.390 €	3 m 84	69 ch
Renault Clio II 5p. 1.5 dCi Expression	12.650 €	3 m 81	65 ch
Toyota Yaris 5p. 1.4 D-4D Linea Luna	14.270 €	3 m 61	75 ch
Volkswagen Polo 5p. 1.4 TDI Base	13.881 €	3 m 90	75 ch

La fiche technique

Longueur	3 m 92
Largeur	1 m 68
Hauteur	1 m 43
Empattement	2 m 49
Poids	1.065 kg
Coffre	de 284 à 947 dm ³
Pneus	175/65TR14
Réservoir	45 litres
Moteur	4 cyl. en ligne SOHC 8v
Cylindrée	1.398cc
Puissance	68 ch (50 kW) à 4.000 tr/min
Couple maxi	160 Nm à 2.000 tr/min
Transmission	AV
Alésage - course	73,7x82

A l'arrêt



Cette nouvelle Fiesta offre des dimensions nettement plus grandes que celle à qui elle succède, ce qui n'augmente pas pour autant de beaucoup son espace utile. On regrettera, aussi, le manque de rangements et un intérieur un peu terne et des sièges un peu spartiate.

Sur la route



C'est ici qu'on voit le mieux les gros progrès accomplis par rapport au modèle précédent, surtout en matière de liaisons au sol. L'essieu arrière à effet autodirectionnel y est pour beaucoup, et le freinage est sécurisant. Quant au moteur, d'origine PSA, un peu moins puissant mais avec un meilleur couple que sur les Peugeot et Citroën, il compense bien, par rapport à l'ancien bloc de 1.8 TDDi, l'augmentation de poids, sans se montrer un vrai foudre de guerre, mais il est agréable et suffisant pour une conduite normale.

Porte-monnaie



Dans sa version de base, l'Ambiente, la Fiesta se situe dans la moyenne de la catégorie. Les options sont nombreuses mais pas trop chères, et la petite cylindrée, pour un diesel, est fiscalement intéressante. Quant à la consommation, elle est très honnête, même si les données du constructeur (3,9 litres sur route) pèchent par un optimisme exagéré.

Prochain essai:
Renault Espace IV dCi

FURIEUSEMENT

La fin de l'hypocrisie ?

Lors de la traditionnelle conférence de presse destinée à présenter le Salon annuel organisé par la Fébiac, Jean-Albert Moorkens, son président, s'est laissé aller à quelques considérations... furieuses à l'égard du monde politique belge. Jusqu'ici, la Fébiac a toujours tenté de caresser les ministres dans le sens du poil. Rien ne semblait plus important pour ses dirigeants que de pouvoir parader au milieu d'un maximum de ces Excellences à l'occasion de l'inauguration du Salon. Dans le passé, nous avons eu maintes fois l'occasion de nous étonner d'autant d'hypocrisie: "Mieux vaut entretenir avec ces gens-là de bonnes relations, cela peut toujours servir" était le leitmotiv. Apparemment, les petites tapes dans le dos ne pèsent pas bien lourd face à des Steyvaert ou des Durant bien décidés à privilégier leurs petites idées. Comme personne ne réagissait jusqu'ici et que le champagne était toujours au frais dès qu'ils pointaient le bout de leur nez, pourquoi d'ailleurs auraient-ils tenu compte de ces moutons révérencieux? Pendant très longtemps aussi, la Fébiac a semblé considérer que la défense des automobilistes relevait des seuls clubs en place (Touring, RACB, etc.). Ceux-ci, hélas, sont bien plus occupés à organiser quantité d'événements fort éloignés des préoccupations quotidiennes des automobilistes qu'à se poser en défenseurs de leur cause. Alors l'espoir d'un semblant de critique viendrait-il d'ailleurs? Mieux vaut tard que jamais: pour nous, la Fébiac a le feu vert!

Bruno Godaert

La marque

Ford est le deuxième constructeur mondial. Outre les voitures qu'il fabrique sous sa propre marque, il contrôle totalement Volvo, Land Rover, Aston Martin, Jaguar et une partie importante de Mazda. Chez nous, Ford a reculé ces dernières années et n'occupe plus aujourd'hui que le sixième rang des ventes.

Le modèle

La Fiesta fait partie du segment B, celui des petites polyvalentes, et en est un des piliers. Il y a, en effet, un quart de siècle que la Fiesta existe, mais ses ventes se sont progressivement effondrées, et on se demande pourquoi Ford a attendu si longtemps avant de renouveler totalement son modèle.

Les versions

La Fiesta n'est, actuellement, disponible qu'en version 5 portes, mais la 3 portes va suivre, et la Fusion (qui ne porte pas officiellement le nom de Fiesta mais est, en fait, le monospace Fiesta) arrive sur le marché. La Fiesta 5 portes est disponible en trois niveaux d'équipement (Ambiente, Trend et Ghia) et peut être animée par trois moteurs à essence (1,3, 1,4 et 1,6 de 70, 80 et 100 chevaux) et une motorisation diesel 1.4 de 68 chevaux). Les prix: de 11.700 à 14.400 €.



L'équipement

Aide au stationnement	400 €
Antibrouillards AV + Peinture métall. + rétrov. chauffants élect.	450 €
Banquette AR rabattable 60/40	S
Boîte automatique	x €
Climatiseur	1.150 €
Peinture métallisée	325 €
Essuie-glace AR	S
Intérieur cuir (uniquement sur Ghia)	900 €
Jantes en alliage	360 €
Lève-vitres électriques (AV)	S
Ordinateur de bord	Non disponible
Airbags rideaux	380 €
Projecteurs au xénon	Non disponible
Becquet AR	200 €
Kit légal	50 €
Siège AV réglable en hauteur	S
Sièges AV électriques	Non disponible
Sièges chauffants	S
Système navigation (uniquement sur Ghia)	1.400 €
Télécommande	S
Toit ouvrant manuel	450 €
Volant réglable hauteur	S
Radio CD	de 170 à 430 €

Les chiffres

Vitesse maximale	169 km/h	Consommation sur route	6,2 l
De 0 à 100 km/h	14,7 s	Consommation mixte	6,5 l
Km départ arrêté	36,9 s	Prix achat	13.100 €
Garantie	2 ans	Taxe circulation (7 ch)	200,22 €
Consommation urbaine	7,3 l	Taxe mise en circul.	61,77 €



Le bilan

Si on la compare aux anciennes versions de la Fiesta, il n'y a pas photo, le modèle actuel progresse spectaculairement dans tous les domaines, ce qui est bien la moindre des choses. C'est enfin une voiture de son époque, intelligemment et agréablement motorisée, une auto qui ne constitue pas vraiment un coup de cœur, parce qu'elle ne surprend pas, mais qui n'a pas (ou plus) de défaut rédhibitoire à se faire pardonner. Une voiture vraiment très passe-partout, dans tous les sens du terme, qui peut, enfin, relancer Ford.