

Ford Fusion 1.4 TDCi



Un essai détaillé de Bruno Godaert



La concurrence

Citroën Berlingo Break Multispace 1.9 D	14.290 €	4 m 11	71 ch
Daihatsu YRV SX (ess.)	12.699 €	3 m 77	86 ch
Fiat Doblo 1.9 D ELX	14.310 €	4 m 16	63 ch
Mazda Demio 1.5 TRSi (ess.)	13.599 €	3 m 82	75 ch
Opel Combo Tour 1.7 DI Comfort	14.150 €	4 m 32	65 ch
Peugeot 206 SW 1.4 HDI	13.900 €	4 m 03	69 ch
Renault Kangoo 1.9 D 65 Expression	13.400 €	4 m 00	65 ch
Seat Inca Kombi 1.9 Sdi	12.210 €	4 m 21	64 ch
Toyota Yaris Verso 1.4 D-4D	14.270 €	3 m 86	75 ch
Volkswagen Caddy Family 1.9 TDI	13.018 €	4 m 21	90 ch

La fiche technique

Longueur	4 m 02
Largeur	1 m 71
Hauteur	1 m 50
Empattement	2 m 49
Poids	1,080 kg
Coffre	250 à 720 dm ³
Pneus	195/60 R15
Réservoir	45 l
Moteur	4 cyl. en ligne, EURO 3
Cylindrée	1398 cm ³
Puissance	68 ch (50 kW) à 4.000 tr/min
Couple	160 Nm à 2.000 tr/min
Transmission	AVT
Alésage-course	73,7 x 82 mm

A l'arrêt

Plus longue (+ 10 cm), plus large (+ 3 cm) et plus haute (+ 4 cm) que la Fiesta, la Fusion a, en fait, comme plus proche rivale la Peugeot 206 SW équipée du même moteur Diesel, essayée dans ces colonnes il y a quelques semaines. Deux conceptions de l'esthétique fort différentes, mais cela ne s'arrête pas là : si la Ford l'emporte côté habitabilité pour ses passagers (surtout à l'arrière), le coffre du *break* Peugeot paraît plus pratique...

Sur la route

Mis à part au démarrage, où il manque de discrétion, le TDCi est bien insonorisé dès que l'on se retrouve sur route. Si la ville demeure le domaine de prédilection du véhicule, les escapades à la campagne ou même les longs trajets sur autoroute ne lui déplaisent pas non plus. Le comportement est sain en toutes circonstances et le confort d'un bon niveau dans cette catégorie.

Porte-monnaie

Dernière arrivée sur le marché, la Fusion n'est pas la moins chère du lot. Le constructeur a beau prétendre qu'il s'agit d'un nouveau concept, les concurrentes plus ou moins proches ne lui manquent pas. Côté équipement, c'est correct, sans plus, pour la version de base. Reste la consommation qui, sans atteindre les chiffres conventionnels excessivement optimistes, reste très contenue. En pratique, on restera facilement en dessous des 8 litres !

Prochain essai : la MG F

FURIEUSEMENT

Imprévisible, le chaos ?

On finirait par en rire ! Surtout lorsqu'on est bien au chaud, chez soi, devant la TV. Car quand on est bloqué durant des heures dans sa voiture avec femme et enfants dans d'inextricables embouteillages, c'est moins amusant. De la neige partout, le thermomètre sous zéro, sans ravitaillement et surtout sans information : la galère ! Il y aurait de quoi vous inciter à renoncer purement et simplement aux vacances d'hiver. Chaque année, c'est le même topo, dès que les premiers frimas frappent à la porte. Sauf que l'on a l'impression que la désorganisation des pouvoirs publics ne fait qu'empirer. En Belgique, les endroits névralgiques sont pourtant bien connus. Il n'y aurait donc aucune mesure préventive à prendre ? Notez que les pays voisins n'ont guère été plus efficaces. Même en France où, autoroute à péage et donc concessions privées obligeant, on est pourtant plus motivé à sortir en temps utile le matériel adéquat. La mobilité routière reste le maillon faible de notre société moderne et il n'est d'aucune consolation de savoir, en pareil cas, que l'aviation et les chemins de fer connaissent aussi leurs ennuis. On oublie trop facilement que tous les déplacements ont nécessairement un but et qu'ils sont, en principe, tout bénéfique pour l'économie en général. Il est curieux de voir comment l'on peut s'organiser aux alentours immédiats des stations de sport d'hiver pour faciliter la circulation des vacanciers. Mais tout le monde n'habite pas à côté... et il faut encore pouvoir en revenir !

Bruno Godaert

La marque

Deuxième consortium automobile de la planète, la Ford Motor Company produit des véhicules sous sa propre marque un peu partout dans le monde : aux Etats-Unis, en Australie, au Brésil, en Inde, en Malaisie, en Argentine et, bien entendu, en Europe. Comme il s'agit d'adapter la production aux besoins locaux, Ford n'hésite pas à s'associer à des constructeurs indigènes. Ainsi le petit turbodiesel qui équipe la Fusion a été développé en commun avec PSA...

Le modèle

Comme si l'éventail proposé par les gammes Fiesta et Focus ne suffisait pas, voici que Ford se lance à son tour dans le créneau des ludospaces, déjà exploré depuis un certain temps par beaucoup de ses concurrents. Mais voilà, la position de conduite surélevée est à la mode et la Fusion vient combler un vide (... chez Ford) sans pour autant révolutionner le genre.

Les versions

En dehors de la motorisation diesel que nous avons essayée, l'acheteur a le choix entre deux moteurs essence (1.4i de 80 cv ou 1.6i de 100 cv). Côté équipement, on trouve trois niveaux de finition qui vont de l'Ambiente (base) à la Ghia (luxe) en passant par le niveau Trend. Les prix s'échelonnent, quant à eux, de 13.500 € à 16.050 €.



L'équipement

ABS + répartition force de freinage	série
Airbags frontaux + latéraux	série
Banquette AR rabattable 60/40	série
Boîte automatique	non disponible
Assistance parking	400 €
Système d'immobilisation	série
Essuie-glace AR	série
Intérieur cuir	non disponible
Jantes en alliage	520 €
Lève-vitres électriques	équipement Trend
Kit légal	50 €
Peinture métallisée	325 €
Direction assistée	série
Rétroviseurs électriques	équipement Ghia
Sièges AV réglables en hauteur	équipement Trend
Sièges AV électriques	non disponible
Sièges chauffants	non disponible
Système navigation	non disponible
Télécommande	équipement Trend
Toit ouvrant	450 €
Volant réglable en hauteur	série
Radio CD	série
Attache remorque	400 €

Les chiffres

Vitesse maximale	158 km/h	Consommation sur route	3,9 l
De 0 à 100 km/h	15,5 s	Consommation mixte	4,4 l
Km départ arrêté	38 s	Prix achat	14.300 €
Garantie	2 ans	Taxe circulation	247,55 €
Consommation urbaine	5,2 l	Taxe mise en circulation	61,97 €



Le bilan

Une bonne auto, sans défaut notable, relativement sobre, manifestement bien construite mais qui – c'est un peu dommage – n'apporte rien de vraiment nouveau sur le marché. Elle n'effraiera certainement pas les clients traditionnels de Ford de par son classicisme, mais de là à aller séduire une clientèle nouvelle, soucieuse d'originalité... il y a de la marge. D'autant que l'on ne peut même pas parler d'un *prix serré*. Attention : à s'attaquer toujours aux mêmes niches, on risque de tomber sur... un os !