

La Ford Fiesta reste la plus grande

A découvrir au Salon de Francfort, à la mi-septembre, la nouvelle Fiesta sera commercialisée au début de 2002. Plus longue et dotée de nombreux équipements de sécurité, elle cultive une vocation familiale évidente.

Depuis son introduction, en 1976, la Ford Fiesta est restée plus longue que les petites voitures concurrentes. A l'image de la version de 1995 qui passa le cap des 3,8 m, la nouvelle génération 2002 dépasse 3,9 m de long sur un empattement augmenté de 4 cm. Gage d'habitabilité, ces cotes généreuses se combinent avec une largeur de 1,683 m, là aussi une valeur parmi les plus élevées de la catégorie. Mais, contrairement à la tendance actuelle, la nouvelle Fiesta se garde de pousser inutilement en hauteur. Une manière comme une autre de se démarquer.

Dans ce domaine, la nouvelle Fiesta est la digne héritière des dernières Focus et Mondeo. Arches de roue bien marquées reliées par un épais bas de caisse, calandre aux commissures tombantes, feux arrière implantés en hauteur et lignes générales entrecroisées s'inspirent de la tradition maison du « edge-design ». En fait, elle se présente comme une Focus en réduction avec sensiblement les mêmes inconvénients : manque d'harmonie générale, « bouche » dédaigneuse, lunette arrière réduite et exposition naturelle aux petits chocs et griffures, particulièrement fréquents en stationnement. Au chapitre des avantages, on note une habitabilité et une capacité de coffre au-dessus de la moyenne de la catégorie, un accès facile, y compris au compartiment arrière qui présente un hayon au maximum de la largeur possible. L'originalité de la nouvelle Fiesta restera son capot très court embarrassé de phares immenses qui dégagent une personnalité affirmée.

En attendant de pouvoir prendre le volant des voitures et de disposer des cotes intérieures, on remarquera la présence d'un équipement de sécurité hérité des gammes supérieures. La Fiesta reprend en série le système de protection dit « intelligent » IPS combinant des airbags frontaux à déploiement programmé en fonction de la nature du choc et des airbags latéraux. En option, on pourra également disposer de rideaux latéraux plus spécialement destinés à protéger la tête. Le tout est implanté dans une coque globalement plus rigide, avec de généreuses zones avant et arrière déformables, et une configuration qui dissipe une partie de l'énergie du choc par le haut de la structure, une technique utilisée sur les voitures moyennes et grandes et peu répandue sur les petites.

En termes de motorisation, la nouvelle Fiesta hérite du Diesel Duratorq, dernier cri de la marque : un moteur turbo à injection directe de 1,4 l, 68 ch et 160 Nm, identique à celui utilisé par Citroën sur la C3 (lire pages précédentes). On découvre également un nouveau moteur à essence à seize soupapes en deux versions : 1,4 de 80 ch et 1,6 de 100 ch. L'offre de départ est complétée par un moteur à huit soupapes de 1,3 l en deux puissances, 58 ch et 68 ch.

Quant aux trains roulants, ils devraient faire oublier l'ancienne Fiesta. Dérivés de ceux des Puma, Focus et Mondeo, ils laissent augurer un comportement à la hauteur des récentes productions de la marque.

Proposée dans un premier temps en carrosserie à cinq portes en finitions base, Ambiente, Trend et Ghia, la nouvelle Fiesta poursuit la tradition de la petite voiture familiale et polyvalente. Quitte à faire quelques concessions en termes de maniabilité et d'usage purement urbain. A voir.

Par Michel MEILLERAY

Source et informations complémentaires : L'argus

Par

Publié sur Cafeduweb - Archives le lundi 27 août 2001

Consultable en ligne : <http://archives.cafeduweb.com/lire/250-ford-fiesta-reste-plus-grande.html>