

LA NOUVELLE FORD FIESTA XR2i ÉLÉGANTE MAIS SAUVAGE

Avant même que nous en prenions le volant, les responsables de Ford France nous mirent en garde : « *Ne la considérez pas comme une pure sportive mais comme une petite berline élégante et luxueusement équipée, à... tendance sportive* ». Que dissimulait cet avertissement ? Nous n'allions pas tarder à le savoir.



comme Ford proposant une lignée de sportives (les Escort RS Turbo ou Sierra Cosworth), il est primordial d'accrocher les clients dès leur plus jeune âge, dès leur première sportive. C'est pourquoi l'on rencontre souvent des petites berlines très brillantes mais dépouillées de nombreux équipements jugés superflus par les fans, afin d'en rendre le prix le plus attractif possible. Le meilleur exemple de cette stratégie est sûrement la 205 Rallye.

Manifestement, Ford a choisi une direction inverse : s'attaquer d'emblée à une clientèle plus huppée, tout en restant très compétitif côté prix, selon l'habitude maison.

Comportement décevant

Malheureusement, dès les premiers kilomètres, sous la pluie qui plus est, c'est la déception.

du niveau sonore élevé régnant dans l'habitacle. En outre, la boîte n'est pas judicieusement étagée (premiers rapports trop courts, derniers trop longs), ce qui complique encore la tâche de ce moteur 1 600 cm³ pourtant sympathique.

En effet, sur le papier, il est séduisant. En gros, il s'agit de celui de l'Escort XR3i dans une version encore plus musclée (110 ch), dotée d'une gestion intégrale de l'injection et de l'allumage (sans distribuer, comme sur la défunte Escort RS1 600i). Espérons que la version française sans pot catalytique sera donc plus alerte à plein régime.

Le plus gênant, c'est le comportement routier. Répétons-le, la première partie de notre essai s'est déroulée sur le mouillé. Et là, le tableau est plutôt sombre : manque de motricité et, néanmoins, sous-virage très excessif, réactions de direction, direction extrêmement lourde bien qu'elle soit moins directe qu'auparavant. Pourtant, en théorie, le train avant (McPherson) est guidé de manière satisfaisante. En tout cas, le diamètre des roues est bien trop petit. A l'heure où les connaisseurs font la moue sur des 14 pouces pour cette catégorie, Ford n'hésite pas à lancer un nouveau modèle... en 13 !

Alors que l'on aurait pu redouter le pire sur le sec, avec une augmentation des réactions dans les appuis forcément plus forts, la situation s'améliore sensiblement et la XR21 devient presque plus douce. En fait de douceur, il faut des gros bras pour la maîtriser.

Indéniablement, la XR21 ne peut renier son appartenance à la lignée des sportives Ford, souvent attachantes par leurs qualités mais aussi par les défauts créant

L'élégance de cette XR21 ? Personne ne la mettra en cause. Difficile, en effet, de ne pas être séduit par cette sympathique silhouette, dont un filet bleu souligne le pourtour.

A l'intérieur, le tissu chamarré des sièges et garnitures de portes ne semble toutefois pas répondre aux mêmes critères de bon goût. En outre, on regrettera l'absence quasi totale d'instruments de contrôle au tableau de bord auquel ne figure qu'un simple thermomètre d'eau même pas gradué, ainsi que celle d'un volant cuir.

Mais au-delà de ces réserves, l'équipement est effectivement le point fort de la XR21. On notera dans le désordre : phares longue portée et antibrouillard, vitres électriques et verrouillage central des portes, ceintures de sécurité avant réglables en hauteur, rétroviseur droit (réglable de l'intérieur), jantes en alliage léger et même toit ouvrant ! Restent en option, le pare-brise chauffant, l'antiblocage de roues (mécanique comme celui des autres Fiesta et de

▲ Sa silhouette ne manque pas d'élégance...

... mais le manque de rigueur technique est flagrant. ▼



Equipement certes complet mais instrumentation de misère. ▶

l'Escort, à ne pas conseiller !) et un « radio cassette » adapté.

Il est certain que, si l'on y superpose maintenant le prix de 80 000 F, la XR21 apparaît très compétitive à cet égard.

Moins évidente est la philosophie de sa définition. En effet, surtout dans le cas d'un constructeur



Le moteur qui, il faut le préciser, était à catalyseur pour cette prise en main, est décevant. Les derniers 1 000 tr/mn sont atteints avec peine et il est extrêmement bruyant, ce qui est apparemment contraire à l'esprit défini par la filiale française. Ajoutez à cela des résonances ou des vibrations diverses et vous aurez une idée

finalment leur tempérament. Dans le cas de cette petite sportive, les faiblesses sont tout de même difficiles à avaler, surtout compte tenu de la philosophie de l'antenne française. Mais cette stratégie ne découle-t-elle pas directement de ces faiblesses ?

Gilles DUPRÉ