





# FORD FIESTA 1100 GHIA REMISE A JOUR PARTIELLE

Il n'est jamais facile de retoucher une carrosserie pour la remettre au goût du jour, sans compromettre son homogénéité. Une telle opération est encore plus délicate si elle doit s'effectuer sans investissements trop importants. C'est pourtant ce que vient de réussir Ford sur la petite Fiesta. Les stylistes sont parvenus à lui donner un air de fête tout en la rapprochant, esthétiquement parlant, de la Sierra. Seul l'avant se trouve modifié et la Fiesta change de figure.

■ Sur le stand Ford du Salon de Francfort, l'attention des visiteurs s'est concentrée sur l'Orion, l'Escort cabriolet et quelques autres prototypes futuristes. La Fiesta 84, revue et corrigée, est passée à peu près inaperçue. Ce qui lui a été apporté sur le style, lui a été sur l'éventail des moteurs. En effet, les 1300 et 1600 cm<sup>3</sup> ont disparu du catalogue, il reste seulement des 950 et 1100 cm<sup>3</sup> ; au début de l'année prochaine un tout nouveau moteur 1600 diesel est attendu avec curiosité car on annonce déjà des consommations spécialement basses. Pour cet essai, nous avons donc pris en mains une 1100 HC, boîte cinq vitesses, finition Ghia.

Sur le plan purement technique, les nouveautés ne sont pas très nombreuses.

On relève toutefois une voie avant un peu plus grande, des freins mieux dimensionnés, un filtre à air automatique et des attaches du moteur filtrant mieux les vibrations. La direction à crémaillère aligne un nouveau rapport de démultiplication et la géométrie du train avant se trouve un peu modifiée pour réduire les efforts au volant. Enfin, un collecteur d'échappement à double sortie prétend réduire la consommation.

Le groupe transversal à trois paliers développe 50 ch DIN pour 1 117 cm<sup>3</sup> et ce, avec une compression égale à 9. La boîte disposée en bout de vilebrequin comprend donc cinq

rapports correctement étagés avec une 5<sup>e</sup> développant 34,3 km/h par 1 000 tours. Le nombre de tours de volant est réduit à 3,25 tandis que la suspension demeure inchangée avec un train avant à roues indépendantes et un essieu rigide arrière, le tout étant monté sur des ressorts hélicoïdaux. Les pneus sont des 155, série 70 ce qui doit faciliter la tenue de route. Les dimensions principales n'ont pas évolué, la longueur hors tout est toujours légèrement supérieure à 3,70 m. Pour le poids nous avons relevé sur la bascule, avec tous les pleins, 790 kg dont 476 kg sur l'avant. La suppression à peu près complète de la calandre améliore un peu le Cx mais Ford n'en fait guère état car celui-ci serait toujours de l'ordre de 0,40 c'est-à-dire peu favorable. La Fiesta n'est toujours proposée qu'en version trois portes.

Pour ce modèle, Ford avance une vitesse maximale de 143 km/h. Avec une voiture normalement rodée,

**nous n'avons pu dépasser à Montlhéry 138,6 km/h en 4<sup>e</sup> et 136,6 km/heure en 5<sup>e</sup>.**

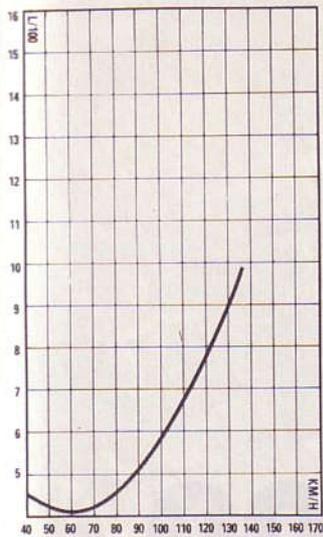
Ce n'est pas tellement brillant et le rapprochement de ces deux chiffres montre que le moteur a bien du mal à tirer la 5<sup>e</sup> vitesse et aussi les gros pneus. Sur autoroute on peut accrocher et même dépasser les 150 au comp-

*Suite page 65*

**CONSOMMATION ECONOMIQUE : 5,45 L AUX 100 KM**

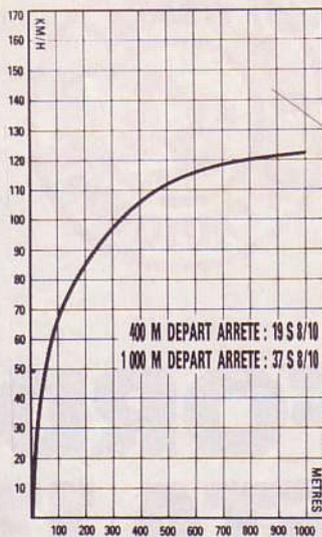
**1 000 M DEPART ARRETE : 37 S 8/10**

**VITESSE MAXIMALE : 138,6 KM/H EN 4<sup>e</sup> □ 136,6 KM/H EN 5<sup>e</sup>**



### CONSUMMATION STABILISEE

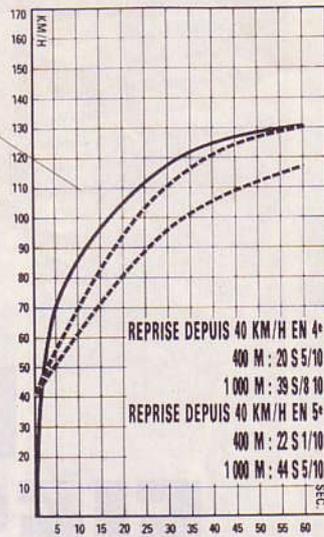
■ Roulant à vitesse constante, en cinquième, avec l'accélérateur calé, nous avons relevé une consommation aux 100 km de : 4,5 l à 40 km/h - 4,25 l à 50 km/h - 4,10 l à 60 km/h - 4,20 l à 70 km/h - 4,60 l à 80 km/h - 5,10 l à 90 km/h - 5,85 l à 100 km/h - 6,75 l à 110 km/h - 7,80 l à 120 km/h - 9 l à 130 km/h - 9,85 l à 136 km/h.



### ACCELERATIONS VITESSE/ESPACE

■ Nous avons obtenu :

67 km/h	aux 100 mètres
85 km/h	aux 200 mètres
97 km/h	aux 300 mètres
106,5 km/h	aux 400 mètres
112 km/h	aux 500 mètres
115,5 km/h	aux 600 mètres
118 km/h	aux 700 mètres
120 km/h	aux 800 mètres
121,5 km/h	aux 900 mètres
122,5 km/h	aux 1 000 mètres



### ACCELERATIONS VITESSE/TEMPS

■ Avec 2 personnes à bord et en utilisant à fond les intermédiaires nous avons atteint : 40 km/h en 1 s 2/10 - 50 km/h en 2 s 1/10 - 60 km/h en 3 s - 70 km/h en 4 s 8/10 - 80 km/h en 7 s 5/10 - 90 km/h en 11 s 5/10 - 100 km/h en 17 s - 110 km/h en 23 s 7/10 - 120 km/h en 32 s 5/10 - 130 km/h en 55 s - 130,4 km/h en 60 s. En pointillés, courbe de reprises depuis 40 km/h en 4<sup>e</sup> et en 5<sup>e</sup>.

## PERFORMANCES ET CONSOMMATIONS

■ **CONDITIONS METEOROLOGIQUES :** Pression barométrique : 747 mmHg. Vent : WSW 2 à 3 m/s. Température : 15°. Hygrométrie : 44 %.

■ **ESSAI DE VITESSE MAXI SUR L'AUTODROME DE LINAS-MONTLHERY** (anneau de 2 548,24 m). Avec deux personnes à bord : en 4<sup>e</sup> : 1<sup>er</sup> tour : 1 mn 7 s (136,4 km/h). 2<sup>e</sup> : 1 mn 6 s 8/10 (136,8). 3<sup>e</sup> : 1 mn 6 s 6/10 (137,2). 4<sup>e</sup> : 1 mn 6 s (138,6). **En 5<sup>e</sup> :** 1<sup>er</sup> tour : 1 mn 7 s 6/10 (135,1). 2<sup>e</sup> : 1 mn 7 s 3/10 (137). 3<sup>e</sup> : 1 mn 7 s (136,4). 4<sup>e</sup> : 1 mn 6 s 9/10 (136,6).

■ **ESSAIS DE CONSOMMATION :**  
a) Consommation mesurée durant l'essai routier : 7,1 l aux 100 km.  
b) Consommation économique mesurée sur un circuit de 200 km : 5,45 l aux 100 km à 75 km/h de moyenne.

### EFFICACITE DE FREINAGE

■ Nos essais de freinage comportent trois mesures effectuées à partir de 100 km/h. Pour la première les freins sont froids et nous appliquons une pression suffisante sur la pédale afin d'obtenir un maximum d'efficacité tout en restant à la limite du blocage des roues. Nous effectuons ensuite, coup sur coup, neuf freinages de même importance et nous enregistrons le dixième avec la même pression de référence. Notre dernière mesure permet de tester, toujours à chaud, les possibilités extrêmes de freinage avec une pression plus élevée sans atteindre cependant le blocage. La Fiesta 1100 Ghia étant équipée d'un dispositif d'assistance, nous avons obtenu :

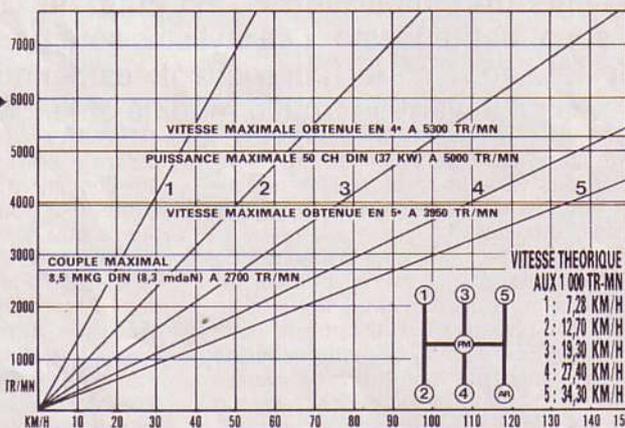
■ **1<sup>er</sup> TEST :** Pression : 15 kg. Durée totale de freinage : 3,55 s. Décélération moyenne : 6,9 m/s<sup>2</sup>. Décélération moyenne pour la durée de plein freinage : 8,5 m/s<sup>2</sup>. Distance d'arrêt : 50,70 m. Efficacité : 85 % (100 % équivalent à 9,81 m/s<sup>2</sup>, valeur estimée maximale en matière de freinage).

■ **2<sup>e</sup> TEST :** Pression identique. Durée totale : 6,30 s. Décélération : 4,1 m/s<sup>2</sup>. Décélération (plein freinage) : 4,5 m/s<sup>2</sup>. Distance d'arrêt : 88,7 m. Efficacité : 45 %. Perte sur 1<sup>er</sup> test : 40 %.

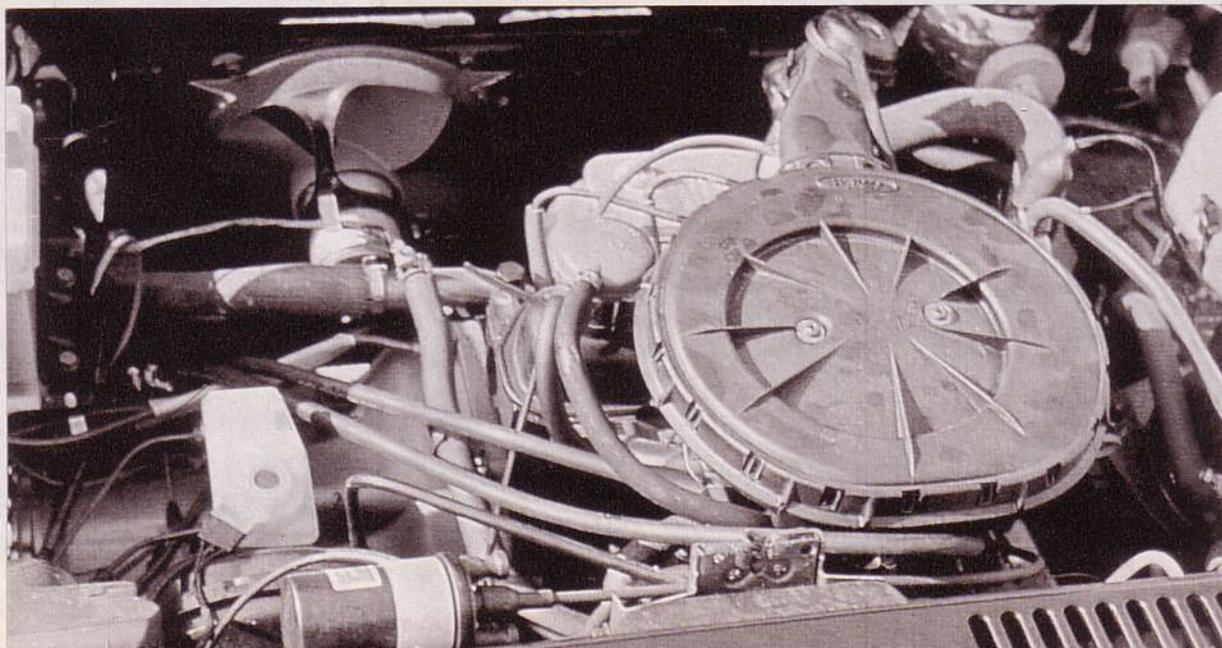
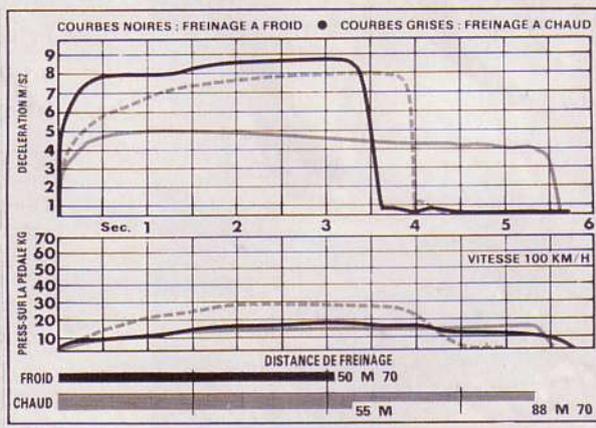
■ **3<sup>e</sup> TEST :** Pression : 30 kg. Durée totale : 3,85 s. Décélération : 6 m/s<sup>2</sup>. Décélération (plein freinage) : 7 m/s<sup>2</sup>. Distance d'arrêt : 55 m.

### DIAGRAMME DES VITESSES

■ Ce diagramme sur lequel apparaissent les vitesses réelles en fonction du régime moteur permet d'en déterminer exactement les possibilités. Les droites issues du point zéro donnent les vitesses réelles sur chaque rapport de boîte en fonction du régime moteur. Nous avons obtenu les meilleures performances d'accélération en poussant la première, la seconde et la troisième à 6 000 tr/mn soit respectivement 43 km/h, 71,5 km/h et 115,5 km/h. Quant à la 4<sup>e</sup>, nous l'abandonnons à 5 000 tr/mn ce qui représente 136 km/h. En conduite sportive le meilleur rendement sera obtenu pour des régimes compris entre celui du couple maximal et de la puissance maximale. On poussera chaque rapport au régime convenable avoisinant celui de la puissance maximale pour tomber au rapport supérieur sur celui du couple maximal. En conduite touristique, nous nous contenterons de monter chaque intermédiaire à 3 500 tr/mn, obtenant ainsi une vitesse de 24 km/h en 1<sup>re</sup>, 42,5 km/h en 2<sup>e</sup>, 65 km/h en 3<sup>e</sup> et 91,5 km/h en 4<sup>e</sup>.



Le moteur disposé transversalement possède une cylindrée de 1 117 cm<sup>3</sup> pour une puissance de 50 ch DIN et un couple de 8,5 mkg.





# FORD FIESTA 1100 GHIA

La visibilité n'a nullement changé car Ford n'a pas fait l'effort de supprimer les inutiles montants de déflecteurs fixes à l'avant. Autrement, les surfaces vitrées restent de bonnes dimensions et la lunette arrière est nettoyée par un essuie-glace. Le tableau de bord lui aussi a pris un petit air de Sierra avec des cadrans bien disposés, un beau volant ainsi que des commandes pratiques. La Ghia est très bien équipée dans sa catégorie et, à l'intérieur, l'ambiance est agréable.

**La capacité du coffre à bagages ne dépasse pas 145,5 dm<sup>3</sup> ce qui est tout à fait insuffisant.**

En revanche, la protection aux petits chocs, inévitables dans la circulation, est assurée maintenant par des boucliers qui semblent robustes et aussi par de larges baguettes latérales. La nuit, les phares ne sont pas tellement efficaces tandis qu'à l'arrière les feux rouges demeurent plutôt petits. Une commodité maintenant très répandue, la banquette arrière se rabat en deux parties inégales.

Pendant longtemps, la Fiesta a été championne des prix en partie grâce à son usine en Espagne où les coûts de fabrication sont, paraît-il, encore inférieurs. Aujourd'hui, cette couronne a été reprise par d'autres et, en particulier, la Ghia 5 vitesses à 45 300 F n'apparaît pas comme une affaire à saisir. Certes, l'avant a été habilement remanié, la finition paraît de qualité, mais la mécanique ne suit nullement les progrès d'apparence. La remise à jour n'est que trop partielle et en particulier le moteur 1100 ne parvient pas à digérer la 5<sup>e</sup> vitesse, ce qui conduit à des performances modestes et à des consommations comparativement élevées. Les autres défauts concernent la suspension arrière, le freinage, le réservoir d'essence insuffisant et le coffre vraiment étriqué, en position normale. Dans ces conditions, il est plus sage d'attendre l'arrivée du nouveau moteur diesel pour se prononcer sur les chances commerciales de la Fiesta qui, malgré son capot plongeant très moderne, accuse nettement l'âge de sa conception. Très occupé par la sortie d'autres modèles, Ford-Europe a laissé un peu de côté sa voiture la plus modeste.

**Bernard CARAT**

Suite de la page 63

teur mais à la moindre rampe la vitesse dégringole et il faut bien vite se rabattre sur la 4<sup>e</sup>. Bien entendu, il en est de même sur route un peu sinueuse et en agglomération où la 5<sup>e</sup> n'est là que pour mémoire. Les accélérations sont elles aussi tout à fait banales avec 19,8 s aux 400 m départ arrêté et 37,8 s aux 1 000 m. Les reprises sont encore moins convaincantes et même nettement plus mauvaises en 5<sup>e</sup> en partant à 50 km/h, qu'en 4<sup>e</sup> à 40 km/h. Les dépassements de 80 à 120 km/h sont vraiment laborieux, il faut compter 1 173 m en 5<sup>e</sup>, 829 m en 4<sup>e</sup> et encore 567 m en 3<sup>e</sup>. Il est indéniable que la Fiesta 1100 manque de souffle ce qui la rend plutôt désagréable à conduire. Pourtant, le maniement du levier de vitesses reste très facile. Comme il arrive souvent,

**ce tempérament calme n'est même pas compensé par une consommation vraiment basse.**

En effet, à 75 km/h de moyenne, nous avons mesuré 5,45 l et, sur un long parcours, avec à peu près moitié d'autoroute, il a fallu compter avec 7,1 l à 102 km/h de moyenne. Dans ces conditions le réservoir, dont la capacité n'excède pas 34 litres, est insuffisant. Sur la courbe à vitesse constante, on peut relever 4,1 l à 60 km/h, 5,1 l à 90 km/h, 7,8 l à 120 km/h et 9,85 l à la vitesse de pointe de 136 km/h. Comme d'habitude, le constructeur annonce des valeurs beaucoup plus basses, en particulier un l de moins à 120 km/h ce qui est quand même beaucoup.

La stabilité générale de la nouvelle Fiesta n'a progressé que sur revêtement parfaitement lisse. Dès que l'état de surface se dégrade, l'arrière sautille avec pertes d'adhérence et l'avant ne se maintient en ligne droite que grâce à des corrections au volant. En courbes et en virages, il vaut mieux ralentir sérieusement car le comportement n'est pas toujours prévisible.

**Les roues motrices disposent d'une adhérence normale mais la suspension ne suit pas.**

L'effort au volant est toujours très important à l'arrêt puisqu'il atteint 7,35 kg. A 60 km/h, il est au contraire normal avec 2,7 kg. Les freins sont un autre sujet de déception car si, à froid, leur efficacité est suffisante, sans trop d'effort à la pédale, à chaud, ils s'écroulent littéralement, perdant environ 40 % ce qui est vraiment beaucoup. Il faut alors doubler l'effort à la pédale pour retrouver une distance d'arrêt à peu près normale.

A une certaine époque Ford parlait d'amortisseurs spéciaux pour la France. Nous ne savons pas si cette bonne idée a été maintenue mais les réactions actuelles de suspension sont toujours d'une sécheresse certaine, surtout à l'arrière. L'essieu se manifeste à notre bon souvenir de façon peu agréable, et encore nous n'avons roulé qu'à l'avant, à la place du conducteur. Pourtant, les sièges semblent bien rembourrés et aussi correctement dessinés. Ils reculent suffisamment loin au détriment, il est vrai, des éventuels passagers arrière. L'accessibilité par les deux larges portes est aisée à l'avant mais bien sûr beaucoup plus difficile à l'arrière. Un des seuls domaines où la Fiesta a vraiment progressé est le niveau sonore devenu tout à fait supportable. A 60 km/h le sonomètre indique 67 db, à 90 km/h 70 db, et à 130 km/h 78 db.

**Les bruits moteur sont donc correctement étouffés et il ne passe plus guère de vibration dans l'habitacle.**

■ **MOTEUR** : Puissance administrative : 5 CV. Cylindrée : 1 117 cm<sup>3</sup>. Quatre cylindres en ligne monté transversalement au-dessus de l'essieu avant. Alésage : 74 mm. Course : 65 mm. Refroidissement par mélange antigel en circuit hermétique avec pompe, thermostat et vase d'expansion. Ventilateur électrique à commande thermostatique. Contenance du circuit de refroidissement : 5,5 l. Alimentation par un carburateur simple corps inversé. Filtre à air sec. Contenance du réservoir : 34 l. Allumage par distributeur et bobine. Batterie 12 V 35 Ah. Alternateur de 45 A. Graissage sous pression par pompe à rotor. Filtre d'huile. Contenance du carter : 3,25 l. Soupapes en tête et en ligne inclinées à 15° et commandées par poussoirs, tiges et culbuteurs. Arbre à cames latéral entraîné par chaîne. Culasse et bloc-moteur en fonte. Vilebrequin à trois paliers. Puissance maximale : 50 ch DIN (37 kw) à 5 000 tr/mn. Couple maximal : 8,5 mkg DIN (8,3 mdaN) à 2 700 tr/mn. Rapport volumétrique : 9 : 1.

■ **TRANSMISSION** : Traction avant. Embrayage monodisque sec à diaphragme et à commande mécanique. Boîte de vitesses à cinq rapports synchronisés. Levier de commande au plancher.

■ **RAPPORTS DE BOITE** : 1<sup>e</sup> : 3,58 ; 1 - 2<sup>e</sup> : 2,05 ; 1 - 3<sup>e</sup> : 1,35 ; 1 - 4<sup>e</sup> : 0,95 ; 1 - 5<sup>e</sup> : 0,76 ; 1 - M.A. : 3,62 ; 1. Couple cylindrique à denture hélicoïdale : 3,84 : 1.

■ **DIRECTION** : A crémaillère. Nombre de tours de volant : 3 1/4. Rayon de braquage : 4,90 m.

■ **CHASSIS-SUSPENSION** : Caisse autoprotectrice. Suspension avant à roues indépendantes de type MacPherson, avec bras inférieurs triangulés. Ressorts hélicoïdaux. Suspension arrière à essieu rigide, bras tirés et barre Panhard. Ressorts hélicoïdaux. Amortisseurs hydrauliques et télescopiques sur les quatre roues.

■ **FREINS** : A disque à l'avant et à tambour à l'arrière avec double circuit en diagonale. Dispositif d'assistance. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

■ **PNEUMATIQUES** : 155/70 SR 13.

■ **CARROSSERIE** : En tôle d'acier. Poids : 780 kg. (476 à l'AV et 304 à l'AR). Dimensions : longueur : 3,712 m. Largeur : 1,585 m. Hauteur : 1,334 m. Voie avant : 1,367 m. Voie arrière : 1,321 m. Empattement : 2,288 m. Quatre places.

■ **CARACTERISTIQUES DE PERFORMANCES** : Puissance au litre : 44,7 ch/litre DIN. Puissance à la tonne : 64,1 ch DIN. Cylindrée à la tonne : 1 432 cm<sup>3</sup>. Rapport poids/puissance : 15,6 kg/ch. Autonomie moyenne de la voiture : 450 km.

■ **EQUIPEMENT DE LA VOITURE DE L'ESSAI ET ENTRETIEN** : Phares Carello iode H4. Carburateur Ford 84 BF KJA. Pneus Uniroyal Rallye 280/70 sans chambre.

■ **1<sup>re</sup> révision** : 2 500 km.

■ **Espacement des vidanges** : 10 000 km.

■ **Révisions ou contrôles** (suivant importance) : 10 000 à 20 000 km.

## PRIX/OPTIONS

FIESTA	
1100 GHIA 5 Vit. ....	45 300 F
1100 L .....	39 900 F
1100	
SUPER FESTIVAL ....	37 300 F
1100 FESTIVAL .....	35 900 F

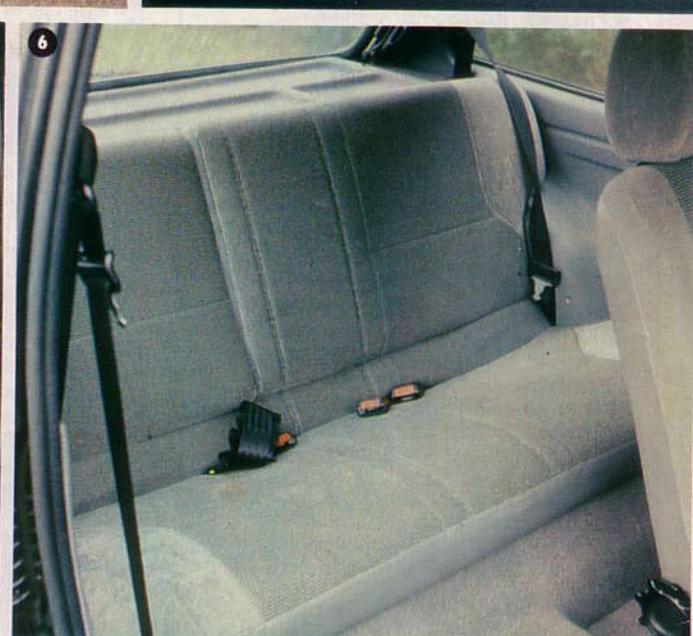
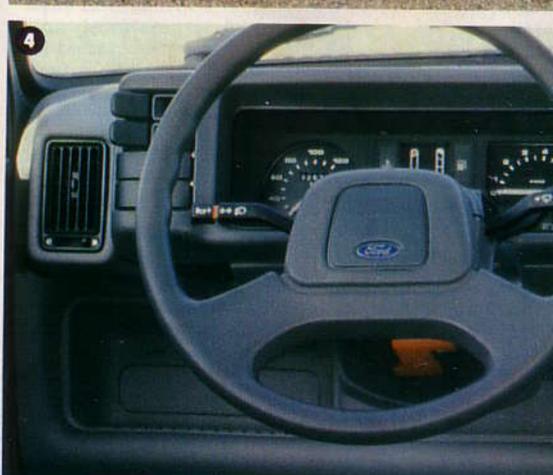
Feux arrière de brouillard : 295 F - Peinture métallisée vernie : 975 F - Toit amovible panoramique sur L et Ghia : 1 500 F - Vitres teintées sur L : 485 F - Lave/essuie glace arrière sur Festival : 815 F.

## QUALITÉS

- LIGNE BIEN RETOUCHEE
- BONNE BOITE 5
- PEU DE BRUIT
- Bons sièges
- Présentation soignée
- Tableau complet

## DÉFAUTS

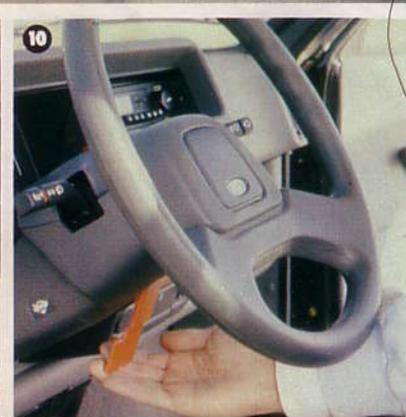
- 5<sup>e</sup> NUISIBLE
- PERFORMANCES MODESTES
- FREINAGE A CHAUD
- Suspension ferme
- Consommation élevée
- Coffre trop petit
- Réservoir insuffisant



1- La Fiesta 84 a vu son aérodynamisme modifié par l'adoption d'un nouveau profil de capot et d'un pare-chocs prolongé sous forme de becquet - 2- La caisse est protégée latéralement par de larges bandes de plastique venant dans le prolongement de la ligne des boucliers. 3- La Ghia se distingue notamment par des baguettes de caisse chromées, des enjoliveurs de roues plats sans aspérité donc aérodynamiques, des rétroviseurs extérieurs à droite et à gauche et des vitres teintées. 4- Le tableau de

bord, très sombre, est complet et bien équilibré dans la répartition de ses différentes commandes, cadrans et voyants de contrôle. 5- L'arrière se transforme facilement en break. 6- Le dossier de la banquette arrière se rabat en deux parties inégales dans les proportions de 1/3 - 2/3. 7- A l'avant les sièges sont bien proportionnés. 8- Les portières sont dotées de vide-poches. 9- Le bouchon à essence est de forme tourmentée. 10- L'ouverture du capot se commande par une tirette située sous le volant.





# FORD FIESTA 1100 GHIA



## LE POINT DE VUE DE MADAME

■ Quand on veut faire la fête et qu'on a de la barbe, il y a un risque : celui de se prendre les pieds dedans. C'est la raison pour laquelle la Fiesta vient de couper la sienne qui avait, et c'est normal, poussé depuis sa naissance.

Quel est le thème de cette nouvelle version ? S'affermir. Le capot et les blocs optiques sont plus nets, les ailes ont élargi à la base ; la baguette de protection latérale est large. De trois quarts avant, l'ensemble apparaît agréablement viril. « L'union fait la Ford » a-t-on envie de dire. Et puis l'on s'aperçoit, bouche-bée, qu'à l'avant, un élément remet cette virilité en question. Croyez-moi ou ne me croyez pas, le pare-chocs a... des seins ! Mais oui. Des butoirs intégrés, en l'occurrence, d'un galbe si précis qu'il rappelle les décolletés Bardot ou Lollobrigida d'antan... En ce temps-là, les producteurs de cinéma considéraient les spectateurs mâles comme autant de nourrissons demeurés sur leur faim... Eh bien, il y a, c'est sûr, chez Ford, un nostalgique de l'allaitement maternel. Qu'il nous permette seulement d'insinuer que le fruit de son obsession n'atteint pas, sur le plan esthétique, la perfection Bardot ou Lollo. Le mame-lon Fiesta n'arrive pas, si j'ose dire, à la cheville de ceux de ces dames. A l'intérieur, c'est joli, très joli. La finition poussée, comme c'est bon ! Ambiance : gris souris. Très bons sièges-confort avec appuie-tête sans ladrerie. On salue l'harmonie qui règne entre le velours mini quadrillé du centre des sièges et celui, uni et pré-froissé, de la partie latérale. Heureux rappel de velours sur la contreporte : c'est plus plaisant que du skai.

En revanche, traînons le plafond plus bas que terre : il est vêtu (on ne me fera pas écrire « habillé ») de ce plastique à trous stupide qui sévit sous toutes les latitudes. C'est d'autant plus dommage qu'il y a de la recherche côté de la planche de bord. A ce sujet, je ne serais pas autrement étonnée d'apprendre qu'un latin y a présidé. Un échappé de chez Fiat, pour être précis. Des indices capables de renseigner même un détective obtus en attestent : une certaine matité de matériaux, la forme

du bloc-compteurs, le graphisme affirmé de ceux-ci, enfin, les palettes rectangulaires de commandes d'essuie-glace et de dégivrage précédemment admirées sur la Uno... Le volant est bien gainé (une spécialité du pays du Chianti et des voleurs de bicyclettes), la texture accrocheuse du pommeau de vitesses, idem... En tout cas, bravo, cet homme, sûrement amateur de pâtes, a de la patte... Et il ne déteste pas surprendre : le tableau comporte un cadran rond, et un autre rectangulaire... Pas laid, quoique désarçonnant comme quelqu'un qui vous tient la porte au lieu de vous l'expédier dans le nez.

Ce qui ne désarçonne jamais, c'est la facilité. Alors on trouve naturel, évident, que de tas de rangements (sous la planche, dans les contreportes, dans un tiroir à sous ou à cassettes, etc.) permettent de caser le saint-frusquin routier. De même, le verrouillage du coffre de l'intérieur, la montre multifonction (heures, mois, jours, etc.)... Sur le plan du strict confort, les sièges qui dégagent parfaitement pour livrer passage à la banquette, avec manette à mi-hauteur anti-lumbago... Et, pour le week-end déménageur, la banquette rabattable deux tiers un tiers...

Tout cela ne nous dit pas comment roule l'engin. Petite moue. Le moteur 1100 et ses griseries éventuelles sont moins convaincants que les finitions internes. Les pédales sont douces, la maniabilité très bonne (mais la direction s'entache volontiers d'inertie) ; à la sonorité quasi italienne (encore) du chant du départ répond, au feu rouge, un freinage volontiers sensible. Sensible aux rainurages, la voiture tient bien la route. Elle a affiché 155 en 5<sup>e</sup>, 145 en 4<sup>e</sup> (au compteur apparemment tricheur !), mais on joue souvent de la boîte, et à deux à bord, sans charge, la remise en vitesse se fait attendre. Bien sûr, on ne peut pas demander à un 1100 les performances d'un 1600, mais celui-ci fait un peu père tranquille, plus apte à réjouir Papy Mousseau (de Cajarc) que les mordus de Paris-Dakar...

**Florence RÉMY  
Murienne ANTOINE**