



TOUJOURS JEUNE ET PERFORMANTE, LA FORD FIESTA CELEBRE SON 30ème ANNIVERSAIRE

COLOGNE, Allemagne, 25 août 2006 – Pendant 30 ans, la Ford Fiesta a prouvé que la réussite est une succession d’exploits petits et grands.

Née au milieu des années 1970, la Ford Fiesta a marquée la scène automobile européenne. C’est une marque que chacun connaît. Pour certains, la Fiesta a même été une première voiture importante. Pour d’autres, elle est synonyme de compagnon fiable, polyvalent, une citadine capable de transporter ses amis.

Bien que la Fiesta actuelle soit différente en de nombreux points de la première Fiesta, elle partage néanmoins ses qualités fondamentales.

« Cet anniversaire de la Fiesta nous offre l’opportunité de célébrer trois décennies d’évolution », a déclaré John Fleming, Président et CEO de Ford of Europe. « La Fiesta a représenté un changement lorsqu’elle est arrivée sur la scène automobile, et alors qu’elle a évolué avec le temps et les modes au fil des années, elle est néanmoins restée fidèle à sa vocation de véhicule économique, pratique et fiable. Et cette mission garde aujourd’hui toute sa raison d’être tout comme en 1976. »

Génération

La Fiesta a fait ses grands débuts la même année que la mise en service du supersonique Concorde d’Air France et British Airways. C’est également l’année où a été fondée la société Apple Computer. Qui aurait pu imaginer 30 ans plus tard que le rêve du transport supersonique régulier de Concorde serait achevé, qu’Apple serait un mot du langage courant et qu’une nouvelle Fiesta serait lancée pour la génération iPod ?

Commercialisée avant cette année anniversaire, la dernière génération de Ford Fiesta présente une nouvelle face avant qui lui donne un air sympathique et convivial et un nouvel intérieur aux couleurs vives. Certaines options, telles que le branchement d’un lecteur MP3 sur son système audio ou les commandes vocales Bluetooth, auraient été dignes d’un roman de science-fiction trois décennies auparavant.

En 1976, le monde des véhicules compacts était différent. La Fiesta d’aujourd’hui peut se vanter d’avoir les atouts de voiture de catégorie supérieure, tels que la climatisation, les rétroviseurs rétractables, la navigation par satellites, les essuie-glaces automatiques et toute une gamme d’autres technologies utiles. Son style est contemporain, offrant aux clients un choix très large de coloris extérieurs et une large gamme, coiffée par la version haute performance, la Fiesta ST, inspirée des voitures de rallye.



Aujourd'hui, la Fiesta a gagné en taille par rapport au modèle d'origine, reflétant ainsi l'évolution des tendances de la clientèle qui recherche des véhicules plus spacieux avec des coffres plus grands, des qualités que la Fiesta d'origine possédaient déjà.

Dimensions	Fiesta 1976	Fiesta 2006	Différence
Longueur hors-tout	3565 m	3924 m	359 mm
Largeur hors-tout	1334 m	1685 m	351 mm
Hauteur hors-tout	1360 m	1432 m	72 mm
Empattement	2286 m	2486 m	200 mm

Autre domaine dans lequel la Fiesta a toujours excellé, sa côte d'amour auprès du public, évaluée d'après les chiffres de ventes. Au cours des cinq dernières années, les ventes n'ont fait que croître. En 2005, 358 931 Fiesta ont été immatriculées, ce qui représente les meilleures ventes depuis 1998.

Et le rythme de croissance des ventes s'est poursuivi sur le premier semestre 2006. Entre janvier et juin, 205 200 Fiesta ont été commercialisées, soit une augmentation de 10 % par rapport au premier semestre 2005. Plus de 12 millions de Fiesta ont été produites au cours des 30 années de son histoire.

Inspiration espagnole

L'histoire de la Fiesta est indissolublement liée à l'histoire de Ford en tant qu'acteur du marché automobile européen. Si son nom est dérivé de l'espagnol, ce n'est pas une coïncidence. L'Espagne joue un rôle clé dans la conception de la nouvelle petite Ford et pour sa part le constructeur à l'Ovale Bleu a joué un rôle important dans le développement du marché automobile espagnol.

Pour revenir au début des années 70, la Fiesta est devenue une affaire personnelle pour Henry Ford II, Président de Ford Motor Company. Convaincu de l'avenir des petits véhicules, M. Ford a décidé créer une nouvelle petite voiture mondiale. Il s'est personnellement impliqué dans toutes les phases du long processus qui a abouti à l'inauguration d'une nouvelle usine d'assemblage à Valence en présence du nouveau Roi d'Espagne, Juan Carlos.

En 1972, la mission disposait de son propre groupe de travail composé d'équipes travaillant en Europe et en Amérique afin de réussir ce défi de produire une nouvelle petite voiture qui disposerait des caractéristiques adaptées aux consommateurs modernes à un tarif adapté, et pour un coût de production permettant de dégager une bonne rentabilité.

Baptisé du nom de code Bobcat, ce projet a indéniablement bénéficié de l'appui de de M. Ford.



Le projet Bobcat aurait ultérieurement de profondes répercussions sur les activités de Ford en Europe. Il nécessiterait une nouvelle unité de fabrication avec une orientation sur les nouvelles technologies telles que les transmissions pour véhicules à traction avant. Il demeurait cependant un certain scepticisme sur la traction avant après un essai peu concluant.

Cependant, le projet Bobcat a fédéré les personnes les plus talentueuses chez Ford pour résoudre les problèmes et abattre les barrières qui empêchaient de progresser vers ce domaine d'innovation.

L'un des principaux problèmes du Projet Bobcat était de savoir où serait fabriquée la nouvelle voiture. Le choix s'est porté sur l'Espagne, fermé à Ford en tant qu'acteur étranger. L'Espagne connaissait un certain développement économique et était prête à devenir une force qui allait compter en Europe ; aussi, il était essentiel pour Ford d'être présent en Espagne. Le projet Bobcat allait devenir l'élément déclencheur de ce changement.

Ford a entamé des négociations avec le gouvernement espagnol sur la possibilité de fonder une nouvelle usine d'assemblage en Espagne. Ce projet qui impliquerait des réductions douanières permettrait d'accélérer l'entrée de l'Espagne dans le marché commun. Après avoir obtenu l'autorisation de produire des véhicules en Espagne, Ford aurait également comme autre avantage la possibilité de vendre davantage de véhicules sur ce marché en expansion. En septembre 1972, le gouvernement espagnol a donné son accord, réduisant les droits de douane sur les composants et les machines importés tout en exigeant un pourcentage élevé de contenu local dans les véhicules qui seraient produits.

La voie s'ouvrait en Espagne et Ford était prêt. Ayant appris les intentions de Ford, les localités ont commencé à se concurrencer pour bénéficier de l'investissement que représentait l'usine Ford. Après consultation, Ford a sélectionné un site à proximité de Valence dans la petite ville d'Almussafes.

A mesure que le Projet Bobcat se développait, le look de la nouvelle petite Ford commençait à prendre forme. Des équipes de stylistes et d'ingénieurs, en concurrence en Amérique et en Europe, à Dunton en Grande-Bretagne, à Cologne en Allemagne et à Turin en Italie, ont conçu des prototypes répondant au cahier des charges d'ingénierie et de coûts établi par l'équipe du projet.

La forme définitive de la Fiesta a été élaborée grâce à une série de tests clientèle les plus ambitieux jamais mis en œuvre. Dans le plus grand secret, des clients de différents marchés européens ont été conduits à Lausanne, en Suisse, pour passer une journée sur le Lac de Genève et une partie d'entre eux a pu découvrir les différents designs proposés dans un hall soigneusement gardé.

Les chercheurs Ford ont pu ainsi définir le consensus du public sur les designs les plus attrayants.



En décembre 1973, en pleine crise du pétrole, comme un coup de pouce supplémentaire, le Conseil d'Administration de Ford a donné son feu vert pour le développement et la production du Projet Bobcat. La construction de la nouvelle usine de Valence débutait un mois plus tard.

Au cours des deux années suivantes, le rythme de développement a été intensif alors que les phases d'ingénierie détaillées pour créer le nouveau véhicule se mettaient en place et que l'usine de Valence prenait forme.

La Fiesta n'a reçu son nom de baptême qu'en 1974, lorsque Ford a ramené une liste de 50 noms potentiels à cinq : Bravo, Fiesta, Amigo, Strada et Pony. Le choix final est revenu à Henry Ford II.

Le journaliste automobile Edouard Seidler, dans son livre "Let's Call it Fiesta", raconte le moment où M. Ford a pris la responsabilité finale du nom du nouveau véhicule, s'enfermant dans son bureau du douzième étage du quartier général de Ford à Dearborn et récitant à haute voix tout en marchant les noms suggérés. C'est celui de Fiesta que M. Ford préférait :

« Ford et Fiesta vont bien ensemble », a-t-il fait remarquer. « C'est un nom à la fois plein de couleur et dynamique... la Bobcat s'appellera Fiesta ».

Le développement du nouveau véhicule s'est effectué à Cologne en Allemagne et à Dunton en Grande-Bretagne, les deux centres d'ingénierie de Ford en Europe.

Ce modèle économique et compact a été la première Ford à moteur transversal et à traction avant avec un hayon, elle est rapidement devenue une référence du segment des petites voitures aux côtés des Renault 5 et Volkswagen Polo.

La Fiesta a été la bonne voiture au bon moment. S'adressant également aux conductrices, elle a été lancée au moment où environ 20 % des achats de véhicules sur les principaux marchés européens étaient effectués par des femmes. Mais la réussite de la Fiesta repose sur un pouvoir de séduction bien plus large.

La production débute à Valence en Espagne en mai.

La première génération de Ford Fiesta

Lancée à l'été 1976, la Fiesta est alors disponible en 3 versions. Le modèle d'entrée de gamme est équipé d'un moteur 1,0 litre de 40 ch, proposé à un tarif particulièrement concurrentiel. La deuxième version est dotée d'un moteur 1,1 litre de 45 ch et la troisième du même moteur, mais de 53 ch en finition Ghia, plus haut de gamme. Il s'agit de la première apparition d'un tel niveau de luxe d'équipement pour des véhicules de cette catégorie.

La consommation a été un élément clé de la réussite de la Fiesta, mais ce n'est pas son seul point fort. Grâce à une remarquable innovation technologique, la Fiesta a prouvé que la valeur d'une voiture ne réside pas uniquement dans ses dimensions.



D'un poids de 700 kg, c'est l'une des plus légères de sa catégorie ; cependant son volume de chargement de 1,2 m³ est le plus important des modèles existants. Elle offre la meilleure visibilité panoramique et sa ligne plus aérodynamique lui donne un avantage concurrentiel déterminant.

La majorité des progrès qu'elle présente sont des premières. La résistance aux collisions a été optimisée grâce à l'utilisation des premiers programmes de simulation informatiques. La calandre est aérodynamique : à faible vitesse, ses barres permettent à l'air de passer tandis qu'à plus haute vitesse elles le guident efficacement sur le capot moteur. Ce système breveté par Ford lui a permis de se targuer du meilleur coefficient de traînée du segment avec un Cx de 0,42, ce qui à son tour a permis d'abaisser la consommation à des valeurs extrêmement faibles. A une vitesse constante de 90 km/h, la version 1,0 litre de 40 ch consommait 5,6 l/100 km, à 120 km/h 8,2 litres et en conduite urbaine 7,9 litres.

Les roues avant de la Fiesta étaient guidées par un nouveau concept de train avant - un brevet que l'ingénieur Ford et plus tard vice-président de Ford Motor Company, Earl S. MacPherson, a déposé en 1949. L'essieu arrière présentait un nouveau système anti-plongée. Les conducteurs plus sportifs pouvaient choisir la Fiesta "S", avec une suspension plus rigide et une barre stabilisatrice avant pour résister au roulis.

Des caractéristiques telles que les vitres de sécurité, les ceintures de sécurité automatiques avec enrouleurs et réglables en hauteur ainsi que la lunette arrière dégivrante étaient montées d'origine sur la Fiesta première génération. La longue liste des options aurait même été flatteuse auprès de véhicules de plus haut de gamme de cette époque car elle comportait des éléments tels qu'une gamme de toits ouvrant transparents.

Ford a vendu 67 172 Fiesta en 1976 alors que la production commençait de gagner en cadence et le journal allemand *Bild am Sonntag* a décerné à la Fiesta son trophée du « Volant d'or ». La production pour la première année pleine – 1977 – a vu la sortie de chaîne de 350 000 unités et la Fiesta était lancée.

Une partie des immatriculations de véhicules neufs 1977 de la Fiesta s'est effectuée sur le marché nord-américain. La Fiesta a été vendue aux Etats-Unis pendant quatre ans jusqu'à l'arrivée de la nouvelle Ford Escort aux débuts des années 80. Près de 300 000 Fiesta ont été les ambassadrices Ford européennes auprès des clients américains au cours de cette période, faisant aussi auprès d'eux étalage de sa fonctionnalité, de sa polyvalence et de son agrément de conduite.

En 1978, la Fiesta a reçu le British Design Council Award ainsi que le titre de Voiture de l'Année décerné par les lecteurs du magazine allemand *mot*. Poursuivant son rythme élevé de ventes en 1978, 1979 et 1980, la Fiesta enregistre déjà des sommets dans les tableaux des ventes. Elle avait ainsi marqué l'Europe de son empreinte.

La production de la première millionième Fiesta a été célébrée en janvier 1979, un nouveau record de rapidité de production d'un tel volume depuis le lancement d'un nouveau modèle par Ford.



Un deuxième événement marquant dans la toute jeune histoire de la Fiesta s'est déroulé 11 jours plus tard lors d'une épreuve phare du calendrier de la compétition automobile, le Rallye de Monte Carlo, qui a vu une Ford Fiesta s'aligner pour la première fois au départ avec au volant la future superstar finlandaise Ari Vatanen.

Cette voiture de compétition a été développée à une époque d'extrême pression et dans des circonstances très difficiles car la Grande-Bretagne connaissait des grèves industrielles généralisées. La "Fiestissima" de 800 kg avec double carburateur Weber, allumage électronique et lubrification par carter sec, disposait d'un moteur 1,6 litre capable d'atteindre un régime de 7250 tr/min, malgré son arbre à cames latéral, et délivrant 155 ch. Une boîte à quatre rapports courts a été conçue pour l'événement ainsi qu'un différentiel à blocage mécanique et hydraulique afin d'accroître la traction, ce qui a permis à cette mini du rallye de décrocher une sensationnelle dixième place pour sa première sortie.

Les passionnés de compétition sur Fiesta pouvaient également retrouver cet esprit de réussite de la Fiesta au Monte Carlo grâce à un kit spécialement développé et dérivé du rallye, disponible chez les concessionnaires Ford. La base de la conversion était le moteur 1,3 litre de 66 ch qui pouvait être poussé à 75 ch pour offrir des performances plus brillantes avec des carburateurs Weber double corps ainsi qu'un collecteur et un silencieux d'échappement modifiés. Le moteur était spécialement abaissé de 25 mm et l'ensemble complété par des tirants de suspension modifiés et des plaquettes de frein sport.

Dans sa série limitée "Super S", la Fiesta a également montré toute sa puissance sportive lors du Salon Automobile de Genève 1980, avec châssis surbaissé, voie élargie, jantes en alliage chaussées de pneus taille basse 185/60 pour une parfaite adhérence en virage. Le spoiler avant et le becquet arrière permettaient d'affiner l'aérodynamique tandis que les ailes élargies ainsi que les flancs et l'arrière soulignés par de superbes bandes décoratives accrochaient définitivement le regard. L'intérieur raffiné était doté de sièges sport avec appuis-tête intégrés. Ce modèle débordant de vitalité a été proposé avec un moteur 1,1 litre de 55 ch ou le "1300" de 66 ch, le tout pour un budget très raisonnable.

La "Super S" (Supersport en Grande-Bretagne) était en fait un avant-goût de la première Fiesta XR2, une version à moteur 1,6 litre de 84 ch introduite en 1981. Avec un confort et une tenue de route soigneusement mis au point par le Département Ingénierie des Véhicules Spéciaux de Dunton, qui s'était distingué en créant des modèles hautes performances tels que la Capri 2.8 Injection, la XR2 allait guider Ford sur la voie des petites voitures sportives. Des éléments extérieurs laissaient présager de son niveau de performance accru – les jantes en alliage "pepper pot", les projecteurs longue portée montés dans le bouclier avant, le spoiler avant et le becquet arrière ainsi que le garnissage intérieur exclusif. La toute première XR2 est maintenant un modèle de collection.

La XR2 a également constitué la base pour le studio de style Ghia d'un concept de véhicule de sport deux places novateur, la Ghia Barchetta, qui a été présentée lors du Salon Automobile de Francfort en 1983. Ce concept Ghia Barchetta inspirerait ensuite la Mercury Capri de série fabriquée en Australie pour le marché américain.



La production atteint rapidement un sommet en 1980 avec un développement des ventes de la Fiesta qui culmine à 435 155 unités en Europe. Elle bat même sa nouvelle grande soeur, la Ford Escort, qui avait reçu le titre de voiture de l'année européenne.

1981 est marqué par deux événements majeurs. Valence célèbre sa première millionième Fiesta et en mars, Ford célèbre la sortie de chaîne de la deux millionième Fiesta produite en Europe. Ce fut également un nouveau record de production que celui d'atteindre ce cap des deux millions d'unités en moins de cinq ans de production.

Pour la quatrième année consécutive, les lecteurs de *mot* ont élu la Fiesta 'Auto der Vernunft' (Voiture de l'Année). Une plus faible consommation venait en tête de la liste des critères de sélection complétée par des coûts de fonctionnement économiques, un prix de base intéressant, une haute valeur de revente et un style attractif.

Alors que la première génération de Fiesta touchait à sa fin, elle terminait sur un coup d'éclat. Avec quelques modifications de détail intérieures et extérieures la rajeunissant pour 1982, elle était à nouveau la voiture la plus vendue de sa catégorie en Grande-Bretagne et en Allemagne, tout comme elle l'avait fait pour chaque année complète depuis son lancement.

Arrivée de la deuxième génération

Ford lance la Fiesta Mk II en septembre 1983.

Profondément améliorée, la nouvelle génération de Fiesta capitalise sur les points forts du modèle d'origine et reprend des éléments du design de la Ford Sierra. Ils comprennent un capot plus plongeant, des prises d'air étroites, des arêtes arrondies et des projecteurs d'un type nouveau. Non seulement ces éléments donnent à la Fiesta un air de famille avec sa grande soeur, mais ils améliorent également son aérodynamique.

Le coefficient de traînée est réduit et passe d'un Cx de 0,42 à 0,40, ce qui a permis également de diminuer les bruits d'air et la consommation, cette dernière étant également favorisée par un cinquième rapport plus long.

Les niveaux de confort ont été rehaussés avec un intérieur totalement nouveau, lui apportant des caractéristiques de haut de gamme dans sa catégorie. Suite aux derniers développements enregistrés en ergonomie, l'intérieur a été divisé en zones adaptées aux fonctions et équipé d'un système de chauffage et de ventilation optimisé. Même la version "L" recevait d'origine des grands vide-poches et une banquette arrière à dossiers rabattables séparément pour un usage plus facile au quotidien. Les modèles de haut de gamme tels que Ghia et XR2 présentaient un agrément supérieur avec des ouïes de ventilation supplémentaires et un garnissage de plus haute qualité. La toute nouvelle XR2 se démarquait également par un pack carrosserie et un aileron de hayon exclusif.



D'autres économies de consommation ont été enregistrées avec l'accroissement de la gamme de motorisations. Les motoristes ont complété l'offre Fiesta avec un nouveau moteur diesel 1,6 litre de 54 ch, elle est ainsi le seul véhicule de sa catégorie à offrir ce type de motorisation. Homologuée pour une consommation de 3,8 litres/100 km à 90 km/h constant, elle devint l'un des véhicules les plus économiques au monde, ce qui a été confirmé rapidement après sa sortie par des tests comparatifs dans les médias.

En 1984, les premiers modèles à moteur à essence sans plomb 1,3 litre rejoignent la gamme de motorisations. La transmission à rapport variable en continu, une technologie brevetée par Ford et développée pour les véhicules compacts à roues avant motrices, équipe la Fiesta pour la première fois. Ce type de transmission automatique 'sans rapport' fonctionne grâce à une courroie spéciale qui tourne entre deux poulies pour modifier le rapport de réduction. Un système automatique permet à la transmission et au moteur de fonctionner de façon optimisée.

Ce système associe en fait les avantages des transmissions manuelle et automatique. Ces performances étaient comparables à l'époque à une boîte manuelle six rapports optimisée. En termes de puissance et de consommation ainsi que de performances, elle se situait nettement en avant des capacités d'une transmission automatique classique. Outre ces avantages économiques, la nouvelle transmission CTX offrait également des niveaux de confort de conduite inconnus jusque-là.

Fiesta Mk III

Après pratiquement 13 ans de production, la Fiesta d'origine est remplacée en février 1989 par une toute nouvelle gamme de modèles 3 et 5 portes de taille légèrement supérieure avec une aérodynamique encore affinée.

Pour la première fois sur un véhicule de cette catégorie, apparaît le système de freinage antiblocage SCS (Système de Contrôle d'Arrêt), en option sur toutes les Fiesta à boîte de vitesses manuelle.

La nouvelle troisième génération de Fiesta propose également un pare-brise dégivrant électrique, la transmission automatique CTX sur les modèles 1,1 litre et 1,4 litre, le nouveau moteur diesel à injection indirecte de 1,8 litre synonyme d'une très faible consommation, un nouveau dessin des sièges moulés, des verrous de portes et de direction haute sécurité et des points d'ancrage supérieurs de ceintures de sécurité avant réglables en hauteur.

Tous les moteurs pouvaient être alimentés avec carburant avec ou sans plomb et la gamme incluait deux nouveaux moteurs High Compression Swirl à « combustion pauvre » en versions 1,0 et 1,1 litre, les moteurs 1,4 et 1,6 litre améliorés à combustion pauvre complétant la gamme des moteurs à essence.

La version haute performance XR2i rejoignait la gamme des 18 modèles en octobre 1989, avec un kit carrosserie et un kit intérieur exclusif et bien sûr des performances améliorées.



Au printemps 1989, le modèle de remplacement tant attendu est présenté au Salon Automobile de Genève. Mais la nouvelle voiture devait tout d'abord passer avec succès un nouveau type de tests. Quelque trois millions de kilomètres ont été parcourus, pas uniquement dans les laboratoires et sur les pistes d'essais privées, mais sur le réseau routier normal. Pour cette raison, pratiquement la moitié du kilométrage de développement a été assurée par des clients, permettant ainsi d'obtenir des informations en retour qui ont pu être évaluées et utilisées lors des phases de développement final, avant lancement sur le marché.

Il s'agissait d'une première dans l'histoire de Ford. Quelque 250 modèles de pré-série, couvrant l'ensemble des types de carrosserie, niveaux d'équipement et modèles de groupes propulseurs ont été principalement remis aux mains de grandes flottes en décembre 1988. Chaque semaine, les véhicules devaient effectuer un programme prédéterminé avant de procéder aux tests de qualité, durabilité, consommation et fiabilité.

Alex Trotman, alors Président de Ford of Europe, avait souligné l'importance de ce travail. « Ford cherche à atteindre une qualité maximale dans tous les domaines. Nous sommes sûrs que la Fiesta sera l'un des tout premiers acteurs de sa catégorie. Le niveau de qualité recherché sera atteint en grande partie grâce à ce programme d'essais. »

La Fiesta et les arts

En 1989, un autre événement pour le moins insolite marque l'histoire de la Fiesta, symbolisant son impact sur les imaginations.

H.A. Schult, artiste allemand et célèbre praticien de l'Action Art, lui consacre une exposition de 3 jours à Cologne et explique : « Aucun autre produit industriel n'a autant inspiré les imaginations, suscité de rêves, changé les modes de vie et influencé les villes et les campagnes... » La Fiesta « symbolise le véhicule adapté à tous. »

Les sculptures de Schult mettant en scène la Fiesta en milieu urbain illustrent différents thèmes tels que l'âge du marbre, l'âge de pierre, les nuages, les vagues ainsi que des tendances plus contemporaines tels que le disco. Quelque 200 000 visiteurs ont admiré cette exposition urbaine et l'événement a été couvert par 14 chaînes télévisées du monde entier. La "Goldener Vogel", une Fiesta en forme d'oiseau doré, reste un symbole de la ville de Cologne.

En Espagne, la Fiesta a suscité l'inspiration de l'artiste catalan Josep Guinovart qui a choisi la Fiesta XR2i comme modèle. Combinant la peinture et d'autres matériaux, Guinovart a transformé la petite Ford en un véritable chef-d'œuvre.

A cette époque, la Fiesta continue de briller dans les médias. Lors d'un essai comparatif mené en août 1989 par le magazine allemand *Auto, motor und sport*, la Fiesta surclasse toutes ses principales concurrentes : la VW Polo, la Fiat Uno et la Peugeot 205. La même année, dans le magazine *Autobild*, la gamme Fiesta remporte la première place face aux gammes Fiat Uno, VW Polo, Nissan Micra, Opel Corsa et Renault 5.



Un immense succès commercial

A la fin de l'année 1989, Ford enregistre la meilleure année de son histoire en terme de ventes. Un mois seulement après son lancement commercial, la nouvelle Fiesta caracole en tête des ventes sur son segment dans sept pays européens.

Plus de 500 000 nouvelles Fiesta sont vendues la première année, un chiffre symbolisant le meilleur démarrage jamais enregistré par un véhicule européen. Depuis le lancement de la première version en 1976, 5,25 millions de Fiesta ont été fabriquées à Cologne en Allemagne, à Valence en Espagne et à Dagenham en Grande-Bretagne. Par ailleurs, les récompenses ne cessent d'affluer : les lecteurs du magazine *auto, motor und sport* élisent en effet la Fiesta « Meilleure petite voiture au monde » ; elle reçoit également le prix de « Petite voiture la plus ingénieuse » par le magazine *Auto Zeitung's*, mais également celui de « Meilleure voiture de l'année 1989 » par le magazine *What Car?'s*, de « Meilleure citadine de l'année » par *Neue Revue's* et de « Meilleure voiture de l'année 1990 » en Espagne.

Cette période marque l'apogée de la popularité de la Fiesta en Europe. Au cours des années 1990-1992, plus de 1,8 million de Fiesta sont immatriculées. Pour la seule année 1992, la Fiesta s'est vendue à un nombre record de 648 781 unités.

La vocation sportive de la Fiesta se poursuit sur cette période. Digne héritière de la XR2i, la Fiesta RS Turbo haute performance est lancée en 1990 et sera révisée en 1992 pour donner naissance à la Fiesta RS1800i, avec le nouveau moteur 1,8 litre 16 soupapes développant 130 ch.

En 1993, la Fiesta bénéficie d'un nouvel équipement de sécurité innovant. Son volant est, en effet, équipé d'un rembourrage spécial permettant de limiter le risque de blessures à la tête en cas d'accident.

Elle est, en outre, dotée d'une boîte de vitesses à 5 rapports, d'un autoradio stéréo avec lecteur de cassettes, RDS, commande automatique du volume et code antivol, et d'un toit ouvrant en verre athermique.

Tout au long de son histoire, la Fiesta a été produite en de nombreuses séries limitées sur la quasi totalité des marchés européens. Par exemple, cette année-là, est introduite la Fiesta Calypso avec toit ouvrant électrique coulissant en toile n'affectant pas le niveau sonore dans l'habitacle, quelle que soit la vitesse. La sellerie colorée offre un soutien ferme et le confort de la suspension compte parmi les meilleurs de sa catégorie. Parmi les nombreuses autres séries limitées lancées au fil des années, on retiendra les Fiesta Bravo, Lady, Sandpiper, Festival, Economy, Quartz, Finesse, Champ, Sound, Chianti, Magic, Dash, Bonus, Firefly, Finesse II, Olympus Sport, Flight, Fresco, Cayman, etc.



Les progrès en matière de sécurité se poursuivent l'année suivante. C'est ainsi en 1994 que Ford annonce à ses clients que tous ses véhicules seront désormais équipés d'un airbag de série. Il s'agit-là de la plus importante mesure entreprise par la société en matière de sécurité à ce jour, mesure qui a vu l'introduction d'un système de pointe sur le segment des petites voitures. Outre l'airbag conducteur, Ford propose l'airbag passager en option, un châssis renforcé avec protections latérales, des ceintures de sécurité avant avec prétensionneurs et limiteurs de force, un volant haute sécurité, des sièges avant anti-sous-marinage et un commutateur de coupure d'alimentation en cas d'accident.

En 1994, des essais de choc menés par différents magazines sur la Fiesta apportent la preuve de l'efficacité des équipements de sécurité Ford. Ces essais mettent en scène une Fiesta avec un mannequin Hybrid III à son volant et reproduisent un parcours d'un dixième de seconde se terminant par un choc à 54,9 km/h contre une barrière de ciment de 100 tonnes. Malgré les handicaps inhérents aux petites voitures (faible poids et zones de déformation courtes), la Fiesta s'avère extrêmement performante ; sa cellule de sécurité est ainsi restée quasiment intacte, minimisant le risque de blessures des occupants.

Fiesta Mk IV

Une toute nouvelle gamme de Fiesta est lancée en 1996. Ces nouveaux modèles sont animés par les moteurs en alliage Zetec SE (tout d'abord la version 1,25 litre de 75 ch suivie de la version 1,4 litre de 90 ch). Une version à faibles rejets polluants du moteur essence 1,3 litre de 60 ch baptisée Endura-E et le moteur diesel Endura-D 1,8 litre de 60 ch viennent compléter la gamme des motorisations.

Cette nouvelle version se démarque également par une forme aérodynamique arrondie moderne, avec des angles doux entre les panneaux de carrosserie et les lignes de ceinture de caisse, un avant plongeant, des feux arrière enveloppants et des blocs-feux avant imposants. La suspension avant retravaillée bénéficie d'un renfort pour rigidifier la structure de la face avant et isoler plus efficacement le groupe propulseur. A l'arrière, un nouvel essieu travaillant à la torsion avec bras plus robustes et géométrie optimisée permet d'améliorer la tenue de route tandis que des ressorts moins fermes optimisent le confort.

Le tout nouvel intérieur combine qualité, confort et ergonomie. La protection des occupants et du véhicule sont optimisées pour atteindre les normes les plus hautes sur le segment des petites voitures grâce notamment à la combinaison du circuit de freinage antiblocage évolué à quatre canaux (ABS), du répartiteur électronique de la force de freinage et de l'anti-patinage, une première sur ce segment.

Ce modèle de Fiesta a également été maintes fois récompensé, notamment pour son caractère 'écologique'. Ses faibles niveaux de consommation et de rejets polluants ainsi que son processus de production respectueux de l'environnement la placent devant tous les autres modèles de la gamme Ford mais également devant toutes ses concurrentes.



Cette année-là, la Fiesta célèbre ses 20 ans. A cette date, elle avait été consacrée voiture la plus vendue de l'année toutes catégories confondues à trois reprises en Europe, à 12 reprises en Allemagne, à 19 reprises au Royaume-Uni et à 4 reprises en Espagne. Cet anniversaire est dignement fêté avec la 8,5 millionième unité produite.

Le Salon automobile de Turin de 1996 assiste à la présentation de 'l'impertinent mais séduisant' concept Saetta. Signifiant 'rapide comme l'éclair', le concept Saetta tout droit sorti du studio de design Ghia prend la forme d'un coupé deux places. Une barre de protection courant du capot moteur au coffre lui confère non seulement un design saisissant mais également la rigidité de châssis nécessaire à une voiture de sport compacte. Ce concept est le précurseur de la Ford Streetka.

Cette même année, Ford propose les airbags conducteur et passager de série sur tous les modèles Fiesta.

Un autre modèle fondé sur l'architecture de la Fiesta – le coupé sport Ford Puma – fait ses débuts en 1997 pour le plus grand plaisir des passionnés de conduite. Equipé d'un moteur à 4 cylindres de 1,7 litre avec calage variable de la distribution, ce modèle offre un style et des performances exceptionnelles.

Fiesta Mark V

Lors du Salon automobile de Francfort en 2001, Ford révèle la dernière version de sa petite voiture la plus vendue en Europe.

Une nouvelle face avant avec des projecteurs angulaires permet à la Fiesta de s'inscrire dans la droite ligne du design New Edge déjà présent sur les Ka, Puma et Focus. Le niveau d'équipements de sécurité est encore accru avec l'ajout des airbags latéraux aux airbags conducteur et passager, ainsi que de l'ABS électronique à quatre canaux ; la direction assistée, les jantes en aluminium, la climatisation et le verrouillage centralisé à commande à distance venant compléter la liste des nouveaux équipements.

Le modèle phare de cette nouvelle série est la Fiesta Sport 1,6 litre avec moteur de 103 ch et jantes en aluminium de 15 pouces chaussées de pneus 195/50. Une caisse plus rigide et une garde au sol réduite associées à des freins puissants et une direction assistée optimisée offrent une tenue de route et des performances de conduite exceptionnelles.

La nouvelle Fiesta était attendue de pied ferme par les journalistes spécialisés, notamment en termes de qualités dynamiques, car elle constituait le fleuron de la marque Ford dans le segment des petites voitures sur un marché européen de plus en plus concurrentiel. Ne se laissant pas intimider, la Fiesta poursuit sur sa voie, enregistrant une nouvelle croissance de ses ventes annuelles.



Tout comme les séries télévisées à succès, la nouvelle Fiesta inspire même un modèle dérivé en 2002 : la Ford Fusion, un type de véhicule nouveau offrant une vaste habitabilité sous des dimensions compactes, et une position de conduite surélevée. Le grand frère de la Fiesta fait ses débuts lors du Salon automobile de Genève 2002.

Les Fiesta haute performance

En 2004, Ford insufflé à la gamme Fiesta encore plus d'émotion, par la création de deux nouveaux modèles haute performance. La Fiesta ST 2 litres de 150 ch, nouveau fleuron de la gamme, est le premier véhicule de tourisme créé par la nouvelle TeamRS, une entité Ford spécialisée dans les véhicules haute performance et de compétition.

Depuis la Fiesta XR2 de 1981, la gamme des petites voitures de Ford se caractérise par des performances exceptionnelles et un plaisir de conduite inégalé à moindre coût. La mission de la Fiesta ST était de faire profiter de ces qualités à une nouvelle génération de conducteurs.

La Fiesta ST ciblait la catégorie des conducteurs jeunes. L'objectif de Ford était de créer le véhicule le plus polyvalent de sa catégorie doté d'exceptionnelles qualités de conduite.

La nouvelle Fiesta ST symbolise le retour de la Fiesta haute performance. Sa nouvelle compatriote, la Fiesta S, est disponible en deux versions haute performance, dont la première Fiesta diesel haute performance.

Conçue pour combiner plaisir de conduire, look sportif, tenue de route de premier plan et performances exceptionnelles, la Fiesta S offre un coût d'achat, d'utilisation et d'assurance moindre. Dérivée de la Fiesta trois portes, le modèle S reprend le becquet de toit et les baguettes de boucliers avant et arrière de la Fiesta ST, ainsi que ses sièges sport enveloppants.

La Fiesta aujourd'hui

Avant le début de la production de la nouvelle génération de Ford Fiesta et de Ford Fusion en novembre 2001, Ford Europe et ses fournisseurs ont investi 525 millions d'euros dans la modernisation de l'usine d'assemblage de Ford à Cologne et de son parc fournisseurs avoisinant. Ce complexe industriel est une référence pour le secteur en termes d'efficacité et d'utilisation de la capacité.

Aujourd'hui, l'usine d'assemblage de Ford à Cologne travaille en 3x8 et produit 1 800 unités de Ford Fiesta, Fiesta ST, Ford Fiesta Affaires et Ford Fusion dans un environnement totalement flexible.

En 2005, l'usine a produit 403 349 unités, dont 98 300 Fusion.

Les Fiesta et Fusion sont exportées de Cologne vers plus de 50 pays, dont l'Angola, l'Australie, Brunei, le Japon, Hong Kong, la Nouvelle Zélande, Singapour et l'Afrique du Sud. Le marché à l'export le plus éloigné de la Fiesta est Tahiti.



Un regard vers l'avenir

A l'origine, l'optique de Ford avec la Ford Fiesta était de créer une petite voiture internationale, à l'instar du Modèle T au début du XXème siècle. La Fiesta a atteint cet objectif à différents égards, séduisant les marchés lointains tout en restant solidement ancrée en tête du segment européen des petites voitures.

Aujourd'hui, à l'heure où la toute dernière Fiesta suit le parcours de ses devancières, avec une hausse des ventes de 10 % sur 2005 à ce jour et visant son meilleur chiffre de vente en sept ans, cette icône se tourne résolument vers l'avenir pour confirmer le célèbre adage : « la vraie vie commence à 40 ans ».

###

Pour de plus amples informations:

Jo Declercq

Tel: +32 3 821 21 03

Fax: +32 3 821 21 07

jdecler2@ford.com