

Escort MK 4

Diese Informationen wurden Ihnen bereitgestellt von
<http://www.Escort-Mk4.de>.

Sollten Sie die Informationen von einer anderen Quelle heruntergeladen haben, bitte informieren Sie mich.
Vielen Dank im Voraus. Webmaster@Escort-MK4.de

This information is hosted by <http://www.Escort-Mk4.de>.
If you downloaded it from another server, please inform me.
Many thanks. Webmaster@Escort-MK4.de



AUTO MOTO



Exclusif

L'essai vérité Ford Escort

10 MILLIONS DE KM 600 ESSAYEURS

Sondage
**LES VOITURES
QUI FONT
CRAQUER
LES FEMMES**



**OU S'ASSURER
AU MEILLEUR
PRIX?**

**LES ECOLES
DE CONDUITE
TESTEES
INCOGNITO**

Nouveau

Le match de la qualité
**SOLIDE, FIABLE, SÛRE,
NOTRE CHOIX**



TOYOTA CARINA



RENAULT 21

PEUGEOT 405



OPEL VECTRA



ISSN 0769 - 8933 M 2798
Belgique 100 FB - Canada 3,95 \$
Suisse 4,20 FS

M 2798 - 79 - 14,00 F



ESSAI

VERITE

Dix millions de kilomètres
en Ford Escort.
Un banc d'essai exceptionnel.



Jean-Claude Bloch

Ford Escort 1600

EFFICACE ET DURE A LA TACHE

Un vrai test marathon. Le premier essai à 10 millions de kilomètres par 607 propriétaires de Ford Escort. Points forts, points faibles. Rien n'est laissé au hasard. La voiture la plus vendue dans le monde depuis 7 ans nous livre tous ses secrets. ►

Cette ligne familière a déjà neuf ans. Toute à la fois efficace et banale, un rien ostentatoire, elle continue à faire preuve d'une belle force de séduction.

Les 607 essayeurs d'Auto-Moto ont parcouru au total plus de 10 190 000 kilomètres. D'un âge moyen qui dépasse à peine 41 ans, ils sont de gros rouleurs par rapport à la moyenne nationale de 13 600 km. Ils couvrent en effet 16 789 km chacun dans la première année d'utilisation de leur Ford Escort 1600. Ces premiers chiffres confèrent toute sa valeur à cet « essai vérité », impitoyable miroir de l'opinion générale des conducteurs interrogés, dont 71 % sont des provinciaux et 29 % seulement des Franciliens.

La répartition socio-professionnelle des propriétaires confirme d'emblée les caractéristiques de base du modèle, polyvalence affirmée, prix d'achat très étudié, belle image de marque. Ouvriers et employés sont 54 %, ingénieurs, cadres et techniciens 17 %, retraités 18 %. L'Escort attire d'abord ceux qui doivent ajuster avec

QUALITE/PRIX

précision leurs dépenses à leurs modestes revenus, tout autant que ceux qui évaluent avec soin la valeur réelle de cet investissement.

Le rapport qualité-prix, la réputation de robustesse, l'image d'économie d'usage, la valeur à la revente, les tarifs, sont des raisons qui passent bien avant les performances, la

tenue de route, le confort ou bien l'esthétique.

Dans le même temps, l'enthousiasme reconnu de la force de vente Ford porte ses fruits. Reprise de l'ancien véhicule, rabais consenti, facilités de paiement, qualité du réseau emportent souvent la décision. D'où un taux de conquête élevé (71 %) notamment parmi les propriétaires de françaises, Renault 25 %, P.S.A. 19 %.

L'Escort ne rencontre les faveurs que de 6 % de femmes et si beaucoup de clients ont été séduits par une livraison rapide, ils sont 24 % à avoir dû patienter plus longtemps que prévu.

Après avoir connu bien des versions autour du moteur 1600, l'année 1989 se limite à trois définitions, CL, Manhattan et Ghia, suivant le niveau d'équipement. A 69 900 francs la Manhattan est en tête des ventes devant la CL qui ne coûte que 66 800 francs. Son équipement riche justifie largement la différence.

Seule la nouvelle Fiat Tipo 1600 DGT se situe au même niveau à 70 300 francs.

L'Escort d'aujourd'hui date pour l'essentiel de 1980. En 1986 elle connaissait des changements importants dans sa ligne, un réaménagement de l'habitacle et quelques améliorations techniques, notamment pour sa suspension. Cette année c'est la calandre et les boucliers avant qui sont redessinés et la direction devient plus légère en manœuvre grâce à une crémaillère au rapport de réduction variable.

Cette belle longévité, inhabituelle dans ce créneau âprement disputé, témoigne d'une qualité générale et d'une fiabilité exemplaires.

Pourtant, ces acquis semblent un peu menacés par les résultats de notre Essai Vérité. Il peut constituer pour Ford France un signal d'alarme, car l'actuelle Escort doit vivre encore au moins deux ans. La nouvelle n'est prévue que pour 1990, au mieux. La grande majorité de nos essayeurs, qui souhaite rester fidèle à la marque, l'attend. Ils reprendront une Escort, ou, famille oblige, se tourneront vers la Sierra, voire même la Scorpio. □



En 1986 Ford a redessiné la voiture. Mais l'arrière a néanmoins gardé son seuil de chargement de coffre trop haut. Les protections latérales contre les petits chocs, trop légères, ne satisfont toujours pas un quart des propriétaires d'Escort.

LA VIE

Bien

L'habitacle de la Ford Escort est une lecture populaire et familière, avant tout fonctionnel, avec un poste de conduite très accessible. Pour compenser la banalité de la ligne et le classicisme éternel de la mécanique, le constructeur a peaufiné l'intérieur. La table porte incontestablement la marque germanique. Tout est net, précis, ordonné, impeccable. Il y a des détails partout, dont se félicitent les utilisateurs. De l'avis sur le tableau de bord et instruments sont lisibles et suffisants, les sièges sont plutôt confortables.

L'espace réservé aux passagers arrière, fait l'objet de vives critiques. Il est vrai qu'aujourd'hui il est

Visibilité

Bonne visibilité vers l'avant

Bonne visibilité vers l'arrière

Bonne efficacité des phares

Rétrovision insuffisante

Essuie-glaces insuffisants

Désembuage inefficace



Le rétroviseur extérieur doit être équipé en série la version Manhattan, mais pas encore à la Ghia. C'est une aide pourtant indispensable à la vision vers l'arrière très limitée, notamment en manœuvre avec le seul rétroviseur central.

BORD

e, bien équipée mais exigüe

voitures directement concurrentes les cotes sont bien meilleures. Des carrosseries de dimensions comparables à celles de la Ford Escort, comme la Fiat Tipo ou la Renault 19, qui mesurent également dans les 4 mètres disposent d'aménagements plus rationnels.

Elles offrent respectivement 14 et 11 cm de plus en largeur aux passagers arrière. Ces derniers, déjà malmenés, auront en plus des difficultés à s'extirper de la banquette, tant l'ouverture dégagée par les petites portières est étroite. C'est le coffre qui bénéficie de l'exiguïté de l'habitacle. Avec un volume de 320 dm³ il surclasse aisément les 250 dm³ de la Tipo et approche les

360 de la R19. On voit donc tout de suite, que conçue voici dix ans, l'Escort accuse son âge. Même observation en matière de confort. Les améliorations apportées en 1986 ne satisfont pas tout le monde. Malgré ses quatre roues indépendantes la suspension est jugée raide, l'amortissement rude. La tendance au sautellement sur mauvais revêtement reste très accentuée. La voiture est bruyante avec un moteur sonore à haut régime et des bruits de roulement mal filtrés. La ventilation envahissante renforce la note des décibels. On s'en plaint beaucoup. Longtemps connues pour leur équipement spartiate et leurs nombreuses options les Ford

Escort du millésime 1989 sont en passe de renverser la tendance.

La politique commerciale très agressive de Ford France, destinée à contrer les effets du vieillissement de ce modèle, a porté ses fruits. La version Manhattan, la plus vendue, propose notamment en série deux rétroviseurs extérieurs réglables de l'intérieur, des vitres teintées, et électriques à l'avant, le verrouillage central des portières, un feu arrière de brouillard, un compte tours et des dossiers arrière rabattables séparément sur 1 ou 2/3. Certes, il n'y a toujours pas de prééquipement radio ni de témoin lumineux de réserve d'essence, et l'assise de la banquette

arrière n'est repliable que d'un seul tenant sur toutes les versions. Ce sont les possesseurs de versions CL et GL qui critiquent vertement l'absence d'éclairage du coffre, de la boîte à gants et du cendrier, l'absence d'un feu arrière de brouillard et surtout d'un rétroviseur extérieur droit. Des petits « oublis » d'autant moins pardonnables que l'Escort est, bien équipée. Cela dit, elle couvre encore plus de 2 % du marché français en 1988.

Bien sûr il existe une finition Ghia plus luxueuse. Mais le surcoût exigé, 5 100 francs, paraît bien excessif. A mesure que la nouvelle Escort approche, l'ancienne s'équipe de mieux en mieux! □

Environnement

Volume du coffre suffisant	89,8 %
Éléments de rangement pratiques	78,7 %
Roue de secours mal placée	70 %
Mauvais emplacement de l'autoradio	9,8 %



Un emplacement spécial abrite la roue de secours, de mêmes dimensions que les quatre autres roues. Placée sous le plancher du coffre elle est toujours à l'abri des projections salissantes. Malheureusement si la malle est pleine, son accès devient difficile. Il faut alors sortir tous les bagages pour pouvoir l'extraire.

Tableau de bord

Instrumentation suffisante	71,5 %
Rappel sonore du clignotant trop fort	69,5 %
Jauge à essence imprécise	35,7 %
Reflets dans le tableau	13 %



Le tableau de bord adopte une ligne moderne et présente une lisibilité parfaite estime une grande majorité de nos essayeurs. Plusieurs se plaignent cependant de la mauvaise conception de certains postes : le clignotant, la jauge à essence, les reflets ou même le témoin de fonctionnement du feu arrière de brouillard trop peu visible.

Confort

Bonne position de conduite	94,3 %
Sièges confortables	86,2 %
Places arrière restreintes	28 %
Voiture bruyante	26,9 %
Ventilation efficace	97,1 %
Ventilation bruyante	50,1 %
Réglages des sièges avant peu pratiques	14,8 %



Si le dossier des sièges avant est bien raide, le confort général reste globalement acceptable et la grosse molette de réglage d'inclinaison est presque idéale. Toutefois le maintien latéral est jugé précaire. ►

LA ROUTE / L'ENTRETIEN

Des petites pannes dès la première

La génération 1986 des Escort a des propriétaires majoritairement satisfaits. Pourtant des critiques feutrées révèlent des problèmes réels. 25 % se plaignent de la tenue de route sur le mouillé. On pense aussitôt au train avant mal guidé, pas assez rigide et à la direction dure, pas assez directe et manquant de précision. Sous vireuse à l'extrême la voiture pâtit également d'une suspension ferme, d'un amortissement raide, qui conjugués, font sautiller l'essieu arrière, obligeant le conducteur à corriger en permanence le cap pour maintenir au volant la voiture en ligne. Avec 90 chevaux le moteur est bien proportionné et les performances

ne souffrent pas trop de la charge. Pourtant il manque des chevaux en bas et il faut jouer avec les rapports. La boîte de vitesse fait entendre des craquements dissonnants qui accompagnent trop souvent l'encochement de la première et de la marche arrière.

Les quatre premiers rapports ne sont pas trop longs et le comportement est assez vivace. Si la maniabilité était plus grande on gagnerait encore en plaisir de conduite. La 5^e, longue, se veut économique mais n'y parvient pas. Les tambours de frein mordent immédiatement, vite relayés par les disques ventilés de l'avant. Le freinage serait parfait si sa puissance

ne comprimait pas les suspensions trop dures, provoquant un sautillement désagréable lors des freinages d'urgence. Un système antiblocage S.A.B. est en option pour 4246 francs seulement.

Ses principes mécaniques n'ont pas la qualité des ABS électroniques. Mais ceux qui l'ont fait monter s'en montrent néanmoins satisfaits. De trop nombreux problèmes viennent entacher la réputation de la Ford Escort disent nos essayeurs. C'est une surprise. Après un an d'utilisation ils sont 42 %, déjà, à avoir eu recours au réparateur. Aucun secteur de la voiture n'est épargné. Mais où est donc passée la fiabilité tant claironnée ?

A l'utilisation, cette voiture au prix d'achat très compétitif se révèle chère. Le poste carburant est le premier touché. Alors que Ford annonce une consommation en ville de 8,3 litres en moyenne — chiffres normalisés traditionnellement les plus élevés des consommations de référence vantées par la publicité — les 607 essayeurs d'Auto-Moto calculent une moyenne générale de 10,6 litres. La différence est de taille mais elle s'explique par les origines sportives du moteur, son couple placé haut et son absence de puissance à bas régime. De plus, un starter automatique influe négativement sur le bilan, et pas seulement l'hiver quand il fait froid.

Ennuis

Circuits et équipements électriques	12,2 %
Moteur	9,6 %
Finitions	7,8 %
Carrosserie	4,1 %
Suspension	3,4 %
Direction	2,5 %
Freinage	2,1 %



L'Escort est réputée robuste. Mais 42 % des acheteurs déclarent avoir eu des problèmes techniques durant la première année d'utilisation. Deux exemples : l'arrêt brutal des gouttières de toit au niveau du pare-brise provoque de fréquents écoulements d'eau dans l'habitacle dès qu'on ouvre une vitre avant. La peinture est jugée fragile.

Comportement

Bonne puissance moteur	95,7 %
Bonne boîte de vitesses	88,4 %
Bonne tenue de route (sol sec)	94,5 %
Mauvaise tenue de route (sol mouillé)	25 %
Bon freinage (sol sec)	95 %
Mauvais freinage (sol mouillé)	26,3 %
Rayon de braquage trop grand	42 %



Bien doser un freinage d'urgence s'avère délicat. L'efficacité n'est pas en cause mais plutôt la qualité médiocre de l'amortissement : sévèrement ralentie, l'Escort tressaute sur la route et les distances d'arrêt s'allongent.

Consommation

Plus élevée qu'annoncée par le constructeur	48,7 %
Moyenne réalisée par nos essayeurs	10,6 l
Trop faible contenance du réservoir	24,3 %



La jauge à essence est très imprécise et ne dispose d'aucun témoin lumineux de réserve minimum. Cette anomalie, tolérée outre-Rhin, est d'autant moins acceptée chez nous que l'appétit de l'Escort se révèle important. C'est la rançon à payer pour un moteur brillant, mais déjà ancien.

NOS ESSAYEURS DECLARENT

La 309 était trop chère!



Le concessionnaire m'a donné un bon prix de ma vieille 504. La 309 me plaisait bien mais à puissance égale elle était trop chère. Le confort de l'Escort me convient mieux que sa tenue de route très moyenne. Son niveau

d'équipement a emporté ma décision. Et puis l'entretien courant est facile. Du coup, je peux aussi le faire moi-même.

M. Ceccaldi, 61 ans, retraité, 91120 Palaiseau (20 000 km par an).

Je reviendrai chez Citroën

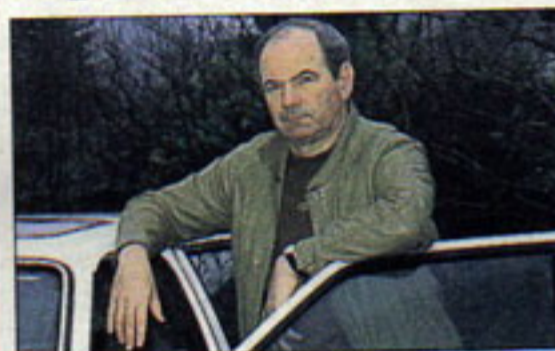


J'ai acheté une Escort pour son prix, son équipement et sa finition. Cela m'a changé de ma BX 14. Il m'a fallu un certain temps d'adaptation car le confort est inférieur. Les places arrière, un peu juste suffisent à mes

jeunes enfants. Je suis très déçu par le réseau Ford, tant pour l'achat que pour les révisions. Dès que je peux, je reviens chez Citroën.

M. Fournier, 29 ans, chauffeur-livreur, 95300 Domont S/Oise (15 000 km par an).

Après mon Escort? Une Sierra



La prochaine sera une Escort injection ou une Sierra. Le confort est en progrès. La tenue de route m'a surpris. Et je me suis finalement décidé pour une Escort 1600 Ghia en raison de son rapport qualité-prix-fini-

tion... Rien qu'à entendre le beau bruit des portières qui se ferment facilement! Avant j'étais client de chez Renault.

M. Godinat, 51 ans, ingénieur, 78600 St-Nom-la-Bretèche (40 000 km par an).

année

La condamnation de la jauge, l'imprécise et sommaire sur toutes les versions, est quasi unanime. Les pièces de rechange d'origine sont chères et donc l'entretien onéreux, comme c'est le cas de nombreuses voitures étrangères. C'est du moins l'avis de plus de 57 % des propriétaires d'Escort. Cela explique peut-être qu'ils soient plus d'un quart à ne pas faire entretenir leur voiture dans le réseau Ford. 15 % d'entre eux, même, procèdent personnellement aux diverses révisions. S'ils bénéficient, disent-ils, d'un bon accueil dans le réseau qui réagit vite, ils se plaignent pourtant (24,3 %) de la mauvaise qualité des réparations.

Entretien

Coût élevé	57,7 %
Respect des prescriptions d'entretien du constructeur	80,5 %
Réparations mal faites	24,3 %
Interventions effectuées par concessionnaires ou agents Ford	74,4 %
Accueil satisfaisant	84,2 %
Courts délais d'intervention	91 %



Les réparations sont jugées chères. Le moteur, pourtant est facile d'accès. Mais 15 % des propriétaires s'y intéressent vraiment.

L'AVIS D'AUTO-MOTO

es quelques retouches intervenues cette année sur la face avant, la direction et l'habitacle renforcent le pouvoir de séduction de l'Escort qui paraissait, avant ce lifting, assez démodée. Son prix avantageux, sa finition soignée et ses performances élevées sont d'autres éléments qui parviennent à contrebalancer un confort discutable, une réelle exigüité pour les passagers arrière et une trop forte consommation. Une critique importante se fait jour: le comportement routier n'est pas vraiment à la hauteur des performances. Or les progrès réalisés en ce domaine incitent les utilisateurs à se montrer de plus en plus exigeants sur la question. La révélation d'une fiabilité désormais contestée met dès lors en cause un rapport qualité/prix tout à fait attrayant. Même si celui-ci reste, malgré tout, le principal argument de la Ford Escort.

PARTICIPEZ A L'ESSAI - VERITE DE LA BMW 320i/325i (depuis modèle 1986)

Au-delà de l'échantillon que nous recrutons pour chaque Essai-Vérité, vous êtes, chers lecteurs, vivement invités, comme d'habitude, à nous dire, sur papier libre, ce que vous pensez de votre voiture (ligne, confort, équipement, tenue de route, freinage, entretien, consommation, après-vente). Avez-vous eu des problèmes particuliers? Reprendriez-vous le même modèle?

Ecrivez-nous avant le 15 février 1989, à AUTO-MOTO, 25, rue Trebois 92300 Levallois-Perret. Merci de votre collaboration.

PAR JEAN ROL-TANGUY
AVEC LA COLLABORATION
DE NICOLAS BRIOUZE