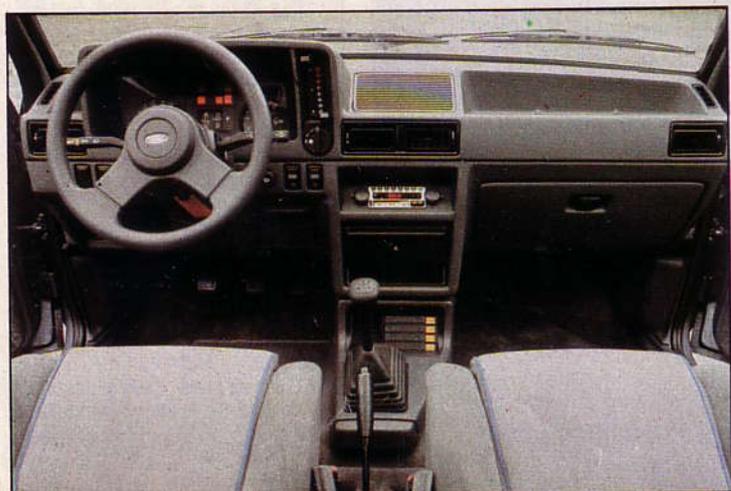


ESSAI

LA FORD ESCORT XR3i

La Golf GTI n'a rien à craindre



D'emblée, l'Escort XR3 a su séduire une clientèle portée sur les petites sportives agressives. Bardée d'un aileron, d'un spoiler, de jantes alliage, etc., on ne peut pas lui reprocher de cacher son jeu. Enfin, même si l'on estime qu'elle manque un peu de discrétion, on doit reconnaître que la ligne et l'allure générale sont très réussies.

Malheureusement, cette Escort XR3 paraît plus méchante qu'elle ne l'est véritablement. Le moteur à carburateur ne développait que 96 ch. Il gagne 9 ch grâce à l'injection, mais nous verrons que les 105 ch de la XR3i sont encore insuffisants face aux 112 ch de la Golf GTI, par ailleurs plus légère et mieux conçue.

Ford propose maintenant pas moins de 3 versions différentes de la XR3. La version « carburateur » figure en effet toujours au catalogue, au prix assez intéressant de 59990 F. La XR3i vient ensuite avec un prix de 63750 F. Et l'on trouve enfin, ou plus exactement on trouvera à partir de janvier 83, la RS 1600i dont le prix devrait se situer aux alentours de 75000 F.

Avec 115 ch, une suspension revue et corrigée et des jantes de 15", cette Escort RS est, paraît-il, très efficace et amusante à conduire. Ne l'ayant pas encore essayée, nous nous contenterons, pour le moment, de juger la XR3i par rapport à la version carburateur. Et aussi, évidemment, par rapport à la concurrence.



TECHNIQUE

- **Moteur:** AV 4 cyl. transv.; 1597 cm³ (79,96 × 79,52 mm); 8 CV fisc.; 105 ch DIN à 6000 tr/mn; couple maxi.: 13,8 mkg à 4800 tr/mn; arbre à cames en tête (courroie); injection Bosch K-Jetronic.
- **Transmission:** Roues AV motrices; boîte 5 vitesses; vit. pour 1000 tr/mn en 5^e: 32,4 km/h.
- **Suspension:** AV: roues indép. Mac Pherson; AR: roues indép. avec bras transv.; ressorts hélic. amortiss. télescop. et barres anti-roulis AV et AR.
- **Freins:** Disques à l'AV et tambours à l'AR avec répartiteur et servo.
- **Direction:** Crémaillère; 3,4 tours de volant; diam. de braquage: 10,50 m.
- **Pneumatiques:** 185/60 HR 14 sur jantes alliage de 5 1/2 J 13.
- **Dimensions et capacités:** Longueur: 397 cm; largeur: 159 cm; hauteur: 133,6 cm; empattement: 239,5 cm; voies AV/AR: 139/143 cm; poids à vide: 920 kg; réservoir: 48 l.
- **Habitabilité:** Largeur aux coudes AV/AR: 131/136,5 cm; garde sur sièges AV/AR: 90/87 cm; espace jambes à l'AR: 21 cm; distance dossiers AV-AR: 66 cm.
- **Coffre:** Largeur: 110/97 cm; profondeur: 76/144 cm; hauteur: 45/83 cm; volume (A.A.T.): 376/1160.

Présentation aguichante, super-équipement, voilà ses principaux atouts.

Nous avons déjà évoqué ses appendices aérodynamiques. Les jolies jantes en alliage léger sont équipées de pneus taille-basse super-larges, en l'occurrence des Dunlop SP Sport D3 en 185/60 HR 14. Des projecteurs longue-portée (optionnels) ont été rajoutés et l'on remarque, d'autre part, l'essuie-glace arrière, les vitres électriques, le verrouillage central des portes et du coffre, les deux rétroviseurs extérieurs réglables de l'intérieur, le toit ouvrant et, naturellement, le pare-brise en verre feuilleté, la montre digitale et tous les équipements courants.

La présentation générale nous plaît assez. La planche de bord est réussie avec une instrumentation très lisible et des commandes bien regroupées. On apprécie les casiers de rangement pour les cassettes dans la console centrale.

Si l'on parle de habitabilité/confort, on remarque tout d'abord que l'Escort XR3 n'existe qu'en deux portes, contrairement à la Golf GTI. Les cotes d'habitabilité des deux petites allemandes sont, en revanche, comparables, avec toutefois un petit avantage à la Golf.

A l'inverse, le coffre de l'Escort est sensiblement plus grand que celui de la Golf.

L'écart se creuse au détriment de la Ford du point de vue confort. La suspension de la XR3i n'a pas évolué

dans le sens de la souplesse, bien au contraire. Les pneus taille basse n'arrangent rien et il est préférable de choisir son itinéraire en fonction de l'état de la route si l'on ne veut pas se fâcher avec les passagers.

Bonnes performances, mais comportement routier plus que médiocre en conduite très sportive.

Avec ses 105 ch à 6000 tr/mn et ses 13,8 mkg de couple maxi à 4800 tr/mn, l'Escort XR3i est incontestablement rapide en pointe (184 km/h), brillante en accélération (31,9 s au 1000 m D.A.) et convaincante en reprises grâce à une boîte étagée et une démultiplication finale assez courte (32,4 km/h pour 1000 tr/mn en 5^e). On peut, certes, reprocher au moteur un manque d'aisance dans les — relativement — hauts régimes (bruit, vibrations), mais il n'en demeure pas moins brillant et fougueux entre 4000 et 5500 tr/mn.

Pour le comportement routier, notre jugement sera à la fois plus nuancé et plus sévère. En conduite normale, même rapide, l'XR3i ne pose pas de problème. La direction est un peu trop lourde à notre goût (et le volant trop petit), mais le train avant « colle » à la route et, à défaut d'offrir autant d'agrément de conduite qu'une Golf GTI, elle se montre saine et efficace.

Mais si vous décidez de retrousser vos manches pour passer de la conduite rapide au pilotage à la limite, alors, c'est la catastrophe...

Nous en avons fait l'expérience sur le circuit routier de Monthéry. Poussée dans ses derniers retranchements, l'Escort XR3i est la proie d'un sous-virage invraisemblable et consternant. A l'entrée d'un virage, vous commencez à braquer, la voiture continue pratiquement tout droit!! Vous braquez alors un peu plus... mais cela ne change rien. Et si vous accélérez un peu, les roues patinent lamentablement et, bien sûr, cela n'atténue pas le sous-virage, au contraire!

Comment expliquer ce comportement très critiquable pour un modèle aux prétentions sportives affirmées? L'Escort XR3i a pourtant une suspension raide avec une barre anti-roulis avant plus grosse que sur la XR3 et des amortisseurs à gaz. Elle bénéficie aussi de pneus larges taille basse et, cependant, elle est infiniment moins agréable et efficace que la Golf GTI qui, elle, a fait des concessions au confort et se contente de pneus très classiques. Malheureusement, d'une part les Dunlop SP Sport D3 n'offrent pas une adhérence formidable et, d'autre part, le train avant de l'Escort est loin d'avoir l'efficacité de ceux de la Golf ou de la R18 Turbo. Un peu de

carrossage négatif aurait sensiblement amélioré les choses, mais on s'est contenté d'augmenter le diamètre de la barre anti-roulis avant! Allez comprendre pourquoi?

En tout cas, le bilan sur le circuit routier n'est pas brillant puisque la XR3i est reléguée à près de 10 s par la Golf GTI et ne gagne que 1,3 s sur l'Escort XR3!

A noter, enfin, que le freinage est meilleur que celui de la Golf, sans être parfait pour autant (blocages de roues), que la commande de boîte est ferme mais précise et que la capacité du réservoir est passée de 40 à 48 litres. Tant mieux, car la consommation a augmenté.

Jean-Pierre MALCHER
PRIX : 63 750 F

PERFORMANCES

	XR3i « 83 »	XR3 « 82 »
● Vitesse maxi	184,551	178,820
Vitesse lue	200	188
Régime	5800 (5 ^e)	6300 (4 ^e)
● Accélérations		
400 m D.A.	17,2	17,2
1000 m D.A.	31,9	32,2
0 à 60 km/h	4,8	4,9
0 à 80 km/h	7,3	7,5
0 à 100 km/h	10,4	10,8
0 à 120 km/h	14,4	14,8
0 à 140 km/h	21,0	21,3
0 à 160 km/h	32,5	32,8
● Reprises		
40 à 100 km/h en 4 ^e	13,0	16,5
40 à 100 km/h en 5 ^e	18,4	24,0
80 à 120 km/h en 3 ^e	6,5	8,9
80 à 120 km/h en 4 ^e	9,5	12,3
80 à 120 km/h en 5 ^e	13,2	19,2
● Boîte de vitesses		
Régime maxi	6500	6500
Vit. maxi en 1 ^e	50	56
en 2 ^e	83	91
en 3 ^e	124	132
en 4 ^e	168	168
● Circuit de Monthéry (9 km)		
Meilleur tour	4'27"1	4'28"4
Moyenne	121,302	120,715
● Consommation (l/100)		
Route moyenne 75 km/h	7,14	6,83
Autoroute 120 km stabil.	9,12	8,00
Mesure officielle à 90	6,40	5,70
à 120	8,00	7,70
Ville	10,60	9,90
● Niveau sonore (dB/A)		
Au ralenti	52	50
A 60 km/h	69	69
A 60 sur pavés	85	85
A 90 km/h	72	72
A 110 km/h	74	76
A 130 km/h	77	78
A 160 km/h	82	84