

FORD SCORPIO

« Voiture de l'année » en 1986, la Scorpio n'est guère parvenue à s'imposer sur le marché haut de gamme, malgré un rapport qualité-prix très compétitif. C'est du moins ce qui ressort des fiches réponses de nos lecteurs.

● **Commentaire :**
PATRICE ALLANET



Tenue de route sécurisante, en dépit de quelques réserves sur sol mouillé.

Comme la Sierra, la Scorpio est d'inspiration française, puisque dessinée par un styliste français, Patrick Le Quément, désormais directeur du style chez Renault après un court passage chez Volkswagen. Succédant à la Granada, c'est une grande berline à vocation familiale, d'aspect solide et trapu (silhouette bicorps), mais aux lignes assez fluides pour suggérer aisance et vitesse. Si elle a plus de caractère que d'élégance, c'est sans doute parce qu'à ce niveau de gamme, le hayon devient très difficile à porter. N'est-ce pas l'une des raisons de son insuccès ? Il serait bientôt question d'une version de style classique — mieux habillée, donc — pour faire face aux fluctuations de la mode. La Sierra tire un grand profit de ce type de métamorphose. Parmi les diverses raisons qui ont poussé nos lecteurs à choisir ce modèle, retenons surtout l'impression de sécurité qu'il procure et son allure originale. On sait que l'originalité fait rarement l'unanimité. M. Loeffler, qui a choisi cette voiture à la suite de nos commentaires d'essais parus lors de son lancement (voir *Auto-Moto* n° 40, juillet-août 1985), confirme en tous points notre analyse de ses qualités. En revanche, M. Flaminia déconseille fortement cette voiture, qui a attiré son attention par son titre de « Voiture de l'année ». Faisons la part des choses, du « bonus » et du « malus ».

TENUE DE ROUTE. Sécurisante, en dépit de quelques réserves sur le mouillé.

Bonus. « Très satisfaisante » M. Bailot (2000 GL), « très bonne » MM. Bonneau (2000i GL), Branche (2000i GL), Flanc (2400 Ghia), Jolly (2800i Ghia), Liot (2000 GL), « irréprochable » M. Baudon (2000 GL), « excellente » M. Campanozzi (1800 GL), « correcte » M. Cazelles (2000 i), « bonne réussite » M. Charpentier (1800 GL), « sans problème » M.

Toussaint (2000i Ghia), « bonne sensation d'adhérence » M. Perimony (2400i GL).

Malus. « Direction flottante sur revêtement rainuré » M. Bernier (2000i Ghia), « prudence sur route mouillée » M. Didier (2800 i), « problématique sur sol glissant » M. Hermann (2000 GL), « prudence dans les virages serrés » M. Renevier (2000i GL).

L'avis d'Auto-Moto. Il ne suffit pas de donner leur indépendance aux roues pour obtenir de bonnes qualités routières. La Granada avait marqué un progrès énorme sur la Taunus mais elle serait encore loin du niveau de la Scorpio. Pour cette dernière, Ford a pris le taureau par les cornes et maîtrise parfaitement la géométrie de chaque roue. En fait, il s'agit de solutions pratiquement identiques à celles de la Sierra : Macpherson avec barre anti-roulis à l'avant, bras tirés à l'arrière procurant un léger « braquage induit » favorable à la tenue de route en virage (le débattement de la suspension provoque un « pincement » des roues qui assure le véhicule sur sa



O: MECONNUE

trajectoire). A l'avant, le débattement est un peu plus important que sur la Sierra pour des raisons de confort ; c'est ce qui explique sans doute les réserves formulées sur route mouillée, encore que le degré de qualité des pneus suffise à dégrader le bilan. Quant au rainurage, c'est seulement une question de pneus dont les sculptures en long jouent un rôle d'aiguillage selon l'écartement des rainures du sol. Ajoutons que ce modèle peut être équipé, en option, d'un dispositif pneumatique (alimenté par compresseur électrique) qui permet de corriger la hauteur de caisse en fonction de la charge (caravaniers) tandis que l'assistance de direction varie en fonction du rayon de braquage : la démultiplication augmente au fur et à mesure que l'angle de braquage augmente, procédé qui favorise la tenue de cap à vitesse élevée.

PERFORMANCES. Mis à part la version 1800 qui apparaît nettement sous-motorisée, la Scorpio offre d'honnêtes performances mais déçoit quelque peu dans les reprises.

Bonus. « Correctes » M. Bailot (2000 GL), « très convenables » M. Bernier (2000 iGhia), « moteur très souple et nerveux » M. Bonneau (2000 iGL), « excellentes sur autoroute mais manquent de brio sur route sinueuse » M. Didier (2800i), « tout à fait convenables pour un diesel » M. Lancois (2500 D CL), « moteur généreux et souple » M. Loeffler (2000 i), « conformes aux données du constructeur, excellent kick-down » M. Mihajlovic (2000 i automatique), « puissance et souplesse à tous les régimes » M. Perimony (2400i), « satisfaisantes malgré le poids » M. Porta (2000 i), « bonnes, sauf sur la position E » M. Renevier (2000 iGL).

La Ford Scorpio est d'inspiration française, puisque dessinée par un styliste français, Patrick Le Quément, aujourd'hui directeur du style chez Renault.

