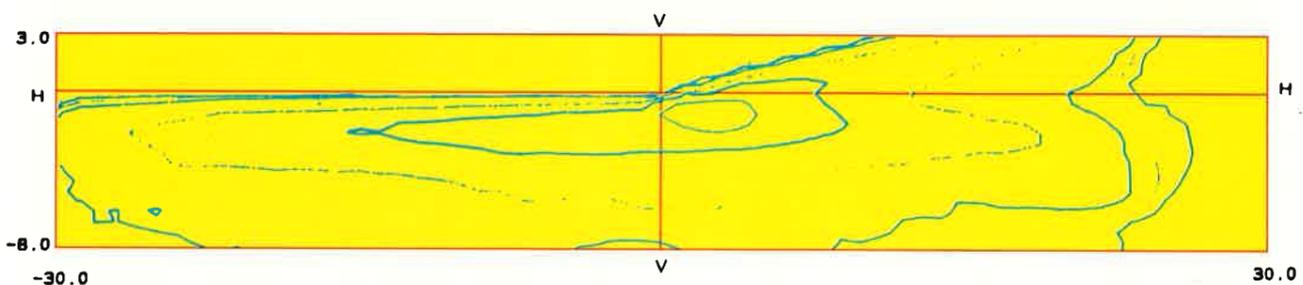
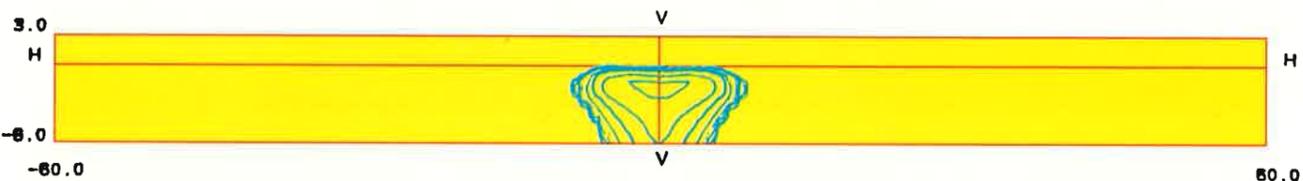


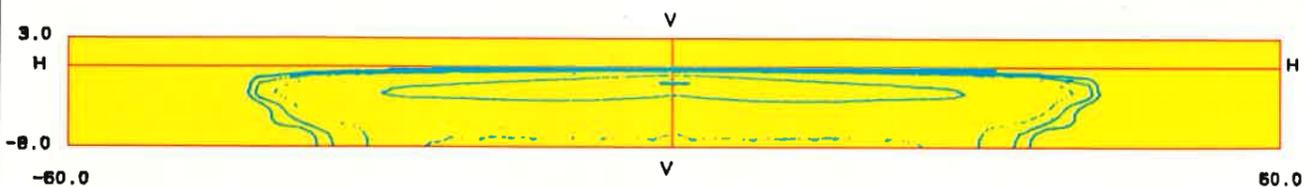
Faisceau code Surface Complexe sans glace. Seule la coupure est réalisée. L'étalement horizontal sera effectué par les stries de la glace.



Faisceau code SC2 sans glace directement généré par le miroir.



Faisceau anti-brouillard Surface Complexe sans glace. Seule la coupure est réalisée. L'étalement horizontal sera effectué par les stries de la glace.



Faisceau anti-brouillard SC2 sans glace directement généré par le miroir.

FORD ESCORT RS 16 V SPORTIVE CIBLEE



Agressive et séduisante, cette sportive se distingue surtout par un beau moteur 16 soupapes.

Proposée exclusivement en trois portes (caisse plus rigide probablement), elle se distingue par ses deux bossages sur son capot, des projecteurs plus gros, une nouvelle calandre, des jantes alliage de 15 pouces, et un béquet arrière. En dehors de cela, on notera un léger surbaissement, la présence d'un petit volant, et une planche de bord inchangée. Enfin, l'ABS est monté en série.

Le moteur 16 soupapes est à la fois puissant (150 ch) et souple. Il développe déjà 90 % de son couple maxi (160 Nm) dès 2250 tr/mn, et 150 Nm à 1500 tr/mn. Associé à une boîte aux démultiplications relativement courtes, il procure un réel plaisir. Malheureusement il se révèle aussi beaucoup trop bruyant, mais les techniciens Ford nous ont assuré que ce défaut manifeste serait réparé...

Les performances en accélération pure sont limitées par le manque de motricité qui n'a rien d'étonnant, compte tenu de la puissance. Certains concurrents proposent un anti-patinage...

Questions reprises ou agrément général, en revanche, la Ford Escort RS n'a rien à redouter. Cette souplesse est vraiment étonnante pour un 16 soupapes.

Le comportement est sous-vireur, mais cette tendance se manifeste à vive allure. La direction directe est bien assistée et elle permet de bien sentir la position des roues.

On a au volant de cette voiture une grande sensation de maîtrise. Mais sa précision, parfaite dans des conditions d'utilisation normales, devient plus aléatoire au-delà. Dans des grandes courbes sous de fortes sollicitations latérales, la voiture a tendance à rouler et dévier de sa trajectoire.

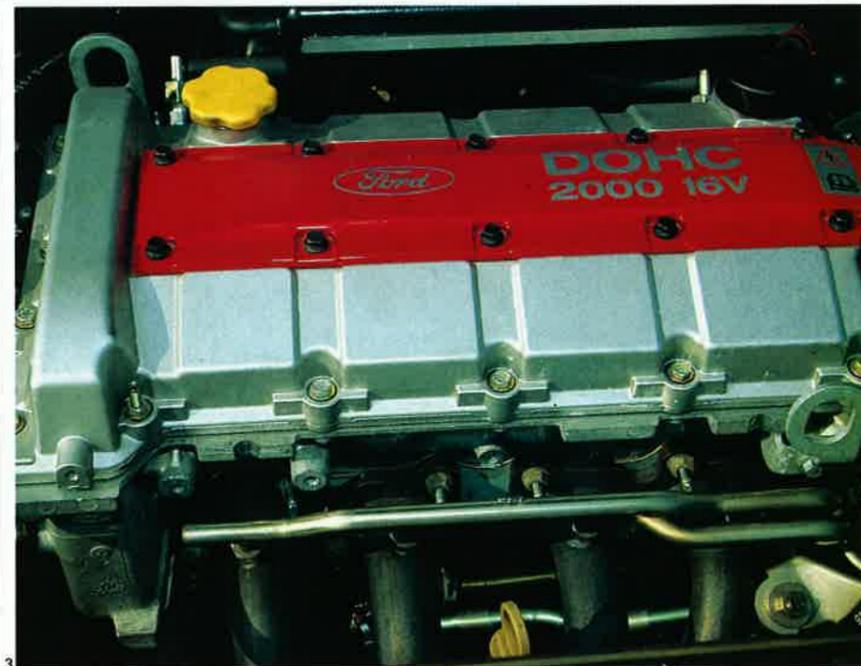
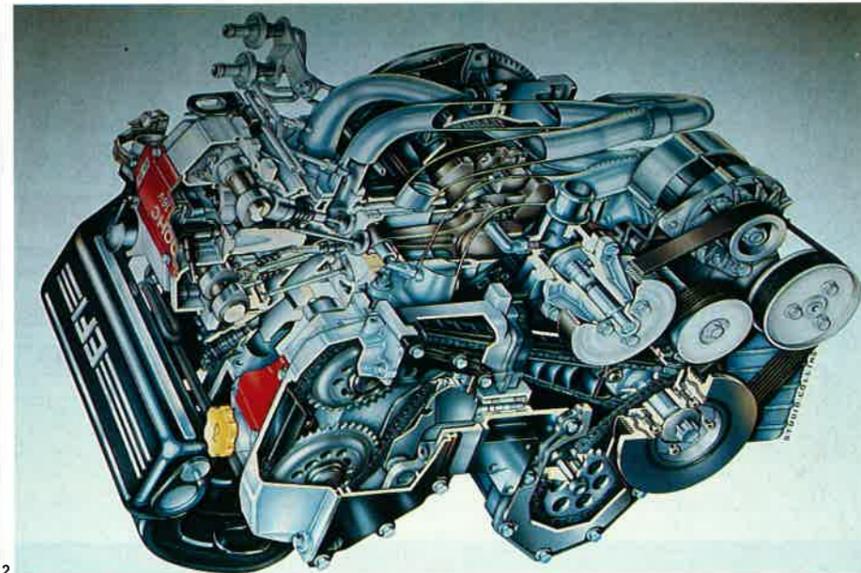
Il vaut mieux considérer cette réaction comme une limite imposée par la nécessité de conserver un certain degré de confort. La suspension a été durcie de 37% environ sur l'avant et de 21% à l'arrière par rapport à l'Escort normale, et le confort reste acceptable.

Les amateurs pourront toujours monter des pneus plus larges et à profil plus bas. Si cela ne change rien, il faudra revoir les articulations. En attendant, le compromis proposé par ces targes de suspension et les pneus Michelin MXV 195/50 VR 15 est très valable.

La motricité n'est pas exceptionnelle. Dans cette catégorie de puissance, certains constructeurs proposent un antipatinage qui ne doit pas être un simple luxe lorsqu'il pleut... Le freinage est efficace, mais l'ABS ne me semble pas au top niveau. La Ford Escort RS 16 V est une voiture vivante et agréable à conduire, avec un excellent moteur, qui vaut bien le 2 litres 16 soupapes Opel. Mais son châssis n'est pas au top niveau dans la catégorie. ■

2. Le quatre cylindres 1998 cm³ double arbre à cames en tête et 16 soupapes de l'Escort RS 16 V est issu du moteur Twin Cam monté en 1989 sur les Sierra et Scorpio en version huit soupapes. L'angle des soupapes est de 40x et les chambres de combustion sont en toit. Les conduits d'admission et d'échappement sont doubles

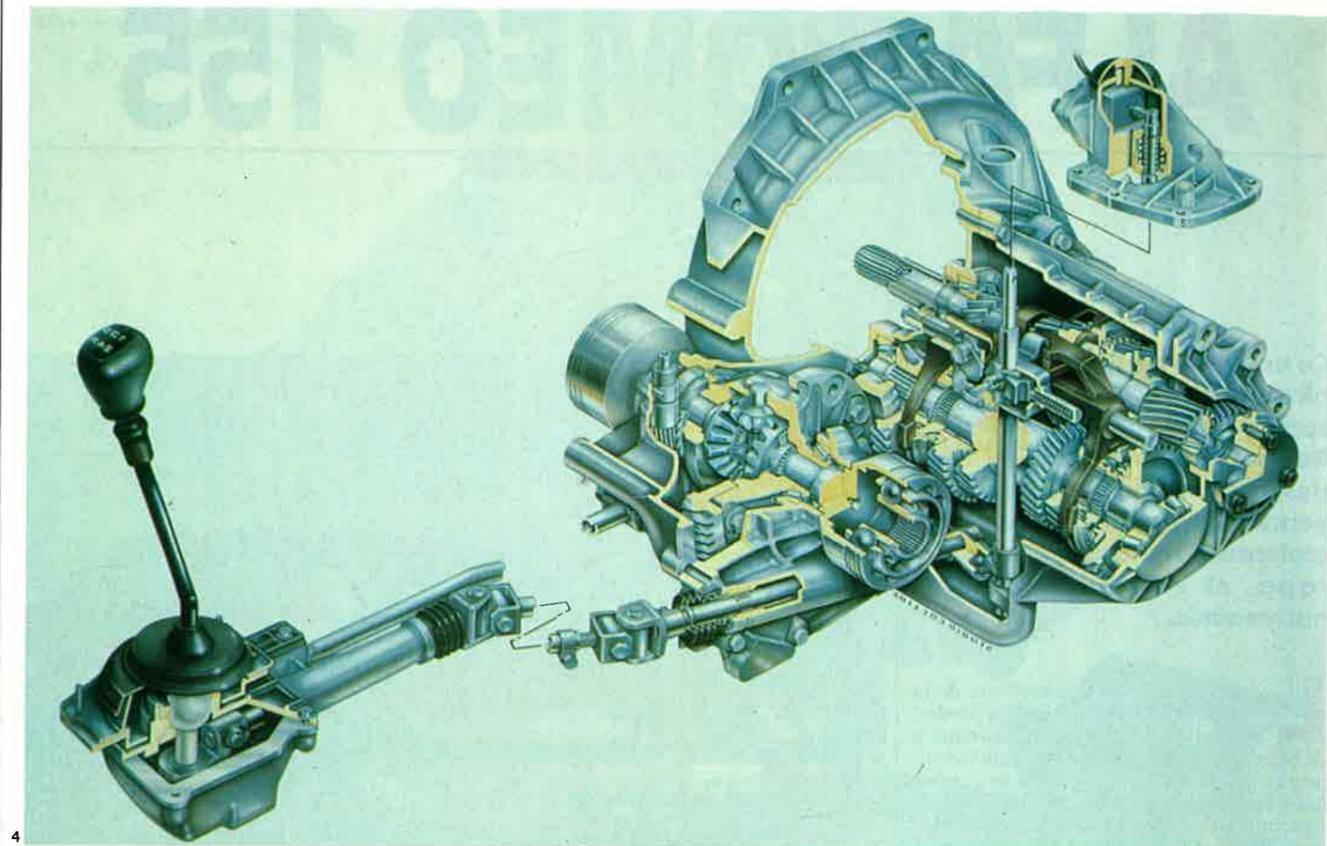
uniquement dans la culasse. Le système comprend deux branches (cylindres 2 et 3 et 1 et 4) donnant chacune dans un tuyau séparé. La faible inertie unitaire des soupapes a permis de réaliser des cames avec une rampe d'attaque plus directe, favorable à l'écoulement gazeux, et d'augmenter le régime de rotation (6800 contre 6400 pour la version huit soupapes).



3. L'injection électronique est gérée par le système Ford EECIV qui a une mémoire de 32 kilobytes. Les injecteurs sont sur une rampe intégrée et alimentés latéralement. L'étanchéité est vérifiée au montage. L'allumage est assuré par deux bobines installées directement dans les puits de bougies. La masse d'air est mesurée par un capteur de pression dans le collecteur d'admission,

Le vilebrequin dispose de huit contrepoids et l'inertie du volant est inférieure de 35% au bloc deux soupapes, ce qui favorise le début des reprises. Dans le même esprit, les bielles et les pistons sont plus légers et on a adopté de nouveaux coussinets à faible coefficient de friction.

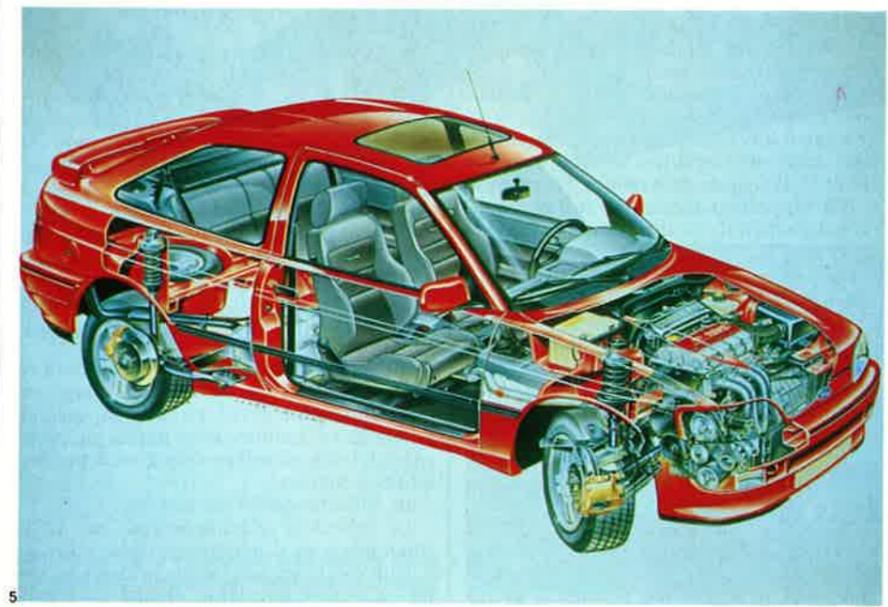
ainsi qu'en fonction du régime moteur et non plus mesurée par un débitmètre. Ce capteur réagit à la pression dans le collecteur ainsi qu'à la pression atmosphérique et assure une compensation. En butée de braquage, un contacteur spécial de pression d'assistance de direction augmente légèrement le régime de ralenti, pour éviter le calage du moteur.



4. L'Escort RS 16 V dispose d'une nouvelle boîte de vitesses MTX75 fabriquée à Cologne avec un carter en deux coquilles. Elle est lubrifiée à vie par une huile à faible viscosité (huile pour transmission automatique ATF), qui facilite la sélection aux basses températures. Le dispositif de sélection est intégré. Autre particularité, les deux axes de fourchettes coulissent dans des roulements à rangées de billes, ce qui diminue les frottements, et tous les pignons

sont montés sur roulements à aiguilles. Ces pignons et les synchros sont réalisés séparément, alors que traditionnellement on les usine dans un seul bloc, à partir d'un même flanc. Ils sont solidarisés par soudage à rayon laser, cette conception élimine les classiques contraintes de fabrication, favorise la compacité et abaisse le niveau sonore en fonctionnement. Les synchros sont réalisés grâce à une procédure de formage orbital à froid, mise au

point par Ford. Au cours de cette opération, les flancs pré-usinés sont amenés sous pression très élevée à leur forme définitive grâce à un processus de cintrage adapté à la géométrie des cannelures.



ESCORT RS 16V

MOTEUR	
Type	2.0l. 2 ACT, 16 soupapes
Cylindrée	1 998 cm ³
Alésage X course	86 X 86 mm
Rapport de compression	10,3/1
Puissance maxi	150 kW à 6000 trs/min
Couple maxi	190 Nm DIN à 4500 trs/min
CHÂSSIS	
Suspension avant	Indépendante avec éléments MacPherson et bras triangulés
Arrière	Semi-indépendante par bras
Direction	Crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	10 m
Freinage	A l'avant : 260 mm disques ventilés ; à l'arrière : 270 mm disques pleins
DIMENSIONS	
Longueur	4.040 mm
Largeur	1.692 mm
Hauteur	1.378 mm
Empattement	2.525 mm
Poids	1110 kg
PERFORMANCES	
Vitesse maxi	208 km/h
Accélération, 0 - 100 km/h	8,4 sec.