

FORD SIERRA 2.0 GT ET SCORPIO 2.0 i GHIA



Sierra 2.0 GT

A quoi bon ?

Oublions la Scorpio 2 litres à carburateur sous-motorisée. Intéressons-nous à la Sierra 2.0 GT, qui constitue la version de base du nouveau moteur Twin Cam, ainsi qu'à la Scorpio 2.0 injection.

La Sierra 2 litres à injection se révèle agréable par son moteur vivant et sa boîte bien étagée. Sur le modèle à carburateur, la puissance tombe à 109 ch, mais surtout, la transmission est une véritable hérésie.

Scorpio 2.0i Ghia

Pour faire d'une deux litres une 7 CV fiscaux, le constructeur a outrageusement rallongé les rapports. Résultat : si la troisième vitesse grimpe dans la zone rouge du compte-tours (5900 tr/mn), la quatrième s'éreinte déjà à 4500 tours, et la cinquième déclare forfait dès 3700 tours ! Soit des reprises franchement mauvaises, et des consommations plus élevées qu'avec la version à injection.

D'autre part, la version d'attaque, baptisée à tort « GT » ne peut disposer de la direction assistée. Elle est très lourde pour les manœuvres, et imprécise en conduite.

Une finition soignée, des sièges bien dessinés ne suffisent pas à faire de la Sierra 2.0 GT un modèle à recommander. Bien qu'il soit moins cher que la deux litres injection (84 668 F contre 95 215 F, en finition GL), cette dernière est préférable.

La Scorpio injection reprend le Twin Cam avec ses 125 ch. Plus

lourde de 175 kg que la Sierra pourvue du même moteur, elle manque sérieusement de punch : ses performances se rapprochent de celles de la Sierra carburateur. Reprises vraiment décevantes : il y a même régression par rapport à l'ancienne Scorpio deux litres injection.

Reste que la Scorpio est bien présentée, et luxueusement équipée. Mais les amortisseurs, beaucoup trop mous, sont déficients. Elle existe en trois finitions (GLX, CLS et Ghia), à partir de 123 145 F, anti-blocage ABS compris.

En dehors de ses vertus non polluantes, le nouveau deux litres Ford est décevant. Beau, moderne et sophistiqué avec ses deux arbres à cames en tête, il est desservi par une mauvaise boîte sur la Sierra carbu, et écrasé par le poids de la Scorpio. Il ne s'exprime avec satisfaction que sur la Sierra injection.

Frédéric Guihal



Sierra 2.0 GT 5p.

POUR

- Sièges/ finition

CONTRE

- Boîte longue
- Performances
- Direction
- Habitabilité

Scorpio 2.0 i Ghia

POUR

- Equipement/habitabilité

CONTRE

- Poids/puissance
- Reprises
- Amortisseurs

TECHNIQUE*

1998 cm³ carburateur (1998 cm³ injection); 109 ch à 5 600 tr/mn (125 ch à 5 600 tr/mn). Anti-blocage : option, 11 743 F (série). Direction non assistée (assistée). Pneumatiques : 195/65 R 14 (195/65 R 15). Poids : 1 140 kg (1 365 kg). Long x larg. : 443 x 169 (467 x 176). Réservoir : 60 litres (70). Coffre avec valises Delsey : 340 dm³ (410 dm³).

* Entre parenthèses, les chiffres de la Scorpio 2.0 i Ghia.

	Sierra 2.0 GT 5p.	Scorpio 2.0 i Ghia
NOS PERFORMANCES		
Vit. en 5 ^e (km/h)	173	192
Accélérations de 0 à 100 km/h	10"9	11"2
400 m DA	17"5	17"4
1 000 m DA	32"6	32"4
Reprises		
40 à 100 km/h (4 ^e)	20"0	17"3
80 à 120 km/h (5 ^e)	19"8	18"8
NOS CONSOMMATIONS (l/100 km)		
Autoroute (moy. 125 km/h)	8,5	8,6
Autonomie (km)	660	760
Route (max. 75 km/h)	7,7	7,8
Rapide (moy. 100 km/h)	12,4	12,7
Ville (UTAC)	9,0	9,8
PRIX/ Cat. fiscale	84 668 F/ 7 CV	156 250 F/ 10 CV