

REVENTE

- De très difficile
-
- à très facile
- +++
- Sierra 1.6/1.8/2.0: +
- Sierra 2.0 injection: --
- Sierra 2.3 (V6): ---
- Sierra diesel: ++
- Sierra « Le coupé » 2.0i: -
- Sierra break ess.: +
- Sierra break dies.: ++
- Sierra V6 4x4: --
- Sierra Cosworth: --

Ford Sierra : tranquille et raisonnable

La Sierra, dont la sortie en 1982 a suscité beaucoup d'étonnement parmi la clientèle traditionaliste de la marque, se fond aujourd'hui de manière presque anonyme dans le flot de la circulation. Banalisée dans sa forme, elle attire, tant dans le neuf que dans l'occasion, des automobilistes pour lesquels l'acquisition d'une voiture relève plus de la raison que de la passion.

A l'automne 1982, Ford, adepte des recettes les plus conservatrices en matière de conception automobile, fit couler beaucoup d'encre en présentant une Sierra aux formes arrondies et relevant d'un style inédit. Pour autant, la carrosserie cachait une architecture des plus classiques, avec une transmission aux roues arrière et une gamme de moteurs déjà anciens, dont le rendement modeste ne constituait pas un atout particulier.

En outre, la ligne, qui semblait afficher un futurisme audacieux, laissa rapidement transparaitre quelques faiblesses de style. Le restyling de l'année modèle 87, qui vit l'avènement d'une version trois volumes très conventionnelle, permit d'effacer certaines lourdeurs esthétiques: la face avant fut remodelée et on procéda à l'amincissement des entourages de vitres, jugés pénalisants pour l'élégance du profil.



Aujourd'hui, le profil de la Sierra ne choque plus et n'étonne plus personne.

LA TENDANCE CHEZ LES ANGLAISES

Les ancêtres en vedette !

- **Mini** : En dépit de ses 30 ans, la Mini se revend avec une très grande facilité, le plus souvent entre particuliers. Les professionnels l'écoulent sans problème jusqu'à 25/28 000 F, voire plus de 35 000 F pour une Mayfair ou une série spéciale récente.
- **Metro** : Elle connaît une carrière plus modeste. Les transactions se font aisément si les prix restent modérés, en-dessous de 27/28 000 F, avec un léger avantage pour les 5 portes.
- **Maestro** : La demande est très faible. Cette berline trouve preneur jusqu'à 28/30 000 F, en version 1300 à petite vignette. La 2 litres, avec l'écusson MG et maintenant GTI, est quasi invendable.
- **Montego** : Peu recherchées, les Montego bénéficient d'un regain d'intérêt depuis 1 an. La 1600 peut se négocier jusqu'à 45 voire 55 000 F pour un modèle récent. La 2 litres est boudée.
- **Rover 213/216** : La motorisation 1,3 litre est préférée à la 1,6l et surtout à la 1,6l à injection. La clientèle donne souvent sa préférence à la version SE, la mieux équipée.
- **Rover 800** : La motorisation 2 litres/140 chevaux est la préférée, avec un bon niveau d'équipement (version Si plutôt que i). Les transactions frôlent ou dépassent les 100 000 F. Les V6 se vendent surtout avec l'« Option Pack » (intérieur cuir). Les « Fastback » marquent des points. L'augmentation de plus de 10 000 F du tarif neuf (modèles 90) sur les V6 suscite des exigences parfois injustifiées.
- **4x4** : Les Land et les Range se revendent toujours fort bien, surtout en version diesel.
- **Jaguar** : C'est l'explosion pour Jaguar depuis la présentation en 1986 de la nouvelle série XJ. Celle-ci, plus appréciée avec le moteur 3,6 litres qu'avec le 2,9l jugé un peu lymphatique, a entraîné sans son sillage l'ancienne berline 4,2 litres et le coupé 6 ou 12 cylindres. Les problèmes de fiabilité de blocs 4,2l antérieurs à 1985 ne semblent pas rebuter certains amateurs qui trouvent des modèles bon marché.

Une sous-motorisation chronique

Relativement pesante pour sa taille (de 1 090 à 1 250 kg), la Sierra se voit animée par des moteurs peu puissants par rapport à leurs cylindrées, et dont les montées en régime sont systématiquement paresseuses. Le 1600 cm³ affiche 75 chevaux, le 1800, apparu à la fin du millésime 85, en offre 90 et le 2000 à carburateur atteint à peine 105. Un 2 litres à injection, donnant 115 chevaux, remplaça, courant 85, l'antédiluvien V6 de 2,3 litres de même puissance, dont le fonctionnement pataud s'accompagnait d'une consommation remarquablement élevée. Un diesel de 2300 cm³ complète la gamme, avec une cavalerie de 67 chevaux, inchangée depuis sa sortie, ce qui, à l'heure actuelle, ne permet absolument plus d'offrir des performances concurrentielles dans cette catégorie. De manière générale, ces moteurs, peu vivaces, gagnent à être sollicités avec placidité. Leur consommation relativement importante a conduit les services techniques à proposer des transmissions allongées, rendant plus aiguë encore l'impression de languer

ressentie au volant. Ce fut le cas, au printemps 84, de la 1,6 litre couplée en option à une boîte « économique » faisant passer la puissance administrative à 6 CV - un modèle que l'on aura soin d'éviter. Au printemps 88, ce fut le tour de la 2 litres qui eut à subir, cette fois en série, un rapport de pont allongé, faisant redescendre la voiture de 8 à 7 CV fiscaux.

Bonne solidité d'ensemble

Globalement, les Sierra affrontent avec une certaine indifférence l'épreuve du temps et des kilomètres. La carrosserie et le châssis sont le plus sou-

vent exempts de corrosion, l'ajustement des parties ouvrantes se fait sans qu'apparaisse de jeu, et les revêtements des sièges ainsi que les plastiques, au demeurant peu élégants, qui garnissent l'habitacle, ne se défraîchissent que lentement. Le siège du conducteur ne s'affaisse pas outre-mesure. Pas de problème non plus du côté de la direction et des attaches de roues. Les moteurs eux-mêmes sont capables de couvrir de longues distances, et certains modèles anciens changent de mains sans trop de difficulté, même vers 130/150 000 kilomètres en version essence ou diesel.

Sierra 2.0 litres 105 chevaux

PRIX DES PIÈCES

Moteur échange standard	8 671 F
Boîte de vitesses échange standard	5 381 F
Embrayage	1 387 F
Démarrateur	1 037 F
Alternateur	3 366 F
Amortisseur AV/AR	331/480 F

Les pièces détachées n'apparaissent pas particulièrement bon marché, ce qui est aussi le cas pour les différents panneaux de carrosserie. En outre, il est tout à fait courant de constater, dans le réseau Ford, un dépassement des tarifs constructeur, dans une fourchette de 10 à 13 %.

COTE AUTO-JOURNAL (en francs)

1989	1988	1987	1986	1985
64 000	55 500	42 800	33 000	25 000

La Maif joue la carte jeune

Deux à quatre fois plus impliqués dans les accidents mortels que les autres conducteurs, les 18/25 ans sont reçus à bras fermés par les assureurs. La Maif, mutuelle ouverte aux personnels se distinguant en jouant du corps enseignants, à fond la carte jeune



Planche de bord inchangée depuis la sortie en 1982.

De petits incidents

Cette fiabilité générale, qui témoigne d'une base forte et saine, s'accompagne tout de même d'ennuis qui demandent des passages en ateliers plus fréquents qu'on ne le souhaiterait.

Les incidents les plus notoires concernent les disques de freins avant qui, sur les voitures sorties avant fin 85, se voilaient, et qu'il fallait remplacer au terme de peu de kilomètres. Ford acceptait de prendre en charge, au moins partiellement, les frais de remise en état, ce qu'il est encore possible de négocier aujourd'hui avec son concessionnaire pour les quelques modèles où le problème a pu subsister après 1985.

L'embrayage présentait, durant les trois premières années de commercialisation, une tendance marquée à brouter, ce qui était attribuable à une fragilité du disque d'embrayage. Ce défaut a été, semble-t-il, complètement résolu après 1986.

Les amortisseurs d'origine paraissent un peu faibles et sont à remplacer précocement, en priorité à l'avant.

D'autres incidents surviennent également, mais avec une fréquence moins importante. Ainsi, on déplore parfois un manque d'étanchéité du circuit de refroidissements et des pompes à eau défectueuses. Les ruptures de câble d'accélérateur ne sont pas rares et, occasionnellement, les gicleurs de carburant s'encrassent avec rapidité.

C'est sans doute l'addition de tous ces problèmes, plus gênants pour la tranquillité de l'utilisateur que pour la longévité des principaux organes, qui a amené l'automobile club allemand l'Adac à classer, en termes de fiabilité, la Sierra

dernière de sa catégorie. Ce jugement sévère s'explique en partie aussi par les avaries de la ligne d'échappement sur les modèles commercialisés outre-Rhin et équipés de pots catalytiques.

Une gamme très fournie

Chez Ford, ce sont plus les degrés d'équipement que les niveaux de motorisation qui déterminent le prix en occasion. Ainsi, les 1,6, 1,8 et 2,0 l de 1985 s'échangent indifféremment à des tarifs oscillant autour de 25 000 F en finition GL. Dans ces conditions, optez plutôt pour la motorisation la plus généreuse. La 2 litres injection, restée à 10 CV fiscaux, peut être acquise dans de bonnes conditions financières. On relève quelques affaires particulièrement avantageuses réalisables sur des modèles peu demandés :

- « Le coupé » 2.0i.
- Les versions à transmission intégrale (berlines ou breaks), dotées d'un V6 de 150 chevaux, et qui, avant d'être supprimées au début de l'actuel millésime, représentaient sans doute les modèles les plus séduisants de la gamme.

- Les turbulentes Cosworth qui souffrent, en occasion, de la concurrence des R21 turbo et 405 Mi 16 neuves. Elles enregistrent une décote, dès la première année, de plus de 60 000 F.

Les versions breaks peuvent séduire par leur volume de chargement honorable, très comparable à ce qu'offre par exemple une BX Evasion. Les versions diesel, recherchées malgré la modicité de leurs performances, s'échangent à des cours plutôt élevés. Enfin, les berlines à 4 et 5 portes rencontrent un succès équivalent en seconde main.

J-R Macchia

Même si la généralisation de la conduite accompagnée a fait évoluer les mentalités dans le bon sens, les jeunes se heurtent toujours à d'importants problèmes financiers au moment d'assurer leur première voiture. Après avoir dépensé 3 000 francs pour décrocher le permis, puis quelque 10 000 francs pour l'achat d'une vieille occase à fort kilométrage, ils apprennent avec stupéfaction que l'assurance, au tiers, de leur Renault 4 leur coûtera plus de 6 000 F par an.

De tels tarifs n'ont rien de surprenant lorsque l'on prend connaissance de l'article 2 de la clause de bonus/malus, autorisant l'application d'une surprime de 140 % aux conducteurs novices. La plupart des assureurs ne se privent pas d'imposer cette pénalisation, qui incite bon nombre de jeunes permis à rouler en permanence au volant d'une voiture... assurée au nom de leur père ou de leur mère. Une situation frauduleuse, en fait, bien délicate à expliquer en cas d'accident.

Pas de surprime pour les jeunes

La Maif (Mutuelle assurance des instituteurs de France), qui dispose d'un potentiel de 330 000 enfants de sociétaires, âgés de 18 à 25 ans, a décidé de ne pas appliquer de surprime aux conducteurs inexpérimentés. Ainsi, dans le cas d'une prime de base « responsabilité civile » d'un montant de 2 000 francs, le jeune assuré à la Maif ne paie pas un franc de plus, alors qu'il aurait eu à déboursier 4 800 F., du simple fait de la surprime, chez un autre assureur. De même, la Maif ne majore pas la cotisation des parents dont le ou les enfants sera(en)t amené(s) à conduire occasionnellement la voiture. Une faveur qu'accordent rarement les assureurs, appliquant gé-



Vive la conduite accompagnée

néralement à la lettre le texte légal, autorisant une révision du coefficient chaque fois qu'un nouveau conducteur du véhicule est déclaré.

Si la mutuelle des instituteurs a retenu le principe du « conducteur principal », défini comme étant celui qui parcourt le plus de kilomètres au volant de l'auto assurée, elle n'exclut pas la possibilité pour le sociétaire de prêter la voiture à d'autres automobilistes. Seul impératif : signaler à sa délégation départementale tout changement éventuel du conducteur principal.

Depuis la première édition dans l'Essonne et les Yvelines à sa généralisation en France à l'automne 1985, la conduite accompagnée, en tant que telle, n'a pas de majoration de franchise supplémentaire pour les parents, et en plus, compte l'expérience pour déterminer le montant de bonus/malus. Ainsi, la plupart des compagnies d'assurance mutuelles consentent une réduction de moitié (70 % de la surprime de 140 %) de la première année, et une pression totale la deuxième année - s'il n'y a pas eu d'accident responsable. Les jeunes obtenant leur permis à un apprentissage de la conduite (A.A.C.) proposent d'emblée de bonus au conducteur principal. Preuve que lorsqu'on apprend bien à conduire, les assureurs peuvent être très indulgents. Pour le cadre légal de la promotion de formation pédagogique d'avenant, il faut tout proposer des parents, à l'exception des centes aux 18/25 ans.

TARIFS « JEUNES CONDUCTEURS »

Années suivant l'obtention du permis de conduire	MAIF	COMPAGNIE
1 ^{re} ANNÉE	1 800 F. (coef. 0,90)	3 400 F. (coef. 1,7)
2 ^e ANNÉE	1 700 F. (coef. 0,85)	2 000 F. (coef. 1,0)

Cette comparaison tarifaire, calculée à partir d'une prime de base « responsabilité civile » de 2 000 francs, concerne un jeune conducteur ayant obtenu son permis par le système de la conduite accompagnée. Alors que la plupart des assureurs appliquent 70 % de surprime la première année, se traduisant par un coefficient de malus de 1,7 et 3 400 francs de cotisation, la Maif offre une ristourne de 10 % sur la prime, avec un coefficient de bonus de 0,90, correspondant à une prime de 1 800 francs ; soit 1 600 F d'économie. L'écart est beaucoup moins important la deuxième année, avec une progression normale du bonus à la Maif, entraînant la suppression de la surprime dans les autres comp-