

LA FORD SIERRA XR4i

Plus GT que Sport



Un an après son lancement, la Ford Sierra semble avoir réussi son pari. Le public français, amateur de nouveauté, lui a réservé un bon accueil. L'efficacité commerciale du réseau Ford et le vaste éventail de choix ont fait le reste. La Sierra XR4i, apparue depuis, répond au désir que l'on a, chez Ford, de coiffer chaque gamme d'une version « locomotive ». Contrairement à la Fiesta XR2 ou l'Escort XR3i, la XR4i s'apparente plus à une Grand Tourisme rapide qu'à une sportive. Cela ne l'empêche pas de très bien jouer son rôle.

Aujourd'hui, Ford n'a qu'à se féliciter du choix de la carrosserie futuriste de la Sierra. Il y avait pourtant de quoi être inquiet, l'esthétique générale de ce modèle, assez inhabituelle, ne faisant pas l'unanimité. Sa ligne n'a pas, comme certains le préoyaient, démodé nos automobiles classiques. Mais il faut lui reconnaître un « avant-gardisme » osé. Rien d'étonnant à cela. La Sierra a été élaborée sur les bases du prototype d'étude Probe III. Celui-ci se distinguait, entre autres, par son aileron arrière bi-plan qui, à lui seul, abaisse le Cx de deux points, ce qui est considérable.

De là à le retrouver sur la Sierra XR4i, il y a un pas que Ford n'a

pas hésité à franchir. Outre le bénéfice acquis en aérodynamique comme en stabilité, cet imposant becquet s'intègre parfaitement à la forme générale de la voiture. D'autant qu'il est accompagné de sabots carénant les passages de roues, et affirmant davantage encore le caractère agressif de la XR4i.

Ford revendique un Cx de 0,32 (0,34 pour les autres versions). Ce résultat est significatif car il est obtenu avec des pneus lar-

ges. A notre connaissance, seules l'Audi 100 et la nouvelle R25 dans leurs versions les moins puissantes et équipées de pneus étroits, peuvent se prévaloir d'un meilleur coefficient de pénétration dans l'air.

La XR4i n'est pas sportive, mais se révèle une excellente grande routière.

Elle se montre très performante, grâce à un moteur souple et

puissant. Il s'agit-là du V6 2,8 l. qui équipe déjà la Capri et la Granada, et qui propulse la XR4i à près de 210 km/h en vitesse de pointe, tandis que 17 secondes et à peine plus de 400 m sont nécessaires pour accélérer de 0 à 140 km/h, et que 6,4 sec. suffisent pour passer de 80 à 120 km/h.

Ces valeurs de haut niveau sont légèrement inférieures à celles d'une BMW 323i, référence en la matière, ainsi qu'à celles de la





TECHNIQUE

- **Moteur** : AV V6 longit., 2 792 cm³ (93 x 68,5 mm), 15 CV fisc., 150 ch DIN à 5 700 tr/mn, couple maxi : 22 mkg à 3 800 tr/mn, arbre à cames central (pignons), injection Bosch K-Jetronic, allumage électronique.
- **Transmission** : roues AR motrices, boîte 5 vitesses ; vitesse pour 1 000 tr/mn en 5^e : 36,38 km/h.
- **Suspension** : AV : McPherson, AR : bras obliques ; amort. à gaz, ressorts hélicoïdaux (AR à flexibilité variable), barres anti-roulis.
- **Freins** : AV : disques ventilés ; AR : tambours, servo, répartiteur AR.
- **Direction** : crémaillère ; 3,5 tours de volant (diam. : 380 mm), diam. de braquage : 10,60 m.
- **Pneumatiques** : 195/60 VR 14 (Pirelli P6) ; jantes aluminium 5 1/2 J 14.
- **Dimensions** : long. : 445,9 cm, larg. : 172,8 cm, haut. : 139,2 cm, empattement : 260,8 cm ; voies AV/AR : 145,2/146,8 cm ; poids (à vide) : 1 205 kg ; Cx : 0,32 ; SCx : 0,634 m² ; Réservoir : 60 litres.
- **Habitabilité** : larg. aux coudes AV/AR : 138/144 cm ; garde sur sièges AV/AR : 94/85 cm ; espace jambes à l'AR : 19 cm ; distance dossiers AV-AR : 66 cm.
- **Coffre** : larg. : 122/92 cm ; haut. : 42/78 cm ; prof. : 88/160 cm ; volume AAT : 450/883 dm³.

Peugeot 505 Turbo Injection qui disposait, il est vrai, lors de notre essai, d'une pression de suralimentation « à la tolérance maximum », soit près de 170 chevaux au lieu des 150 annoncés. La consommation s'en était fortement ressentie, alors que, dans le cas de la XR4i, celle-ci demeure raisonnable. Il faut compter sur un bon 9 litres en conduite économique, environ 13 l si le rythme est plus soutenu pour atteindre 15 l en conduite très sportive. C'est en ville que la XR4i se montre un peu gourmande, car elle est pénalisée par son poids élevé. Sur la route, cette Sierra est très agréable à conduire. Seule la commande d'embrayage, dont la course est longue, s'avère fatigante en utilisation répétée. Mais la position de conduite est bonne, grâce au siège réglable en hauteur et au durcissement du soutien lombaire que l'on trouve également sur le siège passager. On retrouve avec la XR4i les qualités de tenue de route, de comportement, de confort et de freinage déjà notées sur les modèles de puissance inférieure. Quel que soit le rythme adopté, elle se montre tout à fait saine. La direction, la commande de boîte de vitesses et les freins ne posent pas de problèmes particuliers. La

suspension contrôle bien les mouvements de cette lourde voiture, tout en restant confortable. Tout ceci contribue à faire de la XR4i une Grand Tourisme rapide. Pour ce qui est de la conduite sportive, elle manque un peu de tempérament. Surtout son moteur qui, s'il ne manque pas de souplesse à bas régime, s'avère un peu lent à prendre ses tours. Les conducteurs plus exigeants trouveront aussi la suspension un peu souple, notamment lors des mises en appui rapides. Le bilan global apparaît toutefois très flatteur. Il contraste avec celui de la XR3i qui nous avait déçus par son comportement routier. Comme sur cette dernière, la présentation soignée et l'équipement complet sont à mettre au crédit de la XR4i, d'autant que le prix est compétitif.

François CARDON.

PRIX : 100 400 F

Options :

- **Ordin. de bord** 2 730 F
- **Lave-phares** 890 F
- **Antenne électr.** 565 F
- **Peinture métallisée vernie** 1 320 F
- **Vitres teintées** 940 F

Puissance fiscale : 15 CV

POUR

- Performances
- Comportement routier
- Confort
- Souplesse moteur
- Présentation / équip.
- Prix

CONTRE

- Suspension trop souple (cond. sportive)
- Consommation (ville)
- Com./embrayage

PERFORMANCES

● Vitesse maxi (km/h)	208,742
Vitesse lue	218
Régime	5 800
● Accélérations (sec.)	
400 m D.A.	16,5
1 000 m D.A.	30,2
0 à 60 km/h	4,7
0 à 80 km/h	7,0
0 à 100 km/h	9,5
0 à 120 km/h	13,0
0 à 140 km/h	17,1
0 à 160 km/h	23,8
0 à 180 km/h	42,0
● Reprises (sec.)	
40 à 100 en 4 ^e	12,6
40 à 100 en 5 ^e	16,8
80 à 100 en 3 ^e	3,4
80 à 100 en 4 ^e	4,4
80 à 100 en 5 ^e	5,8
80 à 120 en 3 ^e	6,4
80 à 120 en 4 ^e	7,8
80 à 120 en 5 ^e	10,8
● Boîte de vitesses	
Régime maxi (tr/mn)	6 250
Vit. maxi. en 1 ^{re}	56
2 ^e	100
3 ^e	144
4 ^e	183
● Circuit de Montlhéry (9 km)	
Meilleur tour	4'18"2
Moyenne (km/h)	125,484
● Niveau sonore (dB/A)	
Au ralenti	49
A 60 km/h	64
A 60 km/h sur pavés	80
A 90 km/h	69
A 110 km/h	71
A 130 km/h	73
A 160 km/h	78
● Consommation (l/100 km)	
A vitesse stabilisée	
A 90 km/h	8,10
A 120 km/h	10,20
Routier Montlhéry	
Moyenne 75 km/h	8,65
Moyenne 100 km/h	12,40
Ville A.A.T.	12,90
Consommations officielles UTAC : 7,60 à 90 / 9,60 à 120 / 15,50 en ville)	