

Ford EcoSport 1.0 SCTi Titanium



DÉVELOPPÉ EN SON TEMPS POUR LE MARCHÉ BRÉSILIEN, LE FORD ECOSPORT EST MAINTENANT UN VÉHICULE MONDIAL, ÉGALEMENT IMPORTÉ EN SUISSE. MÊME SI LE FORD ECOSPORT RESSEMBLE À UN 4X4, IL DEMEURE UN SUV. LE MODÈLE TESTÉ PAR LE TCS EST LA VERSION AVEC MOTEUR TURBO TROIS CYLINDRES DE 1,0 LITRE.

Positif

- Facilité d'accès à bord et position rehaussée
- Performances adéquates pour un moteur de 1,0 litre
- Espace aux places avant
- Véhicule maniable, bien adapté à la circulation urbaine
- Grands rétroviseurs extérieurs
- Bon système audio (en option)

Négatif

- Qualité des matériaux et finition intérieures
- Rapport prix / performances (équipement moyen)
- Etagement des cinq vitesses trop espacé
- Pas livrable en 4x4
- Ouverture latérale du hayon (gênant)
- Comportement peu dynamique

Présentation

Le design du Ford EcoSport est plutôt sage mais malgré tout plaisant. L'avant avec ses phares étroits et oblongs, et la calandre de radiateur proéminente lui donne un air sportif et dynamique. Sa ligne latérale ne passe pas inaperçue de même que son hayon à ouverture latérale avec roue de secours.

Habitacle

Le plastique domine l'intérieur. De plus, la planche de bord est de mauvaise finition. L'espace aux places avant est bon et l'accès à bord est aisé. Par contre, l'espace aux places arrière et le volume du coffre sont assez modestes pour un véhicule de cette catégorie. Il faut également prévoir suffisamment de place à l'arrière lors du stationnement pour ouvrir latéralement le hayon. Même si les places arrière sont rabattables, la surface de chargement ainsi dégagée n'est pas plane. Les rétroviseurs extérieurs sont grands, ce qui est bien pratique. L'écran où les informations s'affichent est relativement petit et parfois miroitant, gênant la lecture.

Confort

Les sièges cuir en option sont confortables et réglables en hauteur, avec un bon soutien lombaire. Le maintien latéral pourrait être amélioré. L'équipement de confort n'est pas vraiment riche. Le Ford EcoSport est actuellement proposé uniquement avec la ligne d'équipement Titanium. Le niveau sonore dans l'habitacle correspond à cette catégorie de voiture, à savoir 70 dBA à 120 km/h. Par contre, le moteur trois cylindres de 1,0 litre est particulièrement bruyant à basse vitesse. La suspension est ferme mais confortable.



1



2



3



4

1 Spaciosité généreuse à l'avant.

2 Intérieur aux matériaux bon marché et finition négligée.

3 Connexion du smartphone pour dispositif mains-libres et streaming audio.

4 Le hayon qui s'ouvre latéralement a besoin de beaucoup de place.

Performances

Les performances du moteur essence trois cylindres de 1,0 litre sont appréciables. Son couple maximal de 200 Nm dès 1'400 tr/min montre toute sa puissance. La voiture testée a un poids à vide de 1385 kg et accélère en 12,1 secondes de 0 à 100 km/h (donnée d'usine 12,7 secondes). La commande de la boîte à cinq rapports est douce, pourtant l'étagement des vitesses gagnerait à être plus serré. En conduite normale, la consommation est modérée mais augmente rapidement en mode sportif ou en ville.

Qualités routières

Les qualités routières sont particulièrement exposées question sécurité. Dans les virages pris à haute vitesse, le Ford EcoSport se montre agile malgré une tendance marquée au roulis et au sous-virage. La direction avec 2,8 tours est certes directe mais manque de précision. Elle pourrait aussi donner plus de retours d'informations. Il est à regretter que le Ford EcoSport ne soit actuellement pas disponible en 4x4.

Sécurité

Au cours du crashtest EuroNCAP, le Ford EcoSport a décroché quatre étoiles sur cinq. L'équipement de sécurité est certes bon, mais il manque un avertisseur de port de ceinture pour les places arrière et les larges montants avant restreignent quelque peu la visibilité, ce qui a péjoré la note pour la visibilité avec seulement une appréciation "satisfaisante".

Particularités

La roue de secours greffée sur le hayon est certes une originalité mais pose quelques problèmes. Ainsi, avec un hayon à ouverture latérale, il faut, lors du stationnement, prévoir suffisamment de place pour l'ouvrir et la visibilité arrière est également restreinte.

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur

Cylindrée	998 ccm
Cylindres	3
Soupapes par cylindre	4
Suralimentation	oui
Puissance max.	92 kW
Couple max.	200/1'400 Nm/trmin

Transmission

Boîte à vitesses	m5
Traction	avant

Carrosserie

Type de carrosserie	SUV
Poids à vide sel. construct	1359 kg
Charge tractable max.	750 kg
Volume du coffre petit	333 litres
Volume du coffre grand	1238 litres

Garantie

Garantie d'usine	2 ans
Garantie mobilité	1 an
Garantie antirouille	12 ans (sous conditions)

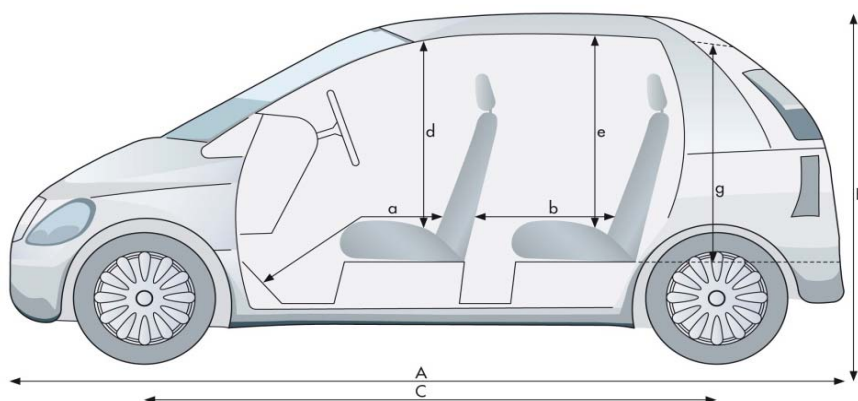
Prix

Prix de base	26'950.– CHF
Prix du véhicule de test	30'150.– CHF

Accessoires (extrait)

- sellerie cuir
- peinture métallisée
- capteurs de stationnement arrière
- package confort
- système audio 2

Pneu du véhicule de test	205/60R16 Goodyear Assurance
Dimension minimale	195/65R15



a de/à 90 cm/111 cm

b de/à 58 cm/81 cm

d 109 cm

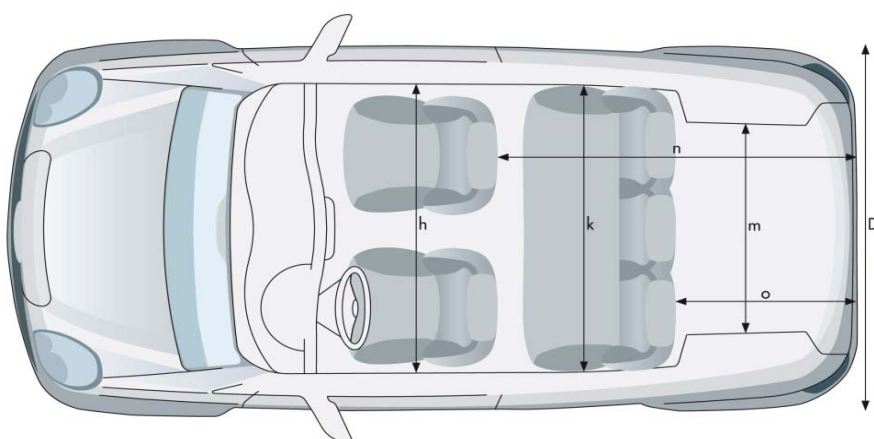
e 101 cm

g 92 cm

A 427 cm

B 166 cm

C 252 cm



h 144 cm

k 143 cm

m 98 cm

n 136 cm

o 67 cm

D 176 cm

DONNÉES DU TEST

Puissance du moteur

Mesure TCS	98.1 kW
Ecart avec le constructeur	+6.1 kW

Ecart d'affichage du tachymètre

à 60 km/h	56 km/h affiché
à 80 km/h	76 km/h affiché
à 100 km/h	95 km/h affiché
à 120 km/h	115 km/h affiché

Poids

Poids à vide du véhicule testé	1385 kg
Ecart avec le constructeur	+26 kg
Charge du véhicule de test	330 kg

Accélération 0 - 100 km/h

Constructeur	12.7 s
TCS	12.1 s

Elasticité (4^e rapport)

60 - 100 km/h	9.3 s
80 - 120 km/h	10.8 s

Ecart avec le compteur kilométrique

Affichage véhicule	2'000 m
Valeur mesurée	1996 m
1000 m effectifs sont	1002 m tachymèt

Freinage

(moyenne de 10 freinages à 100 km)

Distance de freinage	38.0 m
Décélération moyenne	10.2 m/s ²

Diamètre de braquage

(entre murs)	
gauche	11.2 m
droite	11.0 m

Insonorisation

à 60 km/h	60 dB(A)
à 80 km/h	62 dB(A)
à 100 km/h	67 dB(A)
à 120 km/h	70 dB(A)

Coûts

Tarif horaire selon OFS	CHF 145.-
Service gratuit	0 année
	0 km

Service selon constructeur

20000 km
12 mois

Coût total pour services

(à 15'000 km/an)	
jusqu'à 180'000 km	CHF 5'869.-

Frais d'exploitation

à 10'000 km/an	0.81 CHF/km
à 15'000 km/an	0.61 CHF/km
à 30'000 km/an	0.42 CHF/km

Environnement

Consommation l/100km (1999/100/EG)			
	urbain	extra-urbain	mixte
usine	6.6	4.7	5.3
TCS	7.4	5.1	5.9

Consomm. du test

6.7 l/100 km

Emissions de CO₂

usine	125 g/km
TCS	139 g/km
moyenne suisse	148 g/km
étiquetteEnergie	C

Visibilité circulaire

Stationnement	avant	1.95 m
	arrière	7.45 m
Visibilité	avant	3.80 m
	arrière	8.45 m

APPRÉCIATION TCS

Equipement	★★★☆☆
Equipements sécurité	★★★★☆
Coût des services	★★★☆☆
Insonorisation	★★★★☆
Visibilité circulaire	★★★☆☆

Freinage	★★★★★
Consommation usine	★★★☆☆
Consommation au test	★★★★☆
Consommation véh. testé	★★★☆☆

TABLEAU COMPARATIF

	FORD	OPEL	PEUGEOT	SUZUKI
	EcoSport 1.0 SCTi Titanium	Mokka 2WD 1.6i 16v Cosmo	2008 1.6 Vti Feline	SX4 S-Cross 1.6 16V Compact+ 2W
Prix (CHF)	26'950.-	29'400.-	28'700.-	24'990.-
Cylindrée (cm ³)	998	1598	1598	1586
Puissance (kW/CV)	92/125	85/115	88/120	88/120
Couple max. (Nm/trmin)	200/1'400	155/4'000	160/4'200	156/4'400
Consommation 1999/100/CE (l/100km)	5.9 C(2)	6.5(1) E(2)	5.9(1) D(2)	5.4(1) D(2)
Bruit intérieur à 120 km/h (dBA)	70	69(5)	69(6)	70(7)
Frais kilométriques (CHF/km) ⁽³⁾	0.61	0.70	—	0.59
Appréciation coûts des services ⁽⁴⁾	★★★★☆☆	★★★☆☆☆		★★★★☆☆
Test Touring (numéro/année)	15/2014	3/2013(5)	12/2013(6)	20/2013(7)

(1) données de l'importateur

(2) rendement énergétique donné par l'importateur

(3) à 15'000 km/h

(4) total des coûts sur 180'000 km à 15'000 km/an

(5) Opel Mokka 1.4T Cosmo 4WD

(6) Peugeot 2008 1.6 e-Hdi Allure 2WD

(7) Suzuki SX4 S-Cross 1.6 D GL-Top 4WD