

FORD ESCAPE HYBRID 4X4 2008



Tout comme les autres versions de l'Escape, l'hybride a droit cette année à plusieurs changements autant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Parmi ces changements, on note de nouvelles lignes extérieures, une suspension révisée, des améliorations pour l'insonorisation, une servodirection à assistance électrique, un nouveau tableau de bord, plus d'éléments de sécurité en équipement de série. L'hybride est offerte en version à deux roues motrices avant ou en quatre roues motrices.

Habitacle et coffre

L'accès est facile autant à l'avant qu'à l'arrière, mais la sortie peut être périlleuse en raison des inutiles marchepieds sur lesquels il est difficile de ne pas se salir, trébucher ou les deux. D'ailleurs, le véhicule n'est pas assez haut pour en avoir besoin. Heureusement qu'ils sont optionnels. Les sièges avant s'avèrent très confortables et le conducteur a droit à une très bonne position de conduite, mais ne peut compter sur un support lombaire réglable. Comme il n'y a pas de gouttière, l'eau et la neige tombent sur les occupants et sur les sièges lorsqu'on ouvre la porte. La pédale du frein d'urgence est trop près de la commande qui permet de le désengager, ce qui complique son utilisation.

La banquette arrière procure un bon confort pour deux adultes et le dégagement pour la tête, les jambes et les pieds est généreux. Le coussin et le dossier sont rabattables 60/40. On doit placer les appuis-tête sous les sièges avant lorsque les coussins sont relevés et que les dossiers sont rabattus : on a déjà vu plus ingénieux comme façon de disposer des appuis-tête.

La porte arrière permet l'accès au spacieux espace de chargement par la vitre ou en ouvrant la porte au complet. Malgré la présence du pneu de secours sous le plancher, le seuil n'est pas trop élevé.

Commodités et sécurité

La finition et les matériaux sont de belle facture. Avec les améliorations de cette année pour l'insonorisation, le véhicule est moins bruyant qu'auparavant, mais il y a encore un peu de chemin à faire, entre autres pour les bruits de route. Parmi les nombreux espaces de rangement, on trouve une spacieuse console centrale. Notons que le contenant de lave-glace est trop petit puisqu'il ne contient que 2,6 litres. Il n'y a aucune poignée de maintien, dans un véhicule qui se veut pourtant utilitaire!

L'instrumentation et les commandes sont bien disposées, sauf la commande des essuie-glaces qui est sur le levier des clignotants. Le soir, toutes les commandes sont éclairées mais le coffre à gants ne l'est pas. Lorsqu'on actionne les gicleurs, les essuie-glaces avant effectuent quelques passages et après une pause de quelques secondes, ils refont un autre passage qui, plus souvent qu'autrement, salit le pare-brise. Ce dernier passage est inutile. L'essuie-glace arrière a deux cycles intermittents plutôt qu'un intermittent et un continu. Le climatiseur est efficace, mais la gradation des degrés de température manque de progressivité puisqu'elle passe de 16 °C à 19 °C, et de 29 °C à 32 °C.

Contrairement à ceux de la dernière génération, les longerons de la galerie de toit sont troués, ce qui permet aux utilisateurs qui aiment le faire de solidifier les objets qu'ils transportent en les attachant aux longerons. Par contre, ces derniers pourraient être un peu plus longs.

Au chapitre de la sécurité, l'Escape compte sur deux coussins gonflables à l'avant, deux rideaux gonflables, deux coussins latéraux, de bons phares, quatre freins à disques avec ABS. Le système antidérapage n'est pas disponible pour la version hybride alors qu'il est de série pour les autres versions. La visibilité est bonne dans toutes les directions, sauf vers l'arrière à cause des trois appuis-tête de la banquette arrière. Tous les appuis-tête sont verrouillables et montent assez haut pour les personnes de grande taille, à l'exception de celui du centre à l'arrière qui est plus bas. Par contre, ceux de l'arrière sont trop loin de la tête.

Dans les tests du gouvernement américain, l'Escape obtient quatre étoiles, sur cinq, pour la protection du conducteur et cinq étoiles pour celle du passager avant en cas de collision frontale, et cinq étoiles pour la protection de tous les occupants lors d'un impact latéral. Sa résistance au capotage lui vaut trois étoiles. L'Insurance Institute for Highway Safety décerne à l'Escape sa deuxième meilleure cote, «acceptable», pour la protection du conducteur lors d'une collision frontale décentrée ainsi que pour la protection des occupants lors d'un impact arrière. En cas de collision latérale, sa performance lui vaut la cote «bonne», soit la meilleure.

Moteur et transmission

Le quatre cylindres de 2,3 litres et le moteur électrique développent 155 chevaux et 152 livres de couple. Ce duo procure de bonnes accélérations et des reprises assez vigoureuses qui permettent à l'Escape de pouvoir suivre la circulation sans problème. D'ailleurs, ses reprises de 60 à 100 km/h, sont plus rapides que celles des versions avec le V6. Par contre, dès qu'on amorce une accélération moyenne ou plus, l'exercice s'accompagne d'un bruit assez fort provenant du groupe motopropulseur. Sans climatiseur en fonction, en accélérant très doucement jusqu'à 40 km/h, il est possible de parcourir environ un kilomètre avec le moteur électrique seulement. Si le climatiseur, les essuie-glace et les lumières sont en fonction, le moteur à essence fonctionne pratiquement toujours, même si on est immobilisé à une intersection. Comme les logiciels de commande du système hybride ont été améliorés cette année, la transition entre les différents modes de fonctionnement est encore moins perceptible qu'auparavant. Le système est donc discret et efficace.

La transmission à variation continue fonctionne avec une extrême douceur en tout temps. Il faut déverrouiller le levier de vitesses pour passer du «D» au «N», ce qui n'est pas souhaitable dans une situation d'urgence. Le système de quatre roues motrices transmet du couple aux roues arrière dès que celles de l'avant patinent. En fait, il s'active dès qu'une roue avant a patiné 1/8^e de tour. Le fonctionnement est donc rapide et pratiquement indétectable.

Comportement routier

La suspension indépendante aux quatre roues est calibrée en fonction de la douceur de roulement mais dans la version hybride, elle est un peu plus ferme. Le confort est donc au rendez-vous sur tous les types de chaussée. La tenue de route est bonne et même intéressante pour ce type de véhicule. On a toujours l'impression d'être au volant d'un véhicule assez robuste.

La direction à assistance électrique est bien calibrée, stable précise et assez rapide. Elle procure un peu de sensations de la route. Les freins sont puissants et résistent bien à l'évanouissement. De plus, ils sont plus faciles à moduler que ceux de la première génération. En fait, il n'y a pas vraiment de différence entre eux et ceux d'un véhicule régulier.

Inspection

Un examen dans un centre de vérification technique de CAA-Québec nous a permis de constater que l'Escape est généralement bien construit. Par contre, la saleté entre facilement dans le compartiment moteur. Dans les fausses ailes arrière, il y a des recoins où la saleté se loge. Le dessous est robuste, mais il y a très peu d'antirouille et il n'est pas appliqué également. Le tuyau de

remplissage d'essence est mal protégé. De plus, il y a quatre grandes ouvertures sous le pare-chocs avant par où toutes sortes de débris peuvent pénétrer pour heurter le condenseur du climatiseur. Le silencieux est un peu bas. Voilà au moins deux bonnes raisons pour ne pas s'aventurer hors route. Le véhicule est relativement robuste mais pas assez pour aller défricher de nouveaux sentiers. C'est une chaîne qui entraîne les arbres à cames.

Conclusion

Même si elles sont les bienvenues, les améliorations apportées à l'Escape sont timides et ne justifient pas qu'on parle d'une nouvelle génération de véhicule. C'est principalement aux chapitres du confort (suspension et insonorisation) et de la sécurité qu'on apprécie le plus les changements. Le système hybride étant un peu plus raffiné, comme le reste du véhicule d'ailleurs, l'Escape Hybrid devient plus intéressant surtout avec les remises en argent des programmes gouvernementaux pour les véhicules hybrides.

POUR : sièges confortables, habitabilité, transmission douce, rendement du système hybride, douceur de roulement, éléments de sécurité de série.

CONTRE : insonorisation perfectible, petit contenant de lave-glace, grandes ouvertures à l'avant, visibilité vers l'arrière, retrait des appuis-tête arrière pour rabattre les dossiers, appuis-tête arrière trop loin de la tête.

FORD ESCAPE HYBRID 2008

Moteur : 4 cyl., 2,3 litres, 16 soupapes; moteur électrique
Puissance : 133 ch à 6 000 tr/min; 94 ch. à 5 000 tr/min
Couple : 124 lb-pi à 4 250 tr/min; 152 lb-pi à 4 250 tr/min
Transmission : variation continue
Suspension : indépendante/indépendante
Freins : disques/tambours
Empattement : 261,9 cm
Longueur : 443,7 cm
Largeur : 206,5 cm (avec miroirs)
Hauteur : 172cm
Poids : 1 644 à 1 716 kg
Pneus : P235/70R16
Capacité de remorquage : interdit
Coussins gonflables : deux à l'avant, deux latéraux, deux rideaux

Consommation de carburant avec la version 4X4

Selon Transports Canada :

Ville : 6,8 L/100 km (42 mi/gal)

Route : 7,3 L/100 km (39 mi/gal)

Pendant l'essai :

9,5 L/100 km (30 mi/gal)

Température : -3 °C à 8 °C

Capacité du réservoir : 56 litres

Type de carburant : essence régulière

Accélération :

0-100 km/h : 11,6 secondes

60-100 km/h : 6,5 secondes

Concurrents : Chevrolet Equinox, Honda CR-V, Hyundai Tucson, Jeep Compass et Patriot, Kia Sportage, Mazda Tribute, Pontiac Torrent, Saturn VUE, Subaru Forester, Suzuki Grand Vitara, Toyota RAV4

Garanties :

- Véhicule complet : 3 ans/60 000 km
- Groupe propulseur : 5 ans/100 000 km (certaines pièces : 8 ans/160 000 km)
- Rouille de surface : 3 ans/60 000 km
- Perforation : 5 ans/km illimité
- Antipollution : 3 ans/60 000 km sur tout. 8 ans/130 000 km sur le convertisseur catalytique, le module de commande électronique, le dispositif de diagnostic de bord.

Prix de pièces d'origine :

- Pare-chocs arrière : 644 \$
- Disque de freins avant : 140 \$
- Plaquettes de freins : 160 \$
- Silencieux : 263 \$
- Aile avant : 326 \$

Coût moyen de la prime d'assurance, à Québec, avec valeur à neuf pour une femme ou un homme de 30 à 40 ans ayant un excellent dossier : 787 \$ à 922 \$

Prix des versions :

- 4X2 : 31 499 \$
- 4X4 : 33 899 \$

Principales options :

- Ensemble toit ouvrant et radio satellite : 1 295 \$
- Système de navigation : 2 700 \$
- Ensemble premium : 2 495 \$

Prix du véhicule essayé : 40 584 \$

Frais de transport/préparation : 1 250 \$

Nombre de concessionnaires : Québec : 127 Canada : 600