

La Ford Fiesta R2 en essai

Convié par Stéphane Gobalet pour essayer sa Ford Fiesta R2, swissrally.ch a découvert une auto agréable et offrant un potentiel attrayant. Une monture bien née qui devrait séduire.



Un essai grandeur nature de la Ford Fiesta R2

Septembre 2010, région de Bavois dans le canton de Vaud. Au loin un moteur anime la plaine de l'Orbe de sa sonorité. Stéphane Gobalet est en séance d'essai. Le pilote vaudois m'a convié pour tester sa Ford Fiesta R2. Arrivé sur place, le team au grand complet est présent pour accueillir invités, partenaires et représentants de la presse. L'infrastructure proposée est de qualité et la route offre un profil intéressant.

Belle finition

La robe de la Ford Fiesta est attrayante. Tout en rondeur, elle allie fluidité et agressivité. Le bouclier avant lui confère un air de dévoreuse de bitume et la trappe de toit assure ce « petit quelque chose en plus » qui en fait une belle auto de rallye. L'intérieur est dépouillé, seuls les éléments indispensables sont conservés

dans le respect du règlement R2. L'arceau multipoint est sécurisant et de très bonne facture. L'expérience de Ford à haut niveau transpire dans cette réalisation et rigidifie une caisse que l'on découvrira saine lors du roulage.

Aménagement intérieur

A peine quelques minutes d'attente et me voilà installé dans la Ford Fiesta R2. Comme dans toutes voitures modernes, la position est basse mais pas trop reculée. La colonne de direction a conservé sa longueur d'origine, c'est une R2, pas une Super 2000 ! Après un petit temps d'adaptation et un rétroviseur cassé, les dimensions précises de la monture sont cernées. La commande de boîte de vitesse et le frein à main sont disposés côte à côte. C'est l'un des petits points négatifs de cette construction intérieure. En effet, les deux leviers verticaux sont très proches l'un de l'autre et pour se saisir du frein à main il faut glisser sa main entre les deux commandes tubulaires. Quand on sait que cet outil est souvent une forme « d'assurance vie », il aurait été préférable d'avoir une commande de boîte placée différemment. En conclusion, même si l'on s'y habitue à l'usage, laisser un accès totalement dégagé pour le frein à main aurait été plus pertinent. Pour le reste, pédalier, siège, etc... tout est bien pensé et réalisé.



Pas simple de prime abord de faire la différence entre les deux leviers!

Boîte de vitesses

Dès les premiers mètres de roulage la boîte de vitesse à 5 rapports séquentiels démontre un manque de « fermeté », même si le terme n'est pas totalement adapté. Si les rapports passent sans encombre, la boîte donne un sentiment de légèreté, de manque de précision. Pourtant, en discutant avec Stéphane Gobalet, aucun problème de fiabilité majeur n'a été rencontré durant la saison. Il s'agit d'une sensation à l'usage, lors de l'essai, mais qui n'a eu aucune incidence sur les performances de l'auto pendant ce test. C'est bien là l'essentiel, d'autant que la voiture essayée n'est pas neuve et avait déjà beaucoup roulé durant cette journée.

Liaison au sol et freinage

D'entrée de jeu la Ford Fiesta R2 a un bon comportement. Si elle a tendance à un léger sous-virage, comme nombres de tractions, la Fiesta R2 peut être adaptée dans son équilibre. La palette de réglage offerte par les amortisseurs Reiger, sur lesquels sont montés des ressorts Eibach, autorise un accroissement ou une réduction sensible de ce phénomène. Un peu vive du train arrière, la Fiesta R2 offre un bon retour d'informations à son pilote et se révèle globalement saine dans son comportement. Un bon compromis qui offre un réel plaisir de conduite. Les freins sont également de bonnes

factures. Equipées de disques ventilés de 310 mm à l'avant et de 280 mm à l'arrière, la Ford Fiesta R2 n'est pas prise en défaut sur le plan de l'endurance. Sans assistance, les freins qui équipaient la monture au moment de l'essai manquaient toutefois un peu de mordant. La course de la pédale également un peu trop longue était déstabilisante. Depuis le test, il semble que ces points ont trouvés une explication technique liée à l'usure et au type de plaquettes montées sur l'auto par Stéphane Gobalet. Depuis ces points ont été corrigés, c'est ce que m'a affirmé le sympathique pilote vaudois et nous ne pouvons que nous en réjouir. En effet, excepté la longueur de la course de pédale et le manque de mordant, le freinage était efficace et constant.



Un intérieur avec tout ce qu'il faut !

Motorisation

Souvent entendu dans les parcs d'assistance, la remarque « elle a QUE 160 chevaux ! » n'a pas de sens ! En premier lieu le moteur Ford développe près de 165 chevaux qui s'expriment entre 5700 et 7500 tours/minute. Une plage d'utilisation en harmonie avec la boîte de vitesse qui l'équipe. Autre point qui rend l'expression « elle a QUE 160 chevaux » ridicule, le coût d'exploitation réduit d'une telle motorisation. En effet, que désire le client d'une telle auto ? S'il recherche la philosophie d'un moteur 1600 cm3 poussé à l'extrême, il se trompe et doit se tourner vers une auto de la catégorie Super

1600 ou R2 Max ! Mais attention, ce genre de bolide est extrêmement coûteux à l'entretien et à l'exploitation. Certes plus performante, ces autos ne doivent pas être mises en opposition avec la Fiesta R2 qui s'adresse à une autre clientèle. La Ford est une auto dont le moteur ne demande pas d'entretien sur une saison de championnat suisse, qui n'engendre qu'une faible consommation d'essence par rapport à ses consœurs, et qui offre un rapport prix / performances / coûts d'exploitation, plus que sexy ! C'est une autre gamme de véhicule qui offre de bien belles satisfactions !

Bilan

Au final la Fiesta R2 s'est montrée convaincante. Si au niveau moteur elle « manque », comme toutes les R2 « standard », d'un peu de vivacité à l'accélération, la création de Ford se révèle rapide une fois sur sa lancée. Cette catégorie de voiture demande de l'application pour réaliser des temps mais elle en a plus que le potentiel. Elle exige de son utilisateur un pilotage appliqué et soigné. L'attrait d'une voiture de cette gamme se trouve dans la nécessité d'exploiter les trains roulants et les freins dans leurs extrêmes pour « faire des chronos ». Dans ce sens elle permet aux pilotes de progresser car ils sont contraints de se remettre en question pour aller plus vite, le moteur seul ne permettant pas de se mettre en évidence. C'est un outil de progression extraordinaire pour qui veut « grandir » en tant que pilote. Si le pilote la brusque, roule trop agressif, uniquement sur le train avant, freine trop tard, il aura l'illusion de la vitesse mais les chronos seront absents. Au contraire, s'il freine juste, que le pilote utilise son train arrière, développe sa prise de note, il réalisera des chronos qu'il ne pensait pas envisageables avec une auto de 160 et quelques chevaux. Le plaisir sera immense car les sensations seront au rendez-vous et le porte-monnaie bien moins agressé qu'avec une auto d'une autre gamme de performance.

En résumé la Ford Fiesta est une R2 développée dans l'esprit voulu par la FIA au moment de la création de ce nouveau groupe. Elle est idéale pour qui veut passer du groupe N à une vraie auto de course. Le jour où les chronos sont excellents avec la Fiesta R2, son utilisateur aura atteint un très bon niveau de pilotage et pourra monter dans n'importe quelle auto de catégorie supérieure en ayant la certitude qu'il réalisera « des temps ». Que demandez de plus d'une si sympathique auto ?



Un bien bel outil pour débuter en R2 que cette Ford Fiesta R2

Un grand merci à Stéphane Gobalet et son team de nous avoir permis cet essai.

Brice Zufferey pour swissrally.ch le 22 décembre 2010.