



Le turbo est emprunté à la Fiesta ST. La puissance peut grimper à 205 ch avec l'essence compétition.



## Vincent Baylé

Pour réaliser cet essai très spécial, *Motorsport* a fait appel à un ami de la rédaction spécialiste du Nürburgring. Vincent Baylé est en effet détenteur du fameux record de la R26.R (8'17'') réalisé en 2008. En parallèle à son activité de pilote metteur au point free lance pour les constructeurs, Vincent propose du coaching personnalisé pour les pilotes amateurs. Contact: [www.vincentbayle.com](http://www.vincentbayle.com) et [www.vb2R.com](http://www.vb2R.com). N. G.

ont été réduits grâce à quelques astuces (courroie à bain d'huile, couvercle moteur en mousse acoustique, isolation des injecteurs, etc.). Déjà distinguée l'an passé, la petite merveille de Ford a été élue cette année meilleur moteur de la catégorie inférieure à 1000 cm<sup>3</sup> aux *Engine of the Year Awards*. Il est efficace, mais aussi agréable à utiliser.

Côté châssis, la hauteur de caisse a été relevée et le réglage des ressorts et amortisseurs a été déterminé à Brands Hatch et sur les routes environnantes. Je m'attendais à avoir un amortissement réglable avec différentes possibilités prédéfinies en compression/détente, histoire d'adapter la voiture à différentes situations (ville, route, piste, Nürburgring)... eh bien non!

Il faut pouvoir faire corps avec la voiture pour ressentir un maximum de sensations, être le plus précis et le plus efficace possible. Ici, il va falloir faire avec: le pédalier n'est pas réglable, une

planche positionnée devant le réservoir d'essence fait office de siège car aucun baquet n'a été moulé. Il faut se rendre à l'évidence, malgré le harnais 6 points, je bouge encore pas mal. Restons humble, comme à chaque fois que l'on roule au Ring, qui plus est avec un proto unique. Tiens, l'embrayage est dur et peu progressif... C'est parti pour trois tours.

Le premier délestage arrive très vite. La voiture n'a rien de civilisé, elle est assez vive du train arrière sur les bosses. Evoluant régulièrement entre 150 et 200 et ne connaissant pas les capacités du châssis, je freine "logiquement" trop tôt et, du coup, quand je veux reprendre les gaz dans le virage je sous-vire. On a affaire à une vraie voiture de course, il faut freiner tard, garder de la vitesse et rentrer sur les freins pour inscrire la monoplace, sous peine de ne pas l'exploiter. La direction n'est pas assistée, on a une vraie boîte course. Les vitesses se montent à la volée sans débrayer, le talon pointe est >>

