Essai – Ford Transit Custom Sport : Beau comme un camion

Transit et Sport dans la même phrase pourraient sembler antagonistes, mais à y regarder de plus près le mariage est possible. Avec une paire de lignes GT et un kit carrosserie, Ford soigne le paraître. Mais ce Transit peut-il être Sport ? Éléments de réponse après une période de vie commune.



- 4 cylindres, diesel, turbo, 1’995 cm^3
- 170 ch à 3’500 t/min
- 405 Nm de 1’750 à 2’500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 170 km/h
- 0 à 100 km/h en 11.0 sec.
- Poids : 1’912 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’972 x 2’272 x 2’000
- Conso. mixte : 7.4 l/100km
- Emissions CO_2 : 171 g/km (E)
- dès CHF 41’185.-, mod. essayé: CHF 43’205.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

Dès 2013, le Ford Transit a dépoussiéré le segment de l’utilitaire moyen en

arborant un look bien plus dynamique que ses concurrents. Il n'en fallait pas plus pour en faire l'utilitaire de l'année à l'époque. Le dessin 2017 ne bouscule pas son aîné, sa plus grande évolution se trouve sous le capot.

Les déclinaisons sont nombreuses : châssis long ou court en fourgon tôlé ou vitré et châssis court en combi. Toutes les autres possibilités ne sont pas proposées en finition Sport.







A l'extérieur

Oui, c'est imposant, mais passons. Les bandes racing sont assumées, tout comme les jantes de 18" et le kit carrosserie à l'ajustement peu soigné. Ce L1H1, pour châssis court et hauteur inférieur à 2m, développe un certain capital sympathie. Même s'il est massif, ses lignes s'arrondissent aux extrémités. La face avant, avec sa grille béante, peut prêter à sourire, mais la parenté Ford s'exprime ainsi.

Les phares, xénon s'il vous plaît, intègrent la signature lumineuse à LED désormais commune et occupe une place importante jusque loin sur les ailes. Même chose à l'arrière avec les barres verticale de feux aussi visibles de profil que de dos.

Donné pour 1m97, le Transit tel qu'essayé doit tutoyer la barre des 2m par le dessus. En deux occasions, la toise du parking souterrain à failli me refaire le toit façon art moderne. Peut-être est-ce dû aux jantes ou a des ressorts de suspension encore peu sollicités ?

Toute la partie arrière est tôlée, aucune fenêtre vers la marchandise. C'est ici que prend place une jolie sérigraphie Transit. Pour les accès, les portes arrière s'ouvrent en battant, pratique pour charger une palette, mais le hayon a pour avantage d'offrir un abri de la pluie. Une porte latérale coulissante côté trottoir est de série, la seconde, côté conducteur, est en option. Et si je vous parle des portes, c'est parce que leur utilisation est marquante. Habitué à claquer de lourdes portes d'utilitaire, je trouve que celle-ci sont légères, se manipulent facilement et se ferment comme celle d'une Mondeo : tout en douceur.







A l'intérieur

A bord des utilitaires en général, la fracture d'univers avec une voiture de tourisme est longtemps restée flagrante. Mais la clientèle cible se sert bien souvent de cet espace comme d'un bureau, c'est donc tout à fait logique que les constructeurs fassent des efforts de présentation.

Dans notre fourgon haut de gamme, la sellerie est en cuir partiel, facile d'entretien mais idéale en été. Le volant est aussi gainé de cuir, avec l'essentiel des fonctions de conduites de chaque côté. L'écran tactile géant trônant au centre de la planche de bord capte immédiatement le regard. Son aspect brillant dégage une bonne qualité perçue. Hélas, à l'usage, il s'avère peu confortable. Situé face au siège central, son côté droit est très éloigné du conducteur.

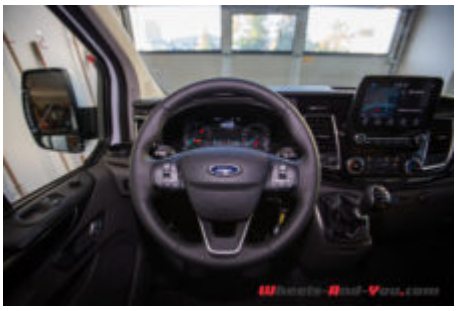
Autre grief au système d'info-divertissement, logiciel cette fois, la fonction CarPlay est trop envahissante. Si elle est activée, la navigation intégrée disparaît

pour celle de votre périphérique Apple. Vous avez programmé votre destination ? Surtout ne branchez pas votre smartphone, vous la perdrez. Et rien n'y fait, la seule solution est de désactiver la surcouche CarPlay.

Là où le Transit fait très fort, c'est en espaces de rangements dans l'habitacle. Pas moins de 7 porte-bouteilles, dont deux de 2 litres, sont disposés autour des occupants. Dans les portes, 3 niveaux de rangements peuvent même accueillir des objets imposants. Sur la planche de bord on trouve encore 2 vide-poches avec une prise 12V et une USB. Comme s'il manquait encore des rangements, l'assise des 2 sièges passagers se soulèvent pour faire apparaître un coffre supplémentaire.

L'espace de chargement arrière, primordial pour un utilitaire, peut contenir jusqu'à 3 palettes de marchandise, soit une charge utile pouvant atteindre 988 kg. De base, c'est un plancher en plastique facile d'entretien et divers panneaux en contreplaqué qui habillent le coffre. Pour sécuriser ce que vous transportez, 6 anneaux pivotants sont à votre disposition. En fonction de vos besoin, tout l'espace arrière peut logiquement être aménagé à la commande ou par la suite.



















Sous le capot

Oh déception, pas de moteur de XJ 220 dans ce fourgon. Car, oui, c'est une carrosserie de Transit premier du nom qui cachait le moteur de la supercar anglaise pendant son développement ! Ici on se contentera d'un 2.0 TDCi entièrement revu pour avoir un meilleur rendement que le 2.2 proposé jusqu'à présent. La puissance maximum de 170 ch est perchée à 3'500 t/min tandis que le pic de couple à 405 Nm intervient bien plus tôt (1'750 t/min).

A l'utilisation, il ne sert à rien de changer de rapport trop tôt. Malgré la suralimentation, le très bas régime n'est pas utilisable. Je préfère rouler à 50 km/h en $3^{ème}$ alors qu'un utilitaire concurrent pourrait déjà être en $5^{ème}$. L'avantage, c'est qu'à 120 km/h sur le dernier rapport, le niveau sonore dans l'habitacle est plus bas, ainsi que la consommation !

Dans ces véhicules souvent mis en service dans un cadre professionnel, les aides à la conduite font plus de sens. Notre véhicule d'essai n'est pas équipé de toute la

palette disponible, mais l'essentiel y est. Accompagné du contrôle de l'angle mort, le Cross Traffic Alert me semble essentiel car dans un fourgon tôlé, la visibilité du trafic perpendiculaire est presque nulle !







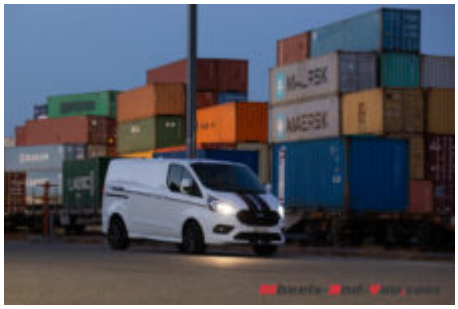
Au volant

Installé naturellement haut à bord, je trouve la vision vers l'avant excellente. Les rétroviseurs et les aides à la conduite vous assurent une bonne visibilité vers l'arrière. Seule la partie cachant les détecteurs de pluie et de luminosité obstrue le champ de vision si le siège est mal réglé. Volant bien en main, le levier de vitesse est idéalement placé pour être saisi instinctivement. La manipulation de la boîte est devenue aussi douce que la fermeture des portes. Cependant, elle manque de précision à l'usage. La grille privilégie un déplacement court à un écartement plus net des rapports.

Et, justement, cette boite est souvent mise à contribution. Un diesel de 2.0l laisse présager une plage de couple facilitant l'éco-conduite, pour se déplacer à 50 km/h en 5ème sans soubresaut. Cette paire moteur/transmission va à l'encontre de cette logique. Si vous changez de vitesse à 2'000 t/min, le moteur aura de la peine à reprendre. Idéalement, il faut adopter une conduite plus typée essence. C'est une question d'habitude, mais c'est en changeant vers 2'500 t/min pour atteindre les 50/60 km/h en 4ème que le moteur se montre le plus vigoureux et le moins gourmand.

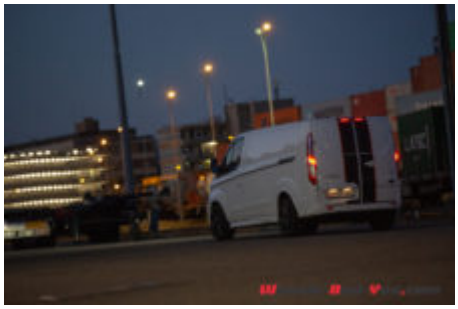
Sur mes trajets habituels, ma consommation oscille entre 7.1 et 8.0 l/100km. Elle est même montée à 8.6 l/100km sur un trajet autoroutier en France, à 130 km/h, avec 600 kg de charge. J'ai atteint des valeurs similaires avec un VW T6 (7.4 pour un voyage en Suisse) mais lorsqu'on cruisait à 130, il consommait jusqu'à 9.2 l/100km ! Ceci était dû à l'étagement plus court des premiers rapports, contrairement au Transit qui ne demande la 6ème que très tard, ce qui est en plus un atout pour le confort acoustique avec un régime moteur plus bas.

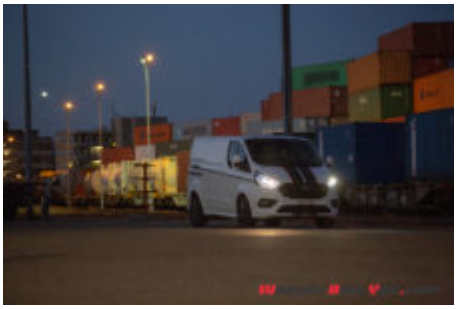
Le comportement de la version Sport ne change pas des autres, la suspension n'est pas spécialement plus ferme ou plus basse. Reste que la tenue de route est satisfaisante ainsi ! En courbe et en changement de direction, le Transit ne tangue que très peu, avec cependant une tendance au sous-virage. Parallèlement, la direction se manipule en douceur mais semble trop déconnectée du train avant.

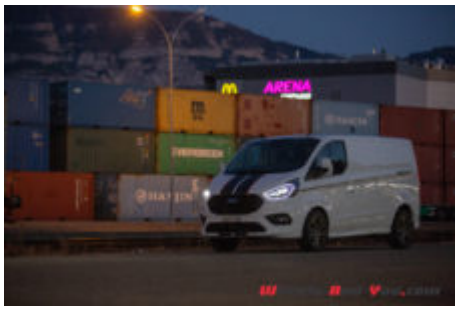












Verdict

Autrefois cantonné à la fonction d'outils de travail, un utilitaire 2018 se rachète une conduite. Habitacle aux standards des berlines, aides à la conduite complètes, les constructeurs y font valoir leur expérience acquise dans tous les segments.

Le moteur du Transit demande un peu de temps pour être pris en main. Une fois habitué à l'étagement de la boite, il offre une conduite très souple, économique et même plus confortable à cause du niveau sonore dans l'habitacle. Petit bémol, l'absence du Start/Stop de série (option à CHF 270.-) prouve qu'il fallait tirer le prix vers le bas, tout comme la serrure qu'on ne saurait cacher sur cette porte blanc immaculé.

Le paradoxe de transporter du matériel dans un fourgon finition Sport se pose là. Mais il faut garder à l'esprit que le même véhicule peut être configuré en Tourneo pour transporter une grande famille, ravissant de plus en plus souvent la place aux grands monospaces. Le Transit a un bon coup à jouer de ce côté là avec un tarif très attractifs et de nombreuses qualités.













<u>Prix et options – Ford Transit Custom VAN 290 L1 H1 SPORT</u>

Prix de base : CHF 41’185.-

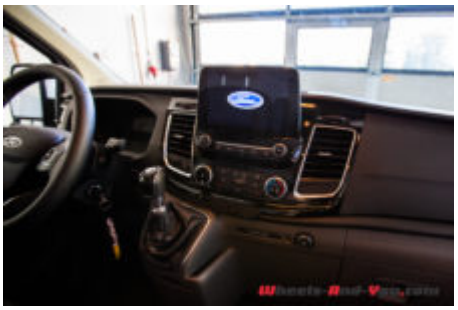
Visibility Pack 3 : CHF 1’320.-
(inclus Audio/Navi24 Visibility Pack 2, Driver Assistance Pack 1, caméra de recul)

Projecteur XENON (HID) : CHF 300.-
(inclus Feux de jour LED)

Surveillance d’angle mort (BLIS) : CHF 400.-
(inclus Cross Traffic Alert)

<u>Prix TOTAL : CHF 43’205.-</u>







Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour le prêt de ce Ford Transit, ainsi qu'au garage Bütikofer Automobile AG à Frauenfeld pour leur soutien logistique.



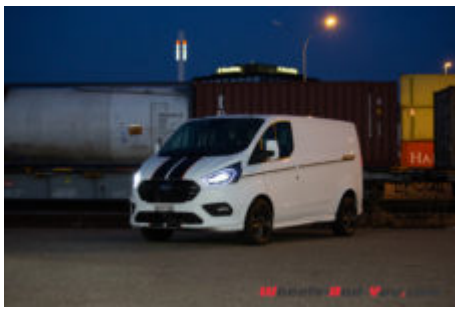




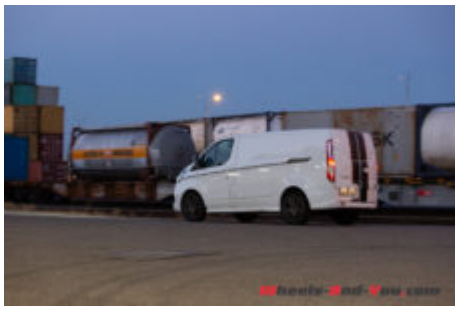












A lire aussi

Premier contact – Ford GT : Road Legal Race Car

Essai – Ford Kuga 2.0 TDCI : Une force tranquille

Essai – Ford Fiesta ST200 : Un surplus de piment pour la petite ST !

Essai – Ford Edge : Un SUV aux gènes américains devenu européen…

Essai – Ford Focus ST Station Wagon 2.0 TDCi : Le diesel au diapason du sport

Essai – Ford Focus RS : Le retour d’une bête de course !

Premier contact – Ford Ranger : Un pick-up alliant confort et capacités !

Premier contact – Ford Fiesta ST200 : Un petit plus pour faire la différence ?

Premier contact – Ford Edge : Il fixe ses propres limites

Essai – Ford S-Max 2.0 TDCi AWD Powershift : Un monospace dynamique !

Premier contact – Ford Focus RS : Poussez-vous, j’arrive !

Essai – Ford Mustang GT V8 5.0 : A 50 ans, l’icône américaine débarque en Europe !

Essai – Ford Focus ST MY2015 : Le juste équilibre

Essai – Ford Mondeo 2.0 EcoBoost : une familiale atypique à fort caractère…

Premier contact – Ford Galaxy : L’âge de la maturité

Premier contact – Ford Mustang : Le débarquement !

Premier contact – Ford Focus ST 2015 : Un restyling pur sport !

Premier contact – Ford Mondeo : L’attente ne fût vaine !

Premier contact – Ford Focus : Dynamisme et efficacité

Premier contact – Ford Fiesta Red Edition et Black Edition : Petit mais costaud !

Essai – Ford Fiesta ST : L’héritière ?

Essai – Ford B-Max : Opération portes (grandes) ouvertes

Essai – Ford Fiesta 1.0 Ecoboost : ça booste pour rien !

Essai – Ford Kuga 2.0 TDCi : Le SUV intelligent

Essai – Ford Focus 1.0 Ecoboost 125 CV : Audace payante !

Premier contact – Ford Fiesta ST : Attention Mesdames et Messieurs !

Essai – Ford Focus ST : A la conquête du monde

Premier contact – Ford Focus ST : Le confort en mode sport !

Premier contact – Ford Ranger : la nouvelle référence en matière de pick-up

Essai – Ford Kuga : Coup gagnant ?

Essai – Ford Fiesta : Que la fête (re)commence !

Essai – Ford Ka : Petite Ka-naille

Nouveauté – Ford Ranger Raptor

Nouveauté – Ford Focus MY2018

Nouveauté – Ford KA+ et KA+ Active

Nouveauté – Ford EcoSport

Nouveauté – Ford Fiesta ST MY2017

Nouveauté – Ford Fiesta MY2017

Sport Auto – Retour de Ford au Mans en 2016

Nouveauté – Ford Galaxy

Lancement – Ford Focus RS MkIII

Avant-première : Ford Focus RS

Nouveauté – Ford Mustang, les prix !

Présentation – Ford GT

Nouveauté – Ford C-Max et Grand C-Max

Nouveauté – Ford S-Max

Nouveauté – Ford Mondeo

Nouveauté – Ford Focus ST

Nouveauté – Ford Edge

Nouveauté – Ford Fiesta Red Edition et Black Edition

Nouveauté – Ford Focus

Nouveauté – Ford Mustang

Présentation – Ford Edge Concept

Présentation – Ford S-Max Concept

Nouveauté – Ford Fiesta ST

Présentation – Ford Fiesta

Genève 2012 – Ford Kuga

Genève 2012 – Ford Fiesta ST

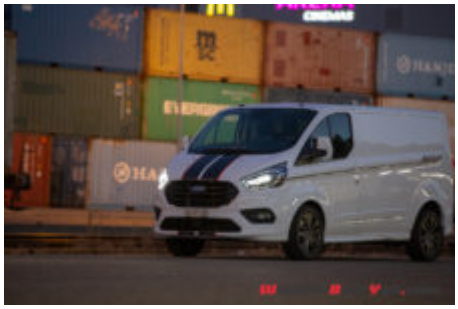
Genève 2012 – Ford B-MAX

Clubs – Création du Ford Racing Club

Nouveauté – Ford Focus Station Wagon












TRANSIT
Wheels-And-You.com