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

*Créée en 1964 dans le but de proposer une voiture à la mode qui plairait à une clientèle jeune, la Ford Mustang est devenue un mythe. Son succès indéniable a marqué l'histoire dès sa sortie et continue de le faire même à l'âge de 50 ans.*

- 8 cylindres en V, essence, 4'951 $cm^3$
- 421 CV à 6'500 t/min
- 530 Nm à 4'250 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.8 sec.
- Poids : 1'720 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'784 x 1'916 x 1'381
- Conso. mesurée : 13.8 l/100 km
- Emissions $CO_2$ : 299 g/km (E)
- dès CHF 49'900.-, modèle essayé: CHF 53'600.-

---

Texte : Julien Monnay / Photos : François Cuany, Julien Monnay

Il aura donc fallu attendre 50 ans pour voir ce modèle mythique être proposé officiellement en Europe et sur le marché Suisse. En effet, les différentes Mustang que vous avez pu croiser sur nos routes ont toutes été importées par des indépendants à plus ou moins grande échelle.

Mais depuis cette année, le géant américain nous propose dans son catalogue sa mythique Mustang, qui en est déjà à sa sixième génération. Une voiture disponible en deux motorisations, un très européen 4 cylindres turbo de 2.3 litres mais surtout un bon gros V8 américain de 5.0 litres avec plus de 400 chevaux. C'est bien évidemment cette puissante version, équipée d'une boîte manuelle, qui nous a été mise à disposition quelques jours pour nous balader à travers la Suisse.

### *A l'extérieur*

Cette sixième génération de Mustang reprend de nombreux détails esthétiques de la mythique première version, tout en ayant réussi à moderniser cette ligne intemporelle. En effet, tout un chacun reconnaîtra qu'il a bien affaire à une Mustang et ce dès le premier coup d'œil.

Notre modèle d'essai, avec sa magnifique teinte Race Red, est la version coupé qui est en carrosserie Fastback. Il ne manque pas grand-chose pour se retrouver plongé 50 ans en arrière, mais avec tout de même un look moderne et dynamique. Les amoureux de la Mustang relèveront du reste un nombre impressionnant de détails communs au design du modèle de 1965… La face avant très agressive, avec sa calandre béante accueillant un Mustang au galop entourée par des phares acérés et surplombée d'un très long capot, est un véritable retour vers le passé. Avec même des petits détails qui tuent comme les trois petites lignes lumineuses verticales faisant office de clignotants à l'intérieur des phares qui rappellent les trois petites ouïes d'aération du moteur des premières générations.

Son profil est également un doux mélange entre dynamisme et look vintage, avec des ailes quelques peu bombées et le tout souligné par un fin et acéré bas de caisse en plastique noir qui entoure toute la voiture. Comme auto de test est

équipée de roues d'hiver, nous ne profitons pas des magnifiques jantes 19 pouces noires au style nid d'abeilles (un demi pouce plus large à l'arrière) qui équipent normalement cette version, mais même en roues d'hiver (également en 19 pouces, mais de dimensions identique avant-arrière) cette Mustang a une sacrée prestance.

Les phares arrière reprennent également le style vu sur toutes les Mustang, soit trois petites bandes verticales et entourant, sur cette version, un gros badge "GT". L'arrière de cette Mustang se termine par un magnifique, et moderne, diffuseur couleur carrosserie situé entre les deux sorties d'échappement au look vintage.

### *A l'intérieur*

L'habitacle présente une ambiance sportive avec, encore et toujours, de nombreux clins d'œil à jadis. Le tableau de bord surmonté de sa double casquette avec coutures apparentes et les différents interrupteurs au look retro, les bouches d'aération et ses compteurs ronds, sont un ensemble qui nous plonge directement dans le passé.

Par contre, les divers matériaux utilisés sont, n'ayons pas peur de le dire, catastrophiques, que ce soit au toucher ou d'un point de vue visuel. Les panneaux de porte font encore plus cheap que ceux montés dans une simple Fiesta. La finition également n'est pas des plus exemplaires avec de nombreux ajustements laissant à désirer. Mais un élément peut expliquer tout cela et, certainement, faire accepter cette qualité décevante, c'est le prix. En effet, Ford nous propose son mythique coupé GT au tarif d'une voiture compacte !

Les sièges en cuir Recaro ont un design réussi et l'assise est confortable, procurant un bon maintien. L'accès aux places avant est aisé, avec ses longues portes, comme sur tout Coupé, en revanche, pour s'installer sur les sièges arrière, c'est le parcours du combattant… Si vous mesurez plus 1m70, passez votre chemin. De plus, le rabattement des sièges fait office de séance de musculation avec une poignée très dure située au milieu de la coque du dossier.

Le coffre, grand et profond, propose un volume intéressant de 408 litres, mais l'accès est très étroit avec une vue sur les blocs de phares arrières plastiques pas

des mieux finis.

### *Sous le capot*

Nous trouvons, sous le long capot moteur, le cœur de la bête, ce que tout passionné de sportives américaines souhaite entendre sous la pression de la pédale d'accélérateur : un bon gros V8 atmosphérique avec une cylindrée culminant à 4'951 $cm^{3.}$ Et ce moteur respire la santé avec une puissance maxi de 421 CV atteinte à 6'500 t/min pour un couple maxi de 530 Nm à 4'250 t/min.

De belles valeurs qui annoncent un moteur pas uniquement de grosse cylindrée, mais également avec un caractère fougueux étant donné que la puissance maxi est atteinte en-delà des 6'000 t/min. Et c'est bien le cas, car plus les tours s'affolent, plus la puissance se fait présente et maltraite les pneus arrières…

Sur notre voiture de test, cette mécanique est couplée à une boîte manuelle à 6 vitesses avec un débattement ultra court qui demande un maniement viril, ce qui n'est pas pour me déplaire. A noter qu'en option, il est bien évidemment possible d'avoir une boîte automatique à 6 vitesses, facturée CHF 2'000.-.

Ford nous propose donc sa Mustang type Muscle Car équipée de ce V8 mais au catalogue vous trouvez également une Mustang équipée d'un moteur 4 cylindres turbo 2.3 litres EcoBoost de 314 CV. Une Poney Car, comme on les surnommait à l'époque. Ce moteur se retrouvera d'ailleurs dans la nouvelle Focus RS dont nous prendrons tout prochainement le volant, mais il est quelque peu dégonflé sur la Mustang. Et tout ça pour CHF 8'000.- de moins que le V8 5.0 litres.

Le Pack GT Performance équipe d'office les Mustang V8 européennes, avec des étriers de freins Brembo à 6 pistons à l'avant, un radiateur d'huile supplémentaire, des réglages châssis optimisés avec des ressorts, amortisseurs et stabilisateurs spécifiques et une électronique retravaillée, que ce soit au niveau de l'ESP ou de l'ABS.

### *Au volant*

La position de conduite est quasi idéale, avec un pédalier proche de la perfection,

et une pédale de frein dure mais ultrasensible, ainsi que le volant et le levier de vitesses tombant parfaitement sous la main. Juste un bémol sur le fait que le conducteur est un peu trop incliné vers l'arrière, ce qui lui donne la sensation que le long capot moteur, avec ses deux grosses nervures, vise le ciel et que le diffuseur arrière va frotter parterre. Mais on s'y habitue après quelques kilomètres au volant de cette Mustang.

Grande nouveauté pour ce type d'autos d'outre-Atlantique, la direction est précise et facile, permettant de manœuvrer aisément cette énorme GT au faible rayon de braquage (heureusement équipée de la caméra de recul) et qui atteint tout de même les 4m78 de long. Ford nous gratifie donc d'une direction assistée réglable sur trois niveaux qui procure de bonnes sensations avec une grande précision, une fois réglée sur le mode le plus sportif. Terminé le flou traditionnel des directions des américaines !

Le maniement du levier de vitesses de la boîte manuelle à 6 rapports est un régal, avec son débattement ultra court et précis, mais qui demande de la poigne tellement les changements de rapports sont virils. Un plaisir qui se fait de plus en plus rare de nos jours dans les GT sportives qui sont proposées la plupart du temps avec des boîtes automatique à double-embrayage.

Côté comportement, l'icône américaine s'est européanisée avec ENFIN un train arrière digne de ce nom, grâce à l'apparition de suspensions arrières à roues indépendantes faisant définitivement oublier le traditionnel essieu rigide qui était toujours et encore présent sur la génération précédente. Mais en conduite sportif, il faut tout de même rester sur ses gardes, car plus de 400 chevaux sur les roues arrières avec un couple dépassant les 500 Nm, ça demande du doigté, surtout une fois toutes les aides à la conduite déconnectées (ESP, antipatinage).

Quant au châssis, même si il est en très grand progrès par rapport à ce qu'on a pu connaître par le passé, il reste perfectible et pas aussi affûté que bon nombre de ses concurrentes européennes. Même à des vitesses élevées, le train arrière demeure très joueur, en 4ème en entrée d'autoroute sur le mouillé on burn encore !!! Et plus la vitesse augmente plus le train avant à de la peine à suivre et à s'inscrire avec précision, mais tout cela vient peut-être de la monte pneumatique hivernale.

L'ordinateur de bord est très lisible, situé entre le compte-tours et le compteur de

vitesse, et propose différents menus permettent d'obtenir pléthore d'informations sur l'utilisation de la voiture et de paramétrer différents modes tels que les informations de conduite ou de consommation, mais également de changer la couleur d'affichage du tableau de bord, que ce soit du blanc ou bleu en passant par du vert, du jaune, etc… Tous ces réglages sont ludiques mais il manque l'affichage principal selon moi, l'indication digitale de la vitesse instantanée, tellement plus pratique que le compteur à aiguilles.

Niveau consommation, avec un V8 5.0 litres de plus 400 chevaux et un poids dépassant les 1'700 kg, on pouvait s'attendre au pire. Hé bien non, il faut avouer que la marque à l'ovale a fait très fort de ce côté-là avec une consommation réelle et contrôlée de 8,2 l/100km lors d'un trajet autoroutier Zurich-Genève, cruisant à une vitesse légèrement supérieure aux limitations. Bien évidemment, en ville, et seulement si vous n'avez pas le pied trop lourd, la consommation sera aux alentours des 15 l/100km. Mais si vous décidez de pousser le V8 comme on apprécie tant le faire, vous vous retrouverez juste en-dessus des 20 l/100km. Mais quel plaisir de sentir cette poussée au doux son du 8 cylindres en V, son qui aurait mérité une acoustique encore un peu plus présente, surtout à l'extérieur du véhicule.

***Verdict***

Ford nous permet enfin de profiter officiellement de sa muscle car qui, pour notre plus grand plaisir, a été quelque peu européanisée grâce à des réglages châssis correspondant à nos routes sinueuses et à notre style de conduite. Le moteur est impressionnant car, en plus de procurer de bonnes sensations de reprise dès les plus bas régimes avec un couple culminant à 530 Nm à 4'250 t/min, sa puissance ne cesse d'augmenter pour atteindre son maximum à 6'500 t/min, soit proche du limiteur de régimes. Bien évidemment, nous n'avons pas à faire aux V8 européens dépassant les 8'500 t/min, mais ce moteur américain allie lui l'agrément de conduite sur une très large plage d'utilisation tout en procurant une puissance largement suffisante et qui procure la banane à l'ensemble des occupants.

Et pour que nous puissions pleinement profiter de ce rêve américain, la nouvelle Mustang débarque dans les mêmes conditions que ce qui a depuis toujours fait son succès aux States, soit une voiture au look sportif avec moteur de grosses

cylindrées puissant et tout ça vendue au prix d'une voiture de milieu de gamme. Et de ce côté-là, c'est sûr que nous, européens, allons pouvoir en profiter… Jugez plutôt : la version V8 5.0 litres avec 421 CV débute tout simplement à CHF 49'900.- et notre modèle d'essai équipé d'options que je juge indispensables (système de navigation, capteurs de parking, siège cuir Recaro) arrête l'addition à CHF 53'600.-. C'est tout simplement imbattable niveau tarif !!! Et je ne vous parle pas de la version 4 cylindres Ecoboost et ses 314 CV qui elle débute à CHF 41'900.-. A noter que cette nouvelle Mustang est également disponible en version cabriolet qui vous sera facturée CHF 4'000.- plus cher que le coupé Fastback.

Bien évidemment, avec ces tarifs, nous acceptons mieux, et nous ne pouvons pas critiquer, la piètre qualité des matériaux utilisés dans l'habitacle et son manque de rigueur dans les finitions. Maintenant, quelle clientèle la marque va-t-elle toucher avec sa Mustang européenne ? Car mis à part le passionné ou le spécialiste de voitures atypiques, est-ce que le conducteur européen va franchir le pas de ce coupé qui, malgré ses quelques défauts, est tout simplement l'une des meilleures affaires du moment ? Il semblerait que oui, car le quota des exemplaires suisses pour 2016 de la V8 aurait déjà été atteint.

**Prix et options – Ford Mustang GT Fastback V8 5.0**

**Prix de base : CHF 49'900.-**

**Système de navigation à commande vocale : CHF 1'300.-**

**Capteurs de distance de parcage arrière : CHF 400.-**

**Sièges Recaro en cuir : CHF 2'000.-**

**Prix TOTAL : CHF 53'600.-**

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour le prêt de cette Ford Mustang GT Fastback V8 5.0.

Un merci tout particulier à M. Fabrice Bayard de l'Atelier GT Léman pour le prêt de sa magnifique Ford Mustang 289 cid coupé de 1965 à l'occasion de notre séance photos.

**A lire aussi**

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

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

ZH·456 499

ZH·456 499
www.ford.ch
5.0

ZH·456499
Wheels-And-You.com

RECARO
Wheels-And-You.com

OK
RES CNCL
SET
ON OFF
VOL+
M
VOL−
Wheels-And-You.com

MAX
MAX A/C
A/C
AUTO
R
ENGINE
START/STOP
SHAKER
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

5.0
Wheels-And-You.com

Trajet 2
5:16:39
104 km à E
412.3 km
11.1 l/100 km
Maintenir OK pr effacer
007251.5km
REVOLUTIONS PER MINUTE x1000
GROUND SPEED
MPH
Wheels-And-You.com

ZH·456 499
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

ZH·456499
Wheels-And-You.com

ZH·456 499
Wheels-And-You.com

ZH·456 499
Wheels-And-You.com

GT
ZH·456499
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

ZH·456 499
Wheels-And-You.com

5.0
POWERED BY FORD

MUSTANG
SINCE 1964

ENGINE
START/STOP
SHAKER

Wheels-And-You.com

iPhone monnay connecté
11:56 15°
22.0°
Mode autom.
21.5°
Ma temp.
DUAL
MAX
AUTO
A/C
MAX A/C
ONE FM
Dest.
Menu
Voir
50m
HASTA LA
22.0°
21.5°
11:55 15°
Horloge
Affichage
Son
Véhicule
Réglages
Aide
Basses
Médiums
Aigus
Régler balance et répartition
Réglage DSP
Cond.
Ts sièges
Téléphone
Navigation
Ne pas déranger
MC
LINES
ONE FM
COULEUR3
ECHOSMIT
SRF 2
LORA
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

ZH·456499
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

FORD
ZH·456 499

ZH·456499

ZH·456499
www.ford.ch
Wheels-And-You.com

ZH·456499
Wheels-And-You.com

GT
ZH·456499
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

ZH·456 499
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

ZH·456 499
Wheels-And-You.com

ZH·456499
www.ford.ch
Wheels-And-You.com