

Premier contact - Ford GT : Road Legal Race Car

Wheels And You a été convié par Ford Suisse à Lommel, en Belgique, plus précisément au LPG (Lommel Proving Ground), un centre de test propriété du constructeur, pour découvrir trois modèles de la gamme Performance : la Fiesta ST, la nouvelle Mustang GT et l'impressionnante Ford GT. Comme nous vous proposerons prochainement des essais complets des deux premières, concentrons-nous sur l'expérience à bord du fleuron de la marque !



- V6, essence, biturbo, 3'497 cm³
- 647 ch à 6'250 t/min
- 550 lb/ft (745 Nm) à 5'900 t/min
- Boîte de vitesses double-embayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 347 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.0 sec.
- Poids : 1'385 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'779 x 2'114 x 1'109
- Conso. mixte : n.c.
- Emissions CO₂ : n.c
- Prix : n.c.

Après une présentation au Salon de Détroit en 2015, la nouvelle Ford GT a débarqué sur nos routes en 2017. Certes, vu la rareté de l'engin, 1'000 exemplaires sur quatre années de production prévues, vous n'avez pas dû en croiser beaucoup sur la route. En Suisse il doit y en avoir moins d'une dizaine livrée et lorsque Ford Suisse m'a appelé pour nous proposer cette rencontre inespérée, je dois admettre que je n'y croyais pas !

Nous sommes en présence de la deuxième génération de cette Ford GT, descendante de la mythique GT40. La première mouture a été produite entre 2005 et 2006 à plus de 4'000 exemplaires. Si ses débuts n'ont pas suscité un réel engouement, l'arrivée de cette nouvelle GT et le retour avec succès en compétition a su faire monter la cote, notamment grâce à la victoire aux 24 Heures du Mans en 2016 en catégorie LM GTE Pro. C'est exactement 50 ans après le sensationnel triplé des GT40 dans la Sarthe.





Esthétique

Impressionnante en photo ou dans l'ancre de Palexpo, cette Ford GT l'est encore plus en vrai, dans la nature. Longue, large et très basse, elle présente tous les ingrédients d'une supercar. Elle relègue ses concurrentes au rang de bonnes sœurs, tant son apparence est bestiale. On est plus proche d'une voiture de course que d'une super sportive. L'aérodynamisme a été repoussé au plus extrême avec toute une série d'attributs permettant d'améliorer les performances, notamment pour l'effet de sol. Cette Ford GT dispose également d'une cage FIA totalement intégrée. A en croire les ingénieurs, il n'y a pas beaucoup de différences avec la voiture de course et il suffit de la voir évoluer ou de faire 100 mètres à son volant pour s'en rendre immédiatement compte.

C'est sûr qu'avec ce look affirmé et unique, elle ne plait pas à tout le monde mais une chose est certaine, elle ne laisse personne indifférent. Quelle que soit sa teinte, à son volant il est impossible de passer inaperçu. Pour notre rendez-vous, deux exemplaires sont à notre disposition, un jaune avec bandes noires et un bleu Ford. Je suis comblé. Cerise sur le gâteau, une troisième GT arborant les couleurs de la voiture de course trône devant le bâtiment. C'est superbe !

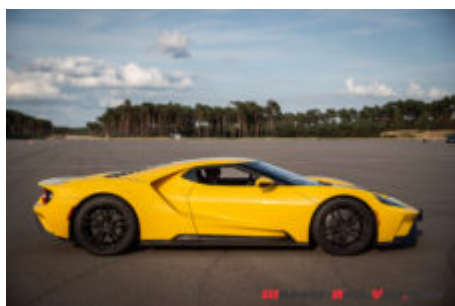
Je m'attarde sur les détails et les mots me manquent pour décrire explicitement la ligne de l'auto. Franchement les photos sont plus parlantes. Si, de face, elle se pare d'un dessin athlétique et racé, ses proportions accentuent son apparence ultra dynamique au moment de lui tourner autour. A l'arrière par contre, elle vous en met plein la vue et de manière plutôt brutale ! Deux phares ronds à chaque extrémité et quasiment à la même hauteur au centre, une impressionnante double sortie d'échappement. Entre deux, des couloirs (comment les nommer autrement ?) pour faire circuler l'air et le tout est recouvert d'un aileron actif. A l'arrêt, ce dernier est totalement replié, puis il se met en mouvement en fonction des besoins. C'est à dire qu'il peut faire office d'appui comme d'aérofrein, c'est envoutant à voir évoluer.

En mode Normal ou Sport, la hauteur de caisse est équivalente à celle d'une Ferrari 488 ou une McLaren 675LT, les principales concurrentes de cette Ford GT. Mais dès le mode Track activé, la voiture s'abaisse de plusieurs centimètres et du coup, la GT est littéralement collée à la route !

L'habitacle se veut résolument sportif et sans réelle fioriture. C'est d'ailleurs ce que j'ai régulièrement entendu comme critique lorsqu'on parle de cette Ford GT avec des propriétaires de supercars provenant de marques plus prestigieuses. En effet, c'est basique, avec certes du carbone, mais aussi du plastique, presque un peu trop. Une Nissan GT-R deviendrait presque cossue en comparaison.

Mais je vous garantis qu'une fois que vous avez pris les commandes de la GT, vous oubliez totalement cette absence d'un luxe qu'on pourrait espérer dans un joujou dont le tarif dépasse le demi-million de francs suisse. En fait, il ne faut pas rechercher l'intérieur d'une auto de route, mais bien celui d'une voiture de course !

Je vous passe donc les détails sur les rangements, la vision périphérique et l'infotainment car je n'ai rien étudié de tout cela à peine les roues ont commencé à tourner.





Sous le capot

Autre point qui a perturbé les intéressés et les curieux lors de sa présentation. Pourquoi diable les ingénieurs Ford ont mis en V6 au lieu d'un V8 dans celle qui reprend les gènes d'un mythe automobile tel que la GT40 ? J'admets que moi aussi ça m'a dérangé.

Aujourd'hui, j'ai les réponses à mes questions. Ce V6 3.5 biturbo est dérivé de la compétition, il a déjà démontré ses qualités et sa fiabilité pendant de nombreuses courses en championnat Daytona Prototype Series aux États-Unis. De surcroit, il est plus léger et plus compact qu'un bon gros V8, ce qui a permis une

implémentation optimale dans la voiture. Un regard depuis l'arrière confirme tout cela mieux que mille mots.

Ce moteur développe donc 647 ch à 6'250 t/min pour un couple de 550 lb/ft (745 Nm) à 5'900 t/min. On peut encore dire que 90% de ce couple maximum est déjà disponible à partir de 3'500 t/min. Ainsi, grâce son poids de 1'385 kg, la Ford GT annonce un rapport poids/puissance de seulement 2.14 kg/ch.



Au volant

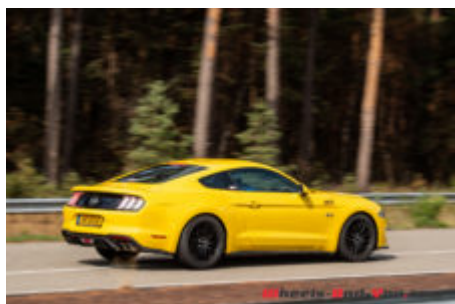
Avant de vous parler de la Ford GT, je fais une brève incartade afin de vous faire part de mes expériences au volant de la Mustang GT et de la Fiesta ST.

Quelques mots pour décrire notre terrain de jeu. En activité depuis 1966, le Ford LPG est un immense site, 325 hectares, qui dispose de 18 différents circuits pour un longueur totale d'environ 105 km. 100 ingénieurs et 300 collaborateurs y travaillent 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, 355 jours par année (uniquement 10 jours sans roulage). Entre 8 et 12 millions de kilomètres sont réalisés par année pour un nombre incalculables de tests dans ce lieu ultra sécurisé.

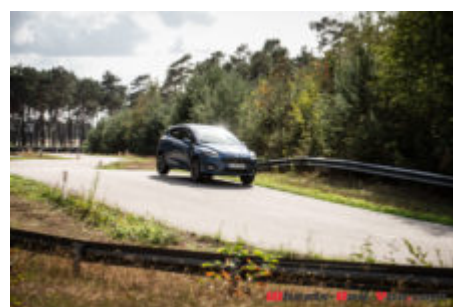


Pour la Mustang GT V8 5.0, direction la piste 5 (High Speed Track), à savoir l'anneau de vitesse. Comme pour chacune des étapes de cette journée, le pilote instructeur commence par montrer ce que l'on va faire. Il rentre sur l'anneau, augmente la vitesse pour rapidement dépasser allégrement les 200 km/h et se retrouver tout en haut sur la voie la plus rapide. Les sensations sont au rendez-vous et le paysage défile à bon train, même si tout cela semble plutôt facile. A mon tour de prendre le volant, j'y vais avec plus de réserve et c'est seulement après deux tours que je m'aventure tout en haut de l'anneau. Une fois-là, la barrière de sécurité me semble très proche et c'est presque enivrant. J'augmente le rythme et je me retrouve également au-dessus des 200 km/h avec une facilité déconcertante. Quelle expérience ! Quelques jours avant ce voyage en Belgique j'avais déjà fait un bout de route avec cette dernière génération de la Mustang GT. Les évolutions par rapport à celle que nous avons essayée en 2016 sont flagrantes ! L'auto est bien plus sportive, le moteur V8 plus réactif avec un gain de 30 ch et la sonorité encore plus généreuse. C'est génial, une Muscle Car dans toute sa splendeur. Nous aurons l'occasion d'y revenir lors de notre essai complet prévu dans quelques semaines.





Après une petite pause, je passe de la Mustang GT à LA GT... mais avant je vous raconte la prise en main de la Fiesta ST. Pour ce faire, nous prenons le chemin de la piste 7 (Handling Road), un tracé sinueux d'un peu plus de 4 km et qui comprend 19 virages, rien que ça, tournant aussi bien à gauche qu'à droite, sans compter quelques dénivelés. Mon instructeur ayant fait décoller l'auto, je vous confirme que c'est même carrément des bosses à certains endroits. Si la précédente Fiesta ST était presque trop radicale, celle-là sait faire le bon compromis entre sportivité et confort. Les 200 ch du petit 3 cylindres 1.5 EcoBoost sont bien présents et la voiture dispose d'un sacré caractère. J'avale les courbes à rythme de plus en plus soutenu, le plaisir de conduite est totalement au rendez-vous, je me régale. Comme elle est bien plus facile à gérer que ses deux grandes sœurs, je m'amuse avec cette Fiesta ST comme un enfant avec un nouveau jouet ! Je rêverais d'avoir un tel circuit à côté de chez moi, bien mieux qu'une piste de kart, croyez-moi ! Là encore, plus de détails sur cette bombinette lors de notre test complet.



Le moment tant attendu arrive. Je m'installe aux commandes de la Ford GT. Ne cherchez pas à régler le siège, il est fixe. On trouve la position idéale en ajustant le volant et le pédalier, ambiance racing assurée. Une fois le moteur enclenché, je me rends parfaitement compte de l'affiliation à la voiture de course. Sa sonorité est diabolique. Première enclenchée, mode Normal et c'est parti sur la piste 16 (Vehicle Dynamics Area). On entend le moindre petit bruit, les commandes sont fermes sans pour autant être difficiles à gérer et le confinement de l'habitacle renforce les sensations. Une Ferrari 488 ou une McLaren 720S sont des palaces en comparaison. Là j'ai plus l'impression d'être dans ma Lotus Elise. Sauf que l'auto fait à peine le double de poids et que ça puissance est plus de cinq fois

supérieure !

Mon instructeur me fait commencer par un freinage d'urgence à plus de 180 km/h. J'écrase la pédale de frein jusqu'à l'arrêt. C'est ultra efficace et sans que quoi se soit ne vienne perturber l'exercice. Premier tour du tracé dessiné sur cet immense espace, sans même exagérer, je découvre une auto très performante, mais avec là déjà un comportement plus proche d'une voiture de course que de route. Vient le moment de switcher en mode Track. La Ford GT s'écrase sur le sol à l'instar d'une voiture de Nascar qui désactive ses vérins après un changement de pneus. Premier virage, je suis bluffé car l'auto est scotchée à la route. Il n'y a aucune prise de roulis et l'asphalte est dévoré sans vergogne. A peine le point de corde passé, en troisième, je colle l'accélérateur au plancher et l'arrière-train entame une légère dérive totalement maitrisable en contre-braquant gentiment. Les tours s'enchaînent, le rythme s'accroît, mon plaisir augmente de manière exponentielle. Je prends mon pied pour parler franchement ! Les conditions de sécurité sont telles que je peux, sans aucun risque, repousser mes limites. Celles de la GT sont bien plus loin. Je laisse ça aux véritables pilotes, je ne suis qu'un gentleman driver. Toute bonne chose a une fin et mon instructeur m'indique de faire un tour de refroidissement, ce que j'exécute à contrecœur. J'essaye de prendre une des deux GT pour rentrer (sans discuter de la couleur, promis), mais ça ne marche pas. Dommage.





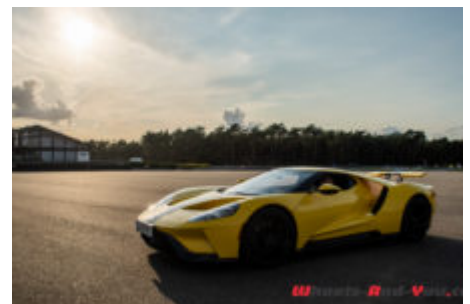
Verdict

En lisant sa fiche technique, cette Ford GT peut sembler n'être qu'une « simple » supercar parmi tant d'autres, mais ce n'est véritablement pas le cas. Quelques tours de piste à son volant m'ont permis de constater qu'il s'agit là d'une vraie voiture de course disposant d'une homologation route. Qui n'a jamais rêvé de cela ? Bon je vous l'accorde, à la vue du budget nécessaire (non officiellement environ CHF 600'000.-) pour succomber à cette phénoménale et bestiale Ford GT, le rêve ne deviendra pas facilement réalité, en tout cas pour moi.

Si c'est différent pour vous, et je vous le souhaite, sachez que si la production

2017, 2018 et 2019, soit 750 voitures, a déjà été allouée, Ford a prévu de ré-ouvrir les commandes pour les dernières 250 voitures et cela à la fin de cette année. Bon, je pense que là encore, il sera très difficile d'en obtenir une, car l'intérêt reste très important.

Peu de chance qu'une telle opportunité se reproduise, je n'en reviens d'ailleurs pas totalement. Il me reste donc les souvenirs, et cela pour longtemps j'imagine. Nous ne manquerons pas de vous proposer prochainement des essais complets de la Fiesta ST et de la Mustang GT V8. Et avec la gamme Ford Performance qui s'étoffe, arrivée du Ranger Raptor par exemple, de surcroît en Europe, nous aurons sûrement l'occasion de tester d'autres produits promettant de faire la part belle au plaisir de conduite et aux performances.



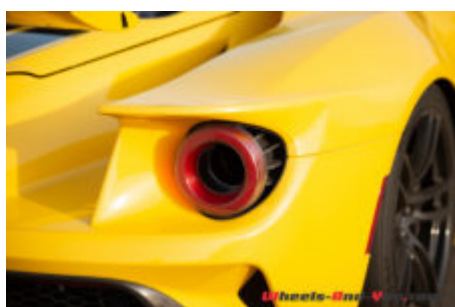




Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour l'invitation à ce Ford Performance Event, ainsi qu'à toute l'équipe du Centre Ford à Lommel (LPG) pour leur accueil et leur encadrement.





A lire aussi

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





