Premier contact – Ford Mustang : Le débarquement !

L'arrivée d'une nouvelle Mustang constitue toujours un événement, tant ce modèle est mythique. Quand, en plus, elle coïncide avec son introduction dans notre pays et dans toute l'Europe, cela pour la première fois de manière officielle, ça devient un évènement incontournable. Voici les impressions de Wheels And You après une première prise en main sur les routes de Bavière.

- 4 cylindres, essence, 2'300 cm^3
- 314 CV à 5'500 t/min
- 434 Nm à 3'000 t/min
- Boîte de vitesse manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 234 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.8 sec.
- Poids : 1'655 kg
- Conso. mixte : 8.0 l/100 km
- Emissions CO_2 : 179 g/km (F)
- dès CHF 38'000.-

Texte et photos : Sébastien Morand

La Ford Mustang est une icône automobile, elle a marqué l'histoire et continue de le faire. Elle fut créée en 1964 dans le but proposer une voiture à la mode qui plairait à une clientèle jeune. En gros, c'est la même recette que pour la Coccinelle, mais à la sauce américaine, avec un résultat plus ou moins identique pour les deux constructeurs : un indéniable succès.

Toutefois, jusqu'à ce jour, la Pony Car – son petit nom pour les intimes – n'avait jamais officiellement traversé l'Atlantique. Les différentes Mustang que l'on peut croiser sur nos routes ont toutes été importées par des indépendants à plus ou moins grande échelle. Aujourd'hui, la donne change puisque Ford applique sur plusieurs modèles l'objectif de proposer la même voiture à travers le monde. Cette nouvelle Mustang fait partie de cette stratégie et ce n'est pas pour nous déplaire. De plus, la marque promet avoir utilisé les ingrédients nécessaires pour que cette sixième génération réponde aux attentes de la clientèle européenne. Il est temps de le vérifier.

Esthétique

Pour l'occasion, nous disposons des deux carrosseries proposées, Convertible (cabriolet) et Fastback (coupé). Malgré le plaisir de rouler cheveux au vent, j'ai toujours eu un faible pour les déclinaisons coupé des Mustang, et c'est encore le cas pour cette nouvelle mouture.

Quelle que soit votre préférence, la face avant reste identique, avec de petits phares acérés et une calandre imposante, le tout surplombé par un long capot profilé qui plonge la nez de la Mustang vers l'avant, lui conférant un style très agressif. Les codes stylistiques des premières Mustang sont conservés et l'ensemble propose un look moderne et très dynamique, tout en faisant la part belle à ses illustres ancêtres. Tout cela est plus flagrant sur la Fastback, à tel point qu'il me parait impensable de ne pas tomber sous le charme, d'autant plus lorsqu'il est accentué par les teintes jaune ou rouge de nos voitures d'essai. Pour la Convertible, c'est moins iconique, toutefois les gênes sont belles et bien présents et, capote en place ou repliée, la ligne est une réussite.

Je note encore les phares arrière qui prennent la forme de trois petite bandes verticales, un signe distinctif depuis la première Mustang. D'ailleurs cette représentation est également utilisée pour les clignotants avant, on ne fait pas

perdurer un mythe sans en rappeler les origines.

Pour l'habitacle aussi, l'ambiance est relativement sportive avec, notamment, un volant légèrement tulipé qui fait lui aussi un clin d'oeil au passé. La présentation est bonne, plutôt sobre, avec quelques interrupteurs au look rétro. Le bémol vient de la finition, en cause l'utilisation de différents plastiques assez disgracieux. Mais vu le tarif proposé, j'y reviendrai plus tard, il me parait incongru de s'en plaindre.

L'assise est confortable et le maintien est bon, de quoi alterner long trajet et conduite sportive. A vous la liberté, au volant de cette nouvelle Mustang. Sur la Fastback uniquement, vous pourrez même opter en option (CHF 2'000.-) pour des superbes baquets Recaro, de quoi accentuer l'esprit sportif de la belle américaine. L'espace à bord permet d'accueillir quatre personnes avec suffisamment de place à l'arrière, mais privilégiez néanmoins des petits trajets si vous devez y installer des adultes. Le volume du coffre est correct avec, respectivement, 332 litres pour la Convertible et 408 litres pour la Fastback.

Un bref détour par l'équipement nous apprend qu'il est très complet de base et qu'il peut être agrémenté de deux ou trois options indispensables, comme les capteurs arrière et le système de navigation, sans que cela ne fasse exploser l'addition. L'interface multimédia Ford SYNC 2 est facile d'utilisation et regroupe tout ce qu'il faut en la matière, comme l'avait déjà mentionné mon collègue lors de notre premier contact avec la nouvelle Focus ST.

Sous le capot

Pour l'Europe, cette nouvelle Mustang dispose de deux motorisations : un quatre cylindres 2.3 EcoBoost qui développe 314 CV pour un couple de 434 Nm et un V8 5.0 d'une puissance de 418 CV pour un couple de 524 Nm. Au niveau transmission, vous aurez le choix entre une boite manuelle ou une boite automatique, à six rapports dans les deux cas. La puissance est diffusée sur les roues arrière exclusivement, et c'est heureux, j'y reviendrai lors de mes impressions, un peu plus tard.

A noter que le constructeur a agrémenté sa Mustang de quelques attributs dignes d'une Muscle Car, à savoir un Launch Control et un système Line Lock. Ce

dernier permet de bloquer les roues avant afin de faire fumer, euh non, chauffer, les pneus arrière. Nous n'avons malheureusement pas eu l'occasion de tester cela, tant la météo était mauvaise lors de ce premier contact, mais nous ne manquerons pas de le faire lors d'un essai plus complet sur nos routes.

La consommation annoncée de cette nouvelle Mustang sera également à vérifier, car si Ford annonce des moyennes oscillant entre 8.0 l/100km (Fastback 2.3 EcoBoost, boite manuelle) et 13.61 l/100km (Convertible V8 5.0, boite manuelle) en utilisation mixte, je crains que les mesures réelles soient peu valorisantes, au vu de ce qu'affiche l'ordinateur de bord. Mais comme on n'achète pas une Mustang pour sa sobriété, au diable ces considérations.

Au volant

Pour cette mise en bouche, nous avons pu tester les deux moteurs, une Convertible 2.3 EcoBoost et une Fastback V8 5.0. Dans les deux cas, les voitures disposaient de la boite manuelle dont le petit levier propose une bonne prise en main et un maniement très agréable.

J'ai tout logiquement commencé par le petit moteur, histoire de garder le plus alléchant pour le dessert. Le quatre cylindres vibre d'une sonorité qui me rappelle le boxer de la Subaru WRX STI. Une fois la capote en place, le bruit du bloc envahit l'habitacle au travers d'un système artificiel le rendant presque trop… artificiel. Malgré le poids de l'auto, 1'715 kg, la réactivité de la mécanique est bonne, surtout en reprise, et les montées en régime s'avèrent suffisantes, mais ce n'est de loin pas un foudre de guerre. Le comportement routier va de pair, cette déclinaison Convertible 2.3 EcoBoost ne transpire pas la sportivité. En fait, c'est idéal pour cruiser sur le bord de mer, mais ça manque drastiquement de piquant à mon goût. Je mets ça sur le compte du châssis, moins performant en déclinaison cabriolet, et de l'alliance avec un moteur un peu trop raisonnable pour un tel engin.

Le lendemain, je m'installe à bord de la Fastback V8 5.0. Les baquets Recaro et la teinte « Triple Yellow » confèrent à l'auto un caractère autrement plus bestial. Tout cela s'accentue au moment de démarrer la mécanique, le ronronnement typique des gros V8 américains fait apparaitre sur mon visage le sourire d'un enfant au moment des cadeaux de Noël. Ca promet ! La prise en main de la

voiture reste très facile, l'embrayage se gère aisément et, malgré une taille imposante, cette Mustang se manie en toute quiétude, quel que soit l'environnement. Le couple conséquent permet de partir d'un stop en deuxième et d'aborder les giratoires en 3ème, voire 4ème. La tenue de route me semble plus efficace que sur le cabriolet, et les performances sont clairement au rendez-vous. Logique, puisque ce coupé fait seulement 5 kg de plus (1'720 kg) que le cabriolet, pour un gain de 104 CV. Certes, ça reste relativement lourd, mais les ingénieurs ont fait un très bon travail, cette Mustang se comporte à merveille, disposant pour la première fois d'une suspension à roues indépendantes à l'arrière. On se rapproche des standards européens. Vu les conditions météorologiques détestables, je n'ai, de loin, pas pu exploiter son tempérament. Sur le mouillé, il faut savoir rester humble, la cavalerie aura vite fait de vous emmener danser là où vous ne voulez pas. Les dérives du train arrière sont généreuses, et cela malgré le mode « Pluie/Neige » activé. Cela n'aurait pas été raisonnable de s'essayer aux modes « Sport+ » et « Track », il me tarde donc, lors d'un essai plus complet, d'arpenter des routes que je connais bien et sur revêtement sec au volant de cette belle américaine.

En Suisse, la Mustang propose en série le Performance Pack comprenant des jantes 19 pouces, un système de freins haute performance à l'avant (4 pistons sur l'EcoBoost et 6 pistons Brembo sur la V8), des réglages ABS et ESP sportifs et un ajustement du châssis (ressorts, amortisseurs, stabilisateurs) spécifiques. La V8 se verra encore greffer d'un radiateur plus important et d'un refroidisseur d'huile supplémentaire.

Verdict

Un look à couper le souffle, une mécanique enivrante (pour le V8), il ne reste plus qu'à parler du prix et je vous promets que tout sera réuni pour succomber.

En effet, cette nouvelle Mustang est proposée pour un tarif débutant à CHF 38'000.- (Fastback 2.3 EcoBoost, boite manuelle), ce qui défie toute concurrence, puisqu'on est dans les budgets d'une sportive compacte, certes, plus raisonnable, mais tellement moins sexy. La version équipée du V8 n'est pas beaucoup plus chère, puisqu'elle débute à CHF 43'000.- (Fastback V8 5.0, boite manuelle). Au jour d'aujourd'hui, dans notre pays, 80% des clients qui ont passé commande se

sont d'ailleurs dirigés sur cette motorisation V8. Comme je l'ai mentionné plus haut, les options ne plomberont pas la facture finale, puisque il faudra compter CHF 54'100.- pour le modèle le plus cher (Convertible V8 5.0, boite automatique) équipé de toutes les options possibles. A cela il faudra juste rajouter CHF 800.- pour la peinture métallisée, voir CHF 1'400.- pour la teinte spéciale « Triple Yellow ».

Alors, certes, la qualité de finition intérieure est peut-être un peu limite, mais pour ce tarif, on ne peut vraiment pas se plaindre, car le rapport prix/plaisir/performance est imbattable. Vous l'aurez compris, j'ai été charmé par cette nouvelle Mustang, du moins pour la version équipée du V8 5.0, et toute l'équipe de Wheels And You se réjouit de réaliser un essai complet prochainement.

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

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour l'invitation aux essais presse de cette nouvelle Ford Mustang.

A lire aussi

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 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

EDEKA
EDEKA
EDEKA
Käse
Theke
K GT 9084
W.A.Y.

SHOP
Wir bieten ihnen
das beste Programm.
Terminal 1
A–E
K GT 9242
W.A.Y.

Seehotel

MAX A/C
A/C
AUTO
ENGINE START/STOP
MODE
W.A.Y.

Seehotel
W.A.Y.

K GT 9551
K GT 9414

K GT 9993

K GT 9993
W.A.Y.

W.A.Y.

K GT 9410
W.A.Y.

W.A.Y.

Forum Airport München
Audi
FAN-SHOP
NOCH MEHR ROT-WEISSE LEIDENSCHAFT!
Wir vergrößern unsere Fläche.
K GT 9084
W.A.Y.

5.0
W.A.Y.

W.A.Y.

MUSTANG
SINCE 1964
W.A.Y.

GT

K GT 9235

Seehotel

Seehotel

K GT 9732

K GT 9401

K GT 9401

W.A.Y.