

Essai - Ford Mustang Bullitt : Dans la peau de Steve McQueen ou presque

Icône de l'automobile, la Mustang a régulièrement tenu la vedette au cinéma et, à mes yeux, son plus grand rôle est sans hésiter dans Bullitt avec Steve McQueen à son volant. Ford rend hommage à cet exceptionnel duo en proposant une série limitée de son emblématique modèle dont nous avons pu prendre les commandes pendant deux semaines.



- V8, essence, 4'951 cm³
- 460 ch à 6'000 t/min
- 529 Nm à 4'600 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 263 km/h
- 0 à 100 km/h : 4.6 sec
- Poids : 1'851 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'789 x 1'916 x 1'382
- Conso. mixte : 11.68 l/100km
- Emissions CO₂ : 270 g/km (G)
- dès CHF 69'700.-, mod. essayé: CHF 71'700.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Claude-Alain Ferrière, Sébastien Morand

Je ne prends pas trop de risques en annonçant que la Ford Mustang fait partie des mythes roulants. Difficile de trouver une voiture qui incarne autant la fabuleuse histoire de l'automobile et tout cela associé à la magie du rêve américain. Forte de tous ces atouts, la Mustang arpente les routes depuis 1964 avec plus ou moins de réussite commerciale, mais en conservant son armada de fans inconditionnels.

La génération actuelle a vu le jour en 2015 avec, pour la première fois, une disponibilité en Europe via le réseau officiel de la marque. Nous avons d'ailleurs essayé la belle légèrement revue en 2018 et équipée d'une boîte automatique 10 rapports. Pour combler un maximum de monde, la Mustang est même proposée avec un 4 cylindres, et même si cette version est très intéressante, je trouve personnellement que ça ne colle pas à son image de Muscle Car. Du coup, pour moi, une Mustang c'est avec un V8 et c'est tout. Pour parfaire le tableau, je dirais aussi qu'elle doit avoir une boîte manuelle et c'est tant mieux, cette édition Bullitt dispose de ces deux caractéristiques. Me voilà comblé !



A l'extérieur

Mon collègue vous l'avait présenté lors de notre dernier essai, je ne vais donc pas revenir sur le restylage de cette Mustang MY2018. Les différences sont minimes, toutefois elles apportent juste ce qu'il faut pour la rendre encore un peu plus désirable, avec un savant mélange de modernité et de référence à la légende.

Cette déclinaison Bullitt ne diffère quasiment pas d'un modèle normal. Pour coller à l'esprit de son illustre ancêtre star du film, la Mustang GT Fastback 390 de 1968, la calandre a perdu son insigne et le badge arrière a été remplacé par une cible. Personnellement j'aurais encore poussé le délire en enlevant les centres de roues et en modifiant l'éclairage de porte sous les rétroviseurs, puisque là le fameux cheval à galop a conservé sa place. Oui je chipote, mais au moins pour les jantes, dont le dessin s'inspire légèrement des fameuses American Racing, ça n'aurait pas demandé beaucoup d'investissement.

Autre point commun avec celle à qui notre destrier rend hommage, sa teinte de carrosserie vert foncé. Aujourd'hui la couleur s'appelle « Dark Highland Green », alors qu'à l'époque c'était juste « Highland Green ». Pas besoin de vous rappeler mon affinité avec le vert foncé, je ne peux donc que succomber à cette configuration.

Afin de vous proposer quelques clichés originaux, je me suis mis en quête d'un modèle d'époque et même si la tâche n'a pas été simple, j'ai quand même eu la chance d'en trouver une. L'occasion pour moi d'avoir les deux autos l'une à côté de l'autre me permet de vraiment réaliser les similitudes entre les deux

générations, toutes différentes qu'elles soient finalement. Je vous laisse juger par vous-même, mais pour ma part je félicite les designers d'avoir réussi un tel exercice et cela ne se limite pas à la Bullitt bien évidemment.



A l'intérieur

Les changements sont encore moins visibles à bord de cette Bullitt. Toutefois, je remarque bien évidemment la cible au centre du volant, les quelques plaquettes Bullitt et surtout le magnifique pommeau de vitesse blanc, style boule de billard, comme sur la voiture du film. A noter encore qu'au moment de démarrer l'auto, c'est bien le dessin d'une Bullitt qui apparaît sur l'écran des compteurs, voilà un petit détail fort appréciable.

Pour le reste, tout comme sur les modèles standards, l'inspiration des premières Mustang est bien là. Néanmoins en comparant avec celle présente pour notre séance photos, je ne peux que constater à regret que le charme n'est plus du tout le même. Ma foi, difficile de régater face aux intérieurs d'antan.

Pour notre Bullitt avec une sellerie spécifique, cuir noir et surpiqûres vertes, il est possible d'opter en option pour les sièges sport Recaro. Dommage, notre voiture d'essai n'en est pas équipée. Les assises de base sont de bonne facture, mais je remarque qu'après une longue balade de plus de 300 km sur une journée, leur confort est un peu limite. Il n'y a pas de miracle, pour contenir les tarifs, Ford a bien dû limiter les dépenses et ceci en fait partie, tout comme l'utilisation importante de plastiques peu valorisants. Ça pourra choquer les conducteurs de voitures allemandes, moi j'aime à dire que ce n'est pas pour cela qu'on achète une Mustang et qu'au final, pour le prix, l'ensemble est relativement cohérent.

J'apprécie quand même le revêtement aluminium brossé du tableau de bord, c'est du plus bel effet. Sinon, équipement et habitabilité sont identiques à la version normale. Rien à redire en matière de fonctionnalité, je retrouve ce qu'on peut attendre d'une voiture d'aujourd'hui.



Sous le capot

Je le disais en introduction, la Mustang est proposée avec un 4 cylindres, mais aussi un V6 (pas importé en Europe) et bien évidemment un bon gros V8. C'est tout logiquement ce dernier qui anime cette déclinaison Bullitt. Avec 5.0 litres de cylindrée, il développe 460 ch, soit 10 ch de plus que la normale, pour un couple inchangé de 529 Nm. Le tout est transmis sur les roues arrière exclusivement, au travers d'une boîte manuelle 6 rapports. Le tableau semble parfait pour faire la part belle au plaisir de conduite, je me réjouis de démarrer la bête.

Il n'y a pas de fumée sans feu et vous imaginez bien qu'avec un tel cœur, notre américaine se veut relativement gourmande. Alors que la fiche technique annonce une moyenne de 11.8 l/100km, j'ai pour ma part, sur presque 2'000 km d'essai, mesuré 11.68 l/100km !! Oui oui vous avez bien lu, j'ai consommé moins que ce qu'on aurait pu imaginer. Certes, j'ai fait pas mal de trajet autoroutier avec des fois un ordinateur de bord qui affichait moins de 9.0 l/100km, mais j'ai aussi fait de la ville et surtout je n'ai pas hésité à exploiter la cavalerie mise à disposition.



Au volant

Avant de m'installer à bord, je remarque à mon plus grand désarroi qu'elle dispose encore de pneus hiver alors que nous sommes en plein mois de juin ! Sacrilège ! J'ai bien essayé de les faire changer pendant la période de mon essai, mais sans succès. C'est vraiment regrettable et il va donc falloir être raisonnable. Au moins on tient un bout de l'explication sur ma relative faible consommation d'essence.

Une fois assis au volant, je me dépêche de donner vie à la belle américaine. La mélodie divine du V8 envahit mon esprit, tout en restant relativement discret. J'avoue, j'en aurais aimé presque un peu plus.

J'enclenche la première et, après quelques kilomètres, je suis émerveillé par l'excellence de la commande de boîte. Le débrayage est court et le verrouillage

est ferme, c'est un régal. Il faut juste s'habituer à la taille de l'auto, ainsi qu'à son long capot moteur, mais globalement cette Mustang se prend facilement en main.

J'enquille les kilomètres, la voiture est plaisante à conduire, mais je trouve son moulin presque un peu sage. Ça manque de couple en dessous de 2'500 t/min, c'est très linéaire, sans compter un frein moteur quasi inexistant. Les reprises sont aussi très peu démonstratives dès le quatrième rapport, pas vraiment dans l'esprit d'une Muscle Car tout cela. En fait, il faut aller chercher au-dessus de 5'500 t/min pour que ça commence vraiment à pousser.

De plus, notamment une fois le mode Sport activé, son comportement routier est vraiment excellent et cela malgré la monte pneumatique non-adaptée à la saison. Le châssis a vraiment été travaillé pour répondre aux attentes des routes européennes, c'est une réussite. Je suis également surpris de la tenue de route sur revêtement mouillé, pas de crainte à avoir, cette Ford Mustang, Bullitt ou pas, est parfaitement utilisable au quotidien.



Verdict

La Ford Mustang est un mythe automobile et ce n'est pas près de changer. Cette déclinaison Bullitt l'est encore plus et l'esprit de Steve McQueen plane à bord, difficile de ne pas succomber.

Proposée pour environ CHF 70'000.-, cette Bullitt affirme sa singularité et personnellement j'aime beaucoup. Oui d'accord, sa couleur n'y est pas pour rien. Reste que, pour un prix légèrement plus abordable, dès CHF 61'700.- en Coupé, ou CHF 65'700.- en Cabriolet, vous pouvez aussi vivre avec une légende dont la sonorité du V8 vous envoutera tel le chant des sirènes. Sans compter la relative praticité de l'auto avec quatre places et un coffre plutôt généreux, 408 litres pour le Coupé. D'ailleurs pas trop le choix que d'opter pour les versions normales car la Bullitt est déjà « Sold Out ».





Prix et options - Ford Mustang Bullitt

Prix de base : CHF 69'700.-

Système d'amortissement - Magne Ride : CHF 2'000.-

Prix TOTAL : CHF 71'700.-



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

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour le prêt de cette Ford Mustang Bullitt, ainsi qu'au garage Red Star SA à Chavannes-près-Renens pour leur soutien logistique.

Un grand merci également à Laurent J, de l'Automobile Club de Megève, pour sa participation à notre shooting photos avec sa magnifique Ford Mustang GT Fastback de 1967.



A lire aussi

Essai - Ford Focus ST : Du sport sous une robe discrète

Essai - Ford Ranger Raptor : Big Toy for Big Boy !

Premier contact - Ford Focus ST : Un autre monde !

Premier contact - Ford Ranger Raptor : Pas vraiment utile mais si attachant

Essai - Ford Focus 2.0 EcoBlue : Le renouveau dans la continuité...

Essai - Ford Mustang GT Fastback V8 : Poney pour grand enfant

Essai - Ford Fiesta ST : Retour gagnant !

Essai - Ford Transit Custom Sport : Beau comme un camion

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 Bronco

Lancement - Ford Mustang Mach-E

Nouveauté - Ford Puma

Présentation - Ford Explorer Plug-In Hybrid

Présentation - Ford Kuga

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

