Essai – Ford Mustang Mach 1 : Une Mustang à l'ancienne

Alors que le nom Mustang s'électrifie avec la Mach-E, nous voilà de retour aux sources avec l'essai de la Mustang Mach 1. Ford Performance nous sort le grand jeu et nous offre une vraie Muscle Car américaine avec un bon gros V8 comme je les aime. Comme quoi, on a beau être à l'air du tout électrique, il y a encore un constructeur qui se lâche avec un bon vieux moteur thermique sous le capot. Mais pour combien de temps encore… ça je ne sais pas et je préfère ne pas y penser.



- V8, essence, 4'951 cm^3
- 460 ch à 7'250 t/min
- 529 Nm à 4'600 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 267 km/h
- 0 à 100 km/h : 4.8 sec
- Poids : 1'851 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'789 x 1'916 x 1'382
- Conso. mesurée : 16.2 l/100km
- Emissions CO_2 : 284 g/km (G)
- dès CHF 70'500.-, mod. essayé: CHF 74'150.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte, Xavier Bais

GT, Shelby, SVT, Bullitt, SVO, Cobra, Boss et California, ça vous parle ? Ford Mustang bien sûr, mais il ne faudrait pas oublier la Mach 1. Apparue en 1969, la Mach 1 sera proposée jusqu'en 1978. Ford sortira une petite série très sportive en 2003 et 2004. Puis plus rien jusqu'à l'année passée.

En 2021, la magnifique Bullitt, essayée il y a deux ans, nous quitte et la Mach 1 fait son grand retour. Ce n'est pas la même philosophie l'une ne remplace pas l'autre même si nous le verrons, bien optionnée, une Mach 1 est une redoutable GT sportive. Disponible unqiuement en version Fastback, cette Mach 1 utilise un grand nombre de pièces développées pour les GT350 et GT500. Voyons comment cette icône des USA se comporte sur nos petites routes suisses.



A l'extérieur

De face, la lame Performance avec ces petites moustaches est bien basse et sera amenée par deux fois, à légèrement frotter sur certains passages pentus. Le bouclier intègre les clignotants et deux grilles élargies afin de mieux refroidir les freins avant. La grande grille de la calandre reprend le visuel Mustang avec l'emblème du cheval au galop mais les feux auxiliaires qui l'entouraient ont disparu, laissant place à deux trous ronds obstrués par deux caches plastiques noirs, la rendant encore plus agressive.

Le long capot de couleur « Fighter Jet Grey », comme le reste de la voiture, possède deux petites entrées d'air avec, en son centre, une large bande noire avec liséré orange sur lequel est sobrement écrit, en bout de capot, « Mach 1». Les ailes avant sont badgées de l'écusson « Mach 1 » classique. De profil, la silhouette est trapue et sportive avec un aileron et des jantes à cinq branches de 19 pouces garnies de larges freins Brembo.

A l'arrière, on retrouve les trois feux, translucides sur cette déclinaison, en forme

de barrettes, un diffuseur d'air (celui de la GT500) et surtout quatre grosses sorties d'échappement chromées. Un gros travail sur l'aérodynamisme a été effectué avec un gain de 22% en termes d'appui comparativement à une Mustang GT normale. La messe est dite cette Mach 1 affiche sa sportivité.








A l'intérieur

En m'installant à bord, je constate que c'est peu coloré et même un brin austère pour une sportive qui, à l'extérieur, n'hésite pas à affirmer sa personnalité. Heureusement qu'avec cette Mustang d'autres sens se mettent en éveil et que l'on regardera davantage la route que l'habitacle. Les places arrière seraient confortables s'il y avait suffisamment d'espace pour les jambes. En fait, seuls des enfants y seront bien.

Le volant réglable et multifonctions offre une bonne prise en main, l'instrumentation est largement suffisante. L'écran numérique du conducteur est superbe et propose un design selon le mode de conduite choisi. Ainsi, le compte-tours s'affichera traditionnellement dans un cercle en mode normal et se dévoilera sur un design à barres verticales à l'horizontale dans les modes sportifs. Au milieu, en haut du tableau de bord, se trouve un petit affichage intégrant le système d'infodivertissement SYNC 3 rapide et fonctionnel.

Certains plastiques encore trop durs, comme dans les contre-portes et sur la console centrale, ternissent un peu le tableau mais on pardonne facilement ces

détails. J'aime beaucoup les cinq boutons typés « aviation » sur la console centrale. Il aurait été judicieux d'en rajouter un ou deux pour certaines fonctions spécifiques (échappement on/off…) afin de ne pas devoir aller les chercher dans les multiples fonctionnalités de l'écran central.

Les surtapis avant sont hyper épais, dignes d'une limousine cossue. Les siège en cuir vous accueillent à « l'américaine » et pourraient être plus enveloppants, mais là encore on pardonne car c'est une Mustang avec son mode de vie à elle. A noter que des Recaro aux formes plus sportives sont disponibles en option sans différence de prix, mais qui ne sont pas climatisés.



Sous le capot

Sous ce long capot on peut apercevoir un gros filtre à air cônique et plus au fond, sous la barre anti-rapprochements, le majestueux V8 placé très en retrait, en position central avant. Avec 5.0 litres de cylindrée, cet atmo délivre 460 ch à 7'250 t/min et offre 529 Nm de couple à 4'600 t/min. Il est équipé de nouveaux

dispositifs de refroidissement et d'un meilleur filtrage d'huile moteur.

La puissance est transmise sur le train arrière via une boîte manuelle à six rapports TREMEC TR3160 (celle de la GT350) équipé d'un refroidisseur d'huile. L'embrayage double-disque est celui de la GT. Ainsi, la Mach 1 effectue le 0 à 100 km/h en 4,8 secondes et atteint une vitesse maximale de 267 km/h. En option, une boîte automatique à dix rapports est disponible mais pour moi elle n'aura pas la même saveur que cette boite mécanique.

Côté consommation, il n'y a pas de surprise, il faut nourrir ce gros V8 et descendre sous les 12 litres sur une utilisation mixte en région montagneuse est peine perdue. Ainsi je brûle une moyenne 16,2 l/100km mais je sais que parfois la consommation s'envole en roulage soutenu. Ce moteur est coupleux à tous les régimes. Il est inutile d'aller chercher les 460 ch placés proche de la zone rouge. Sachez qu'à 2'000 t/min vous roulez tranquille à 120 km/h sur le couple, un régal.



Au volant

La prise en main est immédiate. Petit reproche, et ce sera bien le seul, le miroir des rétroviseurs extérieurs est trop fuyant et donne une vision vers l'arrière peu agréable. La servo-direction électrique offre une précision remarquable et l'embrayage est doux. Par ailleurs, j'adore ce petit levier de vitesses avec sa boule blanche. La sélection des rapports est ultra précise, même si le débattement est grand. Le rapport enclenché s'affiche dans le compteur de gauche.

Les sièges électriques sont confortables, peut-être trop moelleux pour une sportive, mais on y est si bien. Volant réglé à ma hauteur et profondeur, je trouve vite ma place. Que ce capot est long et impressionnant ! Contact, poussoir activé et le V8 s'ébroue avec vigueur et dynamisme.

En mode « Normal », le ralentit très bas à 600 t/min laisse entendre les « glouglous » du V8 qui patiente et s'impatiente calmement. J'enclenche la

première, la Mach 1 s'élance avec volupté L'aiguille du compte-tours part à droite aussi vite que le tachymètre affiche sa vitesse. Ça défile si rapidement qu'il faudrait être deux pour en profiter. L'un qui regarde la route et l'autre les compteurs. Vers les 6'000 t/min je passe la deuxième, l'avant se cabre légèrement. Je suis toujours en mode « Normal » car en mode « Sport » l'amortissement se rigidifie et le « cabrage » est moindre, voire inexistant. Les passages de vitesse s'enchaînent avec un son qui remplit mes oreilles de bonheur. Et encore, je ne taquine pas la zone rouge.

A l'accélération suivante, je ne lâche rien. Et là, c'est l'extase. Mon corps ressent d'énormes sensations. Cela arrive de tous les côtés. La voiture vibre, le moteur hurle mais reste tout de même dans les graves. La Mach 1 se cale sur son train arrière et l'on sent la puissance et le caractère rageur du V8. Les pneumatiques font leur maximum pour garder de l'adhérence. La route défile de plus en plus vite et le tachymètre numérique s'affole. Ce V8 semble ne plus vouloir s'arrêter. Il en redemande. Exceptionnel. Cela pousse fort mais c'est linéaire, trop peut-être… Le tout sur une grande plage qui semble infinie. Petite frustration, les rapports de boite sont longs, mais l'allonge du V8 ne collerait pas avec des plus courts

Cette Mustang Mach 1 se conduit donc sur le couple, avec la possibilité de choisir son mode de conduite. Il est sélectionnable entre plusieurs via un interrupteur type « aviation » sous l'écran central. Il faut le lever plusieurs fois pour choisir son mode : « Normal», « Pluie/Neige», « Sport», « Sport+», « Circuit» et même « Dragster». Finalelement, il y a aussi moyen de configurer son mode « perso ».

Quel que soit le mode choisit, côté châssis, on sent le poids de cette Mustang GT. Les ingénieurs Ford Performance ont bien travaillé la suspension avec l'apport de pièces reprises aux Mustang Shelby GT350 et GT500 (ressorts et barre antiroulis avant plus rigides, silent-blocs rigidifiés barre anti-rapprochement). De plus, la technologie adaptative des amortisseurs MagneRide à variation magnétique, apporte plus de rigidité et de réactivité selon les modes sélectionnés. Même avec la suspension réglée au plus souple en mode « Normal», la Mach 1 reste ferme, mais jamais inconfortable. Cela permet de rouler assez vite sur nos petites routes imparfaitement planes. La Mach 1 absorbe presque tout, mais cela n'empêche pas, sur mauvais revêtement, à ce train avant, de par sa monte pneumatique généreuse et sa géométrie, de chercher sa route. J'aime bien. Il faut la tenir cette Mustang. Elle vous implique et impose une certaine poigne si vous ne voulez pas être dépassé. C'est viril.



Verdict

Cette nouvelle Ford Mustang Mach 1 est bien la digne héritière du modèle de 1969, tout aussi envoûtante. Les sensations fortes à son volant s'imposent sans forcément avoir besoin d'aller très vite. L'ambiance est là, ce V8 à l'allonge phénoménale et cette sonorité vous transportent dans un univers que nous sommes en passe de quitter. Par ailleurs, le châssis offre un bon compromis confort/sport et le freinage brembo endurant est plus que sécurisant. Pour couronner le tout, le prix est contenu en regardr des performances et du plaisir.

A consommer sans modération pendant que c'est encore possible, car c'est peut-être la dernière du genre.








<u>Prix et options – Ford Mustang Mach 1</u>

Prix de base : CHF 70’500.-

Peinture “Fighter Jet Grey” : CHF 0.-

Pack Styling Mach 1 : CHF 2’000.-

Jantes en alliage léger à 5 branches en Y : CHF 1’250.-

Alarme antivol avec double verrouillage : CHF 400.-

<u>Prix TOTAL : CHF 74’150.-</u>






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 Mach 1, ainsi qu’au garage ByMyCar à Meyrin pour leur soutien logistique.















A lire aussi

Premier contact – Ford Mustang Mach-E GT : Une version 4×4 plus sportive

Essai – Ford Mustang Mach-E AWD : Un cheval sauvage qui va en électriser plus d'un

Essai – Ford Puma ST : LE petit SUV sportif par excellence

Essai – Ford Explorer PHEV : Son truc ? Les grands espaces

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

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 Ranger Raptor

Nouveauté – Ford Puma ST

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

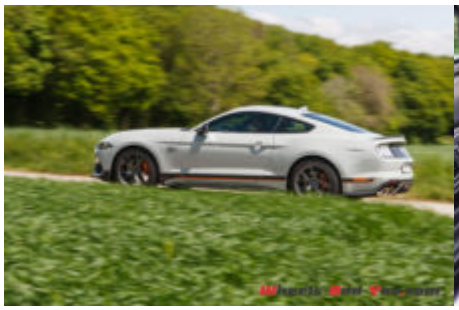
Genève 2012 – Ford Fiesta ST

Genève 2012 – Ford B-MAX

Clubs – Création du Ford Racing Club

Nouveauté – Ford Focus Station Wagon



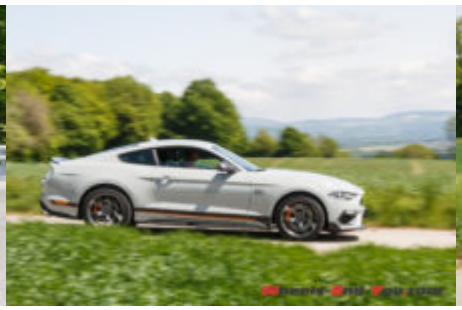



Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com




Wheels-And-You.com