Essai – Ford Mustang Mach-E GT : La première eMuscle Car !

Ford a débarqué dans le monde des voitures électriques avec un SUV portant le nom de son icône automobile, la Mustang. Pour correspondre un peu plus à cette appellation, le modèle se décline en version sportive sous le patronyme GT. Il est temps de vérifier le tempérament de cheval sauvage dopé aux électrons.



- Deux moteurs électriques synchrones à aimants permanents
- 358 kW (487 ch)
- 860 Nm
- Boîte de vitesse à rapport unique
- Vitesse maxi : 200 km/h
- 0 à 100 km/h : 4.4 sec
- Poids : 2’348 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’743 x 1’881 x 1’613
- Conso. mesurée : 22 kWh/100km
- Emissions CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 81’500.-, mod. essayé: CHF 83’950.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Claude-Alain Ferrière

Mustang, voilà un nom mythique qui ne laisse pas indifférent tous les amateurs

d’automobiles puissantes. Symbole américain, la Muscle Car par excellence, c’est aujourd’hui animée par une motorisation électrique qu’une nouvelle génération de Mustang a vu le jour.

En fait il s’agit d’une toute nouvelle auto, qui n’a de lien que le nom avec les traditionnels coupé et cabriolet équipés d’un moteur thermique. Fort heureusement, ces derniers sont d’ailleurs toujours au catalogue, avec notamment un bon gros V8 comme sur la version Mach 1 essayée récemment. Reste que cette apparition complémentaire est un sacrilège pour les adeptes de la marque. Moi-même, lors de la première présentation de l’auto en Norvège, j’ai crié au scandale.

Néanmoins, ma curiosité a pris le dessus et après un premier contact réalisé en Croatie l’automne dernier par un collègue, je suis assez impatient de pouvoir profiter pleinement de cette Mustang Mach-E GT pendant deux semaines.



A l’extérieur

Après vous avoir proposé l’essai de la version normale, avec la grosse batterie et les quatre roues motrices puis, comme je le mentionnais au préalable, une première expérience avec cette déclinaison GT, j’imagine que vous connaissez cette Mustang Mach-E.

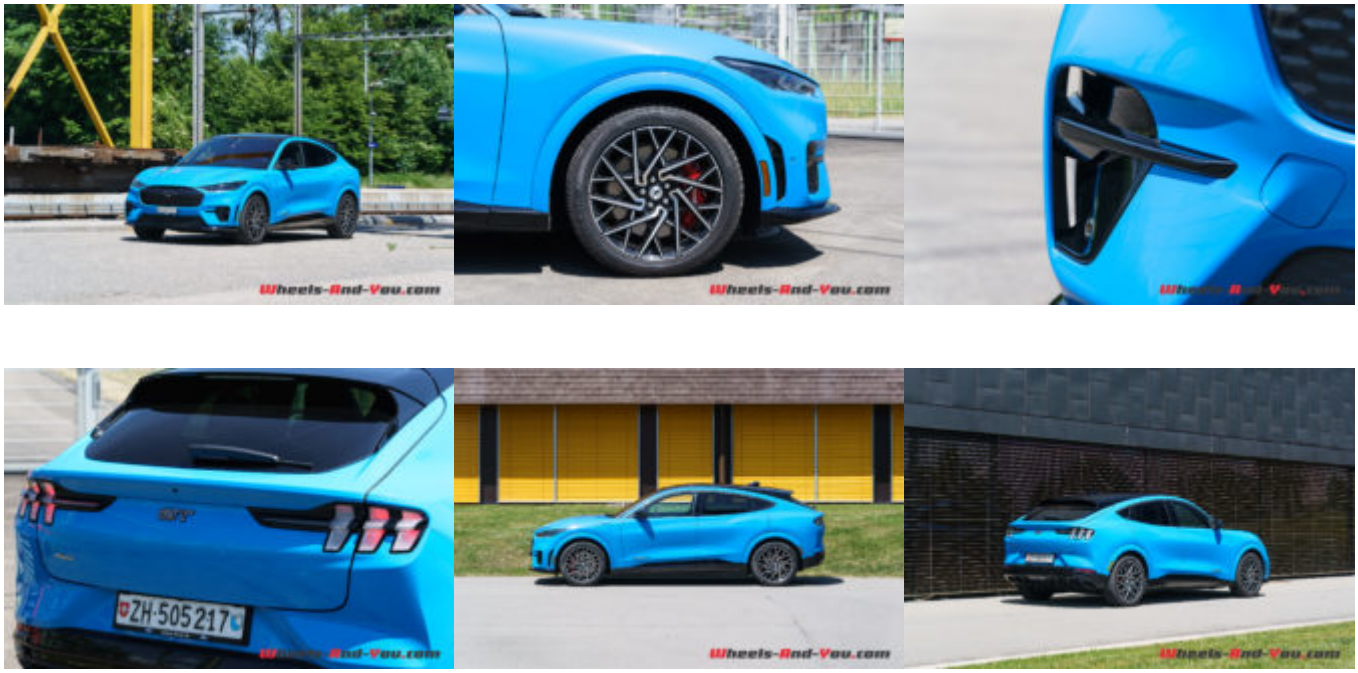
Toutefois, ce n’est de loin pas le cas pour tout le monde et de mon point de vue, Ford a manqué son coup marketing. Lorsqu’on évoque son nom, même en spécifiant que c’est un SUV électrique, les gens visualisent immédiatement le légendaire coupé américain. J’ai pu constater à plusieurs reprises l’étonnement au moment de découvrir l’auto. Car c’est certain, ce SUV ne ressemble pas vraiment à sa cousine éloignée.

Cependant, en s’attardant un peu, il y a quelques similitudes. Déjà le cheval au galop sur la calandre et le dessin des phares, surtout à l’arrière vu qu’ils

reprennent les trois éléments verticaux. Mais la comparaison s'arrête là.

Pour notre mouture GT, on peut noter le bouclier avant spécifique avec une partie inférieure plus agressive et le diffuseur arrière dont le dessin se veut également plus dynamique. A cela vous ajoutez les jantes 20 pouces, les pinces de freins Brembo et, dans le cas de notre voiture de test, la superbe teinte « Grabber Blue Metallic » qui lui sied parfaitement, faisant ainsi un petit clin d'œil à une autre voiture sportive de la marque, la Focus RS mk3.

Personnellement je trouve l'ensemble plutôt réussi, amenant de la sportivité à un véhicule qui se veut relativement pratique et équipé d'une motorisation dite propre.



A l'intérieur

L'habitacle est aussi très agréable, on est loin de la morosité de ses principales concurrentes, la VW ID.4, la Tesla Model Y et la Skoda Enyaq. Si cette déclinaison GT propose des sièges légèrement baquet pour se différencier, le reste est quasiment identique aux autres versions. Certes, quelques matériaux sont plus valorisants ici, ce qui est normal vu la différence de prix.

Pour revenir aux assises, elles sont très confortables, mais pourraient proposer davantage de maintien latéral. L'habitabilité est bonne, notamment pour les passagers arrière. Nous sommes bien en présence d'un SUV et même si la ligne de toit se termine à la façon d'un coupé, cela n'impacte pas vraiment l'espace

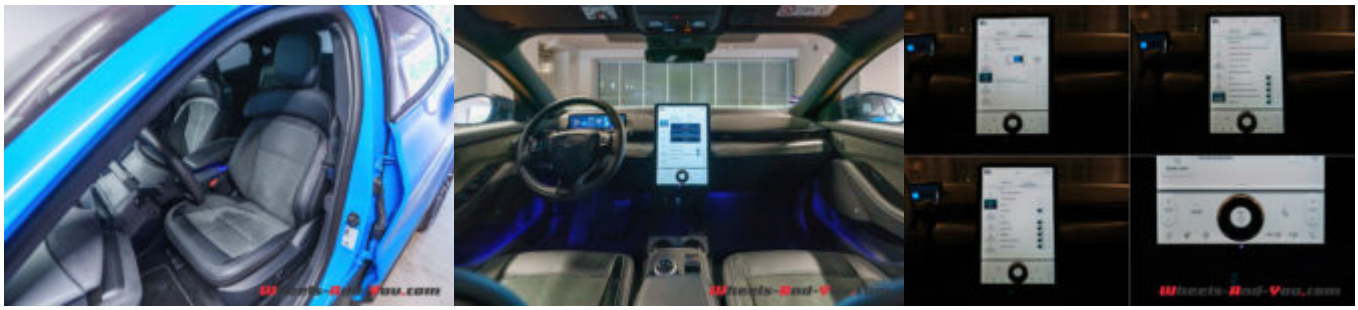
proposé aux occupants.

Comment ne pas remarquer l'écran central de 15.5 pouces ? C'est la mode, surtout dans les voitures électriques, mais à mes yeux, il est clairement trop grand. Quelques centimètres en moins sur la hauteur et ça aurait été tout aussi bien. A l'inverse, j'aime beaucoup le tout petit affichage rectangulaire qui fait office de compteurs. Il contient toutes les informations nécessaires à la conduite, c'est parfait.

Malgré sa grandeur qui me dérange, je ne peux qu'apprécier la facilité d'interagir avec le système infotainment qui se cache derrière ce grand écran. Si la ligne graphique peut paraître simple, notamment en comparaison avec la nouvelle Megane E-Tech essayée récemment, je le trouve largement plus intuitif, ce qui a pour but de bien moins me déconcentrer lorsque je dois l'utiliser en conduisant.

Concernant les fonctionnalités, rien à redire, tout y est et c'est parfaitement fonctionnel. Oui c'est un peu moins ludique que le système Google par exemple, mais encore une fois, il est bon de rappeler qu'il s'agit d'une voiture, pas d'une console de jeux ! Bon, j'avoue que lorsque j'écoute les commentaires de certains, principalement les conducteurs de Tesla et leurs multiples gadgets, j'émets quelques doutes sur le fait qu'on partage tous cette vision.

Effet négatif du dessin de l'auto, le volume du coffre est lui un peu moins intéressant, avec seulement 400 litres en configuration normale. Mais il est complété par un espace situé à l'avant, d'une capacité de 100 litres disposant d'un écoulement, donc parfaitement lavable avec un jet.





Sous le capot

Point d'orgue de notre version GT, sa motorisation et cela même si elle est électrique. Deux moteurs, un sur chaque essieu, animent notre crossover. La puissance totale atteint 487 ch (358 kW) et propose un couple camionnesque de 860 Nm, ainsi le 0-100km/h est abattu en 4.4 secondes. Vous comprenez maintenant pourquoi j'ai intitulé mon article « la première eMuscle Car ».

Faisant preuve d'un minimum de bon sens pendant un instant, je ne peux qu'admettre le non-sens d'une telle débauche de performance. On parle d'un SUV électrique, pas d'une sportive à vocation plaisir. A mes yeux, sportivité, enfin plaisir, et motorisation électrique, ça ne va pas ensemble. Ça peut paraître un peu « vieux con », mais j'assume. Reste qu'il est indéniable que Ford a réussi son coup et j'y reviendrai dans un moment. Car vous imaginez bien que ça pousse très fort cet engin, et croyez-moi, pas seulement en ligne droite comme on pourrait l'imaginer lorsqu'on parle de Muscle Car.

Si je regarde la fiche technique, notre Mustang Mach-E GT annonce une consommation en cycle mixte de 20 kWh/100km, selon la norme WLTP. Pour ce qui est de l'autonomie, ce n'est pas moins de 500 km qui sont promis. Utopique comme d'habitude, surtout avec les autos électriques. A chaque fois que j'atteins la charge maximum, l'ordinateur de bord m'annonce au mieux 410 km et, bien souvent, juste en dessous de 400km. Des valeurs qui me semblent bien plus réalisables. Cela reste largement suffisant pour la plupart des gens.

Quant à la consommation, en basculant mon esprit sur « sauvage au volant d'une sportive », je peux constater une moyenne de 60 kWh/100km sur la montée du Marchairuz. Totalement absurde comme mesure, mais je trouve cela amusant et surtout bluffant tant l'auto est efficace, mais patience, j'y viens dans un moment.

Plus sérieusement, en analysant à plusieurs reprises les chiffres annoncés par l'ordinateur de bord, j'arrive finalement à une moyenne de 22 kWh/100km pour la totalité de mon essai. Je fais beaucoup d'autoroute, mais aussi pas mal de campagne et de ville, ça doit donc être assez représentatif. Comme de coutume, il sera probablement facile de faire mieux une fois passé l'euphorie du déferlement de cavalerie.



Au volant

A peine installé à bord que je me sens à l'aise. La vision périphérique est bonne, les différentes assistances combleront vos craintes potentielles et je démarre dans l'habituelle quiétude qui caractérise les voitures électriques.

Rapidement, alors que je pense toujours que c'est une erreur de l'avoir appelée Mustang, je constate à ma plus grande surprise que les commandes sont relativement fermes. La direction surtout, se veut plutôt résistante, avec un ressenti étonnamment bon sur une auto moderne, de surcroit électrique. Elle est aussi assez directe et précise, ce qui est rare de nos jours.

Autre étonnement, la suspension est ferme. Ce n'est pas pour me déplaire, mais là aussi je ne m'attendais pas à cela. Puis, après quelques kilomètres, et sans pouvoir l'expliquer, je trouve que cette Mustang Mach-E GT distille quand même un petit esprit Mustang. Pas moyen de vous l'expliquer précisément, mais le feeling est là. Pour avoir eu l'occasion de prendre le volant d'un modèle normal pendant mon essai, c'est beaucoup moins flagrant.

Ford a donc véritablement réussi à inculquer une âme légèrement Mustang à ce

super SUV électrique, je suis bluffé. Attention, ça reste un gros véhicule de plus de 2 tonnes, on est loin d'une Mustang GT équipée d'un V8 enchanteur. Néanmoins, les sensations à son volant sont plutôt intéressantes.

Tout cela se confirme lorsque j'attaque les routes sinueuses qui m'emmènent à la Vallée de Joux. Avec cet amortissement et cette direction, je me prends au jeu et j'enquille les virages à rythme soutenu. C'est d'autant plus brutal avec cette disponibilité immédiate du couple. Mon seul regret sera que notre voiture de test dispose encore d'une monte pneumatique hivernale. Vraiment dommage au mois de mai, surtout avec ces températures généreuses. D'ailleurs, je ressens souvent leurs limites : lorsque j'écrase l'accélérateur, ça patine sans vergogne.

En utilisation normale, que ça soit en ville, en campagne ou sur un trajet autoroutier, rien à redire sur ses aptitudes routières. C'est assez confortable, ça se comporte à merveille quelles que soient les circonstances, on peut juste lui reprocher un rayon de braquage limité. Ce dernier est clairement moins bon que sur un modèle non-GT.

Différents modes de conduite sont disponibles, j'utilise principalement le plus silencieux, « Whisper », qui correspond selon moi le mieux à la vocation d'une auto électrique. A l'opposé, le mode « Untamed » se veut le plus sportif et si en plus on active la sonorité artificiel dans l'habitacle, on pourrait presque se croire à bord d'une Focus RS, mais uniquement au niveau du son bien évidemment.

















Verdict

Agréablement surpris par ce que propose cette Mustang Mach-E, je ne peux que vous encourager à aller la découvrir car pour le segment SUV électrique, je pense que c'est l'auto qui propose le meilleur compromis entre la raison et la passion, certes toute relative puisque ça ne vaut pas un moteur thermique.

Je ne précise volontairement pas GT en débutant ce chapitre, car je parle bien des déclinaisons « normales ». Pour ce qui est de la GT, si on veut rester objectif, cela ne fait pas vraiment de sens. Alors oui, elle a 136 ch et 280 Nm de plus que celle essayée par mon collègue l'été dernier, une Mustang Mach-E Battery Extended Range AWD, mais elle coute aussi CHF 10'000.- de plus ! Bien évidemment la différence de performance est flagrante, mais pour un SUV dont la vocation principale sera de véhiculer une famille au rythme des électrons qui se meuvent, ça n'a pas vraiment d'utilité.

Le plaisir me direz-vous, mais là encore, je suis navré, mais pour moi, pas moyen d'éprouver du plaisir avec une motorisation électrique. Reste que l'exercice est parfaitement réussi, cette Mustang Mach-E GT avale l'asphalte et les virages sans commune mesure et pour cela je félicite les ingénieurs Ford.









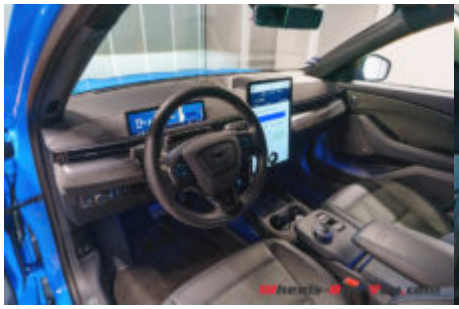
<u>Prix et options – Ford Mustang Mach-E GT “Battery Extended Range”</u>

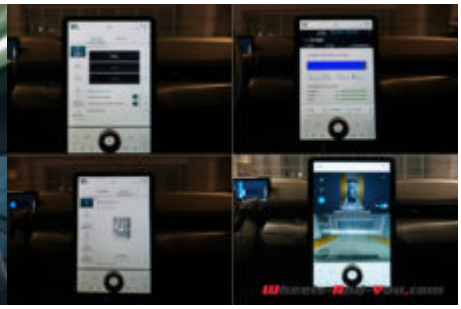
Prix de base : CHF 81’500.-

Peinture “Grabber Blue Metallic” : CHF 1’250.-

Toit panoramique (GT) : CHF 1’200.-

<u>Prix TOTAL : CHF 83’950.-</u>

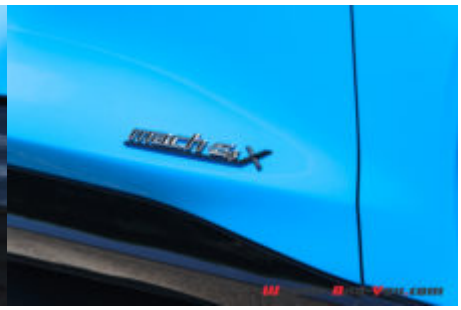




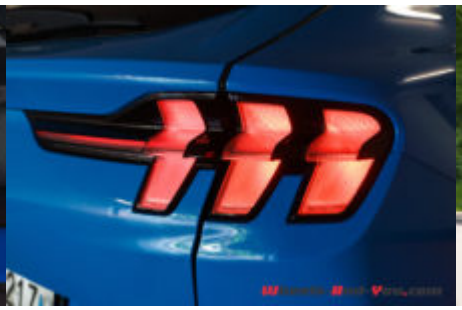
Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour le prêt de cette Ford Mustang Mach-E GT, ainsi qu’au garage Emil Frey Chavannes (Garage Red Star SA) à Chavannes-près-Renens pour leur soutien logistique.






















A lire aussi

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

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

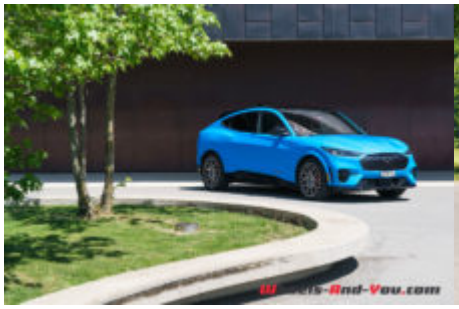
Genève 2012 – Ford Kuga

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

Wheels-And-You.com