

Premier contact - Ford Mustang MkVII : Pour son 60ème anniversaire, le cheval fougueux se décline en Coupé, Convertible et Dark Horse

Ford nous a convié pour une petite promenade dominicale en région provençale afin de tester ce qui devrait être la dernière mouture de la Mustang avec moteur atmosphérique : la GT en versions Coupé et Convertible (cabriolet) et la fouguese Dark Horse. 60 ans, cela se fête !



- V8, essence, 5'038 cm³
- 446 ch à 7'250 t/min
- 540 Nm à 5'100 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h : 5.3 sec
- Poids : 1'855 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'810 x 1'916 x 1'394
- Conso. mixte : 12.0 l/100km
- Emissions CO₂ : 274 g/km
- dès CHF 66'500.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Xavier Bais, DR

En 2022, la Mustang Mach 1, série limitée de la sixième génération, m'a laissé un goût de reviens-y. C'est donc avec un plaisir non dissimulé que je vais prendre le volant de cette emblématique Muscle Car.

La septième génération présentée ici n'a toujours pas succombé à une quelconque électrification. C'est donc avec un gros V8 de 5 litres de cylindrée que nous allons faire vibrer « la bête ».

Quoi de mieux que l'arrière-pays niçois pour cela ? Cette région offre des routes idéales pour démontrer le talent des ingénieurs Ford à optimiser leurs châssis. Même si la Mustang est relativement lourde (1'855 kg pour le coupé et 1'893 kg pour le cabriolet), ils sont passés maître dans le réglage des liaisons au sol.

C'est dans le spacieux et reposant Relais & Château du Mas de Pierre, à St-Paul-de-Vence, que toute le Team Ford Performance/Mustang nous reçoit.



Esthétique

Sur le parking, je découvre une alignée de Mustang. Les colorées sont des GT et les plus sombres des Dark Horse, le nouveau label pour les déclinaisons les plus radicales.

Par rapport à la génération précédente, l'extérieur évolue légèrement mais l'ensemble des formes s'inspire toujours largement du patrimoine génétique. Les jantes en alliage proposent de nouveaux designs et plusieurs couleurs pour les étriers de frein sont proposées, de quoi personnaliser sa Mustang.



Choix cornélien : Laquelle conduire en premier ?

Le ciel est sombre, il pleut mais avec mon acolyte d'un jour, sans tenir compte de la météo, nous optons d'abord pour la GT Convertible à transmission automatique à dix rapports.

L'ambiance à bord reste très Mustang. Je note que l'écran central s'est agrandi (13,2 pouces). Il forme un groupe d'instruments numériques dans le prolongement latéral de l'écran compteurs de 12,4 pouces intégrant le système SYNC 4 déjà rencontré lors de notre essai du Ford Ranger Raptor.



Sous le capot

Côté motorisation, je découvre un nouveau moteur V8 de 5.0 litres qui développe 446 ch. Il est doté d'une double prise d'air et d'un double corps de papillon pour optimiser un flux d'air qui offrirait une meilleure réponse à l'accélérateur.

Difficile de vérifier, surtout en boîte automatique. Mais la réponse à l'accélérateur est vraiment franche et le moteur ne rechigne pas à prendre 7'500 t/min.

Pour adapter la conduite, six modes sont disponibles allant de l'Eco au Sport en passant par un mode personnalisable et les plus extrêmes Drag et Track.

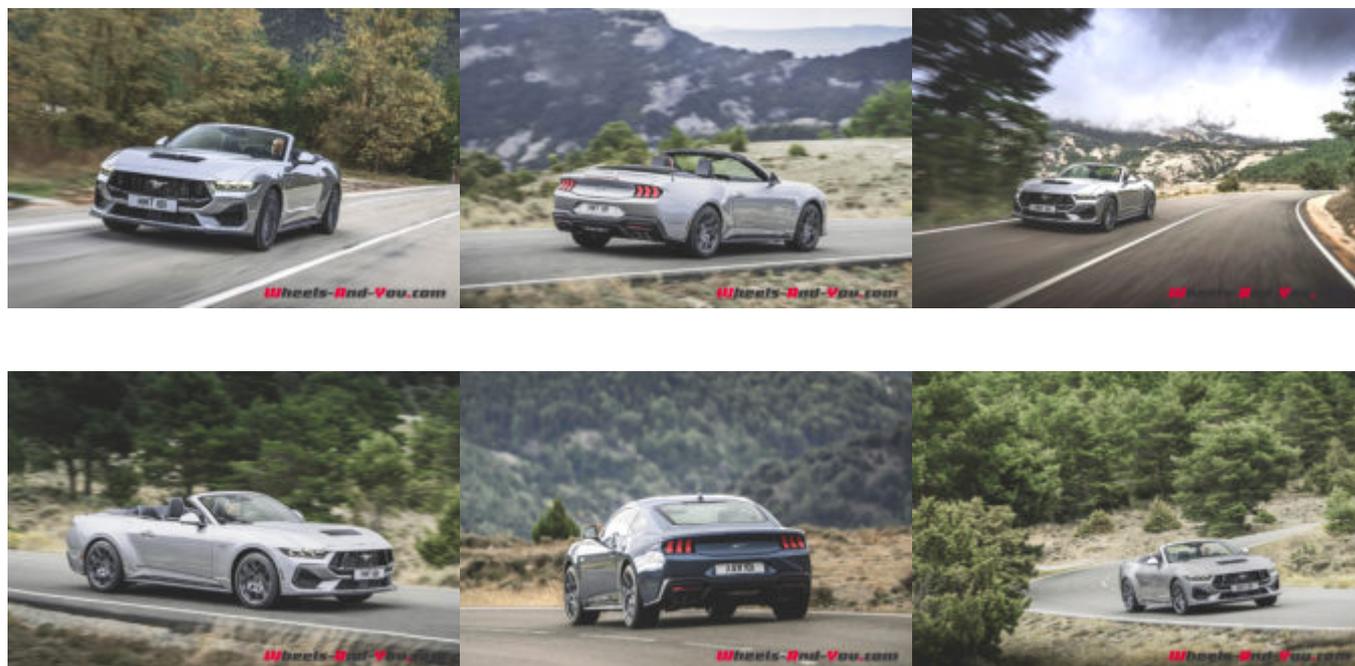


Au volant

En ville, la version cabriolet de la Mustang GT se comporte avec douceur et elle est plutôt agréable. La boîte auto est douce tant qu'on ne la brusque pas et égrène ses dix rapports comme un long fleuve tranquille. La réveiller pour lui demander une réponse vive via la sélection manuelle n'est pas ce qu'elle affectionne. Elle est un peu lente lors de rétrogradage appuyé, limitant le frein moteur. Reste que la combinaison cabriolet et boîte automatique fonctionne bien pour une conduite cool et sans stress.

Je peux le vérifier en décapotant à l'occasion d'une éclaircie. Le son du V8 qui prend les tours devient « jouissif » cheveux au vent. J'étais sceptique quant à la rigidité du châssis mais bonne surprise : même sur route déformée, il conserve

une certaine rigueur qui, sur route ouverte et aux allures légales, n'est jamais prise en défaut. Les 540 Nm de couple passent sur la route sans patinage et les excellents pneus Pirelli n'y sont pas pour rien.



Vers 10h30, après une petite pause et un bon café, j'observe la Dark Horse de plus près. Le logo du cheval au galop est sombre et posé sur une calandre noir brillant. Le graphisme autour des phares LED est aussi plus sombre. Le pare-chocs avant est redessiné dans sa partie inférieure et intègre des jupes latérales. A l'arrière, le coffre arbore un aileron fixe qui surplombe un diffuseur d'air au bas du bouclier. En attendant l'exubérante GTD, le côté sombre de la Dark Horse m'attire vraiment.

Hélas, il n'y a pas l'option des sièges Recaro dans les voitures d'essai mais tout de même des assises très confortables qui maintiennent suffisamment dans les virages serrés. Je retrouve le volant avec méplat de la GT. Le superbe et court levier de la transmission manuelle à six rapports TREMEC promet.

Contact. Le son du V8 est bien présent dans l'habitacle. La boîte est précise, je me sens très vite à l'aise et en confiance. Le ton monte assez rapidement et je suis en admiration devant le travail réalisé sur le châssis. Il encaisse tout ce qu'une petite route bosselée peut réserver. Le moteur, fort de ses 453 pur-sang, suit et prend 7'500 t/min sans broncher. Je suis à l'affut de la moindre dérive du train arrière. Ça pousse vraiment fort et je me surprends à faire un rupteur à fond de trois alors que je rattrape une autre Dark Horse partie avant nous. Roulant

groupé, le rythme reste bon et la Dark Horse se révèle. Le freinage est puissant et endurant, le couple omniprésent propulse l'auto d'un virage à l'autre dans un son que la montagne renvoie en écho. Ce moteur est un vrai régal.

Après quelques minutes de chevauchée sauvage, je diminue la vitesse et laisse la mécanique refroidir. A ce rythme, la consommation dépasse outrageusement les 20 l/100km mais franchement, merci à Ford Performance de nous offrir encore ce plaisir des sens.



De retour à l'hôtel, je me penche enfin sur les spécifications de la Dark Horse car si la GT est une sportive grand tourisme, cette mouture endiablée ravira les plus sportifs.

La différence sur petites routes est énorme et l'optimisation repousse loin les limites sur route ouverte. A découvrir sur piste même si son poids sera un handicap. Ses spécificités sont un moteur retravaillé avec de nouveaux arbres à cames, un refroidisseur d'huile moteur auxiliaire, un radiateur léger et un refroidisseur de pont arrière. La Dark Horse dispose du pack Performance de série et bénéficie ainsi d'un différentiel Torsen à glissement limité, de jantes en alliage 19 pouces montées en Pirelli P Zero PZ4 et d'un échappement à soupapes actives.

Enfin, pour celui qui souhaite s'amuser à faire des donuts ou de belles dérives, la Dark Horse dispose d'un frein électronique dédié. Elle accueille aussi une barre anti-roulis arrière de plus gros diamètre, des amortisseurs avant renforcés, un renfort des chapelles de jambes de force avant et un renfort K à l'arrière.

Avec toutes ces modifications, je comprends mieux pourquoi la Mustang Dark Horse, bien qu'en se laissant apprivoiser, donne le sentiment d'être encore sauvage.



Verdict

Qu'elles soient rouges, bleues, grises, jaunes, blanches avec jantes bleues comme la California Special ou noires, ces Mustang ne laissent pas indifférent. En rendant la clé, je me pose une question : est-ce qu'un cowboy peut y rentrer facilement avec son Stetson ? Nous tenterons de le vérifier lors d'un prochain essai plus complet.

Disponible dès CHF 66'500.-, cette nouvelle génération de la Mustang offre un rapport prix/plaisir imbattable et saura ravir les fans de la marque, mais probablement aussi les amateurs de toutes les belles mécaniques.





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

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





A lire aussi

Essai - Ford Ranger Raptor V6 : Fun, furious but so big !

Essai - Ford Focus ST : Mieux que GTI, la ST !

Premier contact - Ford Ranger Raptor : Rien n'arrête son V6

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

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

Premier contact - Ford Mustang Mach-E GT : Une version 4x4 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 All-Electric Explorer

Présentation - Ford Mustang MkVII

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

