

Ford Mustang Mach-E GT

E-quipée sauvage

La Mustang Mach-E de Ford, fleuron de la gamme électrique, se décline en version sportive baptisée GT. La performance, les liaisons au sol et l'autonomie sont soignées pour aborder l'électromobilité par le côté déluré de la force.



FORD

Le psychodrame autour du patronyme «Mustang» affublé à un SUV, qui plus est électrique, semble derrière nous. Et c'est tant mieux. Car la Ford Mustang Mach-E s'inscrit parfaitement dans le *trend* actuel: SUV au dessin original, contenu technologique avancé, nombreuses combinaisons de motorisations-traction-batteries et prestations convaincantes. Aujourd'hui, Ford étoffe sa gamme avec l'arrivée du modèle sportif «GT», dont le concept répond à celui des Mustang thermiques: du sport sur le plumage et dans le ramage.

Un style affirmé

La Mustang Mach-E GT affiche une ligne plus agressive que sa consœur au caractère plus civilisé; le bouclier avant devient

joufflu et s'ajoute, les extensions de passage de roue sont peintes couleur carrosserie alors que les roues de 20 pouces, masquant à peine les énormes étriers de freins à l'avant, remplissent les ailes. Ces attributs complètent admirablement la ligne fuyante du toit et les galbes musculeux des flancs. Un style coupé péjore habituellement l'habitabilité ou l'emport. Si la première n'en souffre pas outre mesure, le volume du coffre quant à lui en pâtit grandement. Comptez 402 litres pour la malle arrière, auxquels s'ajoutent les 100 litres dissimulés sous le capot avant. Ça fait le job, mais on est loin, très loin des 854 l (au minimum) proposés par la Tesla Model Y qui paît dans le même pré...

Les cotes sont imposantes: 4,71 m de longueur, 1,88 m de largeur, 1,60 m au garrot. Et si on y ajoute le poids, 2348 kg selon

la fiche technique, on est en droit de s'interroger sur les aptitudes sportives de l'engin.

Habitacle accueillant et technologique

Les portières sans poignées s'ouvrent sur un habitacle au style épuré et aux finitions de bonne qualité. Le choix des matériaux s'avère parfois disparate, comme le plastique très dur du haut de la planche de bord qui contraste avec le toucher soyeux des similicuir et Alcantara des panneaux de portes. Rien de rédhibitoire au demeurant, et nous ne toucherons qu'avec les yeux. Impossible en revanche de ne pas remarquer l'énorme tablette tactile, véritable centre névralgique de l'auto, juchée au centre du cockpit. Toutes les commandes y

QUATRE ROUES

FORD



sont regroupées, dans une architecture de menus qui nécessite un petit temps d'adaptation, voire parfois de quitter la route des yeux pour accéder à la fonction souhaitée. En ce sens, nous aurions aussi apprécié qu'elle soit légèrement orientée vers le conducteur. En revanche, la réactivité est excellente, tout comme la fluidité de la navigation. A l'image d'autres véhicules électriques du marché, le conducteur trouvera face à lui un petit écran pour les informations indispensables à la conduite.

Cinq personnes prendront aisément place à bord et le niveau d'équipement global de cette version GT de la Mustang Mach-E ne souffre aucune critique. Tout y est, dont un système audio signé B&O et ses 10 haut-parleurs, de même que quelques originalités comme la possibilité de déverrouiller les portes via un code à composer sur un pavé numérique tactile sur le montant de portière, une fois le smartphone apparié ►

Salon des voitures vintage

samedi 13 et dimanche 14 novembre 2021

EXPOSITION & VENTE



ESPACE TOURBILLON
Route de la Galaise 11
Plan-Les-Ouates (Genève)

www.salonvoituresvintage.ch



ESPACE
TOURBILLON



Agence principale
Jean-Baptiste Epinoux
Plan-les-Ouates

PORSCHE
CLASSIC CENTER
GENÈVE

LEGENDS
Magazine

PYTHON

ENTRÉE GRATUITE / CERTIFICAT COVID / PASS SANITAIRE OBLIGATOIRE OU PRÉSENTATION D'UN TEST NÉGATIF

Conception / organisation





FORD

quelques légères dérives, voire glisser des quatre roues en relançant un peu précocement en sortie de courbe. Les figures artistiques se récupèrent assez facilement, pour autant que les limites de la physique, très proches compte tenu du poids, ne soient pas atteintes. Cela démontre la neutralité du châssis et témoigne de l'excellent travail réalisé sur les trains roulants.

Se pose dès lors la question de la quantité d'avoine... pardon! d'électrons que nécessite notre Mustang. La batterie de la version GT est la plus grande de la gamme, 98,7 kWh, dont 88 kWh utiles (bride électronique). Selon les mesures WLTP, l'autonomie avoisine 500 km. La consommation, donnée pour 20 kWh/100 km par le constructeur, oscille plutôt autour des 23 à 26 kWh/100 km en conduite coulée selon notre constat. Il est en autrement lorsque la Mustang est travaillée à la cravache. Une brève mesure dans ces conditions nous a gratifié d'un coquet 38 kWh/100 km... Sur une borne rapide (150 kW max), il est possible de recharger de 10% à 80% de capacité en 45 minutes. Sur une installation domestique triphasée de 11 kW AC, comptez 7h20 pour le même exercice.

Face à la concurrence, la Mustang Mach-E GT défie frontalement la Tesla Model Y Performance. Globalement, les performances de la native de Dearborn restent en deçà de celles de la Californienne, pour un prix un peu plus élevé. A l'inverse, la Ford recèle un supplément d'âme indéniable comparativement à la Tesla. D'ailleurs, de prime abord circonspect face à un concept de SUV électrique aux prétentions sportives, il faut bien avouer que Ford a réussi un joli tour de force avec sa Mustang Mach-E GT. Bien sûr, elle peinera à convertir à l'électricité les aficionados de la Mustang thermique et de son gros V8, d'autant plus sous la forme d'un SUV. Cela dit, la proposition de Ford est cohérente, bien positionnée et procure certaines émotions tout de même. Disons que la Mach-E GT est la Mustang des SUV électriques. ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage d'images



à l'auto. Le catalogue d'options ne contient que deux lignes, celles pour le toit panoramique et la peinture métallisée.

Ça chauffe

La Mustang Mach-E GT s'équipe d'un moteur par essieu et revendique une puissance totale de 487 ch pour 860 Nm de couple. Grâce à cet accastillage, notre étalon abat le 0 à 100 km/h en 4,4 secondes et croise à 200 km/h au maximum. Bien évidemment, ça pousse, et plutôt drument même, mais... jusqu'à 120 km/h. Au-delà, l'élan diminue et il demeure une impression de retenue ou d'essoufflement étrange. Cette bride est technique, afin de modérer l'échauffement des batteries dès lors que l'entier de leurs

ressources est demandé. Il n'empêche, les manœuvres de dépassement sont exécutées en un temps éclair, tout comme les relances jusqu'à 120 km/h. Pour les inconditionnels de la mélodie gutturale d'un V8, Ford a doté son étalon d'un symposeur sonore via l'installation audio qui, à l'inverse de nombre de ses concurrents, n'apparaît ni trop artificiel ni pénible à l'usage. Cet artifice présente aussi l'avantage de donner une impression de vitesse à la conduite et quelque émotion, tant le niveau d'insonorisation de l'habitacle est élevé et la propulsion électrique exempte de sensations mécaniques.

Le niveau de confort global est très satisfaisant. Les sièges offrent un maintien suffisant, à tout le moins à l'avant. Taré fermement, l'amortissement adaptatif Magnéride et les roues de 20 pouces laissent percevoir quelques trépidations suivant le revêtement de la chaussée. N'oublions cependant pas que nous sommes à bord d'un véhicule à la philosophie sportive! A l'inverse, la direction se révèle assez lourde en manœuvre et trop légère en conduite dynamique, ainsi qu'avare en remontée d'informations.

Tout doux, Bijou!

Au moyen de plusieurs modes de conduite, Ford a réussi à doter sa Mustang Mach-E GT de plusieurs caractères. Dont un sauvage, via le mode «Untamed» à partir duquel il est possible de déconnecter les assistances (fonction «Untamed Plus» indisponible lors de notre essai). Il n'en demeure pas moins que de familiale sportive, la Mustang devient délurée. On se plaît à jouer des 2,3 tonnes de l'engin avec une étonnante habileté, sentir le train arrière, qui se voit délivrer jusqu'à 70% du couple, ruer et amorcer

FICHE TECHNIQUE

Ford Mustang Mach-E GT

Puissance max.	487 ch (358 kW)
Couple max. / régime	860 Nm
0 à 100 km/h	4,4 s
Vitesse max.	200 km/h
Poids à vide	2348 kg
Batterie	98,7 kWh (88 kWh utiles)
Autonomie annoncée (WLTP)	500 km
Consommation moy. (constr. WLTP)	20 kWh/100 km
CO2 (WLTP)	0 g/km
Puissance de charge max.	150 kW (DC)
Dimensions (L x l x h / Empattement)	4743 x 1881 x 1613/2984 mm
Prix de base	76 900.- CHF