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

Du pur, du puissant, du tout électrique, qui plus est sur un SUV, voilà ce que nous propose Ford sur sa nouvelle Mustang Mach-E. Née et conçue donc pour du 100 % électrique, le capot de cette auto n’abritera jamais de motorisation thermique. Voyons ce que ces 351 ch ou plutôt ces 258 kW et surtout les 580 Nm de couple apportent à ce pur-sang made in USA.

- Deux moteurs électriques synchrones à aimants permanents
- 258 kW (351 ch)
- 580 Nm
- Boîte de vitesses à rapport unique
- Vitesse maxi : 180 km/h
- 0 à 100 km/h : 5.8 sec
- Poids : 2’182 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’710 x 1’880 x 1’620
- Conso. mixte : 17.8 kWh/100km
- Emissions CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 49’560.-, mod. essayé: CHF 73’590.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte

Depuis 1964, la Ford Mustang, c’est un coupé et son dérivé cabriolet, mais toujours en moteur thermique. On est passé d’un moteur six cylindres en ligne au V8 atmosphérique puis, hélas, mais normes obligent, à un quatre cylindres turbocompressé. Aujourd’hui, Ford n’hésite pas et nous propose un SUV sportif à peine plus long que son Kuga mais ici en 100% électrique et ose même le badger Mustang. Tous les cow-boys n’apprécieront peut-être pas, mais nous sommes au 21ème siècle et ce n’est plus celui des lumières…

Nommée Mustang Mach-E en référence à la célèbre Mach-1 des années soixante, elle est proposée en différentes versions avec des batteries offrant une capacité allant de 75,7 kWh en deux roues motrices à 98,8 kWh en quatre roues. C’est cette dernière que nous allons vous présenter avec un intérêt certain car les chiffres et caractéristiques sont alléchants.

A l’extérieur

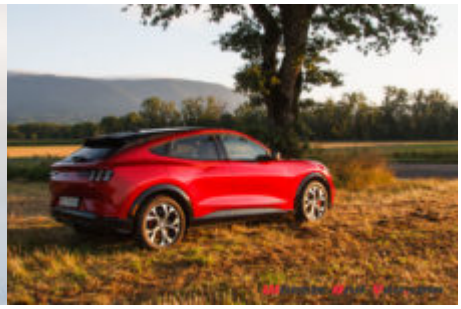
Bien proportionnée, la face avant s’inspire clairement du design des Mustang traditionnelles. Le long capot nervuré se termine sur une calandre pleine, peinte couleur carrosserie, sur laquelle est apposé un cheval noir au galop. Les feux à LED sont minces et étirés, ce qui rend cet avant fluide et élancé. L’empattement est long et favorise un intérieur spacieux. Le montant de pare-brise s’étire vers l’arrière en formant un arc de cercle.

Le profil arrière arrondi et musculeux avec ses ailes bien galbées est souligné par des passages de roues noires laquées brillants, teinte que l’on retrouve sur les rétroviseurs et les parties qui entourent le toit en verre. A l’arrière, on retrouve le design des phares très « Mustangien ». Tout l’ensemble est bien proportionné et interpelle. Trop Mazda pour certains, peut-être par cette couleur Lucid Red, trop Hyndai Santa Fe pour d’autres, et pourtant il a sa propre identité et les gênes

Mustang sont bien là. Le design est simplement remis au goût du jour.

De plus, dès l'extérieur on découvre une voiture technologiquement moderne. Adieu les poignées de porte et bonjour les boutons pour déverrouiller les portières. Le smartphone, une fois appairé, fera même office de clé. Le hayon s'ouvre avec une grande amplitude, attention dans les parkings souterrains. Les jantes de 19 pouces ont un design qui va bien avec cet ensemble très dynamique.

Sans réel coup de cœur de ma part côté esthétique, je dois néanmoins avouer que ce SUV est très photogénique et qu'au final il sort de l'ordinaire. Il ne lui manque plus que des rétroviseurs caméra.



A l'intérieur

Un intérieur épuré façon Tesla et, dès que je rentre à bord, mon regard se pose sur cette grande tablette tactile de 15,5 pouces au graphisme soigné. Une ergonomie digitale qui ravira les plus jeunes mais qui demande un certain apprentissage à l'arrêt. Cela se fait rapidement, d'autant qu'un système intelligent fait remonter les fonctions les plus utilisées dans des pavés d'accès direct.

La Mustang Mach-E avec le système SYNC 4 offre une configuration bien supérieure à ce qui existait chez Ford jusqu'à présent, le retard semble enfin comblé. En effet, il ne suffit que de deux clics maximum pour accéder à n'importe quelle application, information ou réglage, assure Husein Dakroub, en charge du

développement de ce système infotainement. Une fois activée, la fonction « Phone-as-a-Key » déverouille les portes du véhicule dès que l'utilisateur s'en approche et enclenche les préférences et réglages individuels du conducteur. En cas de batterie de téléphone à plat, l'utilisateur entre son code personnel via un clavier virtuel situé sur la portière avant conducteur. Une commande rotative située en bas du grand écran sert à régler le volume sonore du système audio B&O avec, en son centre, la possibilité de l'éteindre. Ce dernier, comme d'habitude avec cette marque, offre une qualité d'écoute remarquable sans jamais saturer, même avec le volume réglé à son maximum.

Le volant est bien proportionné avec ce qu'il faut de commandes pour gérer l'essentiel. J'aurais toutefois préféré une mollette ronde pour régler le son plus facilement que cet interrupteur. Derrière le volant se trouve un écran indiquant vitesse, pourcentage de batterie, autonomie restante et température extérieure. Les plastiques des contre-portes marquent beaucoup les gouttes d'eau lorsqu'il pleut, il faudra les essuyer souvent car cela fait vite très sale. Les sièges confortables à l'avant maintiennent peu en latéral, dommage.

A l'arrière, l'espace est immense. Pas de passage de transmission et l'empattement énorme permet aux plus grands de loger leurs jambes. Le coffre offre de quoi faire en terme de rangement et j'aime la tablette occultante des bagages en tissus tendu. Un gain de poids intelligent.

Sous le capot

Surprise ! Sous le capot on trouve des rangements pour accessoires et autres. Les deux moteurs électriques synchrones à aimants permanents « Type 351 » sont positionnés chacun sur un train roulant. L'ensemble cumule une puissance de 258 kW (351 ch) et surtout 580 Nm de couple disponible instantanément. L'autonomie homologuée à 540 km en cycle mixte WLTP ne sera jamais atteinte, ni approchée, lors de notre essai qui, je dois vous l'avouer, n'est à aucun moment réalisé en mode économique.

A 120 km/h, la consommation ressort à 19,8 kWh/100km, ce qui est très correct pour un modèle SUV électrique de cet acabit. La consommation électrique de la Mustang Mach-E ne sera pas facile à battre, tant l'efficience du système est remarquable. En étant toujours en mode de conduite sportive et souvent en montagne, l'autonomie reste toujours au-dessus des 440 kilomètres.

Avec cette grosse batterie de 99 kWh, la Mustang Mach-E accepte une recharge en courant continu de 150 kW. Sur une borne qui délivre ces fortes puissances, dans la phase de recharge de 20 à 80 %, j'ai pu lire sur la borne que cela charge avec un débit de 127 kW en 360V et surtout 354A. A ce rythme de recharge, le 20 à 80% se fait en 41 minutes. Sur les 20% restants la puissance de recharge est moindre et demandera encore presque autant, soit 32 minutes de plus, pour obtenir les 100%. 100% que l'on souhaite avoir pour un long trajet. Cette Mustang Mach-E est aussi dotée d'un chargeur AC de 11 kW qui demande 5h30 d'attente pour une charge toujours de 20 à 80 % sur une borne adéquate. Pour atteindre le même niveau de charge sur une prise domestique 2 kW/10A, il ne faudra pas moins de 30 heures.

Au volant

Je sélectionne, via la tablette centrale, le mode de conduite Active qui m'indique je cite : « conduite équilibré, drôle et captivante ». Ce mode se situe entre l'Untamed (mode Sport) : « conduite excitante où la machine et la route ne font

plus qu'un », et le mode Whisper : « conduite homogène, calme et tranquille ». Comme pour toute voiture électrique, le couple arrive instantanément et la moindre accélération vous fait un instant oublier qu'il y aura plus de deux tonnes à freiner. Heureusement, les freins sont puissants.

Par ailleurs, en sélectionnant, toujours sur la tablette, l'option « conduite mono-pédale », chaque décélération à vitesse inférieure à 80 km/h équivaut presque à un freinage via la pédale de frein tant cela décélère fort. Mais surtout, chaque lever d'accélérateur régénère beaucoup d'énergie. En revanche, c'est très désagréable pour les passagers qui subissent ces décélérations. En choisissant le mode Untamed (Sport), la direction électrique semble étonnement plus souple, mais c'est seulement à faible allure. En effet, elle est asservie à la vitesse et se durcit quand la vitesse augmente. Elle est ainsi encore plus précise et permet de placer la voiture à chaque point de corde.

Seul bémol, quel que soit le mode choisi, cette direction travaille de pair avec le maintien de ligne. Option qui se règle sur trois niveaux : forte, faible et basse. Mais hélas, elle ne peut totalement être annihilée. Même réglée au plus bas, les moindres virages à aborder deviennent désagréables. En effet, à l'approche d'une ligne continue, la voiture est repoussée vivement sur le centre de la voie. Comme la Mustang est large, je vous laisse imaginer sur petites routes de montagne. Impossible de couper une ligne sans avoir à gérer ce retour en ligne. Dommage, car le train avant est précis et l'ensemble, typé propulsion, est super agile pour un SUV.

Chaussé en Bridgestone de dimension 225/55/R19, ce SUV offre du plaisir lorsque l'on choisit de hausser le ton. Sous l'impulsion du gros couple instantané sur chaussée humide, et pour peu que vous le provioquiez un peu, l'arrière aura tendance à se laisser aller dans de belles petites dérives. Attention aux sorties de ronds point… Mais l'auto est saine et se rattrape au contre braquage sans risque de coup de raquette parce que l'ESP en aura décidé autrement. Cela devient même un plaisir de vouloir un peu la brusquer. A faire seul, en égoïste, car, malgré des suspensions modernes, l'ensemble est super raide et on est vite secoué en prenant des « g ». Cette voiture étant dotée de McPherson + barre stabilisatrice à l'avant et de multilink + barre stabilisatrice à l'arrière, nous ne pouvons avoir l'équivalent d'une suspension pilotée. Ce serait du poids et de l'argent en plus.

J’avoue franchement que, sur mauvaises routes et sur les dos d’âne, la voiture tape un peu car elle est vraiment raide. Pour ma part, j’aime. Je préfère un bout de bois à une guimauve qui va se torsionner sur mauvaises routes. Cet amortissement ferme, cet empattement long et ce centre de gravité bas pour un SUV contribuent au plaisir que j’ai à son volant.

Par ailleurs, avec un diamètre de braquage de 11,6 m, donc relativement court pour un tel véhicule, surtout avec cet empattement, la conduite en ville n’est pas un problème. Côté vie pratique, lors de longs parcours, le système SYNC 4 affiche les emplacements de bornes de recharge, leur disponibilité et leurs tarifs. Le tout en temps réel. Ford introduit la fonctionnalité « Intelligent Range » qui va calculer l’autonomie restante du véhicule selon la circulation, les routes et les conditions météorologiques du moment. Si le rayon d’action baisse pour différentes raisons liées à des facteurs aggravants, alors l’utilisateur recevra une notification. Petit détail, j’ai tendance à oublier de couper le contact à chaque sortie du véhicule comme, par exemple, pour aller ouvrir le portail, qui lui n’est toujours pas électrifié… Et à chaque fois j’ai droit à un double coup de klaxon pour me rappeler que j’ai la clé dans ma poche et surtout que j’ai laissé le contact.

Verdict

Pour certains, ce sera une révélation, pour d'autres cela ira à l'encontre de l'héritage Mustang. Une chose est certaine, cette Mustang Mach-E est surprenante en terme de technologie embarquée, que ce soit au niveau infotainement, que des moteurs/batteries.

Je m'attendais à ce que ce soient les japonais qui nous proposent ce type de produit. Les américains me surprennent encore. Et de nouveau en bien car, exceptées quelques finitions pas assez qualitatives, l'ensemble est surprenant de praticité, de fonctionnalité et, dans l'ensemble, de plaisir de conduite.

Pour le prix, dès CHF 49'560.- pour la version de base et dès CHF 68'940.- pour notre déclinaison quatre roues motrices avec grosse batterie, ce SUV totalement électrique en offre beaucoup. Avec de surcroit des bonnes qualités dynamiques et un beaucoup de fun dans la conduite. A essayer, vous serez surpris.

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

Prix de base : CHF 68’940.-

Peinture “Lucid Red Metallic” : CHF 1’250.-

Pack Technologie 2 : CHF 3’400.-

<u>Prix TOTAL : CHF 73’590.-</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 AWD, ainsi qu’au garage ByMyCar à Meyrin pour leur soutien logistique.

A lire aussi

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 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

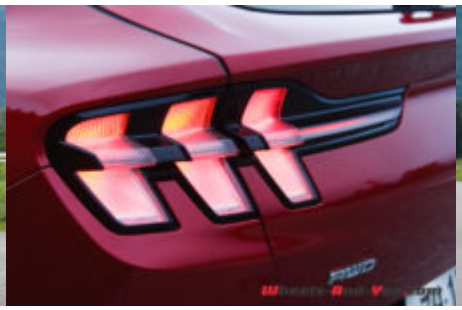
Genève 2012 – Ford Kuga

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

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com