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

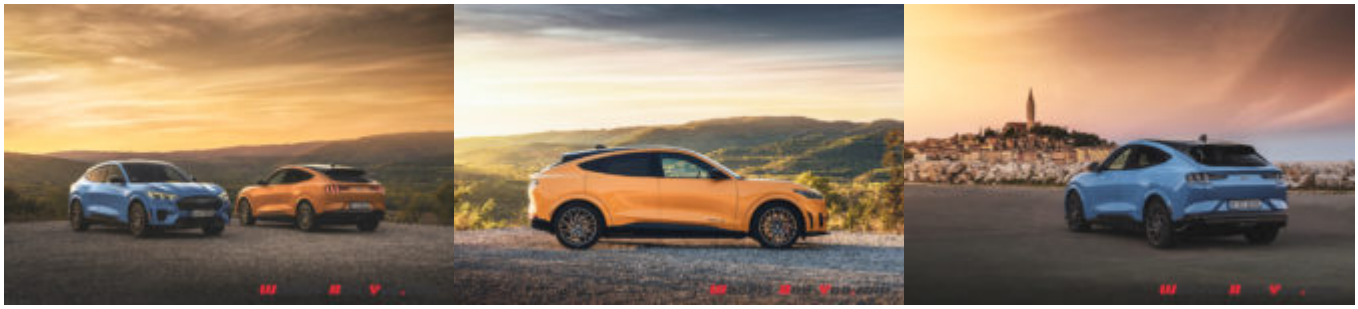
Alors que Ford a lancé son premier SUV tout électrique, la Mustang Mach-E, l'année dernière, il en présente une première déclinaison à connotation sportive. La Mustang Mach-E GT. Wheels And You a été invité à la découvrir sur les routes de Croatie.

- Deux moteurs électriques synchrones à aimants permanents
- 358 kW (487 ch)
- 860 Nm
- Boîte de vitesses à rapport unique
- Vitesse maxi : 200 km/h
- 0 à 100 km/h : 4.4 sec
- Poids : 2'273 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'743 x 1'881 x 1'613
- Conso. mixte : 20.0 kWh/100km
- Emissions CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 76'900.-

Texte : Claude-Alain Ferrière / Photos : Claude-Alain Ferrière, DR

Les SUV de catégorie C représentent une part importante des ventes et plusieurs constructeurs proposent désormais des versions électriques dans ce segment.

Alors que Tesla a annoncé une version Performance de son récent Model Y, Ford le précède avec la version GT de sa Mach-E, une version sensée offrir un plaisir de conduite sportif à son conducteur.



Esthétique

La présentation extérieure de l'auto varie peu par rapport à la Mach-E déjà présente sur nos routes : des jantes 20″ spécifiques chaussée de pneus 245/45 R 20, deux teintes de carrosserie réservées à ce modèle, un "Grabber Blue" et un magnifique "Cyber Orange" qui sied parfaitement au véhicule. La calandre pleine voit aussi son design évoluer avec un dessin en écailles alors que les passages de roue sont dans la teinte de carrosserie.

Même si elles demeurent particulières, les proportions de la carrosserie sont plaisantes à mes yeux : un avant très court et un pavillon de coupé qui descend largement vers l'arrière. Avec ses 4.74 mètres de long, la voiture est assez grande et les roues paraissent presque petites malgré leur diamètre important. L'auto paraît aussi assez haute, ce qui ne surprend pas puisqu'il s'agit bien d'un SUV malgré l'appellation Mustang.

À l’intérieur, il n’y a pour ainsi dire pas de différence, si ce n’est des sièges sport spécifiques à la GT et quelques options qui viennent compléter l’application de gestion du véhicule, commandées via le grand écran vertical. L’habitacle est plutôt bien fini, avec des matériaux modernes et une ergonomie de bon niveau. Votre smartphone peut servir de clé via l’application ad hoc qui permet également la personnalisation de plus de 80 fonctions.

La Mach-E introduit aussi en Europe une fonctionnalité répandue depuis longtemps aux USA : un clavier dans le montant de porte conducteur qui permet de déverrouiller le véhicule sans clé, via un code personnel. Pratique pour les amateurs d’activités sportives qui pourront laisser la clé dans le véhicule pendant leur loisir.

L’habitabilité aux places arrière est très généreux, autant pour l’espace aux jambes que pour la hauteur du pavillon. Ainsi, même les grands n’auront pas la tête qui touche le toit. Seul élément que certains considèreront en retrait par rapport à la concurrence : un coffre arrière dépassant à peine 400 l sous tablette, ce qui n’est pas énorme pour un véhicule de cette taille. En comparaison, la Tesla Model Y propose plus de 800 l de capacité. Il est toutefois complété par un coffre à l’avant, qui rajoute 100 l et dont la particularité est d’être lavable puisqu’il dispose d’un écoulement. Pratique pour y mettre des affaires mouillées ou des chaussures pleines de boue. En baissant les sièges arrière, la capacité de chargement croît à 1’420 l. Un toit vitré panoramique est disponible en option.

Sous le capot

La Mustang Mach-E GT dispose de deux moteurs synchrones asservis, l'un sur chaque essieu. C'est donc une 4 roues motrices permanente. Ces propulseurs développent la bagatelle de 487 ch (358 kW) et un couple impressionnant de 860 Nm, soit plus que celui de la super-sportive Ford GT. Malgré les 2'273 kg de l'auto, le 0 a 100 km/h est abattu en 4.4 secondes. Aucun doute, la motorisation permet de s'amuser !

Pour alimenter cette cavalerie, la Mach-E GT adopte en série le pack batterie Extended Range de 97.8 kWh dont 88 sont utilisables. Elle annonce 500 km d'autonomie WLTP, ce qui devrait lui permettre une autonomie réelle supérieure à 400 km. Les batteries acceptent une recharge jusqu'à 150 A et Ford propose l'application FordPass qui permet une recharge facile dans parmi les 250'000 stations du réseau Blue Oval Charge réparties sur 21 pays européens.

Cette version GT a été développée dans le but d'offrir du plaisir de conduite à son conducteur. Ainsi, elle propose 4 modes de conduite : deux modes Confort et Normal dans lesquels la voiture a un comportement typé traction, plutôt sous-vireur et sécurisant pour tout un chacun, et deux modes Sport et Sport+ qui reportent plus de couple sur les roues arrière pour provoquer un comportement typé propulsion. Le mode Sport+ réduit également l'ESC alors que bouton spécifique permet de complètement supprimer ce dernier. Ford indique que la Mach-E GT permet à son conducteur d'aller s'amuser sur circuit. Reste que le poids conséquent demeure un handicap important pour cet exercice.

Ces modes de conduite influencent également les réglages de suspension via la technologie MagneRide où l'hydraulique des amortisseurs est chargée en particules ferreuses. En leur appliquant un champ magnétique, on peut ainsi modifier la viscosité de l'huile et donc les règles d'amortissement.

Les freins de l'auto, produits par LE spécialiste Brembo, adoptent à l'avant des disques de 385 mm et des étriers à 6 pistons alors que l'arrière se contente d'étriers à 4 pistons.

La Mach-E GT propose de série la panoplie des assistances à la conduite qui deviennent un standard pour tout nouveau modèle, en particulier un régulateur de vitesse adaptatif, le radar de parking avant et arrière, une vision par caméra 360°, etc. Le véhicule intègre également un dispositif de localisation si la voiture

est volée.

Au volant

D’entrée, c’est une certaine fermeté de suspensions qui me frappe. Alors que la Mach-E adopte un amortissement plutôt souple « à l’américaine », la version GT annonce au contraire une sportivité accrue, où le plaisir de conduite est l’un des axes directeurs du développement. Cette fermeté est accrue par des barres antiroulis spécifiques et comme l’assise d’un SUV est assez haute par rapport à la route, leur fonctionnement dégrade le confort sur route bosselée. Or en changeant les modes de conduite, je trouve les modifications de l’amortissement un peu trop limitées. J’aurais aimé plus de souplesse sur le mode Whisper (Confort) et un amortissement un peu plus raide en mode Untamed (Sport+).

Je trouve facilement une position de conduite qui me convient, avec un siège que je peux suffisamment baisser, et les deux écrans sont parfaitement disposés dans mon champ de vision. La ligne de caisse étant assez haute, on se sent bien installé et protégé.

Alors je m’enfonce franchement la pédale d’accélérateur, pas de doute, ça déménage ! Cela dit, les près de 2.3 tonnes de l’engin tempèrent quelque peu les sensations. Petit détail que j’aime, on peut paramétrer un son moteur artificiel qui rappelle celui d’un V8 atmosphérique. J’avoue qu’en conduite sportive, ce son proportionnel à la vitesse amène un plus en termes de sensations. Sur les autres modes cet artifice désactivé, la voiture est silencieuse, avec des bruits aérodynamiques particulièrement bien filtrés.

Sur les quelques 200 km de cette prise en mains dynamique sur les petites routes croates vallonnées, l’ordinateur indique une consommation de 21 kW/100km, ce qui équivaut à une autonomie théorique de 420 km pour les 88 kWh disponibles. Il ne fait aucun doute qu’en roulant plus coulé, cette autonomie pourrait atteindre 450 km.

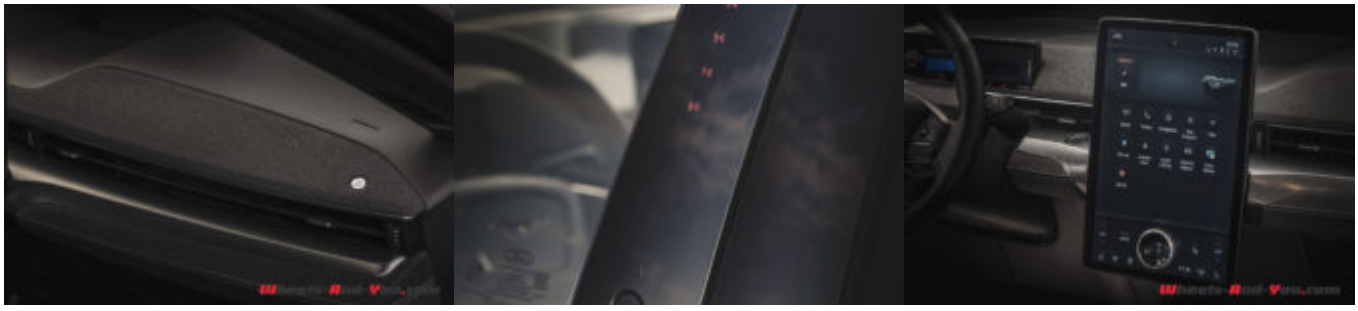
Verdict

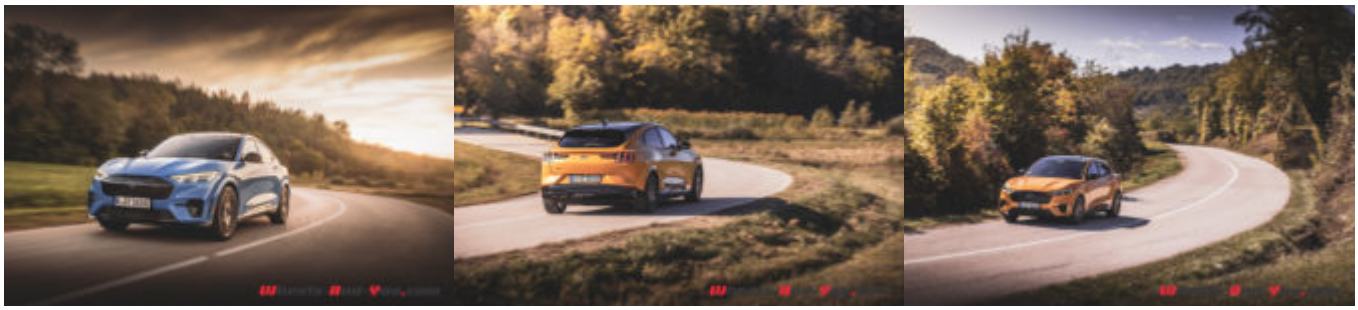
Alors que j’étais assez dubitatif à l’annonce de cette Mustang Mach-E GT, je suis plutôt séduit par ce qui constitue assurément une alternative de choix à une Tesla Model Y ou une Audi e-tron pour qui cherche un SUV tout électrique à tempérament sportif. Certes, j’aurais aimé un confort un peu plus souple pour l’usage quotidien et un coffre arrière un peu plus grand, mais je ne trouve pas ces petits défauts rédhibitoires.

De plus, cette Mustang Mach-E GT offre une vraie personnalité par son design qui la différencie clairement de la concurrence à un prix dès CHF 76’900.-. Je trouve qu’elle propose plus de fun et de caractère que les concurrents du marché et cela à un tarif compétitif. J’encourage ceux qui sont tentés par un SUV électrique à aller la découvrir lors d’une course d’essai.

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

Nos remerciements à Ford Motor Company (Switzerland) S.A. pour pour l’invitation aux essais presse de cette Ford Mustang Mach-E GT.





A lire aussi

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 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