

Essai Ford Mustang Mach-e Long Range

écrit par Luc Vandersleyen



Comme la plupart des constructeurs, **FORD** doit voir l'avenir avec des véhicules électrifiés ou 100% électriques et ne devrait plus produire que des véhicules de ce type à partir de 2030. Pour commencer cette production, le constructeur américain a choisi de créer **une Mustang 100% électrique** afin de convaincre ses clients à passer à ce type de véhicule grâce à cette appellation mythique qui fait rêver les amateurs de belles américaines !







PRESENTATION DE CETTE FORD MUSTANG MACH-E

Cette **MUSTANG électrique** est arrivée en 2021 aux côtés des modèles -coupé et cabrio- à moteur V8. Ce nom « **MUSTANG** » est certainement le plus évocateur de la gamme FORD et ceci annonce la fin des modèles à moteur thermique. Le bureau de design de Ford a réussi à **conserver les lignes caractéristiques** de la Mustang thermique. Et cela au niveau des phares avant et arrière et de la ligne de toit plongeante. Bien sûr, les proportions ont été un peu malmenées puisque le Mach-E est plus un SUV qu'une sportive avec une longueur un peu plus grande de 7 cm, une largeur inférieure de 4 cm et surtout une hauteur de plus de 25 cm. **C'est la calandre** certainement qui est **la plus évocatrice** avec, au centre, **le cheval au galop**. Le nom « **FORD** » n'apparaît qu'en petit au-dessus du pare-brise.

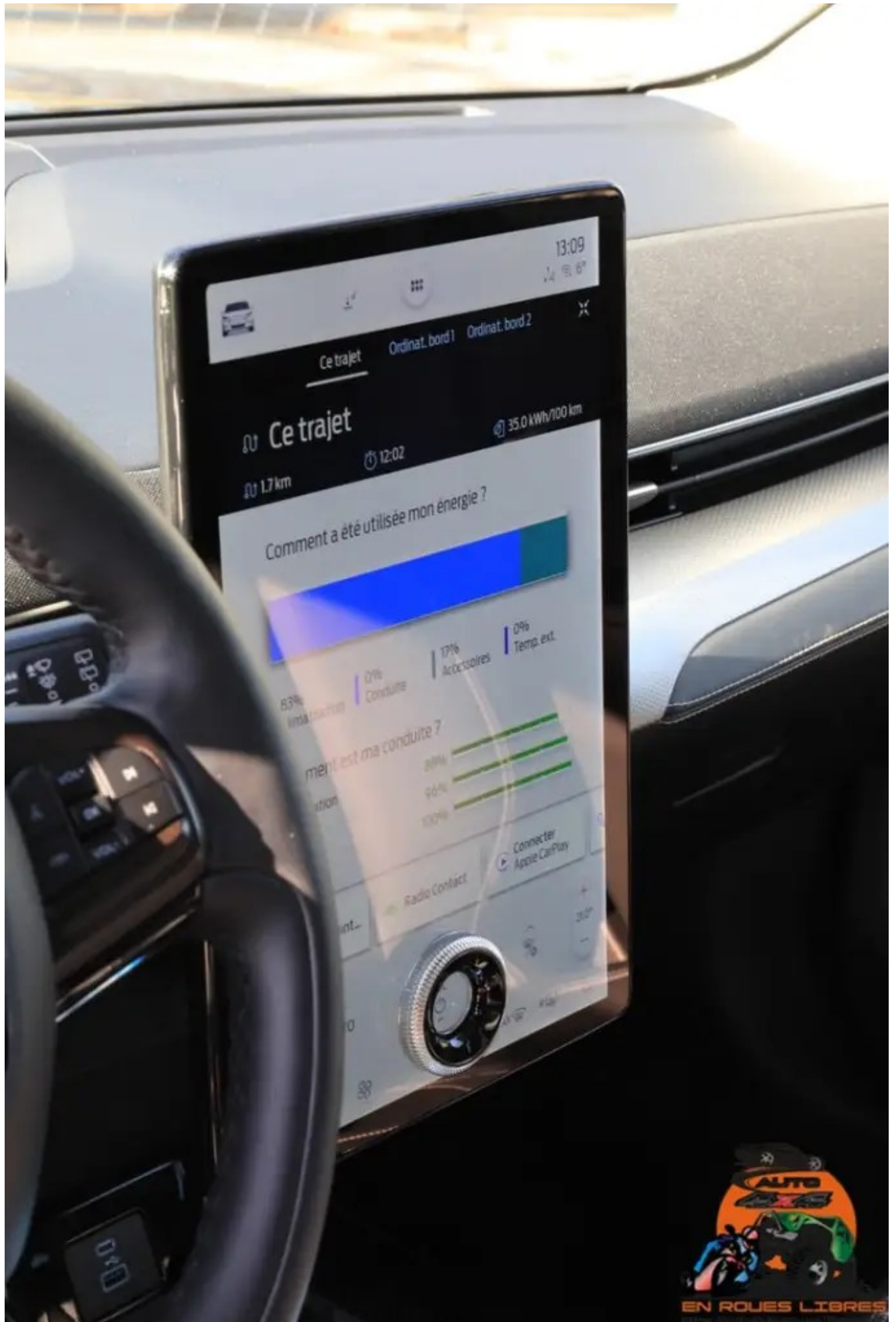






ET L'HABITACLE ?

On ouvre la Ford Mustang Mach-E à l'aide de la télécommande et **d'un petit bouton situé à la base du montant B**. La sellerie de couleur grise, appelée « **Sensico Black Onyx** » est du cuir synthétique avec un dessin de surpiqûres blanches. Les **sièges avant** se révèlent particulièrement **confortables**, mais leur **réglage se fait manuellement**. A l'arrière, la **banquette est assez ferme**, mais la place ne manque pas. Le **tableau de bord** est moderne et minimaliste avec un **grand écran HD de 15,5 pouces** placé verticalement en son centre et un énorme **haut-parleur B&O** devant le **passager**. L'écran central utilise la 4^{ème} génération du système d'infodivertissement Sync de Ford. A part, les commandes au volant, il n'y a qu'un seul bouton physique dans l'habitacle et il se trouve à la base de l'écran.



EN ROUES LIBRES





Bien sûr, il faut se servir de l'écran pour chaque fonction. Le système est intuitif et on s'y habitue assez vite. Cependant, il nous oblige à quitter la route des yeux, surtout pour les commandes de sièges chauffants, climatisation ou volant chauffant, tout en bas de l'écran. Posée sur la console centrale **une molette tournante permet de choisir le sens de marche** avec les lettres qu'on trouve habituellement sur une boîte automatique. Ici, la fonction régénérative est indiquée par un « L » alors que d'habitude, c'est un « B ». Bien sûr, le bouton « marche/arrêt » situé sur le tableau de bord se trouve à droite de l'écran, qui **situé à l'arrière du volant, remplace le combiné d'instruments.**







LA TECHNIQUE DE CETTE FORD MUSTANG MACH-E ?

Notre Mustang Mach-E est équipée d'un **moteur électrique** synchrone à aimant permanent d'une puissance de **294 ch** (216 kW) avec un couple de **430 Nm**. La batterie lithium-ion a une **capacité de 99 kWh** (nous avons un modèle « long range » à l'essai) et est située dans l'épaisseur du plancher. La caisse est autoporteuse et les suspensions sont classiques avec des triangles de type MacPherson à l'avant et un essieu multibras à l'arrière. Bien sûr, il y a des ressorts hélicoïdaux. Le poids est de **2.118 kg à vide** et les jantes ont 18 pouces avec des pneus de 225/60 R 18







La position de conduite est bonne avec un **volant qui tombe bien en main**. Les caméras de 360° sont de grande qualité et compensent efficacement une visibilité $\frac{3}{4}$ arrière qui est moyenne du fait de la courbe du toit. D'emblée, les **suspensions** se montrent assez **fermes** et on ressent beaucoup les inégalités de la route. Cependant, le **comportement routier est de qualité**, le châssis est bien calibré et à l'accélération en courbe, le train arrière n'hésite pas à suivre la bonne trajectoire. Néanmoins, il ne faut pas s'attendre à un comportement sportif digne d'une Mustang V8. Cette Mustang Mach-e doit se conduire en **bon père de famille**. Cependant sur autoroute, on déplore une **trop grande intrusion des aides à la conduite**, notamment du maintien dans la voie qui suit n'importe quelle ligne et demande un maintien ferme du volant constant.





Nous avons le choix entre 3 modes de conduite : **Whisper** (murmure) correspond au mode ECO, **Active** est le mode normal et **Untamed** (sauvage) correspond au mode sport.

En mode Whisper et en utilisant la position « L », on dispose presque d'une e-pédale. Les freins demandent un peu d'habitude car il semble que la course de la pédale varie avec la vitesse, si bien que certains freinages peuvent être brutaux sans le vouloir. Bien sûr, le démarrage est vif comme sur toutes les voitures électriques, mais après l'accélération est plus lente et plus linéaire. Les bruits aérodynamiques et de roulement sont bien contenus sauf sur route granuleuse (béton) et on peut profiter de l'excellente installation B&O. A propos de musique. **Le son émis par les haut-parleurs en mode Untamed (sport) n'évoque en rien un moteur thermique.**





LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE CETTE FORD MUSTANG MACH-E ?

Ford nous annonce une **autonomie de 540 km** et une consommation normalisée (WLTP) de 18,7 kWh/100 km. En réalité, lorsque nous avons pris la voiture qui était chargée à 100%, l'autonomie était de **354 km** et le chiffre le plus élevé que nous ayons eu après une recharge complète a été de 408 km. Mais, rapidement, une cinquantaine de km sont partis lors de notre premier déplacement qui ne faisait que 10 km. Bien sûr, la température était de 6° C et il pleuvait. La consommation est passée en même temps de 32 à 24 kWh/100 km. Après 1 heure d'arrêt, nous avons repris la Mustang et en ville nous avons noté une consommation de 18 kWh/100 km.







La veille, par temps sec et ensoleillé, nous avons parcouru environ **200 km** sur route et autoroute **en consommant 21 kWh/100km** (comme avec les [skoda Enyaq essayés](#) notamment). Au terme de cet essai, **une autonomie de 350-400 km réels dans de bonnes conditions** (soleil, pas trop froid etc) semble cohérent. Attention tout de même que la nuit, avec du gel, les phares, le chauffage etc la consommation a explosé à 32 kWh sur autoroute... Il est raisonnable de ne pas compter plus de 250-300 kms dans ces conditions. La puissance maxi du chargeur interne est de 11 kW. La recharge sur une borne de 11 kW se fait en 10h comme annoncé par le constructeur. Par contre sur une borne de 7,4 kW, il a fallu 6 h pour pouvoir charger 150 km. En courant continu, que nous n'avons pas expérimenté, la puissance de recharge pourra atteindre 115 kW.

Notre véhicule d'essai était une **Mustang Mach-E RWD extended Range** et donc avec une puissance de **294 ch** (216 kW) qui est vendue au prix de **57.450,00 Euros** TVA comprise.

Elle avait les options suivantes :

