

FORD MUSTANG MACH-E

2022

Modèle à l'essai

- Ford Mustang Mach-E 2022
- Version: Premium E-AWD
- Batterie longue durée 91 kwh
- Boîte de vitesse à 1 rapport
- Prix du modèle à l'essai: 76 690,00\$

Garantie du fabricant

3 ans / 60 000 km (base)

8 ans / 160 000 km (certaines composantes électriques)

Informations technique

2 moteurs électriques

346 ch. et 428 lb-pi de couple

E-AWD

Autonomie annoncée :

446 kilomètres

0-100 km/h : 5,1 secondes



Électrification 2.0 chez Ford

Parlez-en bien, parlez-en mal, mais parlez-en. Cette expression bien connue colle parfaitement au Mustang Mach-E. Dès son lancement, les fanatiques de la Mustang furent révoltés de voir le nom donné à un véhicule électrique et catégorisé comme un VUS, en plus. Malgré tout, Ford aura eu une excellente idée. Un design percutant avec un look qui fera tourner les têtes. Ce VUS est le premier véhicule électrique de nouvelle génération pour Ford, car on se souviendra qu'il y avait, il y a quelques années, la Focus 100% électrique. Est-ce que ce nouveau modèle saura faire face à Tesla, c'est ce que nous découvrirons.

Extérieur et intérieur

Ford a eu une excellente idée en s'inspirant de la Mustang pour le design extérieur de son VUS électrique. Les phares s'inspirent légèrement du coupé, mais c'est surtout avec la forme du capot qu'on voit la ressemblance de l'avant. Ensuite, l'aile arrière



Données technique

Consommation électrique :

23,1 kwh/100 km

Autonomie moyenne lors de l'essai : 463 km

Places: 5 passagers

Points positif

- Design très réussi
- Présentation intérieur originale
- Puissance au rendez-vous

Points négatif

- Fiabilité non au rendez-vous
- Tenue de route pas à l'image d'une Mustang (version à l'essai)
- Absence de menu montrant la régénération détaillé
- Système sonore décevant

Verdict Final



Véhicule non-recommandé, pour le moment (fiabilité)



reprend l'épaule de la Mustang et pour terminer, les feux reprennent le même design aussi. Pour le reste, on voit par les dimensions qu'il s'agit bel et bien d'un VUS. Fait intéressant, les poignées de porte sont remplacées par des boutons sur chaque portière. Lorsque l'ont appuis sur ce bouton, la portière s'entre ouvre pour permettre à l'occupant d'ouvrir la porte et monter à bord.

Mon modèle à l'essai était équipé de l'ensemble blanc glacier, ce qui lui donne plusieurs accent blanc un peu partout sur le véhicule. Parmi ses éléments, on retrouve une carrosserie peinte en blanc astral, des jantes avec rehauts blanc Oxford et les écussons Pony blancs. À l'intérieur, vous trouverez une élégante garniture blanc lustré sur le tableau de bord, un écusson Pony blanc Oxford unique sur le volant.

Au niveau de l'habitacle, le Mach-E se démarque avec son grand écran de 15,5 pouces positionné à la verticale et son écran devant



le conducteur de 10,2 pouces. Les boutons brillent par leur absence au centre de la console pour être tous intégrés à l'immense écran. Seul une grosse molette au bas de l'écran pour le volume est présente. Le confort des sièges est correct et l'espace dans l'habitacle est suffisant. Pour vos valises, le coffre arrière



offre un volume de 840 litres et particularité intéressante que l'on retrouve sur certains véhicules électriques, un coffre à l'avant vous offrira 133 litres de chargement. Personnellement, j'ai bien le design intérieur et l'agencement de ce dernier. Le point qui m'a déçu à l'intérieur du Mach-E, c'est le système audio. Même s'il s'agit d'un système B&O haut de gamme, la qualité sonore était bien, mais j'ai trouvé qu'il manquait de puissance, surtout si l'on compare avec le système audio offert par d'autres marques, tel que BOSE.

Sur la route

Bien sûr, comme tout véhicule électrique, le silence de roulement est présent à bord. Par contre, quand on appuie sur l'accélérateur, on sent tout le couple du moteur électrique. La puissance est linéaire et donne une bonne poussée qui vous colle au siège, dans le mode le plus sport. De ce côté, rien à redire. En conduite quotidienne, vous trouverez le Mach-E confortable avec une tenue de route satisfaisante. La direction quant à elle est précise et répond bien. Il ne faut par contre pas s'attendre à un comportement routier sportif, comme Ford le prétend. Seul la version GT vous donnera un comportement routier plus sportif. Pour le reste, le freinage régénératif permet la conduite à une pédale, ce qui permet de récupérer

Essai routier

de l'énergie du freinage pour recharger la batterie. Parlant de la batterie, deux sont offertes sur le Mach-E. Vous avez le choix entre la petite qui vous offrira 266 chevaux et 317 lbs-pi de couple, jumelé à une autonomie annoncée de 360 ou 397 kilomètres, selon si vous optez pour la propulsion ou la traction intégrale. La seconde option, celle qui était sur notre le modèle à l'essai, offre une puissance de 346 chevaux et 428 lbs-pi de couple avec une autonomie de 446 kilomètres. Pour la consommation, j'ai réussi à descendre à 19 kwh aux 100 kilomètres, ce qui m'a permis d'obtenir une autonomie à 463 km, ce qui est



supérieur à ce qui est annoncé par le fabricant. Cette moyenne à été obtenue en été par des températures autour de 25 degrés et un trajet 70% route et 40% ville.

En conclusion

Le Mustang Mach-E est le premier véhicule de la génération 2.0 électrique chez Ford. Son look unique et très réussi, à mon avis lui permet de se démarquer face à la concurrence. La plus grosse déception sur ce produit reste la fiabilité. Ford avait d'ailleurs retardé son arrivé sur le marché, afin de corriger tous les défauts de mise en marché d'un nouveau modèle. Malheureusement, il y a toujours des problèmes présents. En effet, plusieurs problèmes ont été soulevé avec le véhicule par des propriétaires et de nombreux rappels rapportés. D'ailleurs, lors de mon essai, l'écran ses éteint à quelques reprises pour ensuite redémarrer sans raison. Il est donc recommandé d'attendre un peu avant de se procurer se modèle. Par contre, si je devais choisir entre un Mach-E et un Tesla, je choisirais le Ford avant le Tesla.

Guide des versions en images:



Select



Premium



GT

** Modèle California route 1 absent sur les photos*