

Ford GT

Supercar discrète...

Elle se fait rare... En approcher une et s'installer à son volant est un privilège. Elle, c'est la Ford GT, une supercar de 647 ch. En marge des essais de modèles sportifs plus conventionnels, Ford nous propose de la découvrir sur le circuit de la Ferté-Gaucher en Ile-de-France.

En 2013, lors du projet Ford GT, les ingénieurs de Ford Performance voulaient créer une supercar qui servirait à concevoir les technologies de demain, mais surtout une voiture qui devait remporter des courses d'endurance. Ce fut chose faite avec la victoire dans sa catégorie aux mythiques 24 heures du Mans 2016. La Ford GT est une voiture qui se montre très rarement. En effet seulement quelques centaines de clients en sont les heureux propriétaires. Ils ont dû s'inscrire en ligne et attendre la validation de leur dossier... En découvrir une sous nos yeux et avoir le plaisir de tenter de la dompter fut donc une chance inouïe... Nous sommes d'abord subjugués par sa plastique longiligne de 4,77m, en forme de goutte d'eau, et sa faible hauteur. En effet, la sportive culmine à seulement 1,10 mètres favorisant ainsi l'aérodynamisme. Elle peut toutefois s'abaisser de 5 cm supplémentaires suivant les modes conduites. Les roues de 20 pouces aux étriers de freins bleus représentent presque la moitié de la hauteur du monstre... Quant à sa largeur

de caisse elle est de 2m et presque 2,24 avec les rétroviseurs ! La belle des circuits est impressionnante sous tous les angles surtout avec sa robe Bleu Liquid qui contraste avec le rouge du goudron de la ligne des stands du circuit. Ses traits de carrosseries sont ajourés de nombreuses prises d'air. Du capot au compartiment moteur en passant par les flancs, tout est fait pour favoriser la pénétration dans l'air. Les arches reliant les ailes arrières au pavillon sont gigantesques. Avec sa structure en fibre de carbone, l'américaine ne pèse que 1385 kg. Pour favoriser l'appui sur l'arrière un énorme aileron se déploie automatiquement... Il se situe au-dessus des gros échappements placés au centre de la poupe et dans le prolongement d'une vitre qui laisse entrevoir les entrailles de cet avion de chasse. Pour impressionner ses suiveurs, la GT peut compter sur ses gros feux rouges circulaires. Pour les bagages, n'espérez pas faire les courses pour la semaine... Seul un petit compartiment de 12 litres fera office de rangement. L'ouverture des portes en élytres, toujours spectaculaire, nous invite à passer au paragraphe sui-



vant...

VIE À BORD

L'habitacle de la Ford GT est exigu, voiture de course oblige. Après s'être contorsionné pour prendre place, nous nous retrouvons assis à quelques mètres du bitume... Pour nous mettre à notre aise, le siège, enfin disons plutôt le

baquet, n'est pas réglable, il est fixe. Pour trouver la position idéale, seul le pédalier se règle ainsi que le volant... Celui-ci est de forme presque carrée et est bardé de boutons. Commandes de phares, de clignotants et d'essuie-glace s'y retrouvent également... Que reste-t-il alors derrière le volant ? Seulement les longues palettes de la boîte automatique 7 rapports à double embrayage. Devant le pilote, un combiné numérique affichera les informations essentielles. Notre monture étant sous plaques anglaises, la vitesse s'exprimera en miles. Pour accorder une touche de modernité, un écran multimédia est toutefois présent. Il est accolé aux commandes de climatisation. Une bouffée d'air frais bienve-

nue, le V6 Turbo se trouvant quelques centimètres derrière nous... Entre conducteur et passager, une étroite console reçoit le bouton de mise à feu de l'engin, le sélecteur de vitesse et quelques commandes d'agréments.

SUR LA ROUTE

Un expert en pilotage nous servira de co-pilote pour nous égrener quelques précieux conseils afin de dompter les 647 chevaux du V6 Ecoboost qui s'agitent juste derrière notre dos lors de l'appui sur le bouton rouge de démarrage. Le sélecteur de vitesse sur Drive et après quelques mètres la magie opère déjà... Une première accélération nous colle au siège. Pour notre baptême, nous laissons

la boîte automatique gérer l'optimisation du passage des rapports. Lors des accélérations et freinages, de brefs claquements spontanés nous interpellent. Il s'agit simplement de l'aileron qui rentre en fonction ou lorsqu'il reprend sa place. La voiture vire à plat, bien aidée par des pneumatiques de 245/35 R20 à l'avant et 325/30 R20 à l'arrière ! Quelques chiffres parleront mieux qu'un long discours : Moteur 3,5 litres V6 Bi-Turbo, couple de 746 Nm, disques de freins de 40 cm à l'avant et 36 à l'arrière, le 0 à 100 km/h abattu en environ 3 secondes et une vitesse de pointe de 347 km/h... Mais il est déjà l'heure de rendre les clés...

Article complet sur auto-weekend.wix.com/drive

Texte / Photos © Thierry ANDRE

