

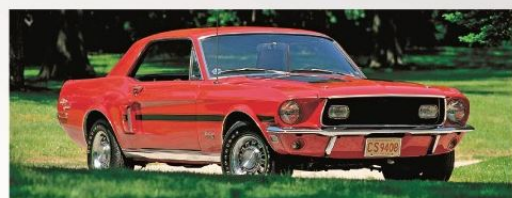
FORD MUSTANG

TOUS LES MODÈLES DEPUIS 1964



MIKE MUELLER

Sommaire



Remerciements.....	8
Introduction	10

01 Premiers galops (1964-1966)	18
1962 Mustang I	25
1963 Mustang II	26
1964 ½	28
1964 <i>pace car</i> 500 Miles d'Indianapolis	29
1965 GT	32
1965 A/FX <i>drag car</i>	36
1966	38

02 Chevaux sauvages Les Mustang Shelby	42
1965 GT 350	47
1965 GT 350 R	48
1966 GT 350	51
1966 GT 350 H	53
1967 GT 350 et GT 500	54
1967 Super Snake	56
1968 GT 350, GT 500 et GT 500 KR	58
1969 GT 350 et GT 500	60
1970 GT 350 et GT 500	62

03 Du muscle à revendre (1967-1970)	64
1967	69
1968	74
1968 ½ Cobra Jet 428	76
1968 California Special	79
1969	80
1969 Mach 1	82
1970	83

04 Performances débridées (1969-1971)	86
1969 Boss 302	91
1969 Boss 429	93
1970 Boss 302	96
1970 Boss 429	97
1971 Boss 351	100

05 Une affaire de taille (1971-1973) 102

1971.....	107
1972.....	117
1973.....	122

06 Retour aux sources (1974-1978) 126

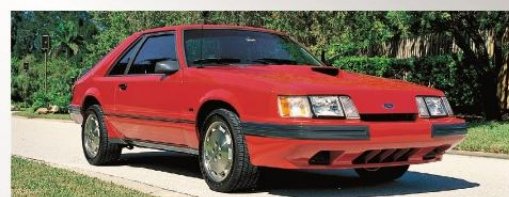
1974.....	133
1975.....	134
1976.....	136
1977.....	137
1978.....	138
1978 King Cobra	141

07 Éperonnée ! (1979-1993) 142

1979.....	147
1979 Indy 500 <i>pace car</i> Replica	149
1980.....	151
1981.....	152
1982.....	152
1983.....	154
1984.....	156
1984 20 ^e anniversaire	157
1984 SVO	158
1985.....	159
1986.....	160
1987.....	162
1988.....	163
1989.....	163
1990.....	164
1991.....	165
1992.....	165
1993.....	165

08 La renaissance (1994-2004) 168

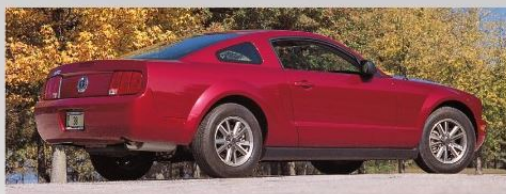
1994.....	174
1995.....	178
1995 GTS	178
1996.....	179
1997.....	182
1998.....	183
1999.....	186
2000.....	189
2001.....	191
2001 Bullitt GT	193
2002.....	196
2003.....	196
2003 Mach 1	200
2004.....	200





09 Chevaux hurlants SVT (1993-2007)204

1993 Cobra	209
1993 Cobra R.....	210
1994 Cobra	212
1994 Cobra Indy 500 <i>pace car</i> cabriolet.....	213
1995 Cobra	213
1995 Cobra R.....	213
1996.....	215
1997.....	218
1998.....	218
1999.....	221
2000 Cobra R.....	222
2001.....	224
2003.....	225
2004.....	229
2007 Ford Shelby GT 500.....	231



10 Retour vers le futur (2005-2014)234

2005.....	245
2006.....	246
2006 Shelby GT-H	247
2007.....	251
2007 Shelby GT	251
2008.....	254
2008 Mustang Bullitt	258
2008 Shelby GT 500 KR.....	259
2009.....	261
2010.....	261
2011.....	263
2011 GT 350	264
2012.....	265
2012 Boss 302.....	265
2013.....	268
2014.....	269



11 Marché global (2015-2023).....272

2015.....	281
2016.....	285
2017.....	288
2018.....	289
2019.....	294
2020.....	297
2020 GT 500	299
2021.....	303
2022.....	305
2023.....	309

12 En tête du peloton (2024-2026)312
2024320
2024 Dark Horse325
2025328
2025 GTD330
2026332
Épilogue335

Annexes336
Index352



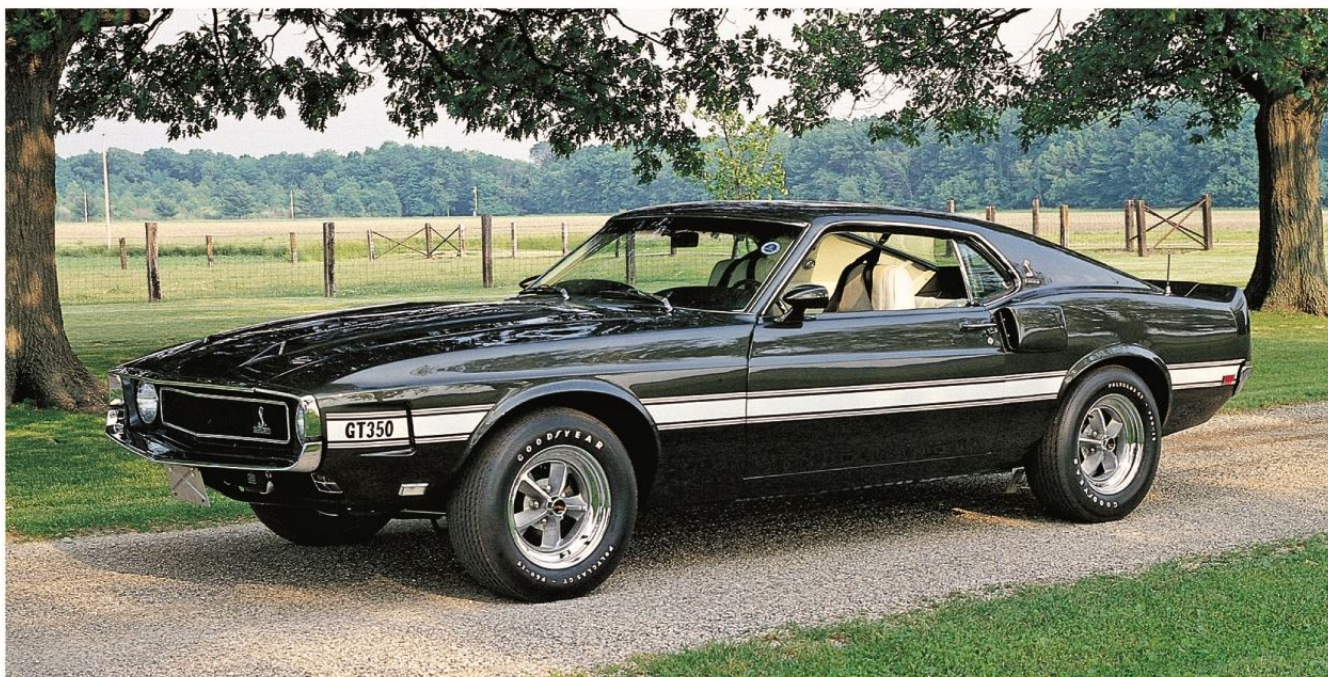
01



Premiers galops



Les prises d'air sont abondantes sur le nouveau capot de la Shelby 1969, alors que deux seulement apparaissent à l'arrière, contrairement aux quatre équipant les modèles 1967 et 1968. (Mike Mueller)



1969 & 1970 GT 350 & GT 500

Carrosserie	Coupé fastback, cabriolet
Empattement	2,74 m
Longueur	4,84 m
Hauteur	1,29 m, SportsRoof ; 1,31 m, cabriolet
Poids	1 633 kg SportsRoof ; 1 673 kg, cabriolet
Prix de base	4 424 \$ GT 350 SportsRoof ; 4 753 \$ GT 350 cabriolet ; 4 709 \$ GT 500 SportsRoof ; 5 027 \$ GT 500 cabriolet
Voie (AV/AR, cm)	148
Roues	15x7 jantes cinq rayons
Pneus	E70x15 Goodyear Wide Oval ; F60x15 Goodyear Polyglas en option
Suspension	Avant : triangles supérieurs, leviers inférieurs et combinés ressort/amortisseur. Essieu arrière rigide avec ressorts à lames
Direction	À billes
Freins	Disques à l'avant, tambours à l'arrière
Moteur	V8 351 ci (5 751 cm ³) 290 ch (GT 350) ; V8 428 ci 335 ch Cobra Jet (GT 500)
Alésage x course	101,6x88,9 (GT 350) ; 104,9x101 (GT 500)
Taux de compression	10,7 : 1 (GT 350) ; 10,6 : 1 (GT 500)
Alimentation	Carburateur Autolite quadruple corps 470 cfm (GT 350) ; Holley quadruple corps 735 cfm (GT 500)
Transmission	Boîte manuelle quatre rapports 2,78 en première pour GT 350 (en option close ratio 2,32 en première et automatique SelectShift Cruise-O-Matic) ; quatre rapports close ratio 2,32 en première pour GT 500 (en option automatique SelectShift Cruise-O-Matic)
Rapport de pont	3,25 pour GT 350 manuelle (3,00 en option) ; 3,50 pour GT 500 ; 3,00 pour transmission auto et air conditionné ; ratios du pont Traction-L optionnels 3,25 pour GT 350 ; 3,50, 3,91 et 4,30 pour GT 500
Production	3 153 exemplaires au total pour 1969 dont 3 prototypes ; 789 au total pour 1970, GT 350 et GT 500
Production GT 350 1969	935 SportsRoof, 150 SportsRoof Hertz, 194 cabriolets
Production GT 500 1969	1 536 SportsRoof, 335 cabriolets

(335 ch) est inférieure à celle du 428 à deux carburateurs, mais le recul n'est vrai que sur le papier. « Il est puissant, endurant et très soigneusement préparé », annonce un article de *Car Life* à propos de la Shelby Cobra Jet, aussi nommée GT 500 KR, les deux dernières lettres signifiant *King of the Road* (Roi de la route). « À 6 000 tr/min, la Cobra Jet est capable d'emmener un semi-remorque au sommet du Pikes Peak. » La performance sur le quart de mile se situe autour de quatorze secondes, bonne nouvelle quand on sait que la GT 350 n'est dorénavant équipée que d'un small-block 302 ci (4 948 cm³) de 250 ch.

1969 GT 350 et GT 500

La référence KR est abandonnée en 1969, alors que toutes les GT 500 sont nommées Cobra Jet et que la GT 350 reçoit un nouveau V8, un small-block 351 ci (5 751 cm³) de 290 ch. Les nouveautés comportent un nouveau capot avant en fibre de verre doté de prises d'air NACA (appellation venant du *National Advisory Committee for Aeronautics*) : deux à l'avant pour fournir de l'air frais au moteur, deux à l'arrière pour laisser s'échapper l'air chaud, et une au milieu pour le système Ram Air dirigé vers le carburateur. Les ailes en plastique arborent à l'avant des prises d'air de refroidissement des freins, avec un dispositif équivalent à l'arrière, disposé de façon différente en fonction de la carrosserie : prises d'air hautes sur les fastback et basses sur les cabriolets, pour ne pas être gênées par le mécanisme de capote.

La partie arrière reste familière, à part les sorties d'échappements regroupées au centre. Des jantes à cinq rayons sont désormais de série, mais certaines des premières Shelby 1969 semblent avoir été équipées de Magnum 500 après la découverte de défauts sur les nouvelles jantes. Les pneus de série sont des E70x15 Wide Oval, un F60 plus large étant disponible en option.



Ci-dessus, à gauche :
Le moteur de série sur la GT 350 1969 est un small-block 351 ci. La puissance annoncée est de 290 ch. (Mike Mueller)

Ci-dessus, à droite :
La finition Deluxe Decor est standard pour les GT 350 et GT 500 de 1969. Elle inclut un tableau de bord imitation bois et un volant à jante imitation bois également. (Mike Mueller)

À gauche : Comme en 1967 et 1968, la Shelby fastback comporte un arceau de sécurité matelassé auquel sont fixés des harnais de sécurité. (Mike Mueller)

Au milieu, à droite :
Une nouvelle jante 15x7 à cinq rayons est disponible sur les Mustang Shelby 1969, chaussée de Goodyear E70 Wide Oval. Les pneus F60 vus ici sont en option. (Mike Mueller)

En bas, à droite : La console centrale de la Shelby 1969 est identique à celle de la Mustang normale, mis à part les interrupteurs commandant l'éclairage du tableau de bord et de l'habitacle. (Mike Mueller)



Les deux moteurs Boss,
small et big-block,
ne survivent pas
au changement d'attitude
qui a lieu à Dearborn.

Comme sa cousine small-block, la deuxième version de la Boss 429 bénéficie en 1970 d'une palette de couleurs plus large. Presque tous les détails esthétiques restent inchangés, à l'exception de la grosse prise d'air de capot, peinte en noir mat. Les modifications mécaniques comportent une commande de boîte Hurst et le déplacement de la barre antiroulis arrière au-dessus du pont.

1971 Boss 351

Henry Ford II claque certes la porte en novembre 1970 au programme compétition de la marque, mais les nouvelles du mois ne sont pas toutes mauvaises. La Mustang Boss 351 est en effet annoncée pour maintenir la pression sur le bitume urbain.

Au cœur de cette voiture se trouve le V8 Cleveland 351 ci (5 752 cm³) High Output (HO), un small-block qui n'a pas grand chose à envier à la plupart des moteurs de plus grosse cylindrée. Délivrant 330 ch, le HO comporte des culasses très efficaces, presque identiques à celles du Boss 302, à part des passages d'eau modifiés. Les excellentes soupapes inclinées sont les mêmes que sur le Boss 302, jusqu'à leur diamètre, de même que la commande de distribution. Les deux moteurs partagent aussi des culbuteurs vissés et des tiges de culbuteurs renforcées, mais l'arbre à cames du Boss 351 est plus agressif que celui du 302. L'équipage mobile du 351 HO est lui aussi plus résistant. Comme dans le cas du bloc Boss 302 Windsor modifié, le vilebrequin du 351 repose sur des paliers dont les chapeaux sont maintenus par quatre boulons, sur les cinq paliers et non pas seulement trois comme sur le 302. Le vilebrequin HO est coulé (en fonte nodulaire) et non forgé, et étudié pour offrir une dureté supérieure. Les bielles connaissent aussi un traitement spécial et sont reliées au vilebrequin par des boulons extrêmement résistants de 9,5 mm. Les pistons sont forgés en aluminium. Un carburateur Autolite quadruple corps 750 cfm coiffe le tout, sur un collecteur en aluminium. Le redouté limiteur de régime Autolite est aussi au programme.

La Boss 351 bénéficie en outre d'un capot dont les prises d'air sont directement reliées au filtre à air, d'un système de refroidissement spécial avec ventilateur

1971 Boss 351



Carrosserie	Coupé SportsRoof fastback
Empattement	2,77 m
Longueur	4,81 m
Hauteur	1,27 m
Poids	1 614 kg
Prix de base	4 420 \$
Voie (AV/AR, cm)	156,2 à l'avant, 155 à l'arrière
Roues	15x7 Magnum 500 à cinq rayons
Pneus	F60x15 Wide Oval
Suspension	Avant : triangles supérieurs, leviers inférieurs et combinés ressort/amortisseur. Essieu arrière rigide avec ressorts à lames et amortisseurs Gabriel décalés
Direction	À billes (démultiplication variable)
Freins	Disques à l'avant, tambours à l'arrière
Moteur	V8 Boss 351 ci (5 752 cm ³) HO, 330 ch
Alésage x course	101,6 x 88,9
Taux de compression	11 : 1
Alimentation	Carburateur quadruple corps Autolite 750 cfm
Transmission	Boîte manuelle quatre rapports uniquement, commande Hurst
Production	1 806 exemplaires



souple et d'une boîte à quatre rapports et commande Hurst, sans option boîte automatique. La transmission arrière comporte un pont Traction-Lok 9 pouces à trente et une cannelures et une démultiplication de 3,91. Sous la carrosserie, le *Suspension Package* bénéficie de ressorts plus durs, d'amortisseurs décalés et de barres antiroulis avant et arrière. Des disques assistés à l'avant sont montés en série, de même que des pneus F60 15 x 7 à lettrage blanc sur des roues 15x7 acier ornées de bouchons plats et de cerclages chromés. Les belles jantes Magnum 500 sont en option.

Pour l'aspect extérieur, la voiture est identique aux Mach 1 1971. On retrouve le capot doté des prises

d'air Ford NASA fonctionnelles, un déflecteur inférieur et une calandre en nid-d'abeilles avec le pourtour peint. Le capot est tenu par deux fixations rapides et il est livré en couleur argent ou noir mat, selon le choix de teinte de carrosserie. De même que le capot, les bas de caisse de la Boss 351, les décorations latérales et l'arrière sont soit argent, soit noirs, en fonction de la teinte extérieure. Deux rétroviseurs obus et des inscriptions Boss 351 Mustang sur les ailes et à l'arrière complètent l'ensemble. Un aileron arrière est disponible en option, de même que l'intérieur sport Mach 1. Les sièges à dossier haut et l'instrumentation complète font partie de l'équipement de série.



La Boss 351 est capable d'une accélération de 13 s sur les 400 m, ce qui en fait une redoutable compétitrice, même en face de voitures de plus grosse cylindrée.



À gauche : La Mustang Boss 351 est une étoile filante dans la gamme Ford, produite uniquement pour 1971, à 1 806 exemplaires. (Mike Mueller)

Page précédente : Les Boss 351 sont équipées en série d'un levier Hurst et de l'Instrumentation Group (pression d'huile, ampèremètre et température réunis au centre du tableau de bord). (Mike Mueller)

Que ce soit au volant ou pour sa ligne extérieure, la Boss 351 recueille essentiellement des louanges. Quelques commentateurs déplorent des problèmes de visibilité dus au dessin du pavillon SportsRoof 1971. Mais ils ne peuvent contester l'allure agressive et la personnalité forte de la Boss 351. D'ailleurs, rares sont les concurrentes à suivre le rythme.

Comme le souligne *Car and Driver*, la Boss 351 « offre sur le quart de mile des performances [14,1 s et vitesse finale de 162 km/h] que peuvent lui envier bien des voitures de plus forte cylindrée ». Les essayeurs enthousiastes de *Motor Trend* obtiennent un temps meilleur

encore avec 13,8 s, ce qui place la Boss 351 au sommet des Ford les plus rapides jamais produites. Nombreux sont ceux qui reconnaissent également que la Boss 351 signe la fin de la route pour les muscle cars Ford. « C'est probablement la dernière occasion d'acquiescer une machine de ce genre », commence un essai de *Sports Car Graphic* en mars 1971, « Ford réoriente maintenant ses dollars et ses talents de compétiteur vers les problèmes de sécurité et de pollution, en essayant de répondre aux demandes du gouvernement. Nous avons appris de sources fiables que les modèles 1972 seraient 'dégonflés' pour pouvoir rouler à l'essence ordinaire.

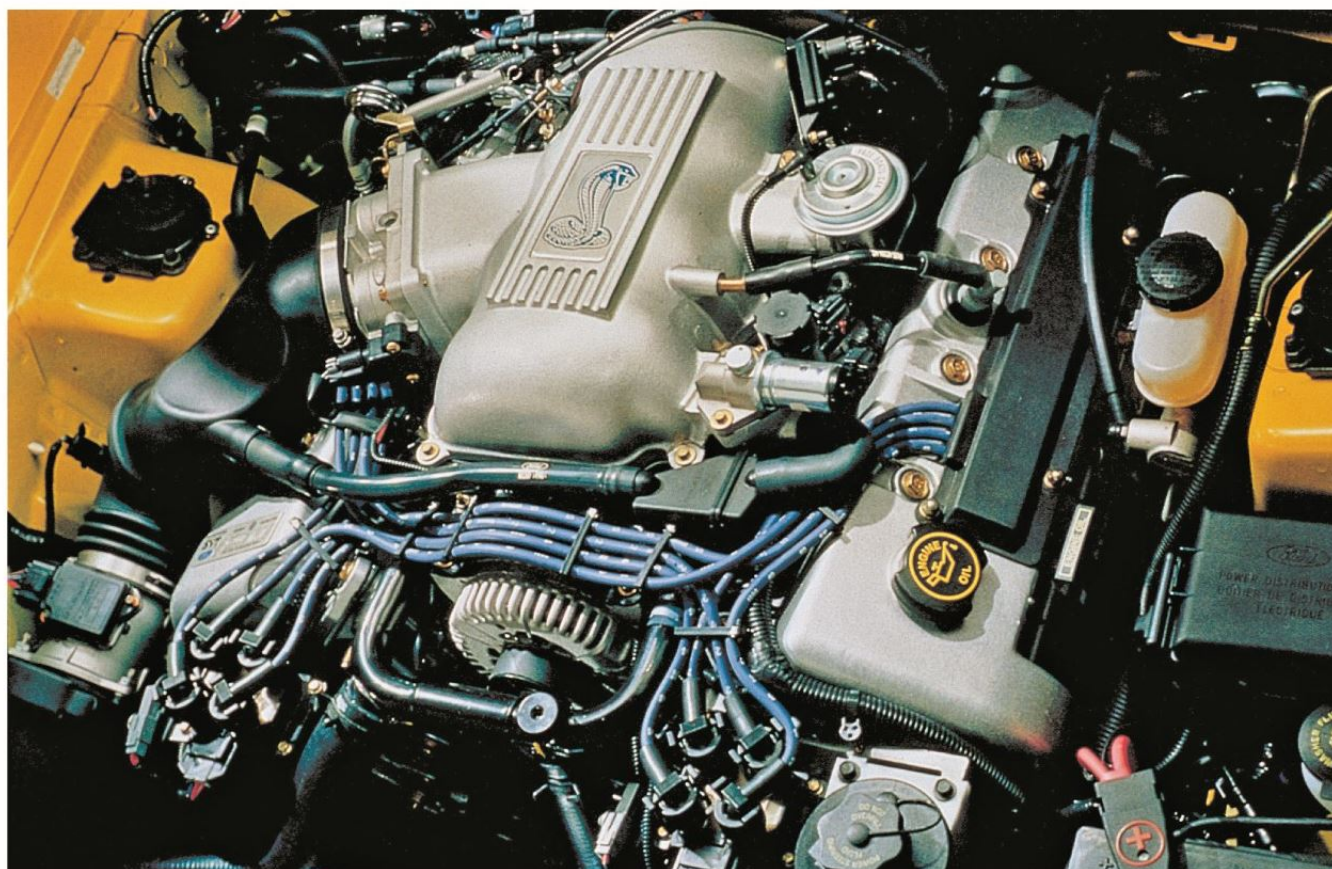
Ce qui signifie un taux de compression moins élevé. Peut-être que nous apprendrons à vivre avec cette situation et que nous l'accepterons comme faisant partie de la vie, comme la guerre et les impôts. Mais nous n'avons encore que quelques années à vivre et pourrions tout aussi bien profiter pleinement de ce dont nous pouvons encore profiter. »

Quelques années ! Bien que le moteur 351 HO soit encore proposé en 1972 – quoique sous une forme moins puissante – la Mustang Boss 351 disparaît aussi vite qu'elle accélère d'un feu rouge à l'autre. Au moins sort-elle de scène en beauté, au sommet de ses performances.



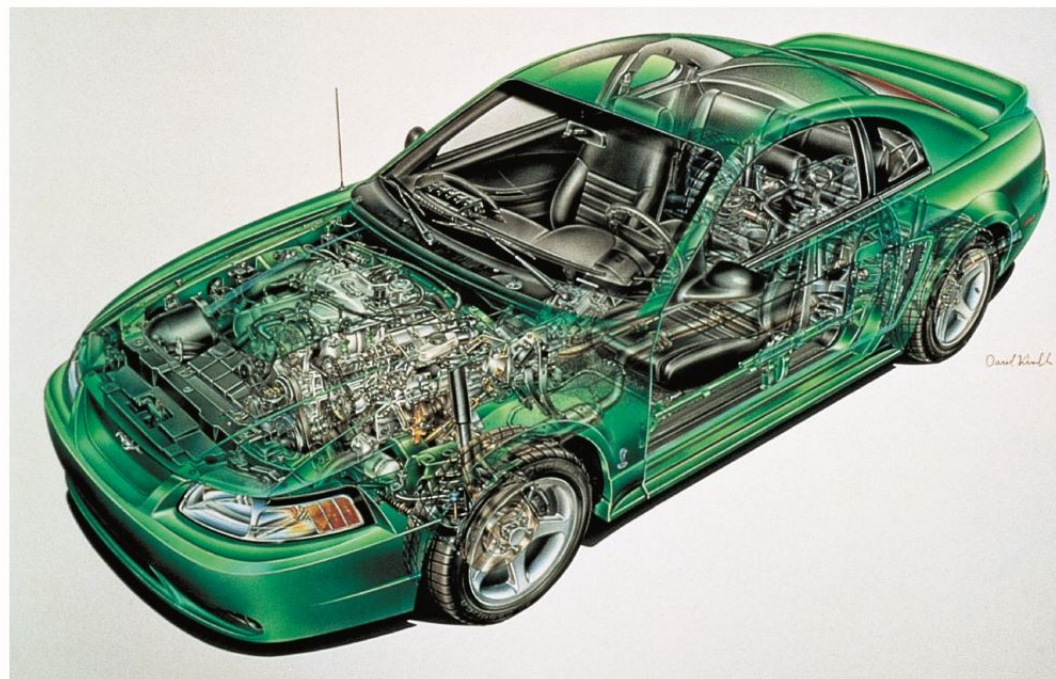
Ci-dessus : De même que l'Atlantic Blue, le chrome Yellow apparaît uniquement sur les Mustang SVT 1998. La production de cabriolets se répartit en 1 256 exemplaires noirs, 578 blancs, 842 rouges, 249 bleus et 555 jaunes.

À droite : Les renforts entre les chapelles d'amortisseurs et le tablier des Cobra 1996 et 1997 disparaissent sur le modèle 1998. (Mike Mueller)



Ci-dessous : La nouvelle carrosserie New Edge de la Cobra 1999 est complétée d'une nouvelle suspension arrière indépendante, une exclusivité Mustang SVT. Ce millésime dispose également de 320 ch. (Dessin David Kimble, Ford Motor Company)

En bas : Une seconde génération de pick-up F-150 Lightning (en haut à gauche) rejoint la gamme SVT 1999. À gauche du coupé et du cabriolet Cobra se trouve la Contour SVT, dotée d'un V6 200 ch. Remarquez les nouvelles jantes à cinq branches des Mustang SVT 1999.



remplace le Rio Red et deux nouvelles teintes – Bright Atlantic Blue et chrome Yellow – sont disponibles. Un autre modèle SVT est dévoilé en 1998, basé cette fois sur la berline Ford Contour.

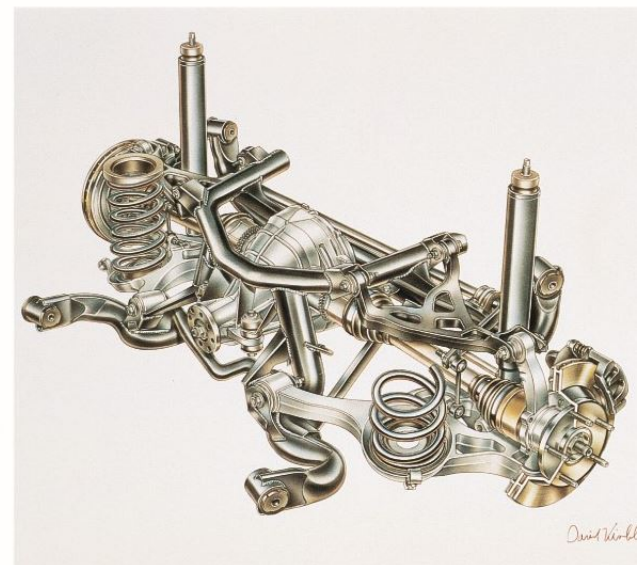
1999

Le pick-up Lightning SVT est de retour pour 1999, rejoint par une Cobra vraiment nouvelle, basée sur

la séduisante Mustang qui adopte le nouveau style New Edge. Ford dévoile la Cobra 1999 à Las Vegas lors du salon de la Speciality Equipment Manufacturers Association (SEMA), en novembre 1998. La production du coupé démarre en février 1999. Le capot accueille 15 ch de plus, grâce notamment à une géométrie d'admission améliorée, des chambres de combustion modifiées et un nouveau système d'allumage à bobine sur bougie. Le contrôle de traction est désormais standard, de même qu'une nouvelle suspension à roues indépendantes (*Independent rear suspension*, IRS).

« Avec sa nouvelle [IRS], la Cobra SVT prend le large par rapport aux autres *pony cars* de ce segment, annonce l'ingénieure en chef Janine Bay. Le comportement et la tenue de route qu'offre aujourd'hui la Cobra sont de niveau mondial à tous points de vue. » Cette nouvelle suspension est constituée d'un ensemble complètement autonome, qui peut être tout simplement boulonné sur le châssis, en lieu et place du pont arrière rigide conventionnel. « Nous avons dû élaborer une nouvelle suspension indépendante non seulement dans le même espace que l'ancien pont rigide, mais aussi en utilisant les mêmes points d'ancrage, explique Eric Zinkosky, ingénieur développement. Nous avons constitué cette suspension 'en sens inverse', en partant des fixations de la suspension et en maintenant l'ensemble dans l'espace imparti. »

Les pièces qui la constituent sont exclusives à la Cobra, sauf le carter de différentiel en aluminium et les roulements de roues, pris sur la Lincoln MkVIII. Le rapport de pont est de 3,27 et une barre stabilisatrice de 26 mm remplace la barre de 25 mm de 1998. À l'avant, la barre de 29 mm de la Cobra 1998 cède la place à un élément de 28 mm. Avec sa nouvelle suspension et plus de puissance, la Cobra 1999 promet des performances encore plus brillantes. Mais les essais des magazines constatent le contraire.



La suspension indépendante de la Cobra 1999 forme un ensemble autonome, que l'on peut boulonner sur la plateforme en lieu et place de l'ancien pont arrière rigide. (Dessin David Kimble, Ford Motor Company)



2025

Avant toute chose, il convient de se pencher sur les chiffres et le mode de calcul utilisé par Ford pour déterminer les anniversaires de la Mustang. Il fut un temps où les modèles anniversaires arrivaient plus tôt : celui du 20^e anniversaire est apparu en 1984, suivi en 2004 par celui du 40^e anniversaire. La Ford Mustang est née en avril 1964, donc tout s'additionnait d'une façon qui semblait logique. Eh bien, ce n'est pas tout à fait le cas. Si vous commencez par la première année-modèle officielle, soit 1965, et que vous commencez à compter, vous aboutissez effectivement au 20^e modèle en 1984. Maintenant, si vous vous basez sur l'appellation informelle de 1964^{1/2}, créée par des passionnés (et non par Ford), vous obtenez vingt et une éditions.

Mais ce n'est pas vraiment le problème. Quand vient le moment de marquer un demi-siècle d'existence, Ford attend jusqu'au lancement de la Mustang S550, en 2015. Apparemment cinquante ans après la première Mustang, par simple soustraction, mais onze ans après le 40^e anniversaire. De son côté, le modèle du 60^e anniversaire de la Mustang suit en 2025 une progression apparemment correcte, dix ans après la 50^e édition, remettant ainsi les chiffres sur les rails.

Les responsables de Ford n'aident pas vraiment à clarifier les choses en organisant le 17 avril 2024 une fête pour le 60^e anniversaire, soixante ans jour pour jour après le lancement de la première Mustang. Le constructeur y présente le pack 60^e anniversaire, mais qui s'applique au modèle 2025, comme mentionné précédemment. Il faut bien s'y faire, sans oublier de mentionner que Ford prévoit alors de produire 1 965 coupés et cabriolets GT Premium 60th Anniversary, en l'honneur de cette première année de production.

Sachez donc que cette option, codée 606 et commercialisée 3 755 dollars, comprend des éléments commémoratifs ainsi que des bandes latérales

En haut : Destinés au circuit, les Dark Horse S et R, apparaissent en 2024. Plus adaptée à la compétition de haut niveau, la Dark Horse R devient en 2025 la star de la Mustang Cup North America, série organisée par Ford Racing (anciennement Ford Performance). Sous l'égide de l'United States Auto Club (USAC), cette série monotype constitue, selon Ford, « le niveau le plus accessible de Ford Racing et permet aux pilotes de développer les compétences nécessaires pour progresser dans le monde de la compétition. » En 2026, les épreuves de la Mustang Cup s'étendent à l'Australie.

Au milieu : Des insignes extérieurs font bien sûr partie du pack 60th Anniversary 2025, tout comme une calandre noire avec des inserts Iconic Silver, des enjoliveurs de phares noirs, des rétroviseurs argent, des bandes latérales spécifiques et des jantes spéciales de 20 x 9. Quatre peintures sont proposées avec cette finition : Wimbledon White, Race Red, Vapor Blue et Brittany Blue, présentée ici. Cette dernière teinte n'est disponible que pour les acheteurs qui se sont inscrits sur Ford.com pendant une brève période de commande, du 16 au 19 août 2024. Les clients nostalgiques peuvent aussi télécharger des instruments numériques rappelant les tableaux de bord analogiques d'origine.

En bas : Deux séries spéciales sont dévoilées en janvier 2025 au Salon de Détroit, dont une s'adresse aux utilisateurs d'EcoBoost souhaitant repousser les limites du quatre-cylindres turbo. La Mustang RTR présentée ici a été créée en collaboration avec la société RTR du pilote de Formula Drift Vaughn Gittin Jr. Outre diverses touches esthétiques, la Mustang RTR 2026 est équipée de freins Brembo plus puissants et d'un système limitant le temps de réponse du moteur turbo.

(Iconic Silver ou Vermillion Red) qui soulignent l'âge de la Mustang. Les phares sont rehaussés de touches noires, aucun aileron n'est inclus et la calandre noire est encadrée de prises d'air Iconic Silver. Les jantes exclusives, de 20x9, comportent cinq branches Dark Gravity Gray, avec enjoliveurs de style ancien. Quatre couleurs sont disponibles : le classique Wimbledon White ainsi que Race Red, Vapor Blue et Brittany Blue, autre grand classique qui fait son retour après deux ans d'absence, uniquement pour la version 606. Reprenant apparemment le style chromé d'antan, les rétroviseurs extérieurs des trois dernières finitions sont peints en Iconic Silver. Sur les voitures Wimbledon White, ils sont couleur carrosserie.

Tout comme le Brittany Blue, le Wimbledon White réapparaît en 2025, pour tous les modèles. Dévoilée à l'été 2024 en même temps que la Mustang, cette finition classique est accompagnée, parmi les dix couleurs de 2025, d'une nouvelle teinte étonnante, Molten Magenta Metallic Tri-Coat (DT). Proposée au prix de 995 dollars, la DT est disponible avec tous les niveaux de finition, mais trois groupes d'options lui sont exclus : le California Special Package, le Dark Horse Appearance Package et le 60th Anniversary Package.

Une troisième couleur, Lime Yellow Metallic (B7), apparaît plus tard au prix plus raisonnable de 295 dollars. Réservée aux Mustang EcoBoost et GT, elle ne peut être combinée avec l'intérieur Carmine Red, ni avec les finitions California Special et 60th Anniversary. Par ailleurs, quatre couleurs disparaissent de la palette : Atlas Blue Metallic, Rapid Red Metallic Tinted Clearcoat, Yellow Splash Metallic Tri-Coat et Dark Matter Gray Metallic.

Le pack High Performance est supprimé sur la 2,3 litres EcoBoost mais, d'un autre côté, la climatisation automatique bi-zone équipe désormais en série tous les modèles 2025 et, comme indiqué précédemment, la finition Matte Clear Film de 2024 est maintenant disponible à la fois sur les coupés et cabriolets. Parmi les options Dark Horse 2025, une autre nouveauté est la disponibilité des jantes Sinister Bronze (19x9,5 à l'avant, 19x10 à l'arrière) chaussées de pneus été de 255/40R19 à l'avant et 275/40R19 à l'arrière.

En janvier 2025, Ford fait à nouveau les gros titres au Salon Automobile de Détroit (qui retrouve sa date habituelle après s'être tenu en septembre en 2022 et 2023). Notez qu'il n'a pas eu lieu en 2024, à cause de ce changement de calendrier mais aussi d'une fréquentation en baisse les années précédentes. De plus, le nom officiel redevient en 2025 Salon Automobile de Détroit, au lieu de Salon international de l'automobile d'Amérique du Nord utilisé chaque année (ou presque) depuis 1989.

Le 9 janvier 2025, le champion de drift Vaughn Gittin Jr arrive avec un jour d'avance au parc des expositions de Huntington Place, à Detroit (anciennement TCF Center, Cobo Center et Cobo Hall) pour impressionner les journalistes présents pour le salon en effectuant des drifts à bord d'une Mustang EcoBoost camouflée. Prototype mis au point conjointement par Ford et la société de Gittin (RTR Vehicles), cette machine est équipée de roues de 19 pouces, de gros freins Brembo (avec étriers Hyper Lime), d'un aileron arrière et d'un système limitant le temps de réponse du quatre-cylindres turbo 2,3 litres. Ford promet de produire cette nouvelle version plus tard dans l'année (comme modèle 2026), sans camouflage et avec une appellation appropriée : Mustang RTR.



Ci-dessus : Le V8 suralimenté de 5,2 litres de la GTD comporte une lubrification par carter sec, idéale sur circuit : en effet, dans un carter conventionnel, les forces latérales peuvent provoquer un déjaugage du circuit d'huile, une chute de pression et une casse moteur. Ce système à carter sec, une première pour la Mustang, permet aussi d'atteindre un régime maximal sans précédent pour ce modèle : 7 650 tr/min. La GTD établit en outre un nouveau record de puissance pour sa catégorie : 815 ch et 91,8 m.kg de couple.

Ci-dessous : Remontant plutôt discrètement à 2021, la conception de la GTD aurait démarré après que Jim Farley, P-DG de Ford, ait vu une maquette en argile de la future GT3 dans un atelier de design. Produisez-la comme une voiture de route, a-t-il dû penser, et Jay Leno viendra sûrement. C'est ainsi qu'est née la première Mustang à 300 000 dollars au monde. En réalité, 329 960 dollars avant les options, frais de livraison et taxe sur les véhicules polluant. Outre les six couleurs disponibles (Polymimetic Gray, Race Red, Shadow Black, Frozen White, Lightning Blue et Chroma Flame), les acheteurs de GTD pouvaient commander n'importe quelle autre finition Mustang de leur choix et même apporter leur propre échantillon pour obtenir une peinture unique, ce qui augmentait encore le prix final. De combien ? À vous de nous le dire. En 2025, les responsables de Ford sont restés très discrets sur les chiffres précis.

