LE GUIDE MUSTANG

HISTORIQUE • IDENTIFICATION • ÉVOLUTION • CONDUITE • ENTRETIEN

THIBAUT AMANT

SOPHIA
ÉDITIONS


mach 1
MUSTANG
COOPER COBRA
RADIAL G/T

SOMMAIRE

7
Avant-propos

8
La grande histoire de la Mustang

56
Sachez les reconnaître

98
Accessoires

104
Identification des modèles

120
Les chiffres de production

124
Achat et vente

134
Conduite et utilisation

146
Entretien

176
Carnet d'adresses, bibliographie, crédit photographique



▲ McNamara transformera la Thunderbird en voiture « familiale » dès 1958.

LA GRANDE HISTOIRE DE LA MUSTANG

L'histoire de la Ford Mustang est plus qu'un simple épisode de l'histoire de l'automobile : avant la Mustang, rien ne ressemblait à la Mustang. Elle augurait en effet un véritable concept, qui d'ailleurs ne sera jamais renouvelé depuis : imaginez une Jaguar Type E vendue au prix d'une Renault Floride... On comprend mieux pourquoi vingt-deux mille acheteurs ont signé un chèque dès le premier jour de mise en vente du modèle sans se poser plus de questions ! C'est sans doute aussi pourquoi la Mustang est aujourd'hui encore la voiture américaine la plus mythique avec la Chevrolet Corvette et la Jeep Willys. Et cette Ford mythique, nous la devons à la volonté d'un seul homme : Lee Iacocca. Sans lui, elle n'aurait jamais été imaginée...

FORD AVANT LA MUSTANG

À l'aube des années 1960, le plus grand constructeur américain n'est pas au mieux de sa forme. Son concurrent principal, Chevrolet (du groupe General Motors), lui vole de plus en plus souvent la vedette auprès des masses populaires. Évidemment, cela n'est pas du goût d'Henry Ford II (président du conseil d'administration du groupe) et du président Robert McNamara. Ce dernier s'efforce pourtant de rationaliser les gammes de chaque marque du groupe et de Ford en particulier. Malheureusement, McNamara n'est pas quelqu'un de très drôle. Et cela se ressent sur les voitures conçues sous son règne : ainsi, la si glamour Thunderbird, sortie en 1955 – voiture sport biplace à carrosserie ouverte (créant le concept de la *personal car*), carrosserie spécifique et moteur un peu plus nerveux que la moyenne, le tout moyennant un prix de vente qui ne la met évidemment pas à la portée des ouvriers qui la construisent à la chaîne... –, est devenue avec McNamara un gros coupé bourgeois à quatre places aux lignes épaisses. Bref, sans personnalité, mais avec comme effet et contre toute attente un regain d'intérêt pour le modèle et une croissance nette des ventes ! Par ailleurs, le succès massif d'une petite voiture européenne populaire et laborieuse a tourmenté McNamara (tout comme les autres capitaines de l'industrie automobile américaine) : la VW Coccinelle est devenue une

LA PREMIÈRE MUSTANG VENDUE !



▼ Un Polaroïd de la première Mustang vendue, arrivée chez sa propriétaire.



▲ Gail Wise était toujours propriétaire de sa Mustang en 2024.

▼ En 2008, Ford avait réalisé une opération médiatique avec la première Mustang vendue.



Gail Wise a acheté sa nouvelle Mustang décapotable bleue en 1964, le 15 avril, chez un concessionnaire Ford de Chicago. Rappelez-vous : Ford a officiellement dévoilé sa toute nouvelle voiture le 17 avril, soit deux jours après que Gail rentre à la maison avec la première Mustang vendue ! Le concessionnaire en question disposait déjà de deux Mustang en stock, mais elles étaient censées rester secrètes jusqu'au grand dévoilement de Ford à l'exposition universelle à New York. Wise était une enseignante âgée de 22 ans qui venait juste de trouver un nouvel emploi et qui voulait un cabriolet. Alors, le vendeur a fait ce que les vendeurs font : certes, la voiture n'existait pas officiellement, mais quand un acheteur a de l'argent, vous concluez l'affaire. Soixante ans plus tard, Gail Wise était toujours propriétaire de sa Mustang, restaurée depuis, et elle avait même conservé le bon d'achat du 15 avril attestant qu'elle fut bien la première cliente du modèle ! En 2008, Ford décidait de célébrer en grande pompe à Dearborn les dix millions de Mustang produites ! Aussi, Gail Wise et son mari furent invités avec leur Mustang pour le moins collector ! Divers magazines américains ont cherché à savoir quelle pourrait être la valeur de cette première Mustang vendue (qui n'est pas la première produite, son numéro de série en témoigne… c'est une autre histoire à lire plus loin), les estimations tournent à plus de 350 000 dollars !



◀ Passage devant des chutes d'eau spectaculaire pour la photo. C'est une des étapes du parcours de la presse à la présentation de la Mustang...



▲ Personne n'imaginait un tel style pour un prix aussi bas !



▲ La chaîne de production démarre à plein régime…

▼ Deux réussites de Ford, la Falcon à gauche, la Mustang à droite.

est lancé par la Chrysler Corporation *via* sa marque Plymouth. La Barracuda reprend avant elle le concept de la Mustang voulu par Iaccoca : un coupé de taille moyenne fondé sur la plate-forme et la mécanique de la populaire berline Valiant. L'erreur de Chrysler est d'avoir repris tout le design (fade) avant de la Valiant, et de ne pas avoir offert de variante cabriolet. Bref, un demi-rêve, ou un demi-cauchemar, comme on veut... Cela n'inquiète évidemment pas Iacocca. Le 13 avril, lors d'une exposition new-yorkaise, il invite encore les journalistes à venir sous le pavillon Ford : soixante-quinze Mustang les attendent pour leur retour jusqu'à Dearborn ! Évidemment, les nombreux échos télévisés ou dans les journaux excitent le public, qui connaît la Mustang, la trouve fort jolie, mais ne se doute pas encore qu'il va pouvoir l'acheter sans se ruiner...



Peinture carrosserie	Année de fabrication	Code
Raven Black	1964 ½ à 1971	A
Pagoda Green	1964 ½	B
Dynasty Green	1964 ½ à 1965	D
Guardsman Blue	1964 ½	F
Caspian Blue	1964 ½ à 1965	H
Rangoon Red	1964 ½ à 1965	J
Poppy Red	1964 ½ à 1965	3
Silversmoke Gray	1964 ½ à 1965	K
Wimbledon White	1964 ½ à 1973	M/9A
Prairie Bronze	1964 ½ à 1965	P
Cascade Green	1964 ½	S
Sunlight Yellow	1964 ½ à 1965	V
Vintage Burgundy	1964 ½ à 1967	X
Skylight Blue	1964 ½	Y
Chantilly Beige	1964 ½	Z
Twilight Turquoise	1964 ½	5
Phoenician Yellow	1964 ½	7
Midnight Turquoise	1965	B
Honey Gold	1965	C
Tropical Turquoise	1965	O
Ivy Green	1965 à 1966	R
Silver Blue	1965 à 1966	Y
Springtime Yellow	1965 à 1967	8
Champagne Beige	1965	I
Arcadian Blue	1966 à 1967	F
Sahara Beige	1966	H
Nightmist Blue	1966 à 1967	K
Antique Bronze	1966	P
Brittany Blue	1966 à 1968	Q
Candyapple Red	1966 à 1969	T
Tahoe Turquoise	1966 à 1968	U

Peinture carrosserie	Année de fabrication	Code
Emberglo	1966	V
Sauterne Gold	1966 à 1967	Z
Silver Frost	1966 à 1967	4
Signalflare Red	1966	5
Dark Moss Green	1966 à 1967	Y7
Frost Turquoise	1967	B
Acapulco Blue	1967 à 1969	D
Diamond Green	1967	H
Lime Gold	1967 à 1969	I
Diamond Blue	1967 à 1968	N
Dusk Rose	1967	S
Burnt Amber	1967	V
Clearwater Aqua	1967	W
Pebble Beige	1967 à 1968	6
Royal Maroon	1968 à 1969	B
Gulfstream Aqua	1968 à 1969	F
Seafoam Green	1968	O
Highland Green	1968	R
Meadowlark Yellow	1968 à 1969	W
Presidential Blue	1968	X
Sunlit Gold	1968	Y
Black Jade	1969	C
Aztec Aqua	1969	E
Winter Blue	1969	P
Champagne Gold	1969	S
Indian Fire Red	1969	Y
New Lime	1969	2
Calypso Coral	1969 à 1971	3
Silver Jade	1969	4



Coloris sellerie	Année de fabrication	Code
Pastel Grey	1969	6
Dark Ivy Green	1970 à 1971	C
Yellow	1970	D
Medium Lime Metallic	1970	G
Grabber Blue	1970 à 1972	J/3F
Bright Gold Metallic	1970	K
Pastel Blue	1970 à 1971	N
Medium Blue Metallic	1970	Q
Medium Gold Metallic	1970	S
Red	1970	T
Grabber Orange	1970	U
Grabber Green	1970	Z
Light Ivy Yellow	1970	2
Silver Blue Metallic	1970	6
Marron Metallic	1971	B
Grabber Yellow	1971	D
Medium Yellow Gold	1971 à 1973	E/6C
Grabber Lime	1971	I
Medium Green Metallic	1971 à 1973	P/4P
Light Pewter Metallic	1971 à 1972	V/5A
Bright Red	1972 à 1973	2B
Bright Lime	1972	4E
Medium Brown Metallic	1972 à 1973	5H
Bright Blue Metallic	1972	3J
Dark Green Metallic	1972 à 1973	4Q
Maroon	1972	2J
Light Blue	1972 à 1973	3B
Medium Lime Metallic	1972	4F
Medium Bright Yellow	1972 à 1973	6E
Gold Glow	1972 à 1973	6F
Ivy Glow	1972 à 1973	4C
Medium Blue Metallic	1973	3D
Blue Glow	1973	3K
Medium Copper Metallic	1973	5M
Medium Aqua	1973	4N

◀ La Grandé annonçait l'avenir de la Mustang de deuxième génération : une mini-*personal car* portée sur la finition plutôt que sur la performance.

Coloris sellerie	Année de fabrication	Code
Saddle Bronze Metallic	1973	5T
Bright Green Gold Metallic	1973	4B
Parchment/Blue	1964 ½	42
Parchment/Red	1964 ½	45
Parchment/Black	1964 ½	46
Parchment/Ivy Gold	1964 ½	48
White/Palomino	1964 ½	49
Black (tissu)	1964 ½	56
Blue/Blue	1964 ½	82
Red/Red	1964 ½	85
Black (vinyle)	1964 ½	86
Palomino/Palomino	1964 ½	89
Blue/Blue	1965 à 1966	22
Red/Red	1965 à 1966	25
Black (vinyle)/Black	1965 à 1966	26
Aqua	1965 à 1966	27
Ivy Gold/Gold	1965	28
Palomino (vinyle)/Palomino	1965	29
Parchment/Blue	1965 à 1966	D2
Parchment/Burgundy	1965 à 1966	D3
Parchment/Red	1965	D5
Parchment/Black	1965 à 1966	D6
Parchment/Aqua	1965 à 1966	D7
Parchment/Ivy Gold	1965 à 1966	D8
Parchment/Palomino	1965 à 1966	D9
Blue/White luxury	1965 à 1966	62
Red luxury	1965 à 1966	65
Black luxury	1965 à 1966	66
Aqua/White luxury	1965 à 1966	67
Ivy Gold/White luxury	1965 à 1966	68
Palomino luxury	1965	69
Parchment/Blue luxury	1965 à 1966	F2
Parchment/Burgundy luxury	1965 à 1966	F3
Parchment/Emberglo	1965 à 1966	F4
Parchment/Red luxury	1965	F5
Parchment/Black luxury	1965 à 1966	F6
Parchment/Aqua luxury	1965 à 1966	F7
Parchment/Ivy Gold luxury	1965 à 1966	F8
Parchment/Palomino luxury	1965 à 1966	F9
Blue (banquette)	1965 à 1966	32
Red (banquette)	1965 à 1966	35
Black (banquette)	1965 à 1966	36



▲ Vous voilà prêt à prendre le volant de votre Mustang ? Ne négligez pas son entretien pour autant.

ENTRETIEN

Un avertissement avant de nous lancer dans ce chapitre très technique : les opérations décrites ci-après s'appliquent à des véhicules en état d'origine, donc concernant les équipements prévus par le constructeur. Nombre de Mustang présentent effectivement de multiples modifications mécaniques et esthétiques, artisanales ou professionnelles : loin de nous l'idée de les condamner (chacun fait ce qu'il veut avec sa voiture...), mais nous préférons nous en tenir à la Mustang des collectionneurs plutôt qu'à celle des *hot rodders*, non conforme à la circulation sur route et dont les modifications peuvent être aussi singulières que pointues...

COMPARTIMENT MOTEUR

▶ CAPOT

Pour ouvrir le capot

Comme il est expliqué dans la partie « Conduite », l'ouverture du capot se fait par l'extérieur. Vous trouverez, suivant les millésimes, au-dessus ou en dessous de la calandre, plutôt vers le centre de celle-ci, une palette à pousser vers le haut pour déclencher l'ouverture du capot. Il suffit ensuite de repousser le crochet de maintien du capot (soulevé d'environ 5 à 10 cm) pour l'ouvrir complètement. Des ressorts de rappel le maintiennent alors en place, sans l'adjonction d'une béquille.

Pour fermer le capot

Rien de plus facile : la main au sommet du capot, tirez-le vers le bas et faites-le claquer pour que ses loquets de fermeture se mettent en place.

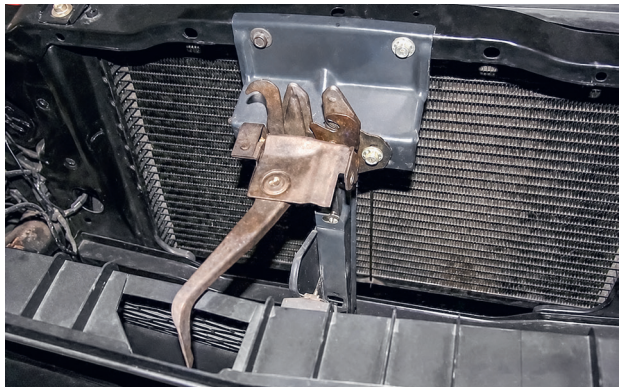
LÉGENDES

1 h — Temps de l'opération : il prend en compte la disponibilité du matériel et les compétences selon le niveau précisé. L'estimation est réalisée en heure(s) et dixième(s) d'heure.

Opération accessible à tous.

Opération nécessitant déjà un certain sens de la mécanique.

Opération réservée à un amateur averti ou à un professionnel.



▲ Une palette sous la calandre déclenchera les crochets qui tiennent le capot.



◀ Pas de tige de maintien, des ressorts maintiennent le capot ouvert.

ROUES

30 min

▶ PNEUMATIQUES

Pression

Pression de gonflage des pneumatiques (bar ou kg/cm²). Les normes du constructeur étant prévues pour des pneus d'époque à carcasse diagonale (bien moins performante, voire dangereuse, par rapport à nos enveloppes radiales actuelles) introuvables (heureusement !) aujourd'hui, nous vous précisons simplement la pression pour les pneus neufs, à dimension d'origine.

Type de pneumatiques	Notre conseil
AV	2,2 bars
AR	2,3 bars

Comme vous pouvez le constater, nous préconisons inévitablement un peu plus que la norme « officielle ». Plusieurs raisons à cela : d'abord, d'un point de vue sécuritaire, un pneu est plus performant légèrement surgonflé. Ensuite, sur la Mustang, des pneus avant bien gonflés permettent d'alléger la direction en manœuvre. Enfin, d'une manière générale, des pneus surgonflés (et on peut largement rajouter 0,5 bar aux normes citées ci-dessus) améliorent encore le comportement routier de la voiture, et notamment sa tenue en virage.
Nota : les jantes des modèles six-cylindres sont à quatre trous, et celles des huit-cylindres à cinq trous.

Choix des pneumatiques

Les pneumatiques que vous choisirez devront être conformes aux prescriptions du code de la route. Par ailleurs, nous vous conseillons de respecter les dimensions préconisées par le constructeur, car on peut être tenté sur la Mustang de jouer sur la largeur ou le profil, pour le look plus sportif, mais aussi pour optimiser un comportement routier en vue d'améliorer les performances. Cette manipulation reste néanmoins douteuse pour des raisons à la fois subjectives et techniques. En effet, si l'on part du postulat « voiture de collection », il convient de respecter au plus juste l'aspect d'origine du véhicule. Par ailleurs, c'est avec la dimension d'origine que le constructeur a mis au point la Mustang : modifier cette donnée peut avoir des conséquences sur la longévité de certains éléments mécaniques (train avant), ou tout simplement sur la consommation d'essence, déjà relativement importante. La fourniture de pneumatiques laisse encore du choix à la Mustang, entre les Cooper américains ou même les Michelin Classic. En outre, nous vous déconseillons d'acheter des pneus d'époque trouvés en annonce ou dans un vieux stock, même d'apparence neuve : le caoutchouc sèche en vieillissant et perd toutes ses qualités. D'autre part, n'oubliez pas que les voitures américaines étaient alors équipées de pneumatiques diagonaux, nettement moins performants et stables que nos actuels radiaux. Au final, vous obtiendriez une voiture reposant sur des savonnettes très raides... L'utilisation de pneumatiques modernes améliore ainsi largement le comportement routier d'une voiture américaine, et *a fortiori* de la Mustang, souvent utilisée sportivement.

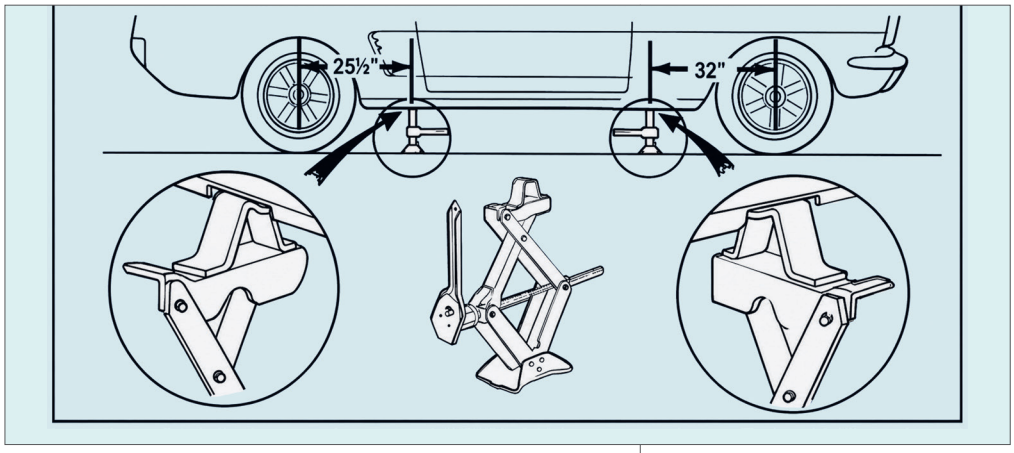
Témoin d'usure

Les pneumatiques modernes possèdent des témoins d'usure, insérés dans les structures visibles. Ils donnent, comme leur nom l'indique, l'état d'usure du pneu et la profondeur restante sur le pneu, soit 1,6 mm, le minimum légal pour circuler. Lorsque le témoin arrive à fleur de la bande de roulement, il faut remplacer les

PROGRAMME D'ENTRETIEN

Opération	Préconisation constructeur*	Notre conseil (en km)
CONTRÔLE		
Niveau d'huile	nc	1 000 km
Pression des pneumatiques	nc	2 mois
Niveau du liquide de freins	nc	5 000 km
Niveau du liquide d'embrayage	nc	5 000 km
Niveau du liquide de refroidissement	nc	2 000 km
Parallélisme du train avant	nc	10 000 km
MISE AU POINT		
Allumage	12 000 miles	10 000 km
Ralenti et richesse du mélange	nc	10 000 km
VIDANGE, REMPLACEMENT, PURGE		
Huile moteur	6 000 miles	5 000 km
Liquide de refroidissement	36 000 miles	1 fois l'an
Huile de boîte de vitesses	36 000 miles	10 000 km
Liquide de freins	30 000 miles	1 fois l'an
Filtre à air	12 000 miles	10 000 km
Bougies	nc	10 000 km
GRAISSAGE DES ÉLÉMENTS DE CHÂSSIS		
Trains avant/arrière	36 000 miles	10 000 km
Boîtier de direction	36 000 miles	10 000 km
MÉCANIQUE		
Tension et état des courroies	nc	10 000 km
Contrôle des freins	30 000 miles	1 fois l'an
Contrôle de l'éclairage	nc	5 000 km
Réglage de l'embrayage	nc	10 000 km

*En miles (1 mile = 1,609 km), nc : non communiqué



◀ Pas de point d'ancrage de cric précis, mais des recommandations faites sur le manuel de bord.

pneumatiques. Jetez donc un œil régulièrement sur vos pneus, pour contrôle. Au moment du changement, il est fortement recommandé de changer les pneus par paires, soit les deux avant ou les deux arrière, en même temps, pour ne pas déséquilibrer la voiture, dont le comportement routier serait très sensiblement altéré.

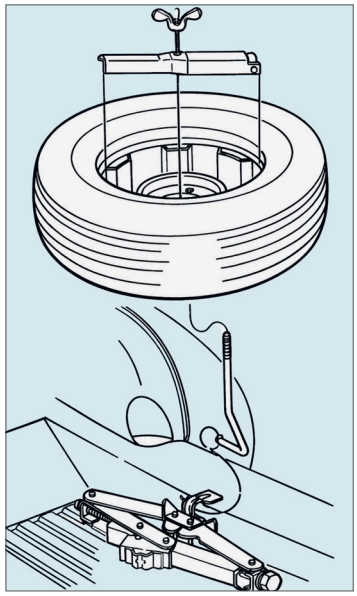
▶ REMPLACEMENT D'UNE ROUE

Accès à l'outillage et à la roue de secours

Compte tenu d'un passé le plus souvent tumultueux et agrémenté de multiples propriétaires, les Mustang sont aujourd'hui souvent dépourvues de leur matériel de bord. Il faudra donc vous constituer un matériel adéquat. Ainsi, une clé en croix sera fort utile et permettra un démontage rapide (évitez les modèles pliants, pas assez solides), du dégrippant en aérosol (au cas où les écrous seraient rouillés et grippés), une petite planchette en bois dur, qui vous permettra d'obtenir quoi qu'il arrive un support plat pour votre cric. Enfin, une paire de gants est toujours la bienvenue en ces circonstances : les roues emmagasinent toujours de la poussière de frein, noire et accrocheuse. Enfin, dernier conseil : rangez correctement votre outillage dans une trousse stable, car il n'y a pas mieux pour avoir des bosses et des éclats de peinture dans la malle qu'un cric ou une croix en vrac !

Remplacement de la roue

Placez la voiture sur une surface la plus plane possible (sinon utilisez la petite planche que nous vous avons conseillé d'emporter !). Serrez le frein à main (avec une boîte automatique, enclenchez aussi le rapport « P ») et calez une ou deux roues qui resteront au sol avec ce que vous trouverez (grosses pierres, morceaux de bois...). S'il y a lieu, il faut d'abord démonter l'enjoliveur de roue : introduisez l'extrémité aplatie de votre manivelle à écrou de roue ou un tournevis entre la jante et le rebord de l'enjoliveur, à l'endroit où ce dernier présente une découpe à cet



◀ La roue de secours est facile à démonter de son logement.

effet. Débloquez les écrous de roue sans les enlever totalement. Levez ensuite la voiture à l'aide du cric. La mise en place de celui-ci est aisée et permet de soulever aussi bien l'arrière que l'avant de la voiture. Vous trouverez sous le bas de caisse un tube guide central dans lequel il faut introduire la potence du cric (attention, l'orifice du tube guide est parfois protégé par une pastille de caoutchouc qu'il faut retirer, il est évidemment fort rare que celle-ci soit toujours en place !). Inclinez légèrement vers l'extérieur la partie haute du cric tout en le développant en tournant sa manivelle. Une fois bien en appui, poursuivez jusqu'à ce que la voiture soit suffisamment levée. Une fois l'auto levée et son équilibre très assuré, poursuivez le démontage des écrous. Remplacez la roue, resserrez au plus fort les écrous (au bout d'un moment la roue tournera librement et vous ne pourrez pas les serrer davantage). Redescendez la voiture et serrez correctement les