

NITRO

AMERICAINES, RODS ET CUSTOMS

**SPECIAL
MUSTANG**

**FASTBACK
GT 289**

**SHELBY GT 350 1969
COUPE ET CAB 2005-06**



RENAULT CELTAQUATRE 36



IMPALA 1968 COUPÉ



PLYMOUTH 64 DRAG



**PICK-UP TERRAPLANE 1934
ROD NATS FSRA, DRAG À LURCY
DODGE RAMPAGE ET POWER WAGON**

N° 223

T 01860 - 223 - F: 5,00 € - RD



www.nitromag.fr

FORD MUSTANG COUPÉ 2005 ET CABRIOLET 2006

ESPRIT RESPA

Sous des dehors néo-rétro charmeurs, les nouvelles Mustang n'en demeurent pas moins des voitures d'aujourd'hui. Elles ont cependant conservé l'âme sportive et un peu sauvage qui ont fait la légende du modèle.

Texte Daniel « Zoot » Dimov, photos Christian Bedeř



ECTÉ



Comme vous, nous attendions l'occasion de prendre en main la Mustang cinquième génération. Faute d'importation régulière par Ford, nous nous sommes rendus chez American Car City, un garage francilien qui importe, homologue, prépare et entretient des voitures américaines récentes. Cette société nous a aimablement prêté deux modèles V8 : un convertible 2006 stock et un coupé 2005 légèrement préparé. Nous voilà donc pour la première fois face à ces nouvelles Mustang, supposées entretenir la légende de celles des sixties dans un monde qui a bien changé depuis. Seront-elles à la hauteur de nos attentes ? Inutile de se lancer dans une dissertation pour décrire ce que ces Mustang retiennent de leurs légendaires aînées, les photos parlent d'elles-mêmes. Les designers comme les ingénieurs sont allés à l'essentiel : un ensemble mécanique très performant installé dans les deux carrosseries qui ont fait la légende de la Mustang : le convertible et le coupé fastback. La version la plus intéressante

est bien entendu la GT, qui devient la mieux équipée lorsqu'elle est dotée du package Premium, celui qu'a choisi d'importer American Car City. Sous le capot de la GT, un seul V8, un 4,6 l de 300 cv à un arbre à cames en tête par rangée de cylindres et 24 soupapes. Il est relié soit à une boîte mécanique à 5 rapports, soit à une automatique elle aussi à 5 rapports. Elles font passer la puissance à un différentiel à glissement limité pourvu d'un antipatinage déconnectable. Allons voir de plus près le convertible.

Doctor Jekyll...

Classique du genre, le cabriolet rouge pétard est le cliché évident lorsque l'on pense à la Mustang. Cette version GT est donc motorisée par le V8 accouplé à la boîte auto qui transmet les 300 cv à un différentiel de 3,31 à 1 installé dans un pont rigide. Ce cabrio se distingue par ses roues optionnelles à cinq branches de 18 pouces chaussées de 235/50ZR15. L'intérieur est traité en bicolore rouge et noir. Pour l'am-



bianche sixties, le rouge aurait suffi. Les sièges sont confortables, même si la grosse croûte de cuir qui recouvre les assises n'est pas très douce. L'ambiance à bord est géniale, grâce au design du tableau et de la planche de bord qui évoque ceux des Mustang 67/68. Plus modernes dans le dessin mais pas moins beaux, le volant et le levier de la boîte auto participent à la réussite esthétique de l'ensemble. Le levier sélectionne quatre des cinq rapports, l'overdrive s'activant sur la position Drive. Si la finition est agréable à l'œil, elle est décevante au toucher. Les matériaux sont cheap au possible et la qualité des plastiques franchement infâme. Le volant réglable bouge d'à peine quelques centimètres en hauteur et il est trop près du tableau de bord. Il faut davantage compter sur le réglage électrique du siège pour trouver une position de conduite idéale, d'autant que les ceintures de caisse et de pare-brise très hautes vous donnent l'impression d'être un nain de jardin dans une baignoire ! Il ne faut donc pas hésiter à relever le siège pour voir un peu ce qui se passe dehors.

Nous voilà partis. Le V8 ronronne bien et l'échappement lui offre une sonorité rauque très évocatrice. Conduit sur le mode peinarde, le convertible démarre en seconde et s'avère très souple, presque mou. La direction très directe semble quand même lourde et peu réactive, à la mode actuelle évidemment. Ainsi drivée, cette Mustang se conduit et réagit comme n'importe quelle voiture neuve. Heureusement, il y a la pédale de droite. Une simple pression sur cet accessoire magique

réveille le Mustang qui sommeille. Que l'on passe les vitesses à la main ou que l'on laisse faire la boîte, la voiture se métamorphose en monstre. La puissance est là, et le couple aussi, mais il faut aller les chercher dans les tours. Cela explique la mollesse de la voiture en conduite normale. Le V8 monte en régime avec rage, bien aidé dans sa tâche par les rapports de boîte. L'auto attaque et vire rapidement. La rigidité de la carrosserie est moindre que celle du coupé, mais à aucun moment on a l'impression que la caisse est dépassée par la puissance du moteur. Seuls les pneus de 18 pouces, trop minces, accrochent les irrégularités de la chaussée et font sautiller l'auto, qui déjà a une tendance naturelle à le faire sur un mauvais revêtement à cause du pont rigide vraiment très rigide. Les freins ne sont pas faits pour être caressés : il ne faut pas hésiter à taper

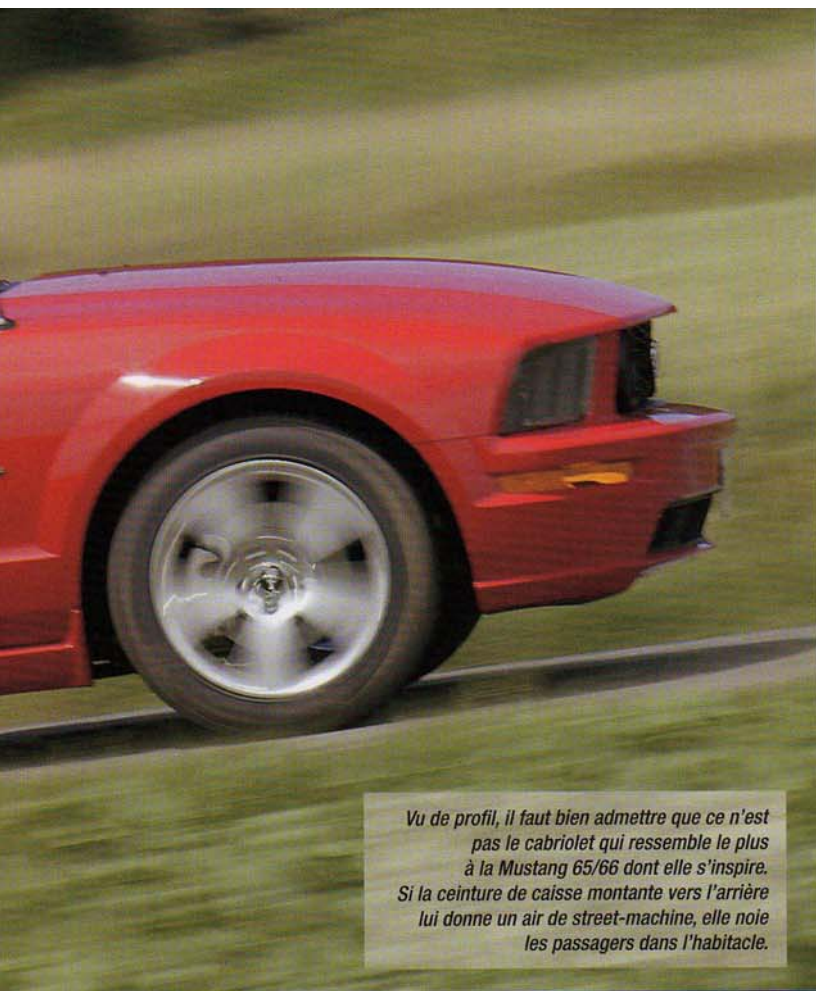
dedans pour qu'ils se réveillent à leur tour. C'est d'ailleurs là que l'on s'aperçoit que la Mustang est, selon la formule consacrée, « *lourde du nez* ». En attaquant dans les virages également, l'avant confirme cette tendance. Cela laisse un sentiment relativement peu rassurant au début, mais qui s'estompe, car si elle vous secoue un peu, la voiture passe quand même. C'est en la bousculant que l'on découvre le caractère de la Mustang : une voiture vivante qu'il faut apprendre à maîtriser pour se faire plaisir. Cela devient rare de nos jours. Passons au coupé.

In the mood

Le coupé prêté par American Car City est un GT millésime 2005 sur lequel les mécaniciens du garage ont apporté quelques modifications. Les plus visibles sont l'admission d'air forcée

Hormis les sièges recouverts de cuir, la qualité des plastiques vaut bien la tôle emboutie des sixties dans le genre cheap. Quant au contraste du rouge et du noir, c'est affaire de goût.



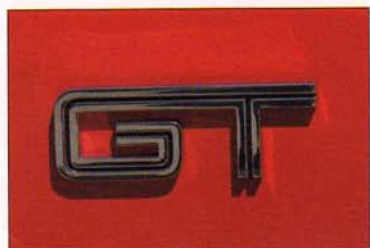


Vu de profil, il faut bien admettre que ce n'est pas le cabriolet qui ressemble le plus à la Mustang 65/66 dont elle s'inspire. Si la ceinture de caisse montante vers l'arrière lui donne un air de street-machine, elle noie les passagers dans l'habitacle.



Shaker Classic, et les silencieux (si j'ose dire...) Borla en inox. Celle qui l'est le moins est le boîtier électronique qui reprogramme les performances en fonction de l'admission et de l'échappement. Il est supposé faire gagner une centaine de chevaux au moteur. Passons aux commandes. L'ambiance à bord est beaucoup plus agréable que dans le cabriolet. La forme du toit et l'unique couleur claire de la sellerie évoquent davantage les Mustang sixties, même si le gris n'existait pas à l'époque. Mais les gros montants du pare-brise nous ramènent aux années 2000. La boîte manuelle est commandée par un court levier aux sélections précises et rapides, bien

Le tableau de bord est une évocation très réussie de celui des Mustang 67/68. Le volant cuir et l'appliqué en alu satiné font partie du groupe intérieur Premium optionnel que l'on trouve d'origine sur les voitures importées par American Car City.



WWW.NITROMAG.FR

Les photos de la construction des Mustang neuves sont sur le site Nitro, dans la rubrique Bonus.

C'est surtout vue de 3/4 avant et arrière que la parenté de la Mustang 2006 avec celles des sixties est évidente. Le lettrage GT des ailes est inspiré par les monogrammes des Shelby et les triples feux arrière sont toujours à leur place.



Arbres à cames en tête, 3 soupapes par cylindre, injection électronique multipoint pourvue d'une tubulure aussi sexy qu'efficace, des chevaux et une consommation raisonnable : vivent les années 2000 ! Les roues de 18 pouces sont optionnelles, et leurs minces pneus ne participent pas au confort de ce cabriolet.

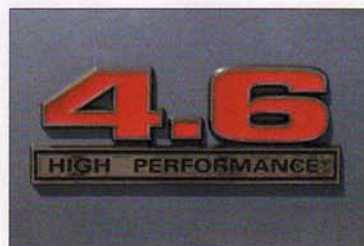


L'admission d'air Shaker Classic peut être rajoutée sur ce coupé GT par American Car City dans le cadre d'une préparation. Elle est facturée 2 000 €. Il en est de même pour les bandes adhésives et les logos Cobra sur les ailes, moyennant 650 €.

servie par un embrayage très progressif et doux. Afin de rendre les accélérations plus brutales, la boîte manuelle est reliée à un différentiel au rapport plus court de 3,55 à 1. On retrouve au volant du coupé les impressions du cabriolet, améliorées par une rigidité évidente de la carrosserie et la présence de roues de 17 pouces chaussées de pneus plus hauts. Ceux-ci absorbent davantage les défauts de la chaussée. Ils rendent l'auto plus confortable et la conduite plus précise sur les revêtements de moyenne qualité. Ainsi boosté, ce coupé atteint les 100 km/h en 5 secondes. La boîte est presque bien étagée (la deuxième est quand même un peu courte) et permet de jouer avec plaisir du shifter pour aller chercher les chevaux



Les bandes adhésives redonnent à cette Mustang 2005 le look agressif sixties. Le logo 4.6 rouge est un accessoire aftermarket. Le logo GT installé au centre du coffre ne sert plus de bouchon de réservoir, mais abrite simplement la serrure.



L'intérieur gris clair est très agréable à l'œil. En plus du gris et du noir/rouge, le beige et le noir sont aussi disponibles. Toutes les Mustang importées par American Car City ont une sellerie cuir. Ces roues de 17 pouces optionnelles sur les modèles GT font aussi partie de la dotation d'origine des voitures importées par American Car City.





Le dessin du toit accentue davantage la parenté du coupé avec les premières Mustang fastback. Les vitres de custode sont inspirées par celles des Shelby 66. American Car City commercialise le coupé 53 500 € et le convertible 60 000 €.

dans les tours. Cette Mustang est vraiment une voiture amusante à conduire. Bien sûr, le nez est toujours lourd et le pont rigide n'aime décidément pas les départementales ! Si la vue du shaker qui remue à l'extérieur du capot à chaque accélération ne vous fait pas oublier ces imperfections, elle vous ramène au bon vieux temps avec bonheur. Cette cinquième génération de Mustang démarre bien sa carrière. Plus que son design très plaisant mais sa fini-

tion discutable, il faut retenir la qualité de son ensemble mécanique. Il offre un plaisir rare, celui d'être polyvalent comme ceux des Mustang sixties ne l'ont jamais été. A l'époque, il fallait choisir entre une jolie voiture facile à conduire et économique mais peu puissante, et une auto performante, mais peu agréable en usage courant. Malgré les défauts évoqués plus haut, la nouvelle Mustang vous offre le 2-en-1, en tenant la gageure d'être à la fois utilisable au quotidien avec souplesse,

confort et une consommation raisonnable, et en même temps un véritable muscle car plein de puissance débridée mais relativement facile à maîtriser. Ainsi, la Mustang 2006 réussit vraiment à concilier modernité et plaisir du retour aux sources. □

Remerciements à American Car City, 197-199 bd John Kennedy, 91100 Corbeil-Essonnes. Tél. : 01.69.22.19.00, fax : 01.60.90.12.60, site Internet : www.americancarcity.com.

Le V8 est bien masqué par le Shaker. Notez qu'en plus de ce dernier, l'admission d'air d'origine est conservée. Pour respirer, ça respire !

FICHE TECHNIQUE

Moteur. V8 culbuté. 4 607 cm³. Alésage x course : 91,44 x 91,44 mm. Taux de comp. : 9,8 à 1. Puiss. : 300 cv à 5 750 tours. Couple : 44,16 m.kg à 4 500 tours. Vilebrequin 5 paliers, poussoirs hydrauliques, 1 arbre à cames en tête par rangée de cylindres, 3 soupapes par cylindre. Bloc et culasses alu. Inj. électronique séquentielle multipoints.

Transmission. Aux roues arrière. Boîte méca Tremec 3650 à 5 rapports (pont 3,55 à 1) ou boîte auto Ford à 5 rapports (pont 3,31 à 1). Antipatinage en série.

Chassis. Monocoque. Susp. av. McPherson, barre stab. Essieu ar. rigide, barre Panhard, barre stab. Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs à gaz sur les 4 roues. Freins à disques, ABS, double circuit. Direction à crémaillère assistée.

Caractéristiques générales. Emp. : 2,72 m. L/l/h : 4,78 m / 1,88 m / 1,38 m. Voies AV/AR : 1,582 / 1,587 m. Pneus : 235/55ZR17 ou 235/50ZR18.

