



## La Mustang, une auto très inspirée...

Lorsqu'on évoque la Ford Mustang, tout le monde revoit le petit coupé blanc dans « un homme et une femme » de Lelouch. Chabadabada... Ou la poursuite dans Bullitt, avec Steve Mac Queen aux commandes d'un coupé fastback vert. Mais nous allons voir que cette voiture plaisir et sportive doit plus à une excellente stratégie marketing qu'au talent débridé d'un créateur fou.

Le 17 avril 1964 voit la sortie de la nouvelle vedette de Ford, la Mustang. Suite à une campagne publicitaire sans précédent, c'est la grande folie et les dealers sont littéralement pris d'assaut. Il s'en vendra plus de 22.000 dès ce premier jour, au cours duquel un concessionnaire texan sera contraint de mettre aux enchères la dernière de son stock !! Cette petite (pour le marché américain...) auto est disponible en coupé et en cabriolet, et a pour rôle de rajeunir l'image de Ford. Mais sa création et son lancement ont été préparés méthodiquement par le grand constructeur.

### Méthodes de marketing

Lee Iacocca est le vice-président de la Ford Motor Company. Il souhaite proposer une auto à l'allure résolument jeune et sportive, à un tarif lui permettant de toucher le plus grand nombre. Fin 1960, il réunit les responsables du groupe qui vont se livrer à une série de brainstormings, méthodes américaines obligent... Il apparaît qu'un fort potentiel de vente existe auprès des baby-boomers, en faveur d'un véhicule qui prendrait la suite du cabriolet Thunderbird, mais dans une veine plus jeune à l'image de la petite Corvaire que Chevrolet a mis sur le marché en début d'année.

Après pas mal de tâtonnements et plusieurs maquettes, le choix s'arrête en 1962 sur un projet du studio Ford. Il s'agit d'un coupé 4 places aux lignes agressives, au long capot et au toit ramassé. Le nom fait lui aussi l'objet d'une étude, et c'est Mustang qui est retenu. Aux USA, le petit cheval des plaines de l'Ouest américain est un symbole de liberté et de grands espaces.

Lee Iacocca sait que le succès commercial est lié à une politique de tarifs bien pensée.

Il a fixé à ses ingénieurs une limite de 2500 \$, qui va amener ceux-ci à concevoir l'auto en piochant dans la banque d'organes qu'offrent les modèles de grande série du groupe. L'idée est bonne, et le tarif de base au lancement en avril 1964 ressort à 2368 \$. Pour ce prix-là, il ne faut pas espérer disposer d'un gros équipement, encore moins d'une foudre de guerre. Mais le levier au plancher et l'allure sportive et élégante vont faire mouche, notamment auprès des conductrices.

La recette est simple : chacun compose le modèle qui convient le mieux à ses goûts... et à son budget, en jouant sur une liste d'options longue comme un jour sans pain. Freins à disques, compte-tours, climatisation, moteur V8 en lieu et place du poussif six cylindres de base, boîte automatique ou manuelle, ... Bref, qu'on soit adepte de la détente au grand air ou sportif au pied lourd, on trouve son compte dans le catalogue Mustang.

confère à l'auto une allure encore plus dynamique. Un nouveau moteur V8, le 289 ci (pour 289 pouces cubiques, soit grosso-modo 4,7 litres !!) remplace le 260, et quelques options comme une suspension renforcée et une double ligne d'échappement font la part belle au sport. En mars 1966, le million de Mustang est déjà dépassé, alors qu'apparaît en fin d'année le nouveau modèle 1967. Le premier lifting de la voiture inaugure en outre une course à la puissance destinée à contrer la fameuse Camaro que Chevrolet vient de sortir.

La Mustang a ouvert l'ère des « pony cars », en référence au Mustang mais aussi à la taille moyenne de l'auto, elle entre maintenant dans le domaine des « muscle cars ». Car la puissance et la cylindrée suivent la courbe du succès de l'auto. Les plus gros moteurs du groupe vont lui être adaptés, à commencer par le 390 ci puis le 351 ci, bientôt suivis par plusieurs moteurs de 7 litres (427, 428 puis 429 ci). Mais la sécurité



### Success story

Les ventes s'envolent très rapidement, et le bilan de la première année est éloquent, puisque les 418.812 Mustang vendues établissent un nouveau record de vente. Plusieurs nouveautés apparaissent avec le modèle 1965, dont l'une ne va pas laisser de répit aux clients. Il s'agit de la nouvelle carrosserie dite fastback. Son pavillon descend jusqu'à l'arrière en ligne droite, et

commence heureusement à pointer le bout de son nez, notamment à l'instigation de l'avocat Ralph Nader. Les constructeurs trichent alors et annoncent des puissances faussement à la baisse, pour ne pas effrayer les assureurs !! Il se dit ainsi que des puissances supérieures à 400 cv étaient courantes à la fin des années 60.

Le 289 est remplacé en 1968 par le 302 ci, dont les 5 litres constituent la limite pour courir dans la série Transam, réservée aux



voitures dérivées de la série. Car la Mustang connaît très tôt une carrière féconde en course, faisant l'objet d'une déclinaison en série limitée. Equipée par le fameux Carroll Shelby de suspensions spéciales et d'un moteur 289 préparé, la 350 GT remporte 3 titres nationaux consécutifs en 1965, 66 et 67 et prend part à de nombreuses compétitions internationales.



« On ne change pas une équipe qui gagne » pourrait être la devise de la Mustang, après 5 décennies qui la virent successivement s'embourgeoiser, réduire la voilure avec la crise pétrolière, puis revenir en force au début des années 80.

Mais en 2005, Ford cède à la mode des néo-classiques avec une ligne qui évoque le modèle original. Le succès de la Mustang n'est donc pas près de se démentir, pour le plus grand plaisir de ses nombreux fans.

Franck Figuls