

ACTU

Préparation Rallye

Une Mustang dans la course

Le Tour Auto 2014 s'apprête à traverser la France, de Paris à Marseille. Vous cherchez encore une monture abordable pour le courir ? Pourquoi pas une Mustang ?

TEXTE ROBERT PUYAL - PHOTOS CATHY DUBUISSON



Les couleurs de l'Amérique en course, c'est plutôt bleu à bandes blanches, ou blanc à bandes bleues. Pourtant, les quatre Mustang qui débarquent sur le Tour de France 1964 sont bien rouges... Et elles signent un doublé ! © DR





K-Code... La légende des Mustang est pleine de chapitres secrets. Pour les érudits comme pour les préparateurs, le V8 K, ou 289 HI-Perf, est ce qui se fait de mieux.

La Mustang est décidément rapide... Vite conçue, elle est devenue un succès dès sa présentation et s'est écoulée à plus d'un million d'exemplaires en à peine dix-huit mois ! Record à battre... Même chose en compétition. Dès septembre 1964, un commando de quatre Mustang rouges, grées par l'antenne britannique d'Alan Mann, débarque sur le Tour de France Auto, la compétition Tourisme la plus sélective et la plus renommée d'Europe. Une épreuve mixte, route et circuit, d'autant plus probante. En guise de juges, les adversaires institutionnels sont là, les Jaguar MK2 emmenées par

"Monsieur Tour de France", Bernard Consten, qui ont remporté l'épreuve à cinq reprises ! Mais une nouvelle hiérarchie apparaît clairement. Les courses de côte, les circuits, les spéciales se succèdent, et les Mustang enchaînent les victoires. A l'issue d'une semaine de pure compétition, les voitures de Procter-Cowan et de Harper-Pollard signent un doublé au Tour 1964, devant la Mk2 de Consten et Le Guezec qui n'ont pourtant pas démerité. Le début d'un nouveau règne ? Pas impossible, sauf que... le Tour de France connaît une éclipse, de 1965 à 1969. Quand la course revient au

calendrier, le paysage sportif a changé, et l'heure est plutôt aux 911 ! Avec des si, on peut penser que Ford a manqué là de belles occasions d'allonger son palmarès, avec la GT40 en Sport et la Mustang en Tourisme...

La voiture de l'amateur

Cinquante ans plus tard, quelques Mustang vont retenter l'aventure du Tour Auto historique. Ce qui suppose une remise en forme assez sérieuse. Avec l'homme de l'art – en l'occurrence René Caron – technicien et patron du



Dans la pénombre, les feux arrière à trois traits verticaux font de l'œil aux "stripes" du drapeau américain.



Face à face tendu dans l'atelier C2C. La Jaguar montre les crocs à cette Mustang qui l'a clairement détrônée au Tour de France, après ses cinq victoires !

Team C2C, nous avons dressé un programme de préparation de base et un devis indicatif. Comme rien n'est simple, rappelons d'emblée qu'il existe plusieurs types de versions 289. La Mustang de ces photos est équipée du meilleur qui soit, un Code K (c'est le bloc qui est monté sur la Cobra 289) d'ailleurs disponible au catalogue en 1964. Ce 4,7 litres "high performance" (c'est écrit dessus) donnait de série 271 chevaux SAE, que l'on peut estimer au doigt mouillé à 230 "vrais" chevaux, ceux qui galopent par chez nous après être passés chez monsieur DIN. Ce moteur est une option rare (et chère), à l'échelle américaine, puisque 12 742 seulement seront produits, à comparer aux 2 204 038 Mustang de première génération (1964-1968), tous moteurs confondus. René Caron, connaît les moteurs 289, depuis le temps qu'il aligne en course la Cobra de son fils Ludovic. Il prépare des Mustang à tous les stades de puissance. Celle de nos photos revendique 330 chevaux. Mais pour le Tour Auto, il considère qu'une préparation modérée doit suffire. "Avant une longue course, le V8 doit être démonté et entièrement révisé. Le taux de compression reste



Poste de travail : le gros compte-tours est bien en vue, avec les manos essentiels pour surveiller la bonne marche de l'animal. Le volant bois est gainé de caoutchouc pour assurer la meilleure prise.

assez bas, mais on choisit les pièces avec soin, on apparie les pistons et les bielles, tandis que vilebrequin et volant moteur sont équilibrés. Les culasses sont polies. Il s'agit de gagner 500 tours, soit 6 500. C'est de là que sortent les chevaux. Cinquante environ, soit à peu près 280 ch DIN au total. Avec évidemment le réglage minutieux des culbuteurs, de l'allumage, avance et carburation, etc. L'arbre à cames est un peu plus pointu, mais de très peu. Nous polissons les

culasses, mais nous n'augmentons pas le taux de compression. Bien sûr, il faut un bon radiateur. Nous ajoutons un ventilateur électrique, plus pour les encombrements que pour la course." Et le châssis ? C'est toujours surprenant de voir que cette auto qui a tant changé l'image de Ford était une évolution mesurée de la Falcon. La bonne nouvelle, c'est que les ingénieurs, dans un souci de standardisation avec le cabriolet au programme, ont





Chez C2C, préparateur multi-marques, le hasard des rencontres rassemble les Jaguar jusque-là si fortes et les Ford qui symbolisent les années 60. Nez à nez, Mustang et GT40 parlent de conquête.

René Caron, passionné pragmatique. Selon lui, "la Mustang est une très bonne voiture pour l'amateur. Solide, performante, pas vicieuse..."



Le 4,7 l, bien sûr, peut connaître divers stades de préparation. Quelques recettes simples suffisent à le porter à 290 chevaux. La voiture de ces photos en revendique 330 ; pas la même musique ! L'inévitable arceau permet de fixer les coupe-circuit sans abîmer la carrosserie ancienne.



renforcé de série la plateforme des coupés. Là aussi, il y a un peu de travail avant de courir un Tour Auto dans de bonnes conditions. "L'allègement se limite à la suppression des isolants, des moquettes, de la banquette arrière, etc. Juste de quoi compenser le poids supplémentaire de l'arceau... La suspension est raffermie et surbaissée, on donne un peu de carrossage à l'avant. A l'arrière, on rajoute des lames. Roulements de roue, de boîte, de pont sont montés neufs, ainsi que tous les silentblochs. Boîtier de direction et démultiplication restent de série." Et... le maillon faible ? Selon René Caron, ce sont "Les freins ! Ou plus exactement leur refroidissement. Disques pleins à l'avant et tambours à l'arrière ; il faut les ventiler avec des ouïes d'aération et des conduits.

Avec des plaquettes plus dures et des liquides de freins qui tiennent la haute température, on les rend plus endurants." Pas de problèmes durant les spéciales à parcours secret du Tour Auto, généralement assez courtes. En revanche sur les nombreux circuits visités... Ce n'est pas l'usure qui est en cause mais simplement l'échauffement, puisque mâchoires et plaquettes tiennent largement l'épreuve.

Combien ça coûte ?

Il est encore possible de dénicher une Mustang correcte (en coupé V8 1964-1966) autour de 15 000 €. Quelles précautions avant l'achat ? "Regarder d'abord la qualité de la caisse. Pas trop attaquée par la corrosion, notamment au niveau des attaches des trains. On trouve toutes les pièces, comme pour toutes les

Américaines, et celles-ci sont plutôt bon marché. Pour quelqu'un qui veut faire un Tour Auto tranquillement, un peu confortable, la Mustang est une très bonne auto. Ça tient la route relativement bien, c'est pas vicieux, ça envoie... Il faut compter 10 à 12 000 € pour une bonne préparation moteur, 10 à 15 000 pour le reste, hors peinture." Ensuite ? Il n'y a plus qu'à pointer le museau dans la bonne direction. Au premier coup de gaz, la Mustang se cabre légèrement, de cette façon qui n'appartient qu'à elle. Le nez levé, l'animal flaire la route, et c'est parti pour cinq jours de galop... Le rêve !

Merci à René et Ludovic Caron pour leurs conseils. Ils animent les ateliers du team C2C, à Bondoufle (91).