



Textes
Cornelia
Hummel

LA MÉCANIQUE DE LA PASSION

Photographies
David
Desaleux

®



Mustang

la mécanique
de la passion



Remerciements

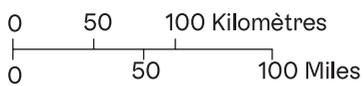
Nos remerciements vont à Sylviane Guérin pour sa relecture minutieuse du manuscrit, ainsi que, pour leur soutien humain et logistique, à Jean-Pierre Versini, Sophie Clio Richard, Leah Kimber, Michaël Meyer, Marie Drot, Julien Langumier et Brigitte Vautrin, Arnaud Amant et Laure Desmet, Luc et Maiten Glachant, Marc et Marie-Suzanne Petitprez.

Notre gratitude va aux propriétaires qui ont donné, avec générosité, leur temps et leur histoire à ce livre. Leurs noms ne figurent pas ici, certaines et certains ayant souhaité conserver leur anonymat, malgré la présence des photos qui les révéleront à leurs seuls proches.

ROYAUME-UNI



ESPAGNE



- - - - - Trajets effectués par les auteurs
- Trajets effectués par deux propriétaires lors de rencontres regroupées





1

Désirer

L'ORIGINE DU DÉSIR	15
LE DÉSIR À L'ÉPREUVE DU TEMPS	19
Acheter une Mustang comme une baguette de pain ? La sixième génération en débat	22

NICOLAS

34

2

Oser

LE BON MOMENT	39
CELLE-CI ET PAS UNE AUTRE	42
LA PREMIÈRE FOIS	45
UN PRÉNOM POUR LA BELLE	46

FRÉDÉRIC

58

3

Rouler

LA MUSTANG, LA ROUTE ET MOI	65
MOBILISER LE CORPS, APAISER L'ESPRIT	70
EN MARGE DE LA ROUTE : RESTAURER, SÉCURISER, AMÉLIORER, EMBELLIR	74
<i>C'EST UNE MERDE, CETTE CAISSE : LE PARADOXE DE LA CRITIQUE TECHNIQUE</i>	82

THIBAULT

94

4

Partager

DONNER, RECEVOIR DE LA SYMPATHIE	97
UN SI VOYANT JARDIN SECRET	103
PARTAGER LE VOLANT?	107
UNE COMMUNAUTÉ BIGARRÉE	109

CHRISTINE

122

5

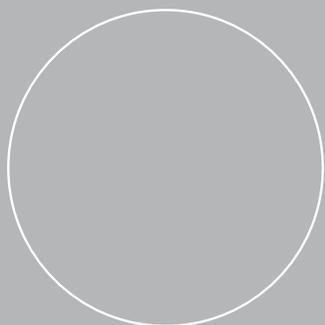
Vendre ?

<i>JE L'ADORE MAIS ÇA RESTE DU MATÉRIEL</i>	127
ÉCRIRE UN CHAPITRE D'UNE LONGUE HISTOIRE	129
JAMAIS!	132

JEREMY

144

INTRO- DUCTION



Un pré, un barnum, des carrosseries rutilantes arborant un cheval au galop. Sur fond de musique country, on déambule, on commente, on questionne. On prend des photos, forcément. Et on écoute les hommes et les femmes raconter leur voiture : le désir, l'achat, l'entretien, la route. Les mots disent la place singulière que tient la Mustang dans leur vie. Une sociologue et un photographe, l'une et l'autre hors de leurs terres habituelles, surpris, curieux. Le projet est né.

Nous sommes alors partis sur la route, au volant d'un coupé 1970, à la rencontre de vingt-cinq propriétaires de Ford Mustang. Le chemin a été tracé par cette phrase attrapée au détour d'un courrier électronique lors des premières prises de contact : « Je suis persuadée qu'on a tous une raison particulière, une conviction intime d'avoir cette voiture. » Plutôt que de mettre en livre de belles carrosseries et des moteurs d'exception, nous avons souhaité dévoiler une forme d'indicible : l'attachement automobile.

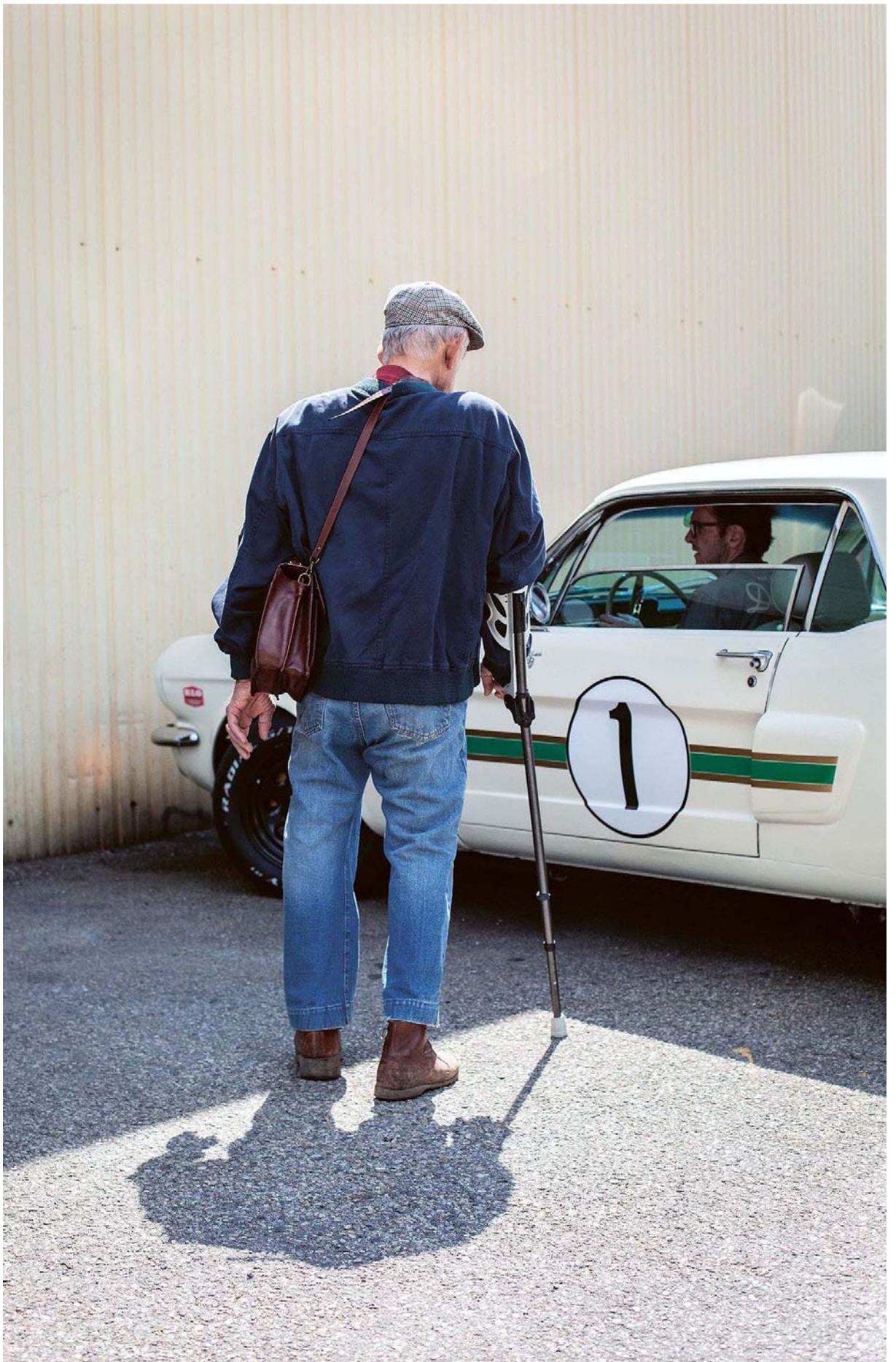
Les propriétaires n'ont pas été choisis en raison de la rareté d'un modèle, de la perfection d'une restauration ou encore de la notoriété de performances déployées sur des circuits automobiles. Notre intention était plutôt de rendre compte d'une passion, qui pour de nombreux propriétaires tient du jardin secret, ou, du moins, d'une évasion ponctuelle et personnelle d'un quotidien façonné par d'autres priorités. Dans cette optique aussi, nous avons renoncé à rencontrer des professionnels de l'automobile.

Au fil des 7800 kilomètres parcourus, nous avons exploré les garages d'une notaire, d'un apiculteur, d'un cheminot, d'un médecin ; nous nous sommes assis sur le siège passager d'une vénérable Mustang 1964 et d'une fougueuse 2015 ; nous avons arpenté un circuit automobile désert en compagnie d'une jeune femme d'une vingtaine d'années puis avons eu le privilège de

conduire la Mustang d'un alerte septuagénaire ; nous avons roulé contre un sirocco soufflant à 140 km/h, nous nous sommes garés sur le gazon de jardins printaniers et sous de généreuses poutres de granges, nous avons confondu le bleu des autoroutes françaises avec le vert des autoroutes suisses.

Chaque propriétaire nous a offert son récit, souvent intime et émouvant, ainsi que son image, sous forme d'un dialogue entre deux photos ; l'une met en valeur la voiture, l'autre valorise l'humain. Si les Mustang ont l'habitude d'être prises en photo, c'est loin d'être le cas des propriétaires : le photographe a accueilli leur retenue, leur pudeur. Les décors ont varié ; le premier élan fut la recherche de décors-écrins pour la Mustang, puis le cadre s'est progressivement déplacé de l'extraordinaire vers l'ordinaire ; une cour, une rue maintes fois empruntée, une place traversée chaque matin ou un lieu qui tient à cœur, tout simplement.

Les paroles restituées dans les pages qui suivent ont été libérées par une connivence : une Mustang nous emmenait vers d'autres Mustang qui nous ont emmenées vers leurs propriétaires. L'écriture rétablit la pudeur un peu bousculée par la photographie, ainsi celles et ceux qui se racontent ici le font sous un prénom d'emprunt. Dans la foulée, ce choix permet aussi de dépasser les singularités pour souligner les ressorts d'une commune émotion autour de la Mustang.



DÉSIRER

1

L'ORIGINE DU DÉSIR

Quand et comment naît le désir de posséder une Mustang ? Pour de nombreux propriétaires, ce désir a surgi durant l'enfance, parfois lors d'une rencontre fortuite avec une Mustang, sur la route des vacances ou au coin d'une rue dans leur ville. Ils se souviennent avec émotion de ce moment zéro à partir duquel la Mustang a occupé un coin de leur esprit sous forme de rêve souvent secret et si bien résumé par la phrase « Un jour, j'en aurai une ! »

La réminiscence est vive, les lieux et les circonstances sont précis, à l'instar de Margaux qui a vu sa première Mustang en Normandie : « Quand j'avais dix, douze ans, j'en ai vu une, en faisant les courses avec maman, elle était garée à côté d'une mairie, et j'ai été littéralement scotchée. Après j'ai eu l'occasion de la revoir deux ou trois fois. Elle était rouge, et aujourd'hui je sais que c'était une 64 ou une 65 parce que j'avais repéré la grille en nid d'abeille sur la calandre. Je n'ai jamais vu le propriétaire. J'étais subjuguée et ensuite à chaque fois que j'en voyais une à la télé, dans un film ou dans un clip, ou que j'en voyais une sur la route, j'avais le même coup de cœur. Et je me suis dit "Un jour j'en aurai une". » Pour Didier, la rencontre s'est faite un peu plus tard, à l'âge où la conduite automobile devient réalité – ça y est, on a le permis de conduire : « Quand on était jeune, on avait tout juste le permis, on allait en voiture aux lacs en Savoie pour se baigner. Il y avait un garage au bord du lac d'Aiguebelette et le fils du garagiste avait une Mustang 1968 verte. Et quand il a démarré cette voiture, je me suis dit "Il faudra un jour que j'en aie une comme ça". »

Souvent, c'est tout un univers culturel qui charrie le désir de la Mustang : les séries télévisées regardées durant l'enfance et la jeunesse, les films, la musique, les magazines spécialisés. Dans les séries américaines, les héros sont indissociables de leurs voitures, mises à rude épreuve pour mener à bien une mission de rétablissement de la justice. Devant le poste de télévision parental ou grand-parental, les jeunes téléspectateurs se rêvent au volant de ces bolides rugissants et élégants ; ils conduisent une Pontiac Firebird (*K2000*), une Dodge Charger (*Shérif, fais-moi peur*), une Chevrolet Corvette ou un van GMC (*Agence tous risques*), une Ford Gran Torino (*Starsky et Hutch*). Les héroïnes-conductrices, bien que minoritaires, ne sont pas absentes et inspirent aussi les jeunes filles. Propriétaire de deux Mustang de la deuxième génération (Mustang II), Céleste était fan de la série *Drôles de dames* dans laquelle ces dames enquêtaient au volant de deux Ford Mustang II et une Ford Pinto.

Les voitures admirées dans les séries télévisées matérialisent un dépassement automobile, tant dans leur design, leur sonorité et leurs

performances, que dans l'usage qui en est fait par les protagonistes. Les Mustang, Gran Torino et autres Dodge Charger ne servent pas à faire les courses au supermarché ou à partir en vacances à la mer, elles effectuent des courses-poursuites et des cascades, elles vrombissent et fument, leur mise en scène faisant d'elles des personnages à part entière. L'exemple de la série *K2000* est éclairant sur ce point ; la voiture nommée KITT est le véritable héros de la série, elle est hautement performante, intelligente, et capable de communiquer, notamment par le biais du langage. Le désir de posséder un jour une voiture de héros se construit fréquemment en opposition avec la voiture familiale, en l'occurrence souvent la voiture paternelle, perçue comme conventionnelle et conservatrice. Ce mouvement d'opposition est à l'œuvre chez Nicolas qui feuilletait les pages du magazine « Chromes et flammes » en rêvant de voitures « qui ne ressemblaient pas à la Peugeot 403 de mon père », tout comme chez Luc, qui raconte ainsi sa rencontre télévisuelle avec les voitures américaines : « J'ai 6 ans et des brouettes, je suis en vacances chez mes grands-parents et c'est super : il y a la télé ! J'enchaîne les séries américaines et c'est décidé, quand je serai grand j'aurai une grosse voiture américaine rouge avec le côté blanc, je ferai des gros dérapages pour faire demi-tour. Quand je démarrerai, les pneus cracheront de la fumée ! Et on peut dire qu'en la matière, la télé d'il y a vingt ans donne matière à rêver de belles carrosseries ! À chaque fois il est possible de se prendre, pendant quarante minutes, des feulements des gros blocs moteurs *made in USA* et des dérapages interminables que papa ne peut pas faire avec sa Renault 4. »

La Mustang antithèse de la voiture pratique, utile et raisonnable est également très présente dans les références cinématographiques. Le film le plus fréquemment cité est incontestablement *Bullitt* (1968) qui fit de la Mustang fastback pilotée par Steve Mc Queen une légende. Daniel mentionne ce film et souligne, à propos de la Mustang fastback 1968 : « Ça c'est beau, comparé à une Clio. » Pourtant, Daniel n'a pas découvert la Mustang dans un film américain, mais dans un film bien français, *Le Gendarme de Saint-Tropez* (1964), dans lequel Louis de Funès conduit une des toutes premières Mustang : « J'étais gamin, j'avais dans les douze ans. Quand j'ai vu ce cabriolet rouge, avec le cheval dessus, je me suis dit que plus tard j'aurai un cheval, j'aurai une Mustang. » Parmi les films français cités, on trouve aussi *Un homme et une femme* (1966) et *Le Marginal* (1983). Ces films montrent que le souvenir de la Mustang au cinéma n'est pas lié à un genre cinématographique ou à un type de films ; *Un homme et une femme* est centré sur la passion amoureuse, tandis que *Bullitt* est un film d'action dans lequel Steve Mc Queen déploie une virilité très éloignée de celle de Louis de Funès dans la comédie *Le gendarme de Saint-Tropez*.

Les États-Unis, fréquemment rattachés à l'idée de grandeur et de liberté, ont une place de choix dans le désir de la Mustang. Daniel associe ainsi la grandeur automobile à toutes les autres grandeurs qu'il a expérimentées durant l'enfance : « Gamin, j'étais fan de basket, de la NBA, et les États-Unis, c'est un rêve pour moi, un petit morceau de rêve. Les États-Unis, c'est la liberté, les grands espaces. Grand ! Quand je suis allé au Canada, le premier mot qui m'est venu à l'esprit c'était "immense" :

les paysages, les voitures, les maisons, la bouffe. Je me souviens, j'étais allé au McDo, j'étais gamin, le Coca c'était un litre ! Nous en France on ne boit pas ça, nous on boit le petit... L'Amérique, c'est la liberté, les grandes lignes droites, la Route 66.» Le cheval Mustang – un cheval sauvage, spécifique aux États-Unis – relie les conducteurs à la fois aux cowboys de la conquête de l'Ouest et au souffle de liberté qui a marqué les années 1960 et 1970. Les États-Unis, c'est aussi le rock, le blues et la country, qui entrent en dialogue avec les paysages et les itinéraires mythiques telle la fameuse Route 66. Frédéric fait ainsi écouter le groupe ZZ Top à son fils pour lui transmettre le goût de la Mustang, et nombreux sont ceux qui ont des playlist « spécial Mustang », sans pour autant écouter souvent de la musique dans leur voiture, car cela couvre le son du moteur. On reviendra sur cet aspect dans les chapitres suivants. Quel que soit l'âge des propriétaires, le cheval qui galope symbolise un ancrage dans une Amérique rêvée, faite de paysages, de routes et de musique.

La réponse de Victor à la question « Pourquoi une Mustang ? » présente bien l'assemblage culturel dont est composée sa passion pour cette voiture : « Je fais partie de cette génération qui rêvait des États-Unis, influencée par la culture des années 60. On écoutait Bill Haley et Elvis Presley, on était fasciné par les films américains. C'était rare que des camarades de notre âge fassent un voyage aux États-Unis, donc ça restait mythique. Ma découverte de la Mustang s'est faite par la BD, en particulier les aventures de Michel Vaillant. Dans un des albums de Michel Vaillant qui s'appelle *Suspens à Indianapolis*, qui est sorti dans *Le Journal de Tintin* en 1964, il y a, à la toute première page, une page entière avec une Mustang blanche qui est remarquablement dessinée par Jean Graton. Ça se passe à Fort Worth, il y a toute cette atmos-



phère américaine, cette Mustang qui rugit, et ça m'a marqué. J'avais huit ans. Ensuite, la Mustang a eu des résultats en course avec le pilote Henri Chemin, il y a eu des films, notamment *Un homme et une femme* de Lelouch. C'est une voiture qui s'est tout de suite installée dans le paysage, c'était la voiture des yé-yé aussi, les idoles de la chanson à l'époque en avaient une. Cette voiture s'est installée tout de suite comme une icône. » L'affinité entre le courant yé-yé et la Mustang est incarnée par Johnny Hallyday, chanteur emblématique de la synthèse musicale franco-américaine des années 1960. Il fit sensation au Rallye de Monte-Carlo 1967 en tant que copilote d'Henri Chemin sur un coupé Mustang GT millésime 67. Victor conclut : « Tout ça a participé au fait que je trouve cette voiture très symbolique de l'Amérique telle que je l'imaginai. Derrière la Mustang, il y a aussi une certaine image de l'Amérique, l'Amérique joyeuse, heureuse de ces années-là – qui n'est pas forcément la vraie image de l'Amérique, c'est fantasmé, c'est ce qu'on a envie de retenir de l'Amérique. »

Le coup de cœur est esthétique, culturel, et évidemment sonore. Le son grave du moteur huit cylindres en V (V8) traverse les récits, rattachant le désir passé au plaisir d'aujourd'hui. Tony raconte la séduction exercée sur lui par le son : « Quand on avait dix-huit ans, il y avait des rassemblements de voitures américaines tous les vendredis soirs à la place de la Concorde, et tous les vendredis soirs on était plantés là avec les copains et on écoutait les V8. Et je me disais qu'un jour j'aurais un V8 qui sonne comme ça. J'ai attendu de dix-huit à trente-trois ans. » Au contraire d'autres qui ont essayé des Mustang avant de se décider à en acquérir une, Didier n'a jamais voulu en essayer pour ne pas déflorer l'émotion auditive de la première fois : « Je voulais garder ce plaisir pour la première fois avec la mienne. Et c'était fabuleux, le fameux son du V8 qui m'était resté depuis la 1968 du lac d'Aiguebelette. » Le souvenir du son du V8 l'a accompagné durant trente ans.

Pour certains, la préférence pour l'Américaine arborant le cheval au galop sur la calandre s'insère dans un intérêt de longue date pour l'automobile en général, et le chemin parcouru avant d'en arriver au choix de la Mustang passe par diverses marques et modèles, sur un temps long. Jo a toujours aimé les voitures, en particulier les anciennes : il a eu une Peugeot 203, une 604, et une 301 de 1935. Lors d'un voyage de voitures anciennes en Italie avec son épouse en Peugeot 203, un membre du groupe conduit un cabriolet Mustang et celui-ci tape dans l'œil du couple. De leur côté, Christine et son mari, ont toujours eu de belles voitures et lorsque la Mustang 2015 a été à nouveau commercialisée en France, ils sont allés en essayer une dans une concession : « Quand on est montés dedans, il s'est passé un truc, on s'est sentis bien. » Marie est passionnée par tout ce qui roule depuis son plus jeune âge. Après la première voiture à pédales, « j'ai eu un tracteur à pédales que j'ai gardé très longtemps. J'aimais tout ce qui était gros engin, gros moteur. À treize ans, j'ai voulu conduire la voiture de ma mère, je faisais 1m70 et je disais "c'est bon je suis assez grande". Je croyais que c'était la taille qui compte ! » Elle aimait les grosses voitures, les gros capots, « les bons gros V8 » et se disait : « Un jour j'aurai une Américaine. » Anne-Marie, à l'âge de douze ans, entretenait une admiration sans bornes pour la

pilote Michèle Mouton : « C'était mon idole. Mon rêve c'était d'aller la voir à Monte-Carlo, avec sa berlinette Alpine. Et mes parents me disaient toujours "non, on ne t'emmènera pas!" Pour eux, quand tu roulais vite, tu étais un voyou, en gros. Après ça a été la moto. J'ai passé mon permis à l'insu de mes parents, qui l'ont appris des années plus tard. » Le temps passe, et elle découvre la Mustang lors d'un voyage aux États-Unis avec son compagnon : « On a décidé de se faire un petit road-trip, dans le Colorado, on a visité les Rocky Mountains, et on a loué une Mustang. C'était un V6, mais c'était trop bien ! C'était une nouvelle de la génération V. Donc j'en suis tombée amoureuse. »

LE DÉSIR À L'ÉPREUVE DU TEMPS

Pour celles et ceux qui ont découvert la Mustang durant l'enfance ou la jeunesse, de longues années, voire des décennies les séparent du moment où ils acquièrent enfin la voiture de leurs rêves. Il s'agit d'attendre le bon moment, celui où « on a fait déjà un peu sa vie ». Une formation achevée, une vie professionnelle sur les rails, une famille fondée, une certaine stabilité financière et la possibilité d'épargner, éléments essentiels pour Margaux qui a d'abord voulu construire sa vie avant de consacrer de l'argent à l'achat de sa Mustang ancienne :

« Ça a pris du temps... Après, je n'y ai plus forcément pensé pour ne pas me faire d'illusions parce qu'il y a l'école, les études, on a des choses à faire dans la vie. On regarde de loin, pour ne pas être frustré. Après j'ai rencontré mon mari, la vie se faisant, tu mets des sous de côté quand même, tu fais construire une maison et tu claques tes sous. Et t'attends d'en refaire. » La raison l'emporte longtemps sur la passion, les priorités sont posées, les conditions attendent d'être remplies, notamment celle de ne pas s'endetter pour une voiture – et a fortiori pour une voiture dite « de loisir » puisqu'elle n'est souvent pas conduite au quotidien. Pierre aussi a pris du temps avant de s'offrir sa Mustang. Enfant, il aimait le son du V8, les chromes qui brillent et observait son voisin qui passait son temps libre sous le capot de sa Ford Capri. Il a achevé ses études, s'est marié, a eu deux fils, et lors d'un déplacement professionnel en Californie, il se dit que le bon moment approche : « Un jour, en rentrant à l'hôtel, j'ai entendu "American Bike" à la radio, et je me suis dit "un jour j'aurais une Américaine". C'était autour des années 2000, j'avais déjà commencé à mettre un peu de sous de côté. Concrètement j'ai économisé pendant vingt ans pour me la payer. »



Parmi ceux qui attendent, c'est souvent l'horizon d'un anniversaire rond – 30, 40 ou 50 ans – qui accélère le processus et rend plus tangible la perspective d'achat. Antoine a fait un séjour de deux ans aux États-Unis et a découvert les voitures américaines à cette occasion. À son retour en France, il n'y a plus pensé. Il avait une voiture familiale et celle-ci correspondait à son mode de vie. Ensuite les enfants ont grandi et ne partaient plus forcément en vacances avec lui. La cinquantaine approchant, il s'est dit : « On n'a qu'une vie. » Le rêve de Mustang de Didier est resté en suspens durant de nombreuses années, il a eu des motos dans l'intervalle, puis il a commencé à y réfléchir sérieusement à l'âge de quarante ans : « L'achat de ma Mustang a mijoté pendant dix ans, la date butoir c'était mes cinquante ans, je me disais : "Tu as travaillé toutes ces années et maintenant il faut que tu aies ta Mustang". » La position dans le parcours de vie joue sur l'aspect financier ; les acheteurs ayant attendu insistent à la fois sur la stabilité financière, mais aussi sur l'importance de ne pas impacter négativement le budget familial. Il faut donc non seulement disposer de l'argent nécessaire à l'achat, mais aussi veiller à ce que cette dépense ne pénalise pas le budget familial.

Le temps préliminaire est aussi celui du choix : quel type de Mustang choisir ? Pour certains, le choix est fait d'avance, à l'image de Margaux, qui est restée sur la Mustang de son enfance et pour qui, le jour venu, il n'y aura qu'une seule option, « la retrouver ». Pour d'autres, le choix est compliqué, car si la référence est toujours la Mustang ancienne, celle des films ou séries, donc de la première génération, le saut en direction de la voiture ancienne est ressenti comme périlleux. Daniel exprime cette ambivalence entre le plaisir des anciennes et la crainte de ne pas pouvoir faire face à une panne : « On m'a déjà prêté une mamie¹, en balade, j'ai kiffé, j'ai kiffé grave ! J'étais comme un gosse, dedans. Par contre s'il arrive un truc, dans le moteur, une panne, c'est ma hantise. Moi j'appelle l'assurance quand j'ai un problème. Par contre quand il y a un truc dans des balades avec des mamies, ils ouvrent la boîte à outils et réparent sur place. C'est arrivé l'autre jour. Il a réparé, tac tac, et j'ai dit "c'est réparé ?", il a dit "oui". Moi j'aurais appelé l'assurance, commandé le plateau, etc. Les mamies j'adore,

¹ Dans le milieu, les Mustang anciennes sont souvent désignées par le terme « mamie ». Précisons que ce terme n'est pas moqueur, mais affectueux.

² La Ford Mustang en est actuellement à sa sixième génération. Voici le découpage temporel de ces générations : Génération I : 1964-1973, Génération II : 1974-1978, Génération III : 1979-1993, Génération IV : 1994-2004, Génération V : 2005-2014, Génération VI : 2015-. Les générations les plus populaires et répandues sont les I, V et VI. La génération II a longtemps été quelque peu délaissée, mais bénéficie actuellement d'un regain d'intérêt. Par contre, les générations III et IV sont très rares en Europe et font l'objet d'un certain désamour à cause de leur design souvent qualifié de « trop japonais ».

³ L'histoire de la commercialisation de la Ford Mustang en Europe fait débat. En effet, en 2015, la presse automobile annonçait, de façon troublante pour les propriétaires de modèles « export » européens 1965-1978, que la Mustang était commercialisée en Europe pour la première fois. L'unanimité de la presse fait écho à l'ambiguïté du constructeur automobile qui privilégie probablement la stratégie de lancement international de la Mustang de génération VI à l'histoire européenne des premières générations. Nos sources pour la rédaction des lignes concernant la commercialisation se fondent sur le *Mustang & Shelby Magazine*, notamment le travail effectué par celui-ci pour constituer un registre des Mustang « export » européennes des treize premières années.

⁴ Dans notre panel de propriétaires, toutes et tous ont acquis leur Mustang ces dix dernières années. Aucun ne possède une Mustang ancienne européenne de première main, donc un modèle export acquis entre 1965 et 1978 par la personne elle-même.

mais c'est ça qui me bloque.» Globalement, les réflexions sur le modèle sont constituées par une série d'arbitrages en termes d'esthétique, de performance, de budget, d'envies et de compétences mécaniques, de confort, et de sécurité. Les anciennes sont belles, certes, mais outre un moteur « vintage », elles n'ont souvent pas de climatisation, une insonorisation relative, des rétroviseurs latéraux parfois plus décoratifs qu'utiles, et elles sont gloutonnes en carburant. À l'autre extrême temporel, la génération 2005-2014 allie esthétique et modernité – la carrosserie contient beaucoup d'éléments de rappel à la première génération, mais fait l'objet de nombreuses critiques sur la finition. La fonction que la Mustang aura dans la vie de son propriétaire détermine également le modèle : les attentes à l'égard du freinage ne sont pas les mêmes selon que la voiture est en usage au quotidien ou si c'est une voiture « de loisir ». On verra par la suite que les mêmes arbitrages sont à l'œuvre une deuxième fois, après l'achat de la Mustang, un grand nombre de propriétaires effectuant des modifications de divers ordres, sur des durées variables (certaines voitures sont en chantier permanent).

Au-delà des aspects biographiques, budgétaires et affinitaires sur le modèle, l'achat d'une Mustang pose aussi la question du processus d'achat dans lequel on est prêt – ou pas – à se lancer. Il ne suffit pas d'avoir attendu le bon moment, d'être doté du budget et de s'être déterminé sur la Mustang nommée désir, il faut ensuite rechercher l'élue et oser se lancer dans l'achat qui n'est pas un acte unique, mais une succession d'étapes qui peut être chronophage. Il faut donc avoir du temps, ressource qui a longtemps manqué à Jacques. Il travaille dans un milieu où avoir une belle voiture fait un peu partie du métier, mais il n'avait pas envie d'une Porsche ou d'une autre voiture de ce type. L'option d'acquérir une Mustang lui a « trotté dans la tête » durant huit ans : « Je regardais ça de loin, je n'avais ni les moyens ni le temps. » Pour comprendre les difficultés liées à l'acquisition, il nous faut faire un bref détour par l'histoire de la Mustang en Europe. De 1965 à 1978, il était possible d'acheter des Mustang d'exportation, de générations I et II², vendues directement par Ford en Europe – ces dernières sont notamment reconnaissables à leur compteur en kilomètres/heure et non en miles/hour. Puis la commercialisation des Mustang en Europe a connu une longue éclipse, de 1978 à 2015³. Pendant trente-sept ans, le seul moyen d'obtenir une Mustang en Europe était de l'acheter aux États-Unis, en se rendant sur place ou en achetant à distance par le biais d'un intermédiaire (importateur), avec tout ce que cela implique en temps de recherche, en incertitude (acheter une voiture qu'on n'a ni vue ni essayée) et en obstacles, notamment pour l'homologation dans le pays d'accueil. Une autre option était d'acheter une Mustang en deuxième main, en Europe, à une personne ou entreprise qui l'a importée et fait homologuer précédemment. Dans le cas des anciennes, c'est de toute façon un achat de deuxième main⁴, soit en allant la chercher aux États-Unis, soit en l'achetant en France, en modèle export ou en modèle USA importé précédemment. Les Mustang ont donc été rares en Europe durant de longues décennies et l'achat d'une telle voiture relevait de l'aventure. Lorsque les propriétaires évoquent le temps à consacrer à l'achat, c'est donc ce temps-là dont il s'agit : la recherche, l'estimation de l'état de la voiture lorsqu'il s'agit d'une deuxième main, l'acheminement – même pour les voitures dénichées en Europe, l'homologation pour celles qui viennent des États-Unis.

ACHETER UNE MUSTANG COMME UNE BAGUETTE DE PAIN ? LA SIXIÈME GÉNÉRATION EN DÉBAT.

Surprise ! En 2015, à l'occasion du cinquantième anniversaire de la Mustang, Ford reprend la commercialisation en Europe (et sur d'autres continents tels que l'Australie et l'Asie). Dès lors, il est possible de commander sa Mustang en concession, comme n'importe quelle autre voiture et les propriétaires de la sixième génération n'ont pas effectué ce qui pouvait ressembler, par le passé et pour les générations antérieures, à un parcours du combattant. La facilité avec laquelle il est désormais possible d'acquérir une Mustang, « comme on achèterait une baguette de pain » entend-on parfois dans les rassemblements, crée quelques désaccords dans le milieu des passionnés de Mustang. Il est reproché aux propriétaires de Mustang dites 2015+ de ne pas saluer, sur la route, lorsqu'ils croisent une autre Mustang, ces propriétaires récents n'ayant pas dû faire face à un achat sous forme d'aventure et ne se sentant pas faire partie d'une communauté.

Outre la facilité d'acquisition, certains estiment que les Mustang de la sixième génération ne sont plus de « vraies » Mustang, car elles ont perdu une des caractéristiques qui faisaient l'identité des générations antérieures : le pont rigide. Ce système de suspension à essieu rigide, rustique et économique, « une barre en métal et deux roues mises à chaque bout », est en quelque sorte la version automobile de la charrette et fut monté sur les Mustang jusqu'en 2015. Si tous les propriétaires de Mustang s'accordent sur le fait que cette technique est aujourd'hui largement dépassée, voire indigne d'une voiture moderne, car altérant sérieusement la tenue de route, ils entretiennent tout de même un rapport ambigu avec cette combinaison propulsion+pont rigide qui unit les cinq premières générations de Mus-

tang dans leur tendance à chasser depuis l'arrière et à partir en tête-à-queue. Conduire une Mustang sous la pluie est périlleux, et, selon les régions, la Mustang reste au garage l'hiver, car elle est tout à fait inadaptée à la neige et à la glace – l'expression très courante « la Mustang hiberne » est à ce propos révélatrice. Le défaut de tenue de route est certes une entrave à la conduite, mais il constitue également un liant entre propriétaires de diverses années : tous ont en mémoire la première fois où « elle est partie du cul » dans un giratoire, tous ont dû apprendre à doser la puissance au regard de la tenue de route.

Le passage aux suspensions indépendantes modernes dès les modèles 2015, ainsi que l'amélioration technologique générale, provoquent un clivage, les uns estimant que les propriétaires de modèles 2015 et suivants ne font pas partie de la « communauté Mustang » et les autres ne voyant pas en quoi une évolution technologique et une démocratisation poseraient problème. Par ailleurs, comme le souligne Bill, les Mustang de sixième génération, plus conformes à ce que l'on attend d'une voiture contemporaine et plus accessibles, peuvent représenter une porte d'entrée dans l'univers de la Mustang : « Je trouve que c'est pas mal, parce que ça ouvre la porte à beaucoup de passionnés qui n'osaient pas faire le pas. La 2015+ a ouvert la porte à des personnes qui ne voulaient pas une ancienne, car ils ne voulaient pas mettre les mains dans la mécanique, ils avaient peur de ça, et ne voulaient pas non plus de récentes parce qu'il fallait les importer par le biais d'entreprises et ils avaient peur de se faire avoir. Donc la 2015+ a ouvert la porte, et je connais des gens qui ont ensuite

acheté une ancienne ou une 2008-2009. Globalement, je trouve que c'est une bonne évolution, même s'il y a un peu des tensions. Certains anciens, des anciens-anciens, disent "quand même, c'est des voitures en plastique", mais la critique du moderne, c'est comme partout. » De fait, parmi nos propriétaires, deux ont d'abord fait le choix d'une 2015+ avant d'acheter une Mustang ancienne (1965 pour l'un et 1968 pour l'autre); Jeremy et Antoine. Ce dernier a acquis son ancienne après la fin de notre road-trip à la rencontre des propriétaires.

Le débat sur les Mustang de sixième génération se place dans une ouverture de marché à très grande échelle, la réimportation des modèles postérieurs à 2015 ayant eu un succès fulgurant. Il est en effet troublant, pour des propriétaires de voitures rares sur les routes européennes et qui se vivent comme une communauté, d'être face à une soudaine banalisation. La presse automobile a largement relayé le succès des ventes de Mustang à partir de 2015, l'année 2017 ayant même marqué son accession au rang de voiture la plus vendue au monde. Les changements techniques ainsi que le passage subit de la rareté à l'abondance produisent une rupture générationnelle entre ceux ayant acheté avant 2015 et ceux qui ont acheté après. La présence de Mustang de sixième génération à de nombreux événements tels que rassemblements et balades organisées par des clubs semble donner raison à Bill : si les difficultés d'acquisition font partie de l'histoire personnelle de chaque propriétaire antérieur à 2015, de leur légende personnelle serait-on presque tenté de dire, elles ne constituent pas une condition *sine qua non* à la passion. Une Mustang est une Mustang.













-
- p. 24/25 → Coupé 2011; V8 coyote 5,0 l.
-
- p. 26/27 → Coupé GT California Special 2009; V8 4,6 l.
-
- p. 28/29 → Fastback GT 1968; V8 302 ci.
-
- p. 30/31 → Sportsroof Mach1 1969; V8 351 ci.
-
- p. 32/33 → Coupé 2014; V8 5,0 l.
-
- p. 48/49 → Fastback 1968; V8 302 ci.
-
- p. 50/51 → Coupé Grandé 1972; V8 302 ci.
-
- p. 52/53 → Coupé 2006; V8 4,6 l.
-
- p. 54/55 → Fastback 1967; V8 302 ci.
-
- p. 56/57 → Coupé 1964 ½; V8 289 ci.
-
- p. 84/85 → Coupé 1966; V8 289 ci. &
Fastback Boss 302 1970; V8 302 ci.
-
- p. 86/87 → Coupé 2015; V8 5,0 l.
-
- p. 88/89 → Convertible 1966; V8 289 ci.
-

p. 6/7 → Coupé 1966 et Fastback Boss 302 1970, Haute-Savoie

p. 13 → Saint-Jean-de-Maurienne

p. 17 → Classic Days sur le circuit de Nevers Magny-Cours

p. 20 → Miniature de Convertible 1966

p. 37 → Coupé 1970 et Coupé 1965, Route Nationale 7 (D7N), Pourrières

p. 41 → Fastback Boss 302, RCEA-N79, en route vers le Mustang Day

p. 44 → Coupé Ghia 1976, RDN8 à proximité du circuit Paul Ricard, Le Castellet

p. 62/63 → Mustang Day sur le circuit de Nevers Magny-Cours

p. 66 → Coupé Grandé 1972, Skatepark, Brunoy

p. 72 → Autoroute A26

p. 77 → Intérieur d'un Coupé 1965 et reflet du Coupé 1970

p. 90/91 → Coupé Boss 302 2012; V8 cocote 5,0 l.

p. 92/93 → Coupé Ghia 1976; V6 171 ci.

p.112-113 → Coupé Ecoboost 2016; 4 cyl. 2.3 l.

p.114-115 → Convertible 1966; V8 289 ci.

p.116-117 → Convertible GT California Special 2013;
V8 5.0 l.

p.118-119 → Convertible 2005; V8 4,6 l.

p.120-121 → Coupé Olympic Sprint 1972; V8 302 ci.

p.134-135 → Coupé GT 2011; V8 5,0 l.

p.136-137 → Coupé Shelby GT500 2008; V8 5,4 l.

p.138-139 → Coupé 1965; V8 302 ci.

p.140-141 → Coupé Shelby GT500 2011; V8 5,4 l.

p.142-143 → Convertible 1967; V8 289 ci.

Mustang du road-trip → Coupé 1970; I6 250 ci.

p. 80/81 → Classic Days et Mustang Day
sur le circuit de Nevers
Magny-Cours

p. 95 → Coupé 1970, parking
de supermarché à Vendôme

p. 98 → Parking de supermarché
à Vendôme

p. 101 → Boss 302 2012 et Fastback
1968, barbecue entre amis,
Villefranche-sur-Saône

p. 104/105 → Aire de Mornas-les-Adrets,
Autoroute A7

p. 108 → Route des Escalles,
Saint-Raphaël

p. 125 → Garage à Marseille

p. 131 → Coupé 1970 et Coupé 1965,
Route Nationale 7 (D7N),
Pourrières

p. 147 → Saint-Jean-de-Maurienne

p. 148 → Coupé 1970, Route Nationale 7
(D7N), Pourrières

p. 152 → Parking souterrain, Genève



Cornelia Hummel, docteur en sociologie, est Maître d'enseignement et de recherche au département de sociologie de l'Université de Genève. Elle dirige l'Unité de sociologie visuelle de l'Institut de recherches sociologiques de l'UNIGE. Ses travaux portent sur le parcours de vie et le vieillissement, avec un goût particulier pour les méthodes photographiques en sociologie.

David Desaleux, photographe, vit et travaille dans la région lyonnaise. Il est diplômé en 2001 de l'école des Gobelins – section photographie (Paris XIII). Il partage son temps entre des travaux de commande pour des magazines, des architectes, des collectivités... et mène depuis 2007 des projets plus personnels en binôme avec des chercheurs en sciences sociales (www.desaleux.com).

Édition
Fablyo
www.editions-fablyo.fr

 Fablyo

Conception graphique & mise en page
Guerillagrafik

Adaptation numérique
Cecilia Gérard

ISBN
978-2-492385-02-5

Tous droits réservés.
Aucune partie de ce livre ne peut être reproduite sous quelque forme ou par quelque moyen électronique ou mécanique que ce soit, y compris des systèmes de stockage d'information ou de recherche documentaire, sans l'autorisation écrite de l'éditeur.



Véritable icône de l'industrie automobile américaine, la Ford Mustang passionne et envoûte depuis plus de cinquante ans. De nombreux ouvrages techniques lui ont été consacrés : « Mustang, la mécanique de la passion » se concentre de manière originale sur les propriétaires, dans une approche humaine et sensible de l'attachement automobile.

Entre 2017 et 2018, la sociologue Cornelia Hummel et le photographe David Desaleux sont allés à la rencontre d'amoureux français, belges et suisses, de Mustang anciennes et récentes. Au volant d'un Coupé 1970, ils ont recueilli images inédites et témoignages passionnés, illustrant le rapport singulier de chaque propriétaire à sa voiture.

Édifiant voyage au cœur d'un mythe vécu au quotidien, le livre propose, en 5 chapitres et 25 portraits, une émouvante série de récits et de trajectoires intimes.