

1985

Ford Mustang





Ford Motor Company of Canada, Limited
Ford du Canada Limitée

Kenneth W. Harrigan
Le président et chef de la direction

The Canadian Road
Oakville, Ontario
L6J 5E4

Cher client,

«La qualité, chez Ford, passe avant tout». Et ce n'est pas qu'un slogan. Cela signifie que nous nous sommes engagés à construire uniquement des véhicules de qualité.

Notre méthode? Toujours nous mettre à votre place, au volant de l'une de nos nouvelles voitures.

Ce souci de qualité se manifeste partout: performances, robustesse, qualité des matériaux utilisés, lignes pures, fiabilité, durabilité, sécurité, facilité d'entretien et économie. Rien n'y échappe!

Mais ce souci de qualité suppose un effort constant. C'est pourquoi nous travaillons sans relâche à améliorer et à perfectionner nos véhicules pour qu'ils répondent à vos besoins et à vos attentes.

Nous sommes convaincus que la Ford Mustang 1985 est un excellent exemple de cette qualité qui nous tient à coeur. Conçu en fonction du conducteur, c'est un véhicule techniquement très avancé et extrêmement agréable à conduire. Les différents modèles et groupes motopropulseurs de la gamme Mustang vous offrent tout un choix!

Prenez le temps d'examiner attentivement nos nouvelles voitures Ford 1985 dans la salle de montre, puis faites-en l'essai sur la route, là où ça compte! Vous serez alors en meilleure position pour mesurer jusqu'à quel point «la qualité, chez Ford, passe avant tout».

Le président et chef de la direction
Ford du Canada Limitée

K. W. Harrigan

Mustang 1985

Une voiture racée, pour les jeunes et pour ceux qui ont su le rester. Rapide et précise, la Mustang est équipée d'un moteur nerveux à rendement élevé. Les dimensions et les lignes d'une voiture d'aujourd'hui dont les aménagements intérieurs sont confortables et les nombreuses caractéristiques remarquables. Prenez donc le volant d'une Mustang et découvrez vous aussi ce qu'est un pur-sang.

Table des matières

Qualité et main-d'oeuvre . . .	4-5
Tenue de route et maniabilité	6-7
Puissance et rendement . . .	8-9
Intérieur Mustang	10-11
Mustang LX	12-13
Cabriolet Mustang LX	14-15
Mustang GT Cobra	16-17
Mustang SVO	18-21
Équipements de série, options, mesures de sécurité, couleurs et garnitures . . .	22-23



La **Mustang LX**, en versions 2 portes, 3 portes et cabriolet, possède un équipement de série exceptionnel. Le prix de la version 2 portes est très alléchant!



Le **cabriolet Mustang LX**, tous les avantages de la 2 portes, plus une capote escamotable électrique qui vous offre l'ivresse de la conduite au grand air.



Les **Mustang GT Cobra** 3 portes et **cabriolet GT Cobra**, des machines racées par excellence! Leur tenue de route est impeccable grâce à leur suspension ferme et leur capacité d'accélérer rapidement.



La **Ford SVO**, un véhicule de grand tourisme à prix abordable, dernier-né du groupe des véhicules spéciaux de Ford. Remarquablement bien équilibrée dans sa conception, cette machine est à la fine pointe de la technologie.

Pages de couverture avant et arrière:
Mustang GT Cobra

Un mot à propos de cette brochure: certains des équipements montrés ou décrits dans cette brochure sont livrables moyennant supplément.

Qualité et main-d'oeuvre

Ford du Canada Limitée s'est engagée à construire des voitures sur lesquelles vous pouvez vraiment compter. Avec Ford, c'est sûr!

Chez Ford, forme et fonction ne font qu'un. Voilà pourquoi la Mustang 1985 est une beauté fonctionnelle à tous points de vue: aérodynamique, rendement, confort et commodité.

Ainsi, les organes mécaniques, par exemple le moteur et la suspension, sont conçus et construits selon les normes les plus rigoureuses dans l'industrie et font l'objet d'un contrôle de qualité très poussé.

Tout—capot, portes, coffre à bagages et moulures—absolument tout est monté selon des marges de tolérance très strictes pour un ajustement parfait. De plus, la peinture de carrosserie est appliquée avec le plus grand soin pour un fini doux et lustré.

Les voitures Ford...construites à l'en-seigne de la qualité!



Tout est dans la conception et la construction

Pour concevoir et construire des voitures de qualité, il faut tout d'abord disposer d'outils de travail à la fine pointe du progrès.

Aujourd'hui, les ingénieurs peuvent mesurer avec une précision étonnante les réactions d'une



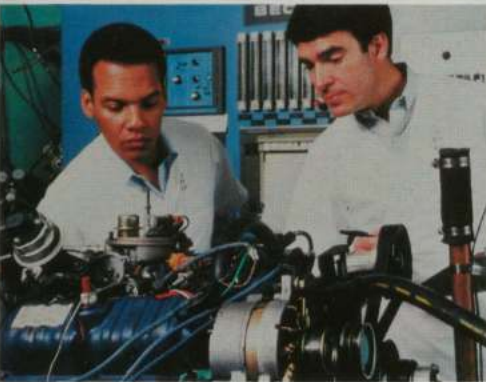
voiture (grandeur réelle) bien avant sa construction. Ils y parviennent en simulant son comportement routier sur des postes d'affichage.

Ils font circuler le véhicule autour de bornes à différentes vitesses, sur des pentes raides de même que dans des nids de poule, tout comme ils le feraient sur une piste d'essai. L'ordinateur affiche en détail tous les mouvements de la suspension et des autres composants qui sont par la suite évalués, modifiés ou perfectionnés au besoin et testés de nouveau.

Même avec ces outils de pointe, il est bien évident que ce sont les concepteurs et les constructeurs qui ont le dernier mot et que l'ordinateur n'est là que pour les aider.

La résistance au stress... l'étape décisive

Les conducteurs d'aujourd'hui ont besoin de leur voiture tous les jours et tiennent à ce qu'elle fonctionne correctement. C'est pourquoi les voitures Ford sont mises à l'essai sur des centaines de milliers de kilomètres au cours desquels elles sont soumises à des bains de sel de même qu'à des charges et des conditions particulièrement éprouvantes sur des routes pavées, des chemins non pavés et des chaussées en pente raide. De plus, elles doivent satisfaire à toutes les exigences des tests d'accélération, de virage et de freinage mis au point par Ford.



Mais avant même de passer aux essais routiers, les ingénieurs de Ford soumettent les prototypes de voiture à de nombreux tests de laboratoire. Par exemple, l'actionneur électrodynamique est un simulateur de laboratoire qui peut faire l'essai sans arrêt d'un véhicule par tous les temps, dans toutes les conditions. Ce test vise, entre autres, à éliminer le grincement et les bruits causés par les cahots, les secousses et les irrégularités de la route de même que par les températures extrêmes.

Ordinateurs, robots et laser... de précieux collaborateurs!

Les ordinateurs jouent un rôle de tout premier plan pendant le montage des voitures Ford: surveillance et vérification du rendement des moteurs, validation des éléments constituants des systèmes électriques et contrôle de l'uniformité d'appli-



cation de la peinture de carrosserie pour un fini de qualité.

Ford accorde également beaucoup d'importance à la robotique pour concevoir et construire des voitures de qualité, parfaitement ajustées et soigneusement finies. Les robots sont programmés pour assurer régularité et uniformité des opérations de même qu'un contrôle de qualité d'une précision incroyable. C'est ainsi qu'ils peuvent faire les 2 000 points de soudure d'une carrosserie, rapidement et complètement, exactement aux endroits prévus sur les bleus.

Le laser, autre outil de pointe utilisé par Ford pour améliorer la qualité de ses produits, permet de tout mesurer avec exactitude depuis la coulée des moteurs jusqu'aux marges de tolérance des portes en passant par les écrous, boulons et attaches.

Pour encore plus de qualité: protection contre la corrosion

Ford a adopté de rigoureuses mesures pour protéger ses voitures contre la corrosion. L'acier galvanisé est utilisé pour les pièces importantes du soubassement et de la carrosserie, et l'acier enduit avec inhibiteurs de corrosion pour les principaux panneaux de carrosserie. De plus, des traitements spéciaux sont appliqués à certains endroits de la carrosserie.

Ingéniosité et travail d'équipe: deux éléments essentiels à tout produit de qualité!

Chez Ford, la qualité est le fruit d'un travail d'équipe. Il suffit de mentionner les centaines de recommandations présentées tous les ans par les 1 100 groupes d'employés participant au programme d'amélioration des produits mis en vigueur dans les 80 usines de montage Ford en Amérique du Nord.



Outre ces groupes, Ford a formé des groupes de durabilité/fiabilité chargés spécialement de mettre en oeuvre des programmes de contrôle de qualité avant le début de la production. Enfin, Ford a créé des groupes de qualité pour veiller principalement à l'amélioration des produits une fois la production lancée.

Avec toutes ces ressources humaines et matérielles mises à contribution pour assurer la construction de produits de qualité, les employés de Ford sont parfaitement conscients que la qualité est une affaire de tous les instants. C'est d'ailleurs de cette philosophie que s'inspire notre slogan «La qualité, chez Ford, passe avant tout».

Tenue de route et maniabilité

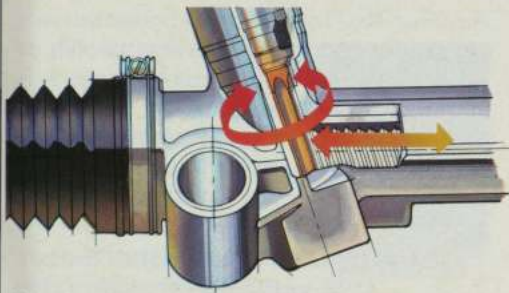
Direction assistée à crémaillère

La direction assistée à crémaillère de la Mustang a été conçue de façon à réduire les frottements. Souple et rapide, elle vous fait parfaitement «sentir» la route.

Nette et précise, la direction à crémaillère ajoute aux qualités sportives de la Mustang. De plus, son faible diamètre de braquage, d'à peine un peu plus de 11,3 m (37 pi), contribue grandement à en faire une voiture très maniable.

Les modèles GT Cobra et SVO sont équipés d'une direction assistée à crémaillère dont le rapport de démultiplication est constant (15:1), caractéristique qui facilite encore les manoeuvres et vous donne une remarquable sensation de la route.





L'extrémité de la colonne de direction est dotée d'un pignon (1) engrené dans une crémaillère (2) dont le mouvement transversal actionne les leviers de fusée.

Une suspension avant de conception avancée

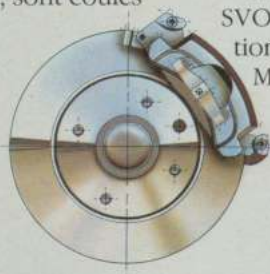
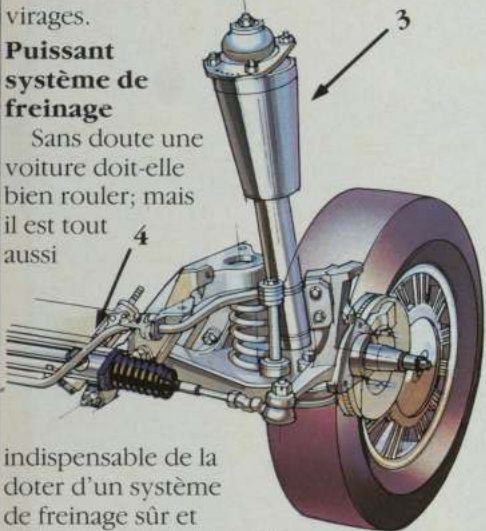
La suspension avant est un élément clé de la tenue de route souple et précise de la Mustang. Les articulations et bras supérieurs classiques ont été remplacés par des jambes élastiques MacPherson (3) ou des amortisseurs tandis qu'une barre stabilisatrice (4) relie les bras de suspension inférieurs gauche et droit pour stabiliser la voiture dans les virages.

Puissant système de freinage

Sans doute une voiture doit-elle bien rouler; mais il est tout aussi

indispensable de la doter d'un système de freinage sûr et efficace. Les modèles LX et GT Cobra sont dotés d'un système de freinage assisté à double circuit à disque à l'avant et à tambour à l'arrière de série. Les freins avant, de type à étrier coulissant pour réduire le frottement, sont coulés d'un seul tenant avec les moyeux, et ventilés pour mieux dissiper la chaleur.

Plus performante encore, la SVO est équipée de freins assistés à disque aux quatre roues.



Suspension arrière

La suspension arrière de la Mustang, de type à accouplement, comporte quatre bras de raccord montés longitudinalement pour maintenir le pont arrière en place. Des ressorts à boudin et des amortisseurs montés verticalement à l'extérieur des longerons arrière ajoutent au comportement routier. Tous les points de fixation sont dotés de coussins de caoutchouc de grandes dimensions pour réduire au minimum le transfert des bruits et vibrations de la route à la carrosserie.



L'écoulement de l'air: une force stabilisatrice!

Les lignes aérodynamiques de la Mustang font beaucoup plus qu'ajouter aux économies de carburant. Elles profitent également à la direction et à la suspension. En effet, la carrosserie a été profilée avec soin pour que l'écoulement de l'air réduise les forces ascendantes à l'avant, pour une meilleure stabilité directionnelle, et à l'arrière pour une meilleure tenue dans les virages.

Pneus spéciaux VR pour la GT Cobra et la SVO

L'excellente tenue de route de la GT Cobra et de la SVO tient notamment aux pneus Goodyear Eagle dont elles sont équipées. Ces pneus radiaux ceinturés d'acier, haute vitesse, sont montés sur des jantes en aluminium coulé et présentent une nouvelle bande de roulement unidirectionnelle «Gatorback».

Une suspension spéciale pour deux voitures qui sortent de l'ordinaire

La suspension de la GT Cobra et de la SVO a été spécialement étudiée en fonction des hautes performances de ces Mustang.

Mustang GT Cobra

La suspension avant comporte des jambes élastiques à gaz, une barre stabilisatrice surdimensionnée et des ressorts à débattement progressif.

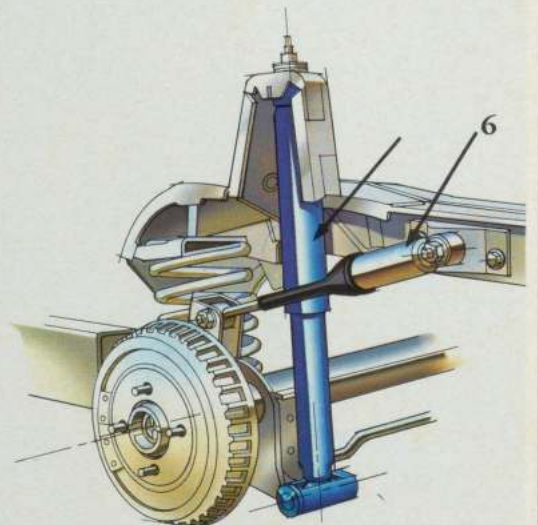
En plus d'être également équipée de ressorts à débattement progressif et d'une barre stabilisatrice, la suspension arrière «Quadra-Shock» comprend des amortisseurs à gaz (5) montés verticalement entre les extrémités du pont et l'arrière du

châssis. Ces amortisseurs limitent le débattement vertical des roues arrière causé par les inégalités de la route.

Deux autres amortisseurs à fréon (6) sont montés horizontalement entre les extrémités du pont et le châssis. Avec la barre stabilisatrice, ils s'opposent au mouvement du pont d'avant en arrière et compensent le dévers en virage, tout en contribuant au centrage du pont.

Mustang SVO

La SVO reprend cette excellente suspension, mais en la poussant encore un peu plus loin, avec des jambes élastiques et amortisseurs à gaz Koni.® Réglables, ces amortisseurs permettent de modifier le comportement de la suspension, depuis la conduite en ville jusqu'à la compétition. Voir page 21 pour plus de détails.



Puissance et rendement

Le régulateur électronique EEC-IV: l'un des ordinateurs automobiles les plus perfectionnés au monde

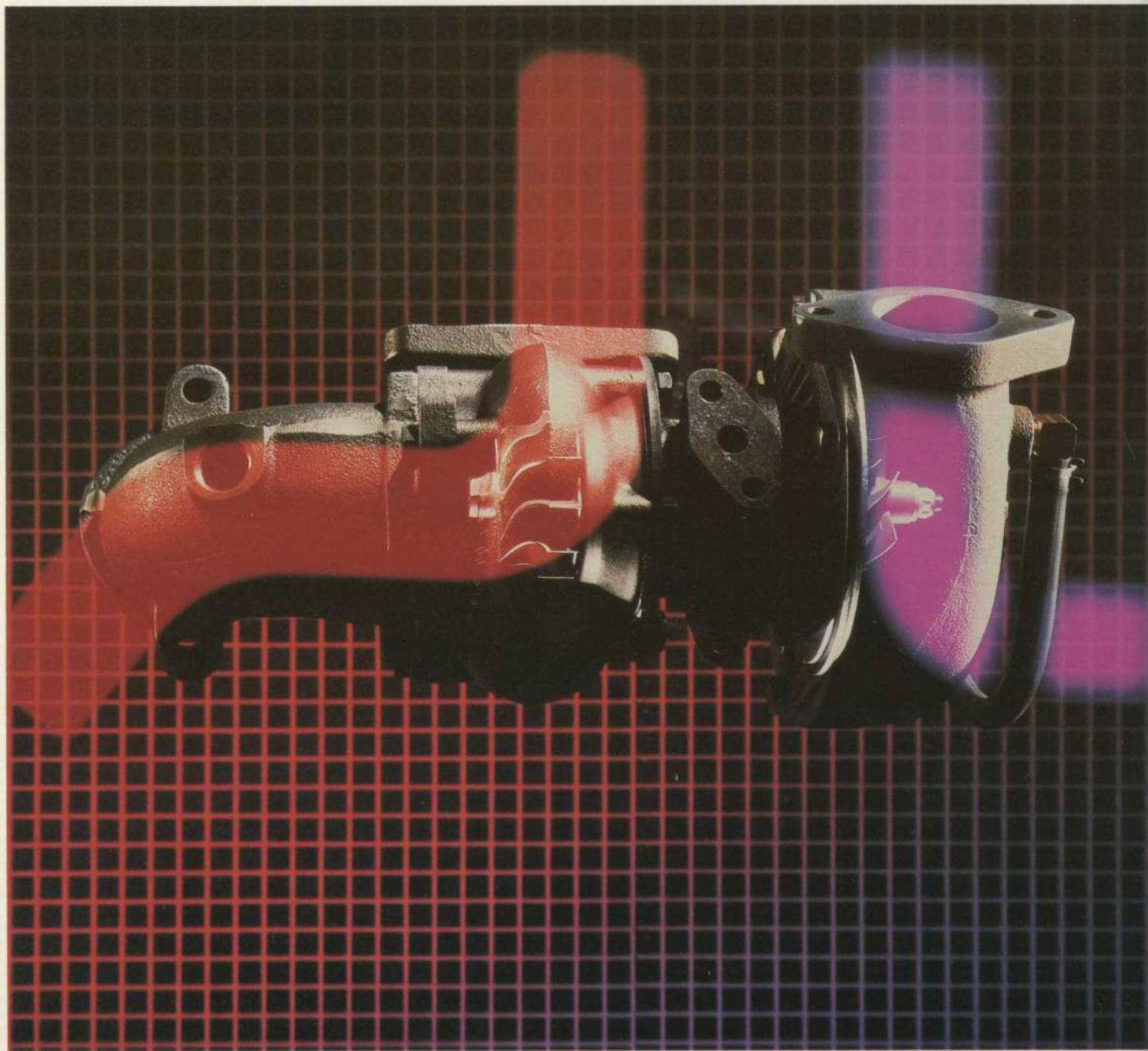
La plupart des moteurs de Mustang sont dotés du régulateur électronique de moteur (EEC-IV), un système de commande de moteur de la quatrième génération, piloté par microprocesseur et capable d'assimiler des milliers d'opérations à la seconde. Au départ, ce régulateur règle sur-le-champ le mélange air/carburant et la distribution pour des démarrages à froid rapides. Une fois le



véhicule en marche, il capte la moindre sollicitation, puis équilibre le mélange air/carburant pour une puissance, un temps de réaction et un rendement optimaux.

La turbocompression...ou comment faire d'une pierre deux coups

La turbocompression vous donne à la



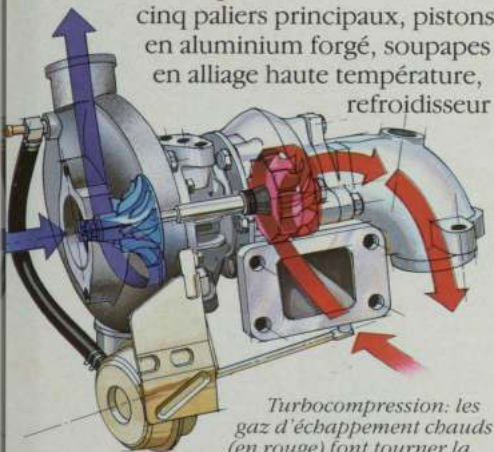
fois puissance et économie. Lorsque vous roulez normalement, la turbine reste inactive et ainsi contribue aux économies de carburant. Par contre, quand vous avez besoin d'un supplément de puissance, par exemple pour dépasser, le turbocompresseur entre en action dès que vous appuyez à fond sur la pédale d'accélérateur.

Turbocompresseur à échangeur-refroidisseur: Mustang SVO

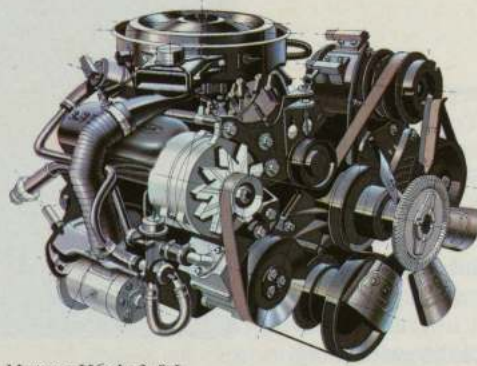
La Mustang SVO est équipée d'un puissant 4 cylindres à circulation transversale, arbre à cames en tête. Sa cylindrée n'est que de 2,3 L mais, grâce à son turbocompresseur doté d'un échangeur-refroidisseur, la puissance et le couple qu'il développe sont comparables à ceux d'un V8 beaucoup plus gros. Léger et de relativement faible cylindrée, ce moteur contribue aussi aux qualités exceptionnelles d'équilibre de la SVO.

Ses caractéristiques sont les suivantes:

cinq paliers principaux, pistons en aluminium forgé, soupapes en alliage haute température, refroidisseur



Turbocompression: les gaz d'échappement chauds (en rouge) font tourner la turbine pour alimenter le compresseur. L'air extérieur (en bleu) est aspiré dans le compresseur, puis expulsé dans l'échangeur-refroidisseur, le système d'admission et les chambres de combustion. L'échangeur-refroidisseur abaisse la température de l'air refoulé par le turbocompresseur. Le mélange air/carburant peut ainsi être plus dense, ce qui permet une combustion plus rapide et plus parfaite.



Moteur V6 de 3,8 L



Mustang GT Cobra: un puissant V8 de 5 L de série!

Le groupe motopropulseur de la GT Cobra se compose du V8 de 5 L grand rendement et d'une boîte manuelle à cinq vitesses (cinquième surmultipliée).

Ce moteur extrêmement performant donne des résultats tout à fait remarquables: 210 HP à 4 400 r/min et 265 pi/lb de couple à 3 200 r/min (selon la norme SAE J-1349).

Parmi les perfectionnements qui rendent ces résultats possibles, on trouve: arbre à cames forgé hautes performances, poussoirs de soupapes à faible frottement, carburateur quatre corps Holley de 600 pi/min, admission d'air libre de gros diamètre, tubulure d'admission en acier inoxydable, système d'échappement de fort diamètre et pistons en aluminium forgé.

à double rouleau et l'alternateur se débraie lorsque le papillon des gaz est grand ouvert.

La GT Cobra est équipée d'une boîte manuelle 5 vitesses Borg-Warner (à cinquième surmultipliée) et d'un pont arrière «Traction-Lok» pour une tenue de route remarquable.

Une version de ce moteur est également prévue pour la boîte de vitesses automatique à surmultiplicateur de Ford. Le moteur est alors équipé d'un régulateur EEC-IV et d'une injection électronique du carburant (EFI) qui permet de doser avec précision le carburant pour des démarrages rapides et un bon comportement du moteur à froid.

Un V6 très performant

Le V6 de 3,8 L (équipement de série pour le cabriolet LX, en option pour les LX versions 2 et 3 portes) est doté d'une injection électronique du carburant, de chambres de combustion et de soupapes d'admission de conception nouvelle. Il est associé à une boîte automatique conçue elle aussi pour un rendement optimal. Le convertisseur de couple à verrouillage assure une liaison quasi mécanique entre le moteur et la boîte de vitesses en troisième. Le glissement du convertisseur est donc considérablement atténué, ce qui assure une meilleure utilisation de la puissance moteur.

Un moteur énergique et économe

Le moteur 4 cylindres de 2,3 L de la Mustang LX est très économe pour ses performances, grâce à son arbre à cames en tête, à son carburateur à un seul diffuseur venturi et au nouveau régulateur de carburant EEC-IV. La boîte de série est une boîte manuelle 4 vitesses. Une boîte automatique «SelectShift» est également disponible en option.

Groupes motopropulseurs

Moteur	Boîte de vitesses	Rapport de pont	
			Série
2,3 L, TV, à arbre à cames en tête	Man., 4 vitesses*		3,08:1
2,3 L, TV, à arbre à cames en tête	Automatique		3,27:1
2,3 L (EFI) à turbocompresseur	Man., 5 vitesses		3,45:1
3,8 L (EFI)	Automatique avec convertisseur de couple à verrouillage		2,73:1
5 L, 4V, grand rendement	Man., 5 vitesses		2,73:1
5 L (EFI) grand rendement	Automatique à surmultiplicateur		3,27:1

*Avec indicateur de passage en vitesse supérieure



De plus, la pompe à eau est particulièrement efficace, les soupapes d'échappement et les ressorts de soupape sont en alliage spécial, la chaîne de distribution est

d'huile auxiliaire, tubulure d'admission parfaitement calibrée, arrêt automatique du carburant, détecteur de cliquetis perfectionné et limiteur de régime.

Intérieur Mustang

Mustang et ergonomie

Pour bien aménager l'intérieur d'une voiture, il faut appliquer les principes de l'ergonomie, c'est-à-dire étudier les rapports entre le conducteur et son véhicule. Les instruments, les commandes et les sièges, tout doit être disposé de façon à assurer confort et commodité maximums.

L'intérieur de la Mustang est une véritable réussite d'ergonomie: les sièges, les

commandes, les instruments et les lampes sont parfaitement disposés afin qu'ils soient pratiques pour le conducteur. Par exemple, les branches du volant ne masquent pas le tableau de bord. Les leviers multicommandes montés sur la colonne de direction pour les lave-glaces, les essuie-glaces à balayage intermittent et les clignotants sont à portée de la main du conducteur. Le frein de stationnement est monté au plancher, entre les sièges avant (équipement de série pour les modèles LX 3 portes, GT Cobra et SVO). Les commandes du climatiseur ainsi





que l'équipement audio sont aisément accessibles. Ainsi, les mains du conducteur peuvent toujours rester tout près du volant.

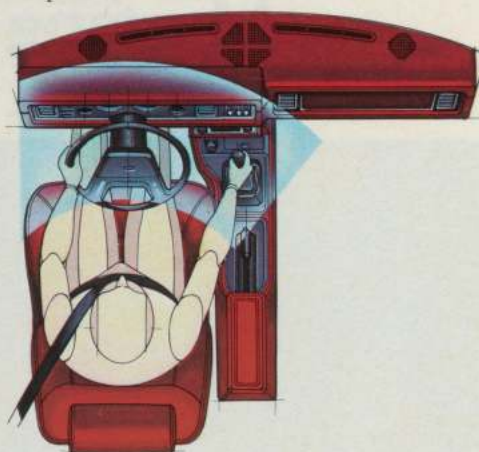
Confort et habitabilité pour quatre personnes

L'intérieur spacieux et confortable de la Mustang peut facilement accueillir quatre passagers. De plus, les LX, GT et SVO 3 portes ont une banquette arrière repliable en deux parties.

Les sièges baquets avant de la LX sont garnis d'un coussin de mousse épais reposant sur un grillage suspendu par ressort, pour un soutien ferme mais confortable. Les dossiers des sièges se règlent séparément, pour un plus grand confort individuel. Les bordures de siège et le profil des dossiers ont été étudiés pour exercer un excellent soutien latéral et bien retenir les occupants.

La GT Cobra est équipée de sièges sport articulés, avec bordures latérales et appuis-jambes réglables.

La SVO haut de gamme offre des sièges de conducteur et de passager avant articulés. Pour offrir aux occupants un maximum de confort, les bordures de sièges, l'appui lombaire, l'appui-jambes et le dossier sont réglables.



En haut à droite: Groupe d'instruments complet de série.

Au centre et en bas à gauche: intérieur de la Mustang LX avec climatiseur, boîte de vitesses automatique «SelectShift» (de série pour le cabriolet LX) et volant inclinable, en option.

Mustang LX

Une voiture sportive et superbement aménagée! Elle offre une tenue de route précise, un moteur nerveux et économe, une servodirection et des freins assistés. L'intérieur, conçu en fonction du conducteur, est confortable et les sièges sont très bien étudiés. *La LX est une voiture complète; inutile d'y ajouter d'innombra-*

bles options pour en faire la voiture de vos rêves. Très abordable aussi! Et le plus beau, c'est un pur-sang, une Mustang.

En équipement de série: radio AM/FM stéréo,* miroirs de courtoisie sur les pare-soleil, essuie-glaces à balayage intermittent, épaisse moquette de 16 onces et sièges baquets à dossier bas inclinable revêtus de tissu. La banquette arrière de la LX 3 portes se replie en deux parties, pour une meilleure utilisation de la





section passagers/bagages. La console centrale est équipée d'une montre à affichage numérique et d'un module de diagnostic et est offerte de série pour les modèles 3 portes et en option pour les modèles 2 portes. Le tableau de bord, comme la voiture, est complet: manomètre d'huile, thermomètre, ampèremètre, tachymètre et compteur journalier. Le coffre à bagages de la LX 2 portes possède aussi une garniture complète.

*Peut être créditée.



Au centre: Mustang LX 2 portes.

Cabriolet Mustang LX

Dans la tradition Mustang, un cabriolet quatre places avec capote escamotable à commande électrique. La lunette arrière en verre peut être laissée en place lorsqu'on abaisse la capote; on peut aussi la défaire facilement, capote levée, pour accélérer

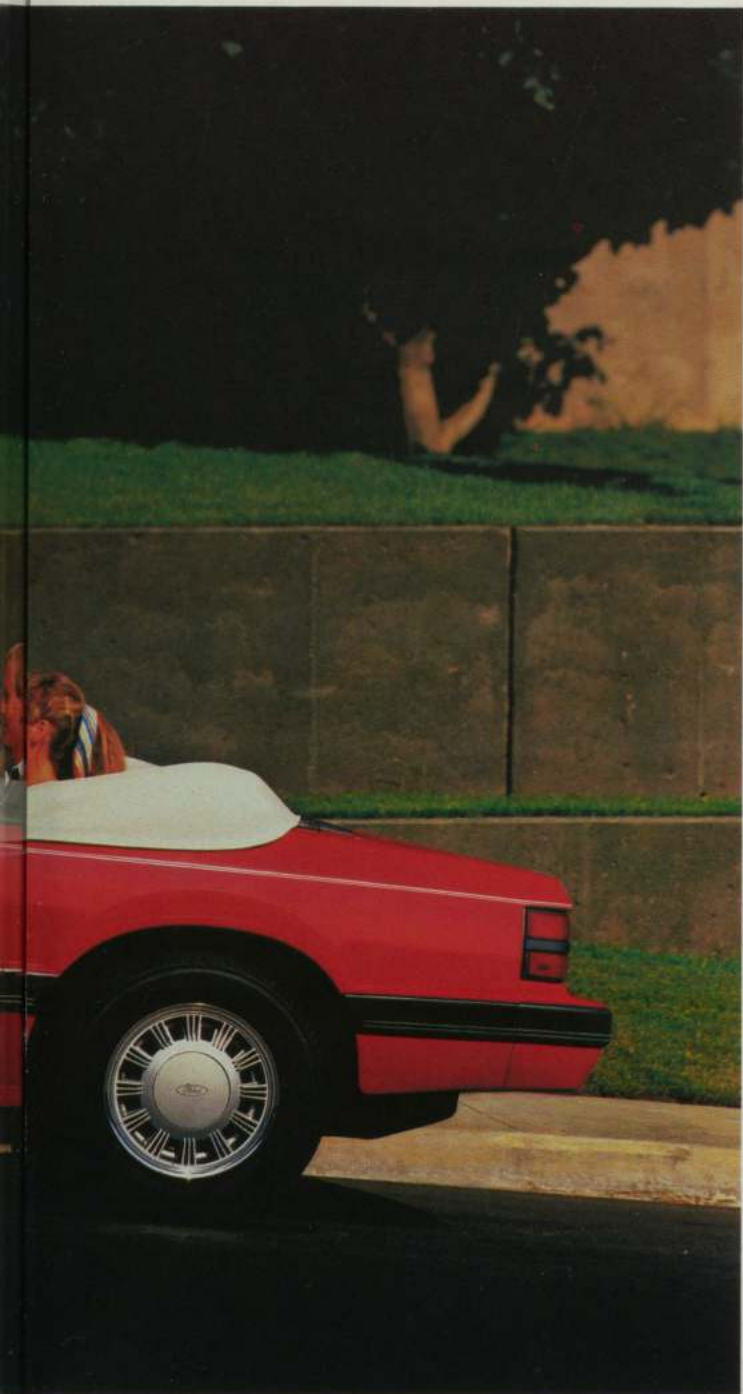
la ventilation. Sous le capot, un nerveux moteur V6 de 3,8 L à injection de carburant est associé à une boîte automatique.

L'intérieur du cabriolet LX est aussi soigné que celui de la LX 2 portes: miroirs de courtoisie recouverts, leviers multi-commandes sur la colonne de direction; essuie-glaces à balayage intermittent;





rétroviseurs gauche et droit profilés et à télécommande; ventilation forcée avec bouches d'aération incorporées au tableau de bord. Et plus encore: pneus radiaux ceinturés d'acier métriques P, enjoliveurs motif turbine, carrosserie rehaussée de touches anthracite. Des sièges articulés en cuir blanc ou anthracite sont également offerts en option.



Ci-contre à gauche: Cabriolet Mustang LX avec sièges de cuir blanc et jantes stylisées, en option.

Mustang GT Cobra

La Mustang GT Cobra impose le respect depuis qu'elle est sortie de nos usines, il y a 20 ans. Une voiture rapide et remarquable dont la réputation n'a cessé de grandir, année après année. Fidèle à cette noble tradition, la GT Cobra 1985 s'imposera elle aussi sur la route.

De la puissance à revendre sous le capot—210 HP prévus*—et une boîte manuelle 5 vitesses ultra-rapide qui vous réserve bien des sensations fortes. Mais vous découvrirez aussi une voiture très sophistiquée: une suspension «Quadra-

Shock» avec ressorts à débattement progressif, amortisseurs et jambes élastiques à gaz, pneus hautes performances Goodyear Eagle, type à retardement de dépression (VR) à bande de roulement unidirectionnelle «Gatorback». En plus, la GT Cobra offre de série de nouvelles jantes en aluminium coulé 381x178 mm (15x7 po).

À l'intérieur on trouve de nouveaux sièges sport articulés, revêtus de tissu, avec bordures latérales et appuis-jambes réglables. Sont également de série, une





radio AM/FM stéréo,** une direction à rapport de démultiplication spécial, un volant inclinable et des freins assistés à disque à l'avant et à tambour à l'arrière.

Toutes les performances de la GT Cobra se retrouvent dans sa version cabriolet quatre places, avec capote à commande électrique et lunette arrière en verre.

Mettez-vous au volant d'une Mustang GT Cobra 3 portes ou cabriolet. Et vous verrez qu'elle fait honneur à sa réputation.

*210 HP à 4 400 r/min (selon la norme SAE J-1349).

**Peut être créditée.



Au centre: Mustang GT Cobra

Mustang SVO

La fine fleur de l'auto sport! Pour vous en convaincre, jetez donc un coup d'oeil à l'intérieur.

À l'avant, les sièges baquets articulés se règlent pour vous soutenir parfaitement. Ils sont revêtus de tissu (ou de cuir en option), comme la banquette arrière repliable en deux parties. Il est également possible de régler le dossier, l'appui lombaire, les bordures de sièges et les appuis-jambes.

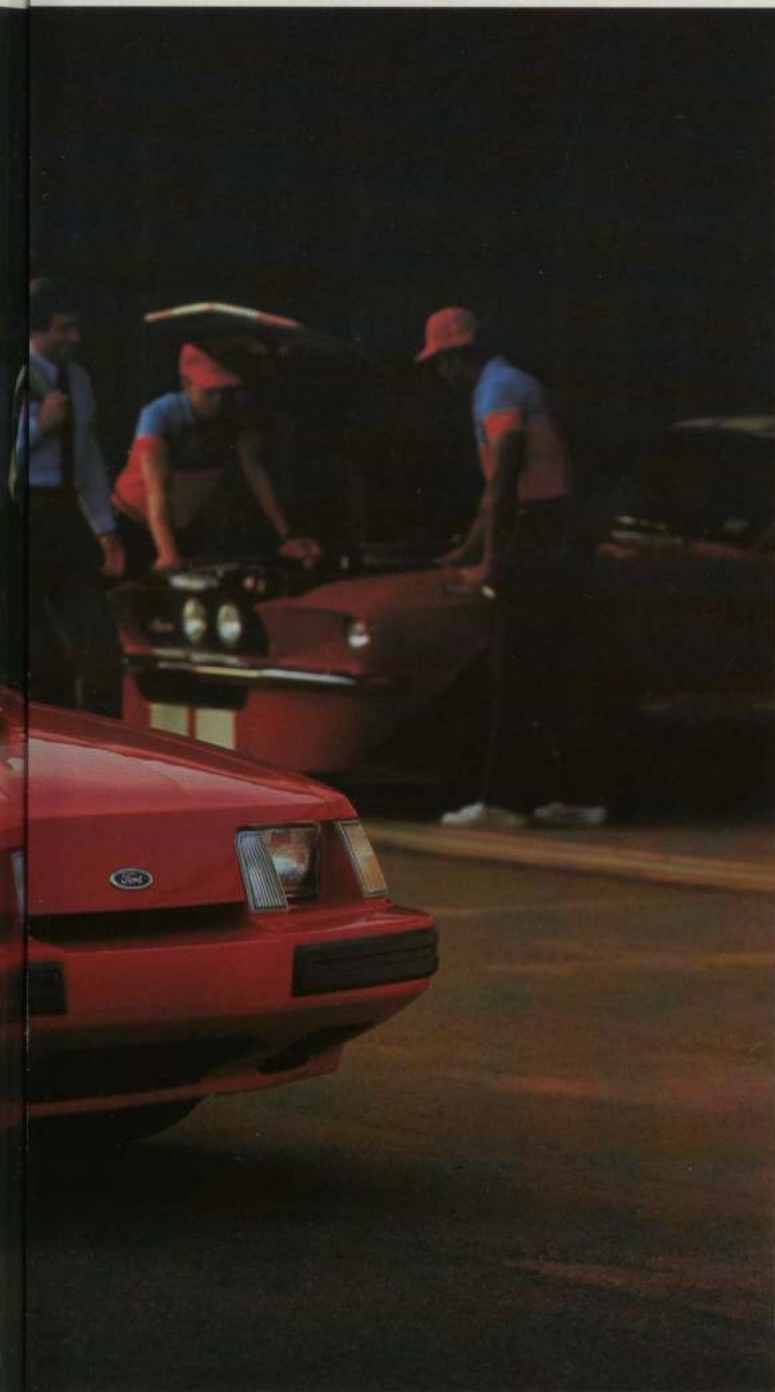
Le groupe d'instruments, très complet, réunit sur le tableau de bord des cadrans et des indicateurs précis et faciles à lire.

En équipement de série sur la SVO, on trouve: climatiseur, lève-glaces électriques, verrouillages électriques, volant inclinable, essuie-glaces à balayage intermittent, dégivreur de lunette arrière, radio AM/FM stéréo électronique avec lecteur de cassettes, sonorisation très haute fidélité. Les commandes des phares antibrouillards et du sélecteur de carburant





sont montées sur la console avec accou-
doir et boîte à gants intégrés. Le sélecteur
de carburant permet de passer du super
sans plomb à l'essence ordinaire sans
plomb, sans dégradation des perfor-
mances. Enfin, l'équipement de série
comprend un jeu de pédales spéciales qui
permettent de rétrograder et de freiner
en même temps. Et ce n'est pas tout! Pour
les caractéristiques plus techniques de la
SVO, consultez la page suivante.



Ci-contre à gauche: Mustang SVO.

Mustang SVO

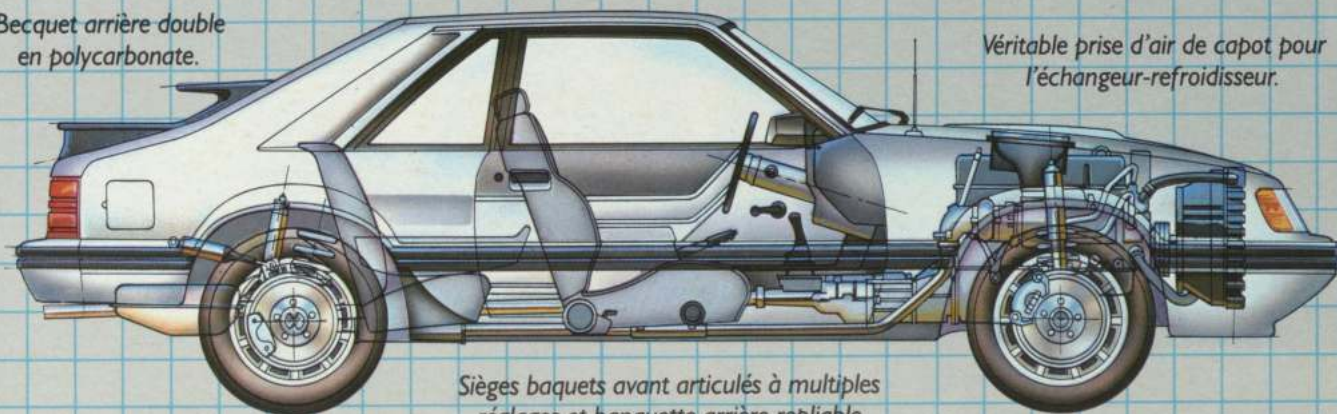
Mise au point sur les circuits de compétition

Moteur—La SVO est équipée d'un moteur 4 cylindres en ligne de 2,3 L à injection électronique du carburant (de type à orifice) et à turbocompresseur avec échangeur-refroidisseur.

Le système de turbocompression de la SVO, piloté par le régulateur électronique de moteur EEC-IV, permet des suralimentations variant jusqu'à 14 lb/po².

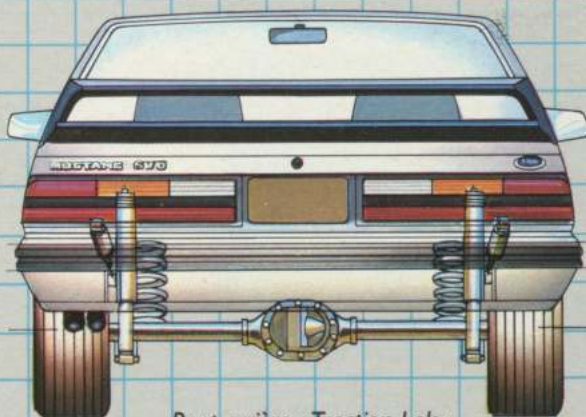
L'échangeur-refroidisseur abaisse la température de l'air refoulé par le compresseur, augmentant ainsi sa densité. La combustion est nettement améliorée, ce qui entraîne une augmentation sensible de la puissance et du couple.

Becquet arrière double en polycarbonate.



Véritable prise d'air de capot pour l'échangeur-refroidisseur.

Sièges baquets avant articulés à multiples réglages et banquette arrière repliable en deux parties.



Pont arrière «Traction-Lok» à rapport de 3,45:1.

Pneus radiaux Goodyear NCT de 406 mm (16 po) et jantes en aluminium coulé; amortisseurs à gaz réglables Koni^{inc}



Géométrie de suspension améliorée pour une tenue de route exceptionnelle.

Fiche technique de la Mustang SVO

MOTEUR

Type 4 cylindres en ligne de 2,3 L à arbre à cames en tête
Taux de compression 8,0:1
Système d'admission Injection électronique du carburant, turbocompresseur et échangeur-refroidisseur

Echangeur-refroidisseur 162 po³
Puissance max. (nette, norme SAE)* 175 HP à 4 400 r/min
Couple max. (net, norme SAE)* 210 lb-pi à 3 000 r/min

COMPOSANTS DE TRANSMISSION

Boîte de vitesses 5 vitesses
Rapports de vitesse
Première 3,50:1
Deuxième 2,14:1
Troisième 1,36:1
Quatrième 1,00:1
Cinquième 0,78:1

Tringlerie mise au point par Hurst
Pont arrière Traction-Lok Rapport de 3,45:1

SUSPENSION

Avant Jambes élastiques MacPherson, amortisseurs à gaz réglables Koni^{inc}; ressorts à boudin et barre stabilisatrice de 28,4 mm (1,12 po) de diamètre
Arrière 4 barres d'accouplement, ressorts à boudin, barre stabilisatrice de 17,0 mm (0,67 po) de diamètre, amortisseurs à gaz réglables Koni^{inc} et amortisseurs hydrauliques montés longitudinalement**

DIRECTION

Type Assistée à crémaillère de précision
Rapport 15:1

FREINS

Avant mm (po) Assistés à disque de 281 (11,08) ventilés de l'intérieur
Arrière mm (po) Assistés à disque de 295 (11,6) ventilés de l'intérieur

ROUES ET PNEUS

Roues En aluminium coulé 16x7 po
Pneus Goodyear Eagle P225/50VR16, bande de roulement unidirectionnelle «Gatorback»

DIMENSIONS

Poids en ordre de marche, kg (lb) 1 355 (2 987)
Empattement, mm (po) 2 553 (100,5)
Longueur hors tout, mm (po) 4 572 (180,8)
Largeur hors tout, mm (po) 1 755 (69,1)
Hauteur hors tout, mm (po) 1 323 (52,1)
Voie, avant, mm (po) 1 468 (57,8)
arrière, mm (po) 1 481 (58,3)

DONNÉES TECHNIQUES

Rapport puissance/poids 17,2 lb/1 HP

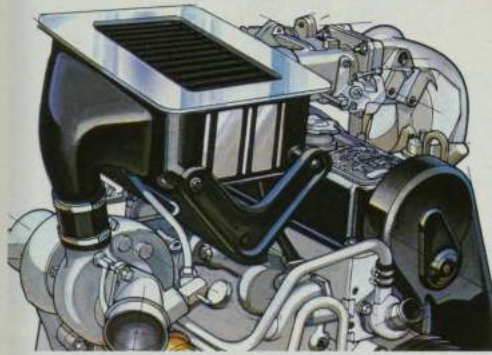
ESSAI DE DÉRAPAGE

Accélération latérale 0,9 g

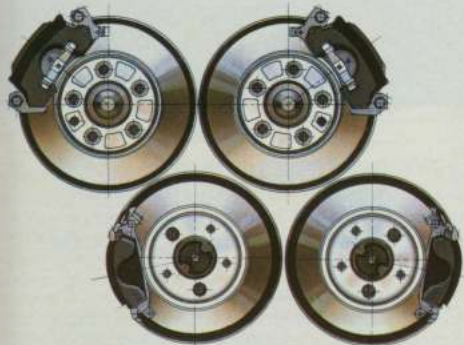
FREINAGE

100-0 km/h (60-0 mi/h)—m (pi) 41,8 (137)

*Selon la norme SAE J-1349.

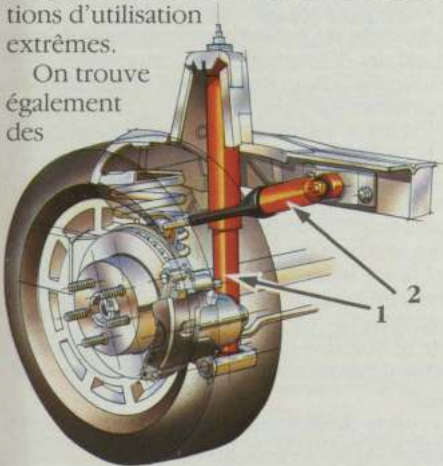


Freins—La SVO est livrée, de série, avec des freins assistés à disque aux quatre roues. Coulé d'un seul tenant avec le moyeu, le disque est ventilé de l'intérieur pour mieux dissiper la chaleur.



Suspension arrière—La suspension arrière de la SVO comprend: ressorts et coussinets spéciaux; barre stabilisatrice de fort diamètre pour une excellente maîtrise sur parcours accidenté ou dans des conditions d'utilisation extrêmes.

On trouve également des



amortisseurs à gaz réglables Koni[®] (1), et deux amortisseurs hydrauliques supplémentaires Koni[®] (2) montés longitudinalement entre le pont et le châssis.

La SVO est équipée, de série, du pont arrière Traction-Lok à rapport de 3,45:1 conçu pour faire face aux accélérations les plus vives et pour assurer une bonne adhérence dans les virages.

Pneus et roues—Les pneus de la SVO sont des pneus radiaux ceinturés d'acier Goodyear, éprouvés sur piste de course. De type VR, ils présentent une bande de roulement unidirectionnelle «Gatorback» pour dévorer la route, et un profil surbaissé pour une plus large surface de contact et une meilleure adhérence sur chaussée sèche ou humide. Fabriqués avec des gommages hautes performances, ces pneus spéciaux sont montés sur des jantes en aluminium coulé de 178 mm (7 po) de 406 mm (16 po) de large. Les jantes sont coulées à basse pression pour réduire au minimum le taux de porosité des matériaux de construction et elles sont affleurées pour un meilleur rendement aérodynamique.

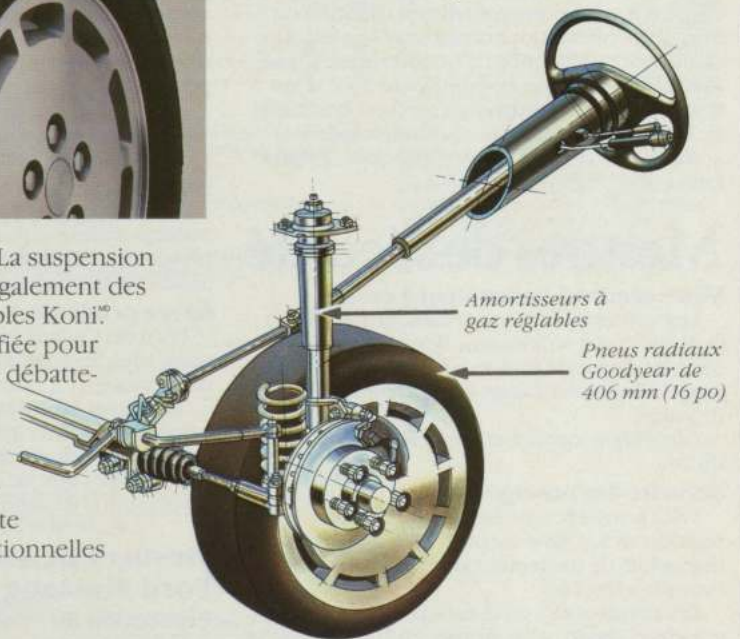


Suspension avant—La suspension avant de la SVO utilise également des amortisseurs à gaz réglables Koni[®]. Sa géométrie a été modifiée pour permettre un plus grand débattement des roues que sur les autres Mustang. Ses différents organes ont aussi été améliorés pour ajouter à la tenue de route et à la maniabilité exceptionnelles de la SVO.

Option compétition

À sa sortie d'usine, votre SVO est presque prête pour la course. Quand vous commandez l'option compétition, les accessoires suivants sont supprimés:

- Climatiseur
- Lève-glaces électriques
- Verrouillages électriques
- Radio AM/FM stéréo électronique à recherche de signal



Équipements de série et options de la Ford Mustang



Au moment où vous choisissez les options pour votre Ford Mustang, considérez sérieusement les avantages du programme d'entretien prolongé de Ford. Le concessionnaire vous donnera tous les détails. Ce programme prévoit le paiement des frais de réparations supplémentaires, tel que spécifié, y compris les pièces de rechange et la main-d'oeuvre, en ce qui concerne les éléments essentiels du système mécanique et du système électrique. Les dispositions de ce programme offert par Ford du Canada Limitée sont acceptées par tous les concessionnaires Ford et Mercury participants, au Canada et aux États-Unis.

Livraison de l'équipement facultatif

L'équipement facultatif Ford Mustang 1985 n'est pas exclusivement décrit dans ces pages, mais figure dans l'ensemble de cette brochure. Que cet équipement soit identifié ou non, il est offert moyennant supplément. Les options accompagnées d'un astérisque (*) ne sont livrables qu'en combinaison avec d'autres options, ou sont sujettes à des conditions de commande spéciales. La livraison de certains modèles, ou caractéristiques, pourra faire l'objet de certains délais.

Mesures de sécurité

Votre sécurité... nous tient à coeur!

Les voitures sûres sont réalisées par des personnes qui se soucient des notions de sécurité depuis la conception des pièces jusqu'à leur assemblage sur la chaîne de montage.

Chez Ford, qualité et sécurité ne font qu'un!

Sécurité des passagers

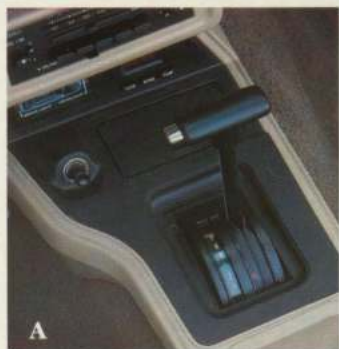
Ford consacre tous les ans d'énormes ressources à la mise au point et à l'essai de dispositifs de protection des passagers pour tous ses véhicules.

Les composants de la carrosserie sont conçus d'abord et avant tout en fonction de la sécurité des passagers. Une fois approuvés, on les utilise pour construire des prototypes qui sont par la suite soumis à des tests intensifs.

Un fonctionnement des plus sûrs

Par fonctionnement sûr, on entend l'aptitude qu'a un véhicule, compte tenu de l'assistance de son conducteur, d'éviter un accident.

C'est pourquoi les châssis des voitures Ford sont équipés des meilleurs éléments: suspensions et direction conçues pour une excellente maîtrise du véhicule de même que système de freinage mis au point pour des arrêts rapides et sûrs, protégé contre les pertes d'efficacité.



Options illustrées

- (A) Boîte de vitesses automatique
- (B) Toit en T
- (C) Moteur V8 de 5 L grand rendement
- (D) Radio AM/FM stéréo électronique à recherche de signal



Bien sûr, c'est le conducteur qui a le dernier mot. Il lui appartient d'adopter une conduite préventive, de réagir à temps et de se soucier de tout ce qui se rapporte à la sécurité, comme le réglage du système intérieur de refroidissement/chauffage pour une ventilation adéquate (afin de demeurer alerte).

Pare-chocs 8 km/h (5 mi/h)

Les pare-chocs de la Ford Mustang ont été conçus expressément pour protéger les phares, les feux, le système de refroidissement, le système d'échappement et les autres composants de la carrosserie contre les impacts mineurs. Ford vous offre des pare-chocs avant et arrière capables d'absorber des chocs à 8 km/h (5 mi/h).

Soyez prudents; bouclez vos ceintures!

Ford du Canada Limitée encourage fortement tous les passagers à boucler leur ceinture de sécurité.

Toutes les voitures Ford sont munies de ceintures baudrier avec enrouleur automatique et régulateur de tension pour les passagers à l'avant, ainsi que de ceintures avec enrouleur automatique à l'arrière.

Mesures de sécurité Ford Mustang

Protection du véhicule

Roues à jante de sûreté et pneus à charge nominale Système de freinage à double circuit avec témoin lumineux Canalisations de freinage anticorrosives Feux de dépassement Levier de clignotants et avertisseur optique de dépassement Clignotants de détresse Feux de marche arrière Feux de gabarit Feux de stationnement reliés aux phares avant Essuie-glaces à vitesse variable Lave-glaces Rétroviseurs extérieurs gauche et droit Planche de bord, bras d'essuie-glace et montants de pare-brise sans reflet Boîtier de sélection à coulisse rectiligne comprenant commutateur de démarrage

de sûreté (pour toutes les voitures avec boîte de vitesses automatique) Éclairage du tableau de bord à intensité variable Fermeture de sûreté du capot Système de dégivrage de pare-brise

Protection des passagers

Train avant déformable Toit déformable (sauf pour les cabriolets) Renforts de protection en acier dans les portes latérales Loquets de porte de sécurité à double charnière Ceintures baudrier avec enrouleur automatique pour les passagers avant Lampe-témoin et avertisseur d'oubli de bouclage de ceinture pour le conducteur Ceintures pour les passagers arrière Volant et colonne de direction déformables Accoudoirs déformables et poignées de porte souples Planche de bord déformable avec rembourrage pour le passager avant de droite Pare-soleil déformables Dessus des dossiers de sièges avant déformables avec rembourrage Dossiers des sièges avant autoverrouillables Appuis-tête pour les passagers avant Loquet de sûreté pour la boîte à gants Rétroviseur intérieur déformable Pare-brise de sécurité en verre feuilleté Matériaux internes difficilement inflammables Crochets à vêtements de sécurité Boutons de commande et boutons-poussoirs de radio souples

Antivol

Colonne de direction verrouillable avec avertisseur d'oubli de clé (avec asservissement en position «Park» pour dégager la clé) Numéro d'identification du véhicule facilement visible Serrure de porte et commutateur d'allumage de type antivol.

Résistance aux impacts

Pare-chocs avant et arrière plus résistants

ÉQUIPEMENTS DE SÉRIE DE LA FORD MUSTANG

MÉCANIQUE	LX	GT	SVO
Moteur 4 cylindres de 2,3 L à arbre à cames en tête	S	NL	NL
Moteur de 2,3 L à turbocompresseur avec EFI, échangeur-refroidisseur et sélecteur d'essence ordinaire/essence super	NL	NL	S
Moteur V6 de 3,8 L avec EFI	S(1)	NL	NL
Moteur V8 de 5 L grand rendement, double échappement sport	NL	S	NL
Boîte manuelle 4 vitesses avec embrayage autoréglable	S	NL	NL
Boîte manuelle 5 vitesses	O	S	S
Boîte automatique «SelectShift» avec convertisseur de couple à verrouillage	O(1)	NL	NL
Barre stabilisatrice avant	S	S	S
Freins assistés à disque à l'avant et à tambour à l'arrière	S	S	NL
Freins assistés à disque aux quatre roues	NL	NL	S
Amortisseurs à gaz(2)	O	S	S
Suspension tenue améliorée(2)	O	S	S
Direction assistée à crémaillère	S	S	S
Pneus radiaux ceinturés d'acier P195/75R 14, FN	S	NL	NL
Pneus hautes performances Goodyear Eagle P225/60VR 15	NL	S	NL
Pneus hautes performances Goodyear Eagle P225/50VR 16	NL	NL	S
Mini-pneu de secours	S	S	S
EXTERIEUR			
Phares à halogène	S	S	S
Glaces teintées (toutes)	S	S	S
Bouclier avant souple et jupe intégrée de teinte harmonisée	S	S	S
Rétroviseurs gauche et droit à télécommande	S	S	S
Phares antibrouillards Marchal avec housse	NL	S	S
Becquet arrière double	NL	NL	S
Becquet arrière simple (3 portes)	NL	S	O
Prise d'air fonctionnelle	NL	NL	S
Défecteurs d'ailes arrière	NL	NL	S
Enjoliveurs motif turbine	S	NL	NL
Jantes en aluminium coulé	O	S(3)	S(3)
INTERIEUR			
Groupe complet d'instruments(4)	S	S	S
Léviers multicommandes sur colonne de direction pour sélecteur de faisceau, indicateur optique de dépassement, clignotants, lave-glaces et essuie-glaces à balayage intermittent	S	S	S
Radio AM/FM stéréo avec 4 haut-parleurs(5)	S	S	NL
Radio AM/FM stéréo électronique avec lecteur de cassettes	O	O	S
Sonorisation très haute fidélité	O	O	S
Sièges baquets à dossier bas inclinable	S	NL	NL
Sièges baquets sport articulés à réglages multiples (plus réglage lombaire sur SVO)	O	S	S
Banquette arrière repliable en deux parties (3 portes)	S	S	S
Console. Comprend: montre électronique à affichage numérique avec fonctions jour, date, temps écoulé et chronomètre, de même que module de diagnostic (pour la version SVO, le module de diagnostic est remplacé par des interrupteurs à bascule)	S(7)	S	S
Volant inclinable	O	S	S
Volant sport gainé de cuir	NL	NL	S
Lévier de changement de vitesse et levier de frein d'urgence gainés de cuir	NL	NL	S
Dégivreur de lunette arrière	S	S	S
Climatiseur	O	O	S
Lève-glaces électriques avant	O	O	S
Verrouillages électriques	O	O	S
Trappe de remplissage de carburant à télécommande	O	S	S
Aire de chargement revêtue de moquette (3 portes)	S	S	S
Garniture de coffre à bagages/aire de chargement	S	S	S
Miroirs de courtoisie recouverts	S	S	S
Groupe éclairage/commodité(6)	O	O	S

- (1) De série pour le cabriolet LX, en option pour les versions LX 2 et 3 portes. Boîte de vitesses de série avec le moteur V6 de 3,8 L.
 (2) Comprend: suspension arrière «Quadra-Shock» de série pour les versions GT Cobra et SVO, en option pour la version LX (compris avec le moteur de 5 L et (ou) les pneus P205VR).
 (3) 15x7 pour la version GT, 16x7 pour la version SVO.
 (4) Comprend: tachymètre, compteur journalier, manomètre d'huile, ampèremètre et thermomètre. Ampèremètre remplacé par indicateur de suralimentation pour la version SVO.
 (5) Peut être créditée ou remplacée moyennant supplément.
 (6) Voir le contenu dans la partie réservée aux options.
 (7) En option pour la version LX 2 portes.
 S = Série O = Option NL = Non livrable

OPTIONS DE LA FORD MUSTANG

EQUIPEMENT AUDIO	LX	GT	SVO
Radio AM/FM stéréo avec lecteur de cassettes(1)	O	O	NL
Radio AM/FM stéréo électronique avec lecteur de cassettes	O	O	S
Sonorisation très haute fidélité avec haut-parleurs améliorés et amplificateur de puissance 4 canaux	O	O	S
ESTHÉTIQUE			
Toit ouvrant à panneau amovible (3 portes seulement)	O	O	O
Toit en T (3 portes seulement)	O	O	NL
Garniture anthracite deux tons sur bas de caisse (3 portes)	O	O	NL
CONFORT			
Climatiseur	O	O	S
Sièges sport articulés	O	O	S
COMMODITÉ			
Régulateur de vitesse	O	O	NL
Volant inclinable	O	S	S
Groupe éclairage/commodité(3)	O	O	S
MÉCANIQUE			
Moteur V6 de 3,8 L	O(4)	NL	NL
Moteur de 5 L 4V GR	O	S	NL
Moteur de 5 L GR avec EFI (boîte automatique à surmultiplicateur)	O	O	NL
Boîte automatique «SelectShift»	O(4)	NL	NL
Boîte automatique à surmultiplicateur(5)	O	O	NL
Boîte manuelle 5 vitesses (6)	O	S	S
Batterie sans entretien service dur (54 Ah)(9)	O	S	S
Becquet arrière simple	NL	S	O
Pont «Traction-Lok» à rapport supérieur(8)	O	S	S
SERVOMÉCANISMES			
Lève-glaces électriques à l'avant	O	O	S
Verrouillage électrique des portes	O	O	S
Trappe de carburant verrouillable à télécommande et télécommande d'ouverture du coffre et du hayon	O	S	S
PNEUS			
P205/70VR 14, FN	O	NL	NL
P205/70 14, FB	O	NL	NL
ROUES ET ENJOLIVEURS			
Enjoliveurs à rayons	O	NL	NL
Jantes stylisées	O	O	NL

- (1) Toutes les radios stéréo sont livrées avec 4 haut-parleurs.
 (2) Comprend appuis-jambes et bordures de sièges réglables.
 (3) Comprend: lampes de coffre/aire de chargement, de cendrier et de boîte à gants, lampe sous le capot, plafonnier/lampe de lecture à double faisceau, avertisseur sonore de «phares allumés».
 (4) De série pour le cabriolet LX.
 (5) Non livrable avec les moteurs de 2,3 L et de 3,8 L avec EFI ou turbocompresseur.
 (6) Non livrable avec les moteurs de 2,3 L et de 3,8 L.
 (7) De série pour le cabriolet.
 (8) Renseignez-vous auprès du concessionnaire sur les rapports livrables.
 (9) Compris avec le moteur 4 cylindres de 2,3 L à arbre à cames en tête.
 S = Série O = Option NL = Non livrable

Dimensions

	2 portes/3 portes
Empattement mm (po)	2550 (100,4)
Longueur mm (po)	4549 (179,1)
Hauteur mm (po)	1323 (52,1)
Largeur mm (po)	1755 (69,1)
Voie	
Avant mm (po)	1438 (56,6)
Arrière mm (po)	1448 (57,0)
Volume du coffre ou de l'aire de chargement L (pi³) - siège arrière levé	283 (10)
Volume du coffre ou de l'aire de chargement L (pi³) - siège arrière baissé	923 (32,6)
Contenance du réservoir L (gal. imp.)	58,3 (12,8)
Poids en ordre de marche kg (lb) *	1 264 (2 787) 1 287 (2 838)
Nombre de places	4

*Poids en ordre de marche de la version cabriolet: 1 370 kg (3 020 lb)

COULEURS ET GARNITURES

Couleurs des garnitures intérieures			
Couleurs de carrosserie			
LX 2 et 3 portes			
•	•	•	Anthracite moyen métallisé
•	•	•	Noir
•	•	•	Argent métallisé
•	•	•	Rouge vif
•	•	•	Bleu foncé métallisé
•	•	•	Bleu régates pâle métallisé
•	•	•	Sauge foncé
•	•	•	Beige sable
•	•	•	Girofle métallisé
•	•	•	Blanc Oxford
•	•	•	Ardoise foncé métallisé
•	•	•	Rouge canyon moyen métallisé
GT 3 portes			
•	•	•	Anthracite moyen métallisé
•	•	•	Noir
•	•	•	Argent métallisé
•	•	•	Rouge vif
•	•	•	Bleu régates pâle métallisé
•	•	•	Blanc Oxford
•	•	•	Rouge canyon moyen métallisé
SVO			
•	•	•	Anthracite moyen métallisé
•	•	•	Noir
•	•	•	Argent métallisé
•	•	•	Rouge vif
•	•	•	Sauge foncé
•	•	•	Blanc Oxford
•	•	•	Bleu foncé métallisé

*En option moyennant supplément. Consultez le concessionnaire pour les couleurs et garnitures des cabriolets Mustang. Les échantillons de coloris et garnitures se trouvent dans cette brochure. Toutefois, les couleurs peuvent différer légèrement des couleurs originales. Le concessionnaire Ford vous montrera les échantillons exacts des couleurs et garnitures.

Protection contre la corrosion

Tous les modèles de la gamme Ford Mustang reçoivent la protection du système DURAGARDE qui comporte 7 procédés appliqués de série et en usine. Ces procédés anticorrosifs sont les suivants: □acier enduit pour les portes, les panneaux de custode et autres éléments de la carrosserie □acier galvanisé pour les bas de caisse, certaines parties du dessus de l'auvent et du dessous de caisse □mastic au vinyle sur le dessous des passages de roues arrière □enduit au phosphate sur toute la carrosserie après décapage □traitement par électrophorèse pour application d'une couche d'apprêt anticorrosion sur toute la carrosserie □cire à l'aluminium appliquée par pulvérisation dans les endroits en retrait du bas de la carrosserie, de l'intérieur des portes et des panneaux de custode □enduit protecteur au vinyle sur la partie inférieure des flancs de carrosserie, pour protéger contre les dégâts causés par les cailloux et l'abrasion routière.

Le système DURAGARDE comprend une garantie sans frais de 36 mois, sans limite de distance, contre les perforations causées par la corrosion. Cette garantie, offerte par le constructeur, est transférable aux propriétaires ultérieurs du véhicule tant qu'elle reste en vigueur. Elle couvre les frais de main-d'oeuvre et de matériaux pour la réparation des perforations provoquées par la corrosion (sauf dans le cas des pièces du système d'échappement). La garantie générale de 12 mois/20 000 kilomètres couvre les cas de corrosion, autres que les perforations, provenant de défauts de matériaux ou de fabrication. Le concessionnaire vous donnera tous les détails.

Cette brochure n'est publiée qu'à titre de guide général pour le client et toutes les précautions ont été prises pour s'assurer que tous les renseignements donnés étaient exacts au moment d'aller sous presse. Il se peut toutefois que certaines erreurs se soient glissées et que certains des renseignements ou prescriptions aient été modifiés depuis la date d'impression. Le concessionnaire pourra vous informer de tout changement ou correction à apporter. Il suffit de lui demander une mise à jour au moment de l'achat.

Ford du Canada Limitée se réserve le droit de modifier les prix, les couleurs, les matériaux, les prescriptions et les modèles et de suspendre la fabrication de ses modèles, sans préavis et sans aucune obligation de sa part.

Dans certains cas, l'équipement décrit ou représenté peut être livrable en option moyennant supplément. Certaines options ne peuvent être fournies indépendamment d'autres options.

Essayez donc une Ford...pour voir!



FORD MUSTANG

