



GRUPO PLANETA

Président : José Manuel Lara

Editorial Planeta DeAgastini S.A.

Avda. Diagonal, 662-664 08034 Barcelone, Espagne Registro Mercantil de Barcelona. Hoja 80.461, Tomo 6776, Libra 6055, Inscripcion 1º

Président : Carlos Fernández CEO: Michael Bannet

Directeur général : Xavier Girbau Chef de projet édition : Francisco Rueda

ÉDITION

Centro Editor PDA, S.L.

Directeur éditorial des collections

fascicules : Fernando Mir Editrice: Inès G. Lázaro

RÉALISATION

Noono, S.L.

Conception graphique: Manel López (Grafco)

Photos: Ford, General Motors

@ 2014, Editorial Planeta DeAgostini, S.A. Tous droits réservés.

SUIVI ÉDITORIAL ET MARKETING Cobra

90, boulevard National 92250 La Garenne-Colombes

Traduction: Michel Beauvais. Jean-Bernard Gouillier Adaptation : Régine Sabre

Photogravure: Ungraf Imprimeur : Impresia Ibérica Ctra. MalletMoià 08030 Santa Perpétua de Mogoda Barcelone, Espagne

ISBN œuvre complète : 978-84-684-2192-6

ISBN fascicules 978-84-684-2194-0

Dépôt légal en Espagne :

B-6820-2014

Dépôt légal en France : à parution

Imprimé en Espagne - Printed in Spain

DIFFUSION EN KIOSQUE

Service des ventes France Promévente (réservé aux dépositaires de presse)

Pour la Belgique :

AMP 1, rue de la Petite-lle - 1070 Bruxelles

Pour la Suisse :

NAVILLE 38-42, avenue Vibert - CH 1227

Carouge - GE

Tel.: (022) 308 04 44

SERVICE CLIENTS

Montez votre Ford Mustang Shelby GT-500FM Planeta Service Clientèle

TSA 32129

27934 Gravigny Cedex

Tél.: 01 76 54 09 34 (prix d'un appel national à partir d'un poste fixe en France métropolitaine hors surcoût éventuel de votre opérateur, du lundi au vendredi de 9 h à 19 hl.

Pour commander un numéro ou payer vos factures, contacter le Service Clients : www.altaya.fr

Le prix de ce numéro comprend le prix du fascicule et celui des préces nécessares au montage de la maquete et jointes au présent fascicule.

À NOS LECTEURS

En achelant votre ruméro chez votre marchand de jour naux, vous facilitez la précision de la distribution et senez ainsi cartains d'illeu servis. L'Éditeur se réserve le droit de modifier la situative des composants de la collection, leur ordre de paration et leur nombre pour des roisons techniques et commerciales. l'éditeur se réserve le droit d'interompse la collection en cas de névente. Visuels non contractuels. Produits destinés our adultes. Ne conviert pas our enlants de moins de 14 ans. Content de petites pilices/accesscites susceptibles d'être-avoiés. Conserver 'ersemble des documents pour sélérance utérieure. La collection est compléte en 100 numéros.

foute reproduction, même portielle, du contenu du foscicule est interdite sons l'autorisation de l'Editeux Les éléments de la naquete et le fascicule qui l'accompagne sont destinés à un usage strictement privé, et dans le cercle familial, conformément à l'article 1,122-5 1° du Code de la Propriété intellectuelle. Toute reproduction cutre que celle prévise à l'Article 1,122-5 2° du Code de

Le faccionile et/ou les éléments de la maquette ne peuvent āte diffusās, prātās, revendus, locās ou explotās à des. Tins commerciales Tous droits réservés.

Chaque semaine chez votre marchand de journaux

Chart of trapproxibility de optioners are expendent forestess contracted a fice in connected a COV) lies to accorded.

Seeks lap peacement registers, copicilis at relativista de from instructions of connected as a connected at the contract of the contraction of the contract of the cont









Shelby et Ford, l'alliance



UNE PASSION POUR LA COURSE Carroll Shelby et Dan Gurney bavardant pendant une pause, lors des 12 Heures de Sebring, en 1966.

La mort de Carroll Shelby, en 2012, a laissé un grand vide. Ce passionné des voitures de Course aura joué un rôle majeur dans la création de la Ford Mustang. L'histoire de cette voiture commence en 1965, avec le lancement de la Mustang Shelby GT-350. ans Caroll Shelby, l'histoire tout comme la carrière de la Ford Mustang auraient été différentes car cet homme a joué un rôle décisif. Notamment dans l'étonnant succès rencontré par cette voiture américaine de légende, tout au long de son existence, soit presque un demi-siècle l Pour tous les amateurs de coupés, le mot « Mustang » a un pouvoir magique : ce modèle est l'un des plus fascinants de l'histoire de l'automobile aux États-Unis et l'un de ceux qui ont apporté le plus de prestige et de gloire à Ford, son constructeur.

Le premier prototype de cette voiture, dénommé Mustang Concept, est présenté en 1962. Deux ans plus tard, en avril 1964, la firme à l'ovale commercialisera le modèle définitif. L'accueil est très positif. À un point tel que, dès l'année suivante, ses créateurs souhaitent franchir un pas supplémentaire en présentant des versions plus puissantes, concues pour une ×

conduite plus sportive. L'ambition est d'être capable de rivaliser, quant aux performances, avec les principales concurrentes comme la Plymouth Barracuda, la Mercury Cougar ou encore la Dodge Challenger, auxquelles viennent bientôt s'ajouter la Chevrolet Camaro et la Pontiac Firebird. Or, ces créateurs vont trouver la solution, pour ainsi dire, dans leur propre maison.

LA GT-40 EN COMPÉTITION

Ford, à cette époque, court avec le modèle GT-40, avec lequel il espère remporter les prestigieux 24 Heures du Mans. Mais, lors de leur première participation, les trois GT-40 engagées connaissent des problèmes mécaniques, et sont contraintes à l'abandon. Pour tenter de remédier aux problèmes en question, Ford fait appel à Caret préparateur de voitures de Course réputé, qui a déià à son palmarès de nombreuses victoires dans différents types de compétitions, avec divers constructeurs. Il s'est notamment fait connaître en montant un moteur à essence V8 sur une Cobra légère, avec laquelle il a obtenu d'excellents résultats. Sous les auspices de Shelby, les GT-40 voient leurs résultats s'améliorer rapidement. Elles s'illustrent en s'imposant dans des courses d'Endurance comme les 24 Heures de Daytona. Toutefois, ces voitures manquent encore de fiabilité et, une fois de plus, essuient un échec au Mans.

Seulement un an plus tard, Ford prendra sa revanche en plaçant 3 de ses GT-40, préparées par Shelby, sur le podium aux 24 Heures du Mans. Dans les années qui suivent, les victoires se succédent, jusqu'à ce qu'un changement de réglementation vienne mettre fin à la série

UNE MUSTANG

Ford décide alors de miser sur une voiture qu'il lance sur le marché, la Mustang. La firme souhaite améliorer les qualités sportives de cette voiture, parce qu'elle est plus « américaine » dans sa conception que la GT-40. Carroll se voit tout d'abord chargé par Ford de créer une version plus puissante du modèle et il met au point la Shelby GT-350, équipée d'un moteur à essence V8 de 306 ch. Cette voiture rencontre un tel succès commercial que, deux années plus tard, la firme lancera sur le marché une version encore améliorée, la Shelby GT-500, un modèle dont le moteur atteint une puissance de 355 ch.

Ford et Shelby nouent dès lors une étroite et fructueuse collaboration. Le constructeur américain va connaître une période faste en compétition. De fait, la Mustang s'impose vite sur le plan sportif et brille dans toutes les épreuves auxquelles elle participe.





Confley paredios et plagre Minnathunathon AV

PIÈCES FOURNIES AVEC LE NUMÉRO 1

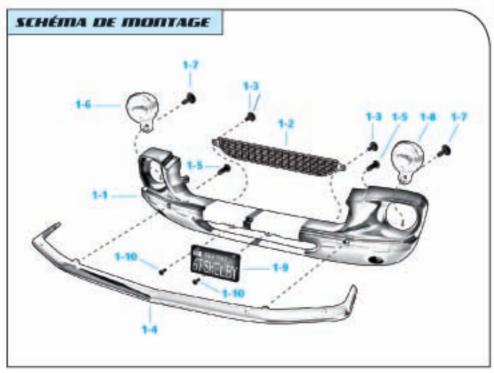
- 1-1 Bouclier
- 1-7 Grille inférieure
- 1-3 Vis 2,3 x 3 mm (MD02)
- 1-4 Pare-chocs
- 1-5 Vis 2,3 x 4 mm (MP 01)
- 1-6 Phare AV droit
- 1-7 Vis 2.3 x 6 mm (MD01)
- 1-8 Phare AV gauche
- 1-9 Plague d'immatriculation AV
- 1-10 Vis 1,2 x 3 mm (MD03)



Pièces à conserver

Avec chaque fascicule, vous recevrez différentes pièces pour le montage de votre Shelby Ford Mustang. Certaines ne seront pas utilisées lors de la phase de montage présentée dans le fascicule correspondant, mais utilérieurement, et d'autres, comme certaines vis, sont des pièces de rechange. Avec ce premier numéro, vous recevez une vis supplémentaire de chaque type. Conservez-les soigneusement et identifiez-les pour les utiliser le moment venu.

NOTE: l'aspect des pièces présentées dans ces pages peut être légèrement différent de celui des pièces fournies avec ce numéro.



Bouclier, pare-chocs et plaque d'immatriculation AV





(Tappe 1-1)

Prenez une des vis MD02 (1-3) et placez-la dans l'un des orifices de la grille et du bouclier. Serrez légèrement la vis avec un petit tournevis, mais ne la bloquez pas avant la fin de l'étape suivante.



1-1 equil

Fixez l'autre extrémité de la grille avec une autre vis MD02 (1-3). Vous pouvez maintenant bloquer les vis à chaque extrémité.



Ítape 1•€

Pour vérifier que le pare-chocs est correctement monté, observez la découpe centrale. Elle doit s'aligner avec la découpe du bouclier destinée à recevoir la plaque d'immatriculation.

SHELBY FORD MUSTANG - PAS À PAS





fitope 1-F

Prenez une des vis MP01 (1-5) et utilisez-la pour fixer provisoirement une des extrémités du pare-chocs au bouclier. Serrez légèrement la vis, sans la bloquer. Vous terminerez le serrage à la fin de l'étape suivante.



€rope 1-6

Fixez l'autre extrémité du pare-chocs avec une autre vis MP01 (1-5). Vous pouvez maintenant serrer les vis aux deux extrémités, mais sans forcer exagérément.



Prenez ensuite le phare AV droit (1-6), repéré par la lettre R (right en anglais) à l'arrière, et introduisez-le dans l'orifice correspondant du boudier par l'avant, de manière à ce que le tenon du phare coıncide avec l'orifice de fixation à l'arrière du boudier.



€tape 1-1

Fixez le phare avec une des vis MD01 (1-7) en la serrant modérément.



frape 1-1

Cette photo montre l'aspect du phare une fois monté. Procédez maintenant de la même manière que lors de l'étape précédente avec l'autre phare.



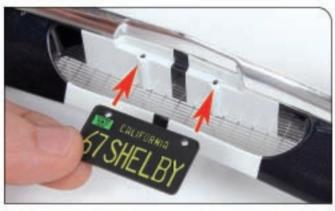
ftape 1-K

Prenez le phare AV gauche (1-8), repéré par la lettre L. (left en anglais) à l'arrière, et introduisez-le dans l'orifice correspondant du bouclier en procédant comme pour le phare droit.



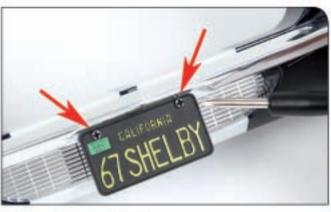
₫tope 1•1.

Fixez le phare gauche avec une autre vis MD01 (1-7) en la serrant modérément.



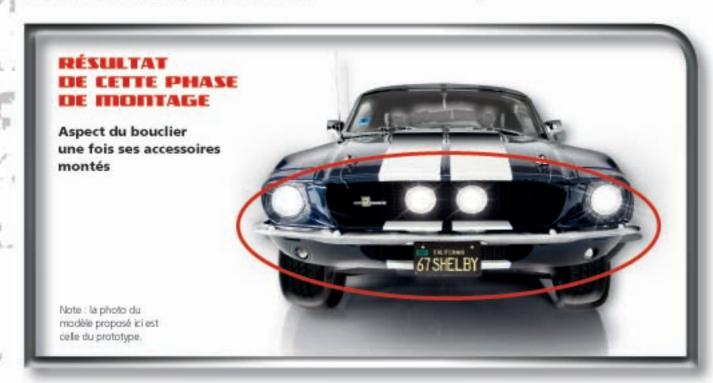
1-110

Montez ensuite la plaque d'immatriculation (1-9) dans les orifices de la découpe centrale du bouclier.



Ítope 1-11

Fixez la plaque d'immatriculation avec 2 vis MD03 (1-10) sans les serrer exagérément.





PRÉSENCE OBLIGÉE

Le succès des Muscle Cars oblige les meilleurs constructeurs américains à être présents sur ce créneau. C'est le cas de Chevrolet avec la Chevelle.

Les « Muscle Cars »

Au milieu des années 1960, des voitures de sport d'un nouveau type apparaissent aux États-Unis. On les baptise Muscle Cars et il s'agit de modèles de taille moyenne et de prix modéré, mais équipés d'un puissant moteur à essence V8.

est alors une tout autre époque pour l'industrie automobile américaine. Il n'y a pas encore de crise du pétrole et une forte consommation en carburant ne pose pas de problème aux conducteurs. Les meilleurs constructeurs offrent, dans leur gamme, des modèles sportifs, souvent des coupés 4 places impressionnants, que l'on appelle les Muscle Cars (« voitures musclées »). Ils doivent leur nom, essentiel-

lement, à leur aspect esthétique agressif, avec des formes accusées.

Pour mériter l'appellation Muscle Car, il faut remplir un certain nombre de conditions qui concernent l'ensemble des caractéristiques de la voiture. Et, pour aboutir au design « agressif » recherché, le projet part d'un beau modèle stylisé, à carrosserie large et basse. C'est la base parfaite pour donner libre cours à son imagination et ajouter des détails voyants, voire spectaculaires comme des jantes et des



pneumatiques surdimensionnés, des pare-chocs spéciaux de grandes dimensions, ou encore des phares additionnels, etc. L'intérieur est également soigné, avec des éléments spécifiques : sièges de sport, pédales spéciales, revêtements de couleurs vives, éclairages supplémentaires, etc.

Mais le meilleur de la Muscle Car se trouve sous le capot! Les acheteurs de ces voitures recherchent, entre autres sensations, à se procurer des émotions fortes en appuyant sur l'accélérateur. UN MODÈLE ÉTINCELANT

En 1963, Chevrolet lance l'Impala SS, Muscle Car superbe, de conception classique. Elle est équipée d'un moteur V8 de 325 ch et d'une boîte manuelle à 4 rapports.

Avec une traction arrière, ces véhicules peuvent présenter des lacunes pour l'équipement ou la qualité, mais il est indispensable qu'ils soient équipés d'un moteur allant de 5 à 7 litres de cylindrée, en général à essence, et de 8 cylindres en V, d'une puissance maximale de 400 à 500 ch, ce qui donnera à coup sûr des accélérations stratosphériques.

DES PUR-SANG À PRIX ABORDABLE

Un autre aspect de telles voitures concerne le prix. Les enains de ce type coûtent en général moins de 3000 dollars, ce qui les rend pratiquement. accessibles à bien des bourses. Il ne s'agit donc pas de voitures élitistes, d'autant que le faible prix du carburant permet de les utiliser sans restriction. À cette époque, au début des années 1960, l'industrie automobile américaine est prospère. La demande en voitures à la fois puissantes et d'un prix relativement modéré ne cesse d'augmenter. Et les constructeurs s'empressent de réagir. C'est ainsi que les firmes, dans leur grande majorité, commencent à lancer les premières Muscle Cars, que l'on appelle aussi « Super Cars ». Le succès de ce type d'automobile est énorme, au point que se créent différentes catégories selon la taille, avec aussi bien de petites biplaces que des carrosseries familiales.





Les Muscle Cars deviennent vite à la mode et participent aux fameuses courses de dragsters, ces compétitions d'accélération sur courte distance où le vainqueur est désigné par éliminations successives. Grâce à leur puissante accélération, ces Muscle Cars brillent dans ce type d'épreuve qui, à cette époque, devient bientôt une attraction populaire du week-end, partout aux États-Unis. Elles participent aussi à d'autres championnats américains comme le Trans-Am ou la Nascar, qui sont des courses de circuits pour voitures de série améliorées.

SPACIEUSE ET ÉLÉGANTE

Dans les années 1950, la décennie qui a précédé l'arrivée des Muscle Cars, l'automobile jouait déjà un rôle majeur en Amérique, comme le prouve cette superbe Chevrolet Bel Air décapotable de 1955.

ventes de manière époustouflante. Les amateurs de voitures sportives viennent en effet de partout, et se pressent sur les circuits pour voir des modèles, roue dans roue, identiques à ceux qu'ils désirent conduire un jour sur les routes américaines, un rêve qui peut fort bien devenir réalité.

Les constructeurs feront par conséquent de gros efforts pour briller en compétition. Dès lors, ils mettent tout en œuvre pour sortir des voitures plus rapides que celles de la concurrence. Pour exemple, la Plymouth Superbird, avec un moteur 7 l V8 de 435 ch, atteint 235 km/h, avec une accélération de 0 à 100 km/h en 5,4 s l Des performances dignes d'une voiture de Course.

