

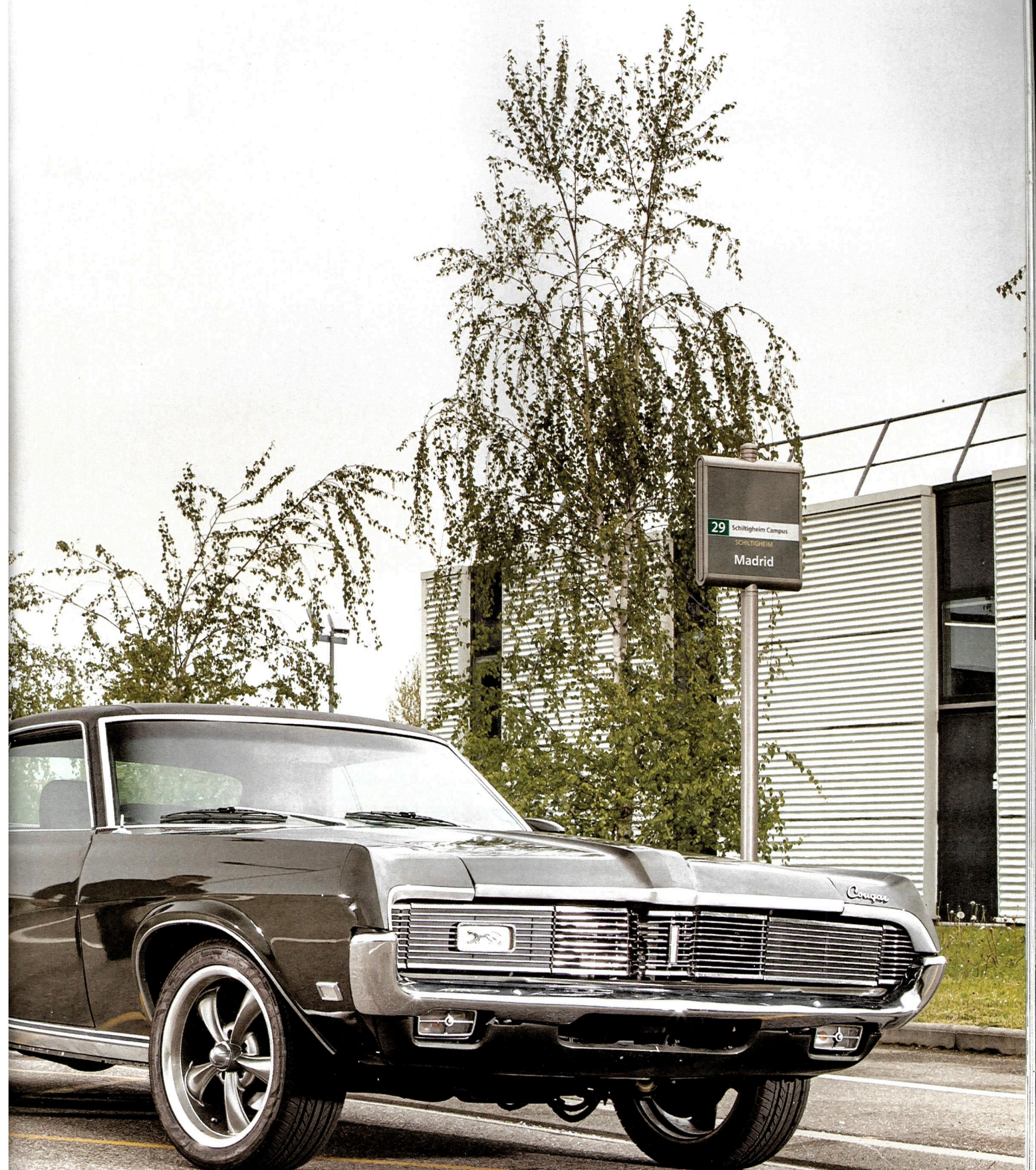
torque

PASSION
MERCURY
COUGAR XR7 1969

SPORTIVE EN COSTUME

ON LE SAIT, EN 1964 LE LANCEMENT DE LA MUSTANG DÉPASSE TOUTES LES ESPÉRANCES DE FORD QUI EST SUR UN PETIT NUAGE. UN NOUVEAU CRÉNEAU VIENT DE NAÎTRE ET LE GROUPE TIENT BIEN À EN PROFITER JUSQU'AU BOUT. ALORS QUE LA MUSTANG FAIT FIGURE DE SPORTIVE DÉPOUILLÉE, MERCURY (FILIALE DE FORD) REPREND LA RECETTE POUR CRÉER SA PROPRE VERSION QUI MÉLE PRESTATIONS PREMIUM ET AGRESSIVITÉ. LA COUGAR EST NÉE. QUANT À LA DÉCLINAISON XR-7, ELLE OFFRAIT D'EMBLÉE AUX CLIENTS TOUTES LES OPTIONS DE STYLE ET DE CONFORT. C'EST SUR ELLE QUE NOUS NOUS SOMMES JUSTEMENT ATTARDÉS.







EN 1969, C'EST LA DERNIÈRE ANNÉE OÙ LA COUGAR AFFICHE UN LOOK CLAIREMENT SPORTIF.

Malgré son caractère affirmé et ses V8 de premier ordre, la Cougar fait figure de grande oubliée. Un mal pour un bien puisque par effet de ricochet les prix démarrent à moins de 20 000 €. Une petite enveloppe pour sortir de la monoculture Mustang. Quant à la version luxe XR-7, elle se compte sur les doigts des deux mains France. Lorsque nous avons rendu visite à Loïc Voelkel - le boss de chez Americars à Strasbourg - et qu'on a découvert au fin fond de son atelier l'une d'elles, on

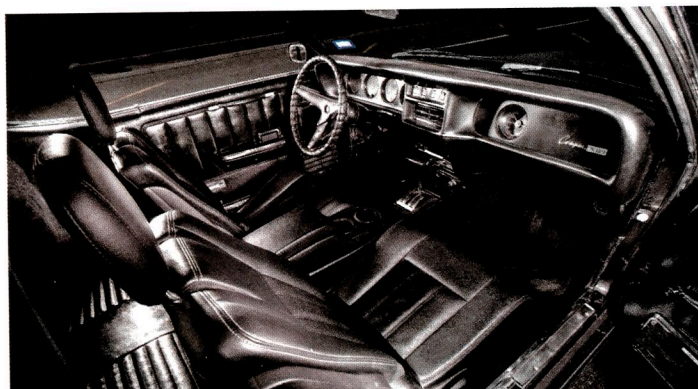
s'est dit qu'elle pourrait vous intéresser. Mais avant de nous attarder sur la bestiole, un petit rappel sur la Cougar s'impose. Fondée en 1939 par Edsel Ford (fils unique d'Henry Ford), la marque Mercury faisait partie de la FoMoCo, mais était destinée à concurrencer Pontiac, Buick ou Chrysler sur le marché des berlines de luxe. La marque s'est illustrée avec des autos richement équipées, dont la version coupée de sa Eight 1949 aux mains de James Dean dans « La fureur de vivre ». Mais celle qui va le plus faire vibrer les amateurs d'autos de caractère c'est

bien la Cougar. Avec elle et la Mustang dans la même famille, Ford était donc très lourdement outillé pour affronter la concurrence de chez Dodge et surtout résister à la vague Camaro. Toutefois, la Cougar n'a pas été développée suite à l'euphorie de la Mustang. Les deux autos ont été mises au point presque en même temps.

UNE LONGUE GESTATION

C'est en 1963 que le projet T-7 (nom de code en interne du modèle) est lancé secrètement, soit un an avant la commercialisation de la Mustang. Seulement voilà, par crainte de l'échec commercial, la maison Ford-Mercury choisit de ne pas mettre ses œufs dans le même panier et préfère attendre les retours de la Mustang. Le projet T-7 est donc volontairement mis en attente. La suite, vous la connaissez, la Pony

de chez Ford rencontre un succès planétaire et Mercury se remet au travail pour peaufiner en toute sérénité sa Cougar. Après huit maquettes réalisées à échelle 1, ses lignes sont définitivement figées le 18 février 1965 et le lancement programmé deux ans plus tard. Malgré un empattement supérieur, la Cougar ne cache pas son lien de parenté avec la Mustang. Elle hérite d'un capot allongé, d'un habitacle repoussé vers l'arrière. Ce qui contribue à son charme (ou plutôt à sa bestialité), c'est bien évidemment sa large calandre chromée avec lamelles verticales qui s'étire sur toute la face avant pour occulter complètement les phares. Un look rendu très populaire par la Charger puis la Camaro. À l'arrière, elle se montre tout aussi agressive avec de larges feux grillagés. Les puristes auront aussi remarqué les clignotants séquentiels



La police d'écriture est clairement inscrite dans les années 60.



La face avant totalement occultée fait partie de l'identité de la Cougar. Remarquez les nombreux chromes.

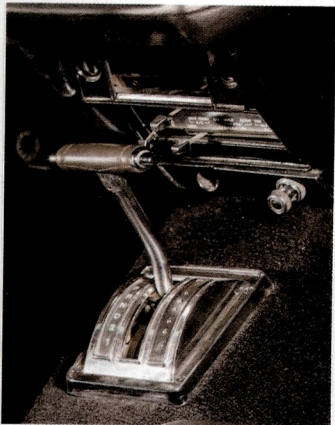




Les jantes ont été remplacées par des répliques Foose en 17" pour un look Protouring.



Avec les volets ouverts, la face avant opte pour un nouveau visage.



Si la boîte manuelle 4 rapports était offerte de série, le public préférerait tout logiquement se tourner vers la boîte automatique.

empruntés à la T-Bird. Même si Mercury a surtout fait appel à sa banque d'organes maison, la Cougar a demandé de lourds frais de développement. 40 millions de dollars pour la conception de la version Hardtop ! Du coup, la déclinaison cabriolet (qui aurait demandé 10 millions de dollars en plus) a été écartée au départ, mais entrera en lice en 1969. Et la version Fastback ? L'idée a vite été abandonnée. Trop jeune, pas assez smart... On avait peur de perdre la clientèle propre à Mercury.

UNE DÉCLINAISON LUXE NÉCESSAIRE POUR MERCURY

En revanche, au niveau de la mécanique, elle affichait clairement ses ambitions. Oubliez le 6 cylindres, la mécanique d'entrée de gamme était un V8 289 ci à carburateur double corps qui délivrait 200 ch. Pour ceux qui en

voulaient plus, la marque avait aussi dans son catalogue le 289 ci de 225 ch et le violent Marauder 390 ci quadruple corps Holley de 320 ch. Si la GT offrait un tempérament plus sportif (échappement double, freins à disques avant, pneus spéciaux, amortisseurs et ressorts plus rigides) le pack XR-7 allait encore plus loin. Sa vocation était clairement luxueuse et il offrait à l'auto un équipement complet comprenant des sièges-baquets avec sellerie cuir, une planche de bord en simili noyer, un verrouillage centralisé des portes, une peinture deux tons... Optionnelle sur les autres modèles, la transmission manuelle à quatre rapports était incluse sur la XR-7 (la transmission Merc-O-Matic demeurait disponible). La Cougar étant mieux équipée que la Mustang, la liste de ses options était relativement courte. Les plus importantes étaient

les freins et la direction assistée, la climatisation, les vitres et les sièges à commandes électriques, la peinture deux tons et le toit en vinyle. En 1968, la XR-7G, faisait son apparition, « G » pour Dan Gurney, pilote qui courait sur Mercury à l'époque. Disponible seulement une année, le groupe d'option « G » était toutefois optionnel sur tous les modèles de la gamme. Dès son lancement, la Cougar est donc un succès. Élue « Car of the year » en 1967 par le magazine Motor Trend, elle est proclamée « Best Sporty Car » en 1968 par Car & Driver. Mais Mercury ne s'endort pas sur ses acquis d'autant que les Pony ont commencé à grandir.

Pas besoin d'aller chercher la fiche technique bien loin.



Sous cet angle, on se croirait presque à côté d'une Camaro, non ?



CINQ MINUTES AVEC LE PROPRIO...

« J'AI CRAQUÉ ! »

ARNAUD, LA COUGAR XR-7 N'EST PAS COURANTE. POURQUOI CE CHOIX ?

■ C'est ma première Américaine. Un ami passionné m'a mis le pied à l'étrier et m'a présenté Olivier Weitermann qui s'occupe d'importer des Américaines. Au départ, j'avais porté mon choix sur une Camaro mais Olivier m'a proposé cette Cougar. Je ne connaissais pas vraiment le modèle et quand je l'ai découvert en photo j'ai craqué. J'ai surtout vu en cette auto le moyen de rouler « différent », le tout pour un budget particulièrement accessible.

QUAND L'AS-TU REÇUE ?

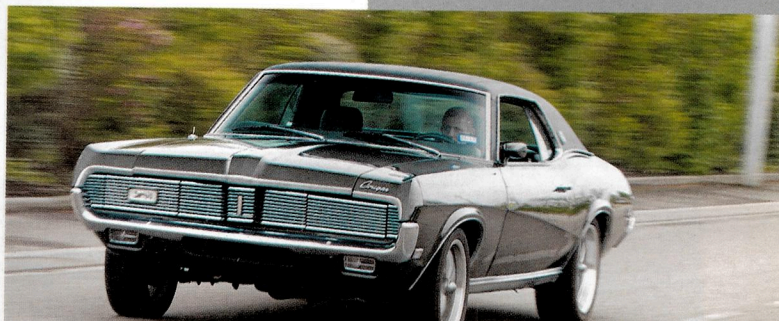
■ Au début du printemps. Son état (même s'il n'est pas « concours ») est particulièrement satisfaisant. On sent qu'elle a été soignée avec une peinture qui vient d'être refaite. Il fallait toutefois la remettre en route, car elle n'avait pas tourné depuis un long moment. J'ai confié la tâche à Loïc d'Américans qui s'est chargé de lui refaire une petite santé.

QUE TE RESTE-T-IL ENCORE À FAIRE ?

■ Surtout des bricoles. J'ai quelques retouches extérieures et intérieures à peaufiner mais ce sera tout.

QUEL USAGE EN AS-TU ?

■ Je suis quelqu'un de très maniaque et quand il pleut, elle reste au garage. Je la sors donc principalement le week-end pour les rassemblements en Alsace. Je ne regrette pas mon choix, c'est généralement la seule Cougar exposée et les questions fusent. C'est un modèle peu connu.



torque

PASSION
MERCURY
COUGAR XR7 1969

CROISER UNE COUGAR EN FRANCE, CE N'EST PAS COURANT. MAIS EN VERSION XR-7, C'EST PRESQUE IMPOSSIBLE !



La XR-7 a le droit à des blasons spécifiques ultra travaillés sur les montants arrière de pavillon.



D'origine, les rétros sont profilés comme il se doit.



Cela pourrait paraître too much aujourd'hui, mais à l'époque Mercury était fière de communiquer sur cette horloge incrustée propre au pack XR-7.



Si le passager ne sait pas dans quoi il se trouve, le monogramme XR-7 installé sur le côté droit du tableau de bord se charge de lui rappeler.





Dans la rue, la Cougar impressionne par son unicité.

LA BONNE ÉLÈVE

En 1969, la Cougar gagne donc en volume et le cabriolet est officiellement lancé. Comme l'atteste notre modèle, le package XR-7 était toujours disponible et pouvait être choisi pour les deux variantes de carrosserie. « The ultimate personal sports car ! », pouvait-on lire dans les documentations d'époque. Mercury annonçait d'ailleurs dans ses pubs que l'auto avait le style et la finition des Européennes (jugées comme des références à l'époque). Extérieurement, les jantes recevaient

des enjoliveurs spécifiques (non présents sur notre modèle), des emblèmes XR-7 à divers endroits, des rétroviseurs profilés. À bord, le constructeur avait mis le paquet avec des chromes sur les ceintures de sécurité, une sellerie luxe (cuir et vinyle), des panneaux de portes travaillés, un éclairage de courtoisie, des poches aumônières derrière les sièges, un volant sport trois branches, une instrumentation complète et détaillée, une horloge dans la console pour le passager. Au niveau de la mécanique, le 351 ci constituait le V8 stan-

dard (le 302 ci n'était pas compatible avec la XR-7), mais le propriétaire pouvait choisir entre la version 2 ou 4 corps (notre modèle). En admirant ce superbe exemplaire mis à disposition par Américars, on a finalement du mal à comprendre pourquoi la Cougar est tombée dans l'oubli. Au fil des années, on a retenu que la Mustang, la Camaro et les Mopar. Ce qui peut expliquer son désintérêt, c'est sans doute les courtes « belles années » du modèle. À partir de 1970, la Cougar va perdre ses attributs sportifs pour changer de cible et se transformer en Personal Luxury Car. Elle n'est finalement restée démonstrative

FICHE TECHNIQUE	
MERCURY COUGAR XR7 1969	
MOTEUR	
TYPE :	V8
CYLINDRÉE CM³ :	5 766
CYLINDRÉE CI :	351.9
NOMBRE DE SOUPAPES :	16 (2 par cylindres)
ALIMENTATION :	Carburateur 4 corps
PUISSANCE :	290 ch à 4 800 tr/min
COUPLE :	522 Nm à 3 200 tr/min
TRANSMISSION	
TYPE :	Propulsion
BOÎTE DE VITESSES :	Ford FMX Automatique
CHÂSSIS	
SUSPENSIONS AVANT :	Triangles superposés, barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux,
SUSPENSIONS ARRIÈRE :	Essieu rigide, ressorts à lames longitudinales
FREINS AV :	Disques
FREINS AR :	Tambours
ROUES	
JANTES :	Look Foose
PNEUS AV/AR :	Nankang Noble Sport NS-20
CARACTÉRISTIQUES	
LONGUEUR :	4 923 mm
LARGEUR :	1 905 mm
HAUTEUR :	1 318 mm
EMPATTEMENT :	2819 mm
POIDS À VIDE :	1 641 kg
PERFORMANCES	
0 À 100 KM/H :	7,9 sec
VITESSE MAXI :	205 km/h

que de 67 à 69. Aussi, les beaux modèles de ces années-là se font rares, mais restent curieusement abordables, même en version luxe XR-7. Si vous êtes patients, l'occasion est donc parfaite pour rouler différent, dans une voiture expressive et surtout qui sort des monocultures Mustang-Camaro. ☺

Nos plus vifs remerciements à Loïc Voelkel, responsable d'Américars à Strasbourg, pour la mise à disposition de ce véhicule entretenu par ses soins. Infos : www.americars-shop.com



Le tableau de bord témoigne du soin apporté à cette version.



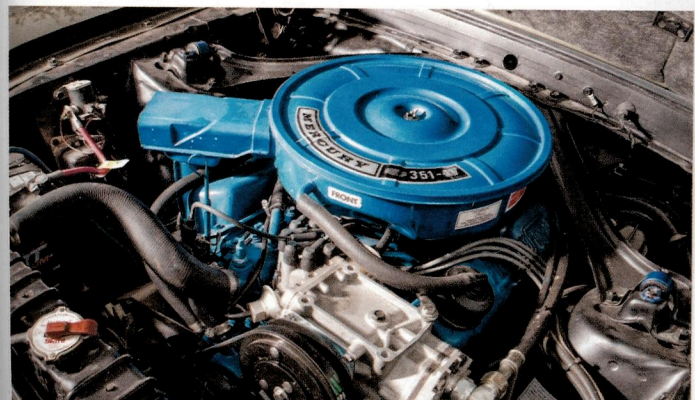
Au cas où vous n'auriez toujours pas compris, voici la preuve que Ford et Mercury appartiennent au même groupe.



L'appellation XR-7 promettait tout le raffinement nécessaire à cette pony sportive.



Ce catadioptre peut paraître banal, mais à l'époque cela témoignait d'un certain niveau d'équipements.



COUGAR ELIMINATOR 69 VERSION MUSCLE CAR RADICALE

Alors que Chevrolet et Ford se livrent une guerre en compétition ou dans les concessions, Mercury vient mettre son grain de sel en 1969 avec l'Eliminator. Si Chevrolet a lancé la Z/28, Ford a su répondre efficacement avec la 302. Il en va de même avec la Mach 1 et la SS. Avec la Cougar Eliminator, on assiste à une triangulaire. Aussi, elle reçoit un small block 302 (et prend l'appellation Boss pour concurrencer la Z/28) un big block (afin de rejoindre la Mach 1 et la SS). L'intérêt de Mercury n'est pas forcément de régner en compétition (le cousin Ford s'en charge), mais de se donner une image sportive. Sous le capot, la motorisation la plus significative est donc le 428 Cobra Jet (merci Ford) qui délivre 335 hp à 5200 tr/min et 597 nm à 3400 tr/min. Le client peut opter pour le Drag Pak livré avec un refroidisseur d'huile, un blocage de différentiel avec rapport de pont 4.30:1. Le capot Shaker fait partie de la panoplie (fonctionnel avec l'option Ram Air) de cette voiture.