



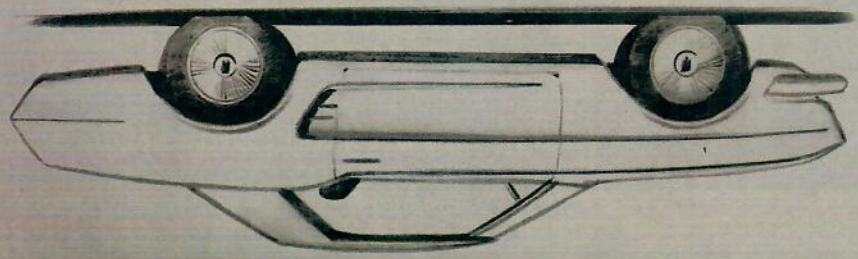
VOLL GAUL!

Bevor das Pony Car die US-Autolandschaft für immer veränderte, mussten sich Marketing-Genie Lee Iacocca und seine Männer gegen interne Widerstände durchsetzen. Auf zu einem Ausritt in die Frühgeschichte eines ewig Jugendlichen

Eigentlich könnte es diese Story viel besser selbst erzählen. Doch das rote Convertible kann nicht sprechen. Schade, denn immerhin handelt es sich laut Chassisnummer um den 123. gebauten Mustang von 1964, ein Vorseitenmodell. „Ob er bei der Premiere in New York dabei war, lässt sich nicht mehr herausfinden, aber ich stelle es mir gern so vor“, erzählt Michael Krämer, der in einer Gewerbehalle in Mittelhessen eine regelrechte Pony-ranch mit über 20 Mustang besitzt.

Während unseres Ausritts an diesem milden Frühlingstag wird Nummer 123 von einem '66er Hardtop flankiert. Dass das Sondermodell High Country Special mit seinen Speichen-Radkappen und in Schlittpferblau etwas großmütlicher wirkt, passt ganz gut: Immerhin waren die meisten Mustang keine wilden Shelby, Mach 1 oder Boss, sondern

Drawing Horses: Im Sommer '62 veranstaltete Ford einen internen Design-Wettbewerb. Den Zuschlag erhielt diese Skizze des jungen Stylisten Gale Halderman



Seit den sechziger Jahren lässt sich die Geschichte des US-Automobilbaus in „B.M.“ und „A.M.“ einteilen – *Before Mustang* und *After Mustang*. Die Erfindung des Pony Cars löste mit seinem Debüt am 17. April 1964 eine Begeisterung aus, die an Hysterie grenzte und sich so niemals wiederholen ließ. Ein Wunder war das nicht, schließlich gab die *Ford Motor Company* vorher und nachher nie wieder so viel Geld für Werbung und Marketing aus: Werbespots filmierten auf ABC, NBC und CBS zur besten Sendezeit über die Mattscheiben und erreichten über 29 Millionen Zuschauer, in mehr als 2600 Zeitungen

AUTOMOBIL 60 JAHRE FORD MUSTANG

„The unexpected...“: Vom Mustang des Modelljahres 1964 ½, auch *Early '65* genannt, entstanden 92.705 Hardtop Coupés und 28.833 Convertibles



TECHNISCHE DATEN

Motor

V8, vorn längs, hängende Ventile, von zentraler Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, ein Vierfachvergaser

Hubraum
4728 ccm

PS bei U/min
271 PS (SAE)
bei 6000

L x B x H
4613 x 1732 x
1298 mm

Vmax
ca. 190 km/h

Neupreis
2814 Dollar (1964)



Loaded: Das Lenkrad ist nicht original, ein Breitbandtacho ist Standard im frühen Mustang, Rundinstrumente gab's optional gegen Aufgeld

des Landes erschienen ganzseitige Werbeanzeigen. Für die New Yorker Weltausstellung sicherte man sich sogar die Unterstützung der *Walt Disney Company*: In einem von Disney entworfenen Fahrgeschäft namens *Magic Skyway* konnten die Besucher der Weltausstellung eine Zeitreise zu den Dinosauriern und steinzeitlichen Höhlenmenschen unternehmen – durch den Glastunnel, der um den Ford Pavillon herumführte. Anstatt in Chaisen saß das staunende Publikum dabei in einem von 146 Ford Convertibles, darunter zwölf Exemplare des brandneuen Mustang. Bereits am Abend der Vorstellung waren 22.000 Stück bestellt, ein Jahr nach Produktionsstart waren es ganze 418.000, und bis zum Ende der ersten Serie im

Diese Männer machten Ford den Hengst



Lee Iacocca

Gäbe es einen Mount Rushmore der US-Auto-geschichte, dann wäre Iacoccas Konterfei darin verewigt. Den Mustang beim Vorstand durchzudrücken war sein größter Erfolg in seinen drei Jahrzehnten bei der Ford Motor Company.



Donald N. Frey

Der Chefindingenieur des Mustang. Sein Beitrag war es, Iacoccas Vision in 18 Monaten zum alltagstauglichen, renditestarken Produkt weiterzuentwickeln und dabei möglichst viele Falcon-Bauteile zu verwenden, um Kosten zu sparen.



Hal Sperlich

Der Baumeister hinter den zwei wichtigsten amerikanischen Autos der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts – dem Mustang und dem Chrysler Minivan. Als Produktplaner hatte er ebenso großen Anteil am Erfolg des Mustang wie Iacocca und Frey.



Gene Bordinat

Als *Vice President of the Ford Design Studio* bestimmte letztlich er über das Aussehen aller Autos im Ford-Kosmos. Den Look des Mustang im Rahmen eines internen Design-Wettbewerbs zu finden, war seine Idee.



Gale Halderman

Sogar die angedeuteten Lufteinlässe hinter den Türen waren schon da: Von Halderman stammt die maßgebliche Skizze für das Mustang-Design (siehe S. 15). Zusammen mit Dave Ash, John Foster und Joe Oros brachte er es zur Serienreife.



Authentizität statt Leistung: Hier werbelt ein „K-Code“-V8 mit 4,7 Liter Hubraum und 271 SAE-PS. Das Vorseiten-Cabrio bekommt jedoch bald wieder den originalen 4,2-Liter-V8 mit 164 SAE-PS verpflanzt



123
LAUTET

die VIN-Nummer des rangoonroten Vorseiten-Cabrios auf diesen Seiten (Foto unten)



Schon Markt zu erschließen, hatte mit dem größten Marketing-Flop der US-Autogeschichte zu tun, dessen Namensgeber ausgerechnet der Sohn des Firmengründers Henry Ford war: Edsel. Diese Schmach, deren unschönes Ende erst zwei Jahre zurücklag, weckte im Deuce, wie Henry Ford II von seinen Untergebenen genannt wurde, eine kapitale Abneigung gegen alles Neue.

Lee Iacocca brauchte erst mal schlagkräftige Argumente, um den Boss von seiner Vision zu überzeugen. Um intern keine Unruhe zu stiften, lag die geistige Geburtsstätte des Mustang deshalb nicht im

sprach, bis zum Ende des Jahrzehnts den Mond zu erobern. Bereits im August 1960 kam die Anti-Baby-Pille auf den US-Markt und platzte wie eine Bombe in die verklemmte amerikanische Gesellschaft, während die Jugend zu Chubby Checker twistete, Amerika war in Aufruchstimmung, und bald würden Millionen von Teens das Führerscheinalter erreichen. Die im Baby-Boom nach dem Zweiten Weltkrieg geborenen, höchst kaufkräftigen High-School-Absolventen würden für riesige Zuwächse auf dem Automarkt sorgen.

Leider konnte Ford ihnen nichts bieten außer dickschiffige Full-Sizer, anspruchslose Compacts und aufgeblähte Luxus-Coupés. Dass Ford dennoch zauderte, diesen gigantischen

September 1966 – nach nur 30 Monaten Bauzeit – genau 1.288.556 Exemplare. Ziemlich sensationell angesichts der Tatsache, dass der Mustang nicht viel mehr war als eine schickere Variante des Kompaktklasse-Sedans vums Ford Falcon. Aber der Erfolg des Mustang war auch kein Zufall.

Rund zwei Jahre zuvor: Marke-ting-Genie Lido Anthony „Lee“ Iacocca war seit 1960 Vizepräsident der Ford Motor Company und wusste, dass das Durchschnittsalter der amerikanischen Bevölkerung in rasantem Tempo sank. Schon in den vierziger Jahren der Begriff Teenager erstmals in den Wörterbüchern aufgetaucht, und im Weißen Haus saß ein Womanizer namens John F. Kennedy, der ver-



Phil Clark

Der Schöpfer des Mustang-Logos. Als er das galoppierende Wildpferd zeichnete, das noch heute jeden Mustang-Kühlergrill ziert, war er gerade mal 27 Jahre alt. Phil Clark starb bereits 1968 an einem Nierenleiden.

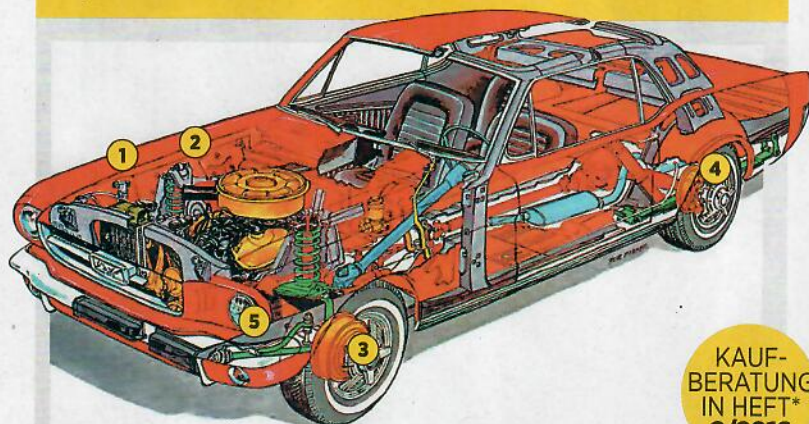


So schön können Pferdehintern sein: Das dreischlitzierte Rückleuchten-Design hat sich der Mustang bis heute als Erkennungsmerkmal erhalten

KURZ-KAUFBERATUNG

Ford Mustang

Baujahr 1964 bis 1966



KAUF-
BERATUNG
IN HEFT*
2/2016

WORAUF SIE ACHTEN SOLLTEN

- 1 **ORIGINALITÄT** Oft sind Motor und Getriebe nicht mehr original
- 2 **ÖLVERBRAUCH BZW. -VERLUST** Ventilschaftdichtungen härten aus
- 3 **THERMISCHE PROBLEME** Verstopfte Kühler und korrodierte Kühlkanäle
- 4 **VERSCHLEISS** Miese Bremsen, abgenutzte Kreuzgelenke der Kardanwelle
- 5 **ROST** Längsträger, Radläufe hinten, Endspitzen...

ALLGEMEIN

Der Markt für US-Klassiker ist in den vergangenen Jahren gewachsen, die Preise gestiegen. Vieles, was früher ein typisches Mustang-Problem war, ist heute eher die Ausnahme. Sönke Priebe von *Detroit Performance* in Weinstadt sagt: „Sehr viele Mustang sind irgendwie verbastelt und/oder restauriert. Ziemlich viele davon tragen Fantasiefarben.“



KAROSSERIE

Ungeschweißte Autos sind selten, es kommt eher auf die Qualität der Schweißarbeiten an. So ist das Bodenblech von der Vorder- bis zur Hinterachse beispielsweise ein einziges, durchgehendes Teil. Taucht hier irgendwo eine Naht auf, hat man es mit einem geschweißten Auto zu tun. Der Falz entlang des Schwellers darf maximal zwei Millimeter dick sein. Im Idealfall kann man noch die Maschinen-Schweißpunkte sehen. Stauchungen an den Rahmen-Längsträgern oberhalb der Hinterachse weisen auf einen alten Heckschaden hin. Ein typisches Rostproblem spielt heute keine Rolle mehr: vergammelte „Cowl Vents“ unter dem Windleitblech vor der Frontscheibe.

TECHNIK

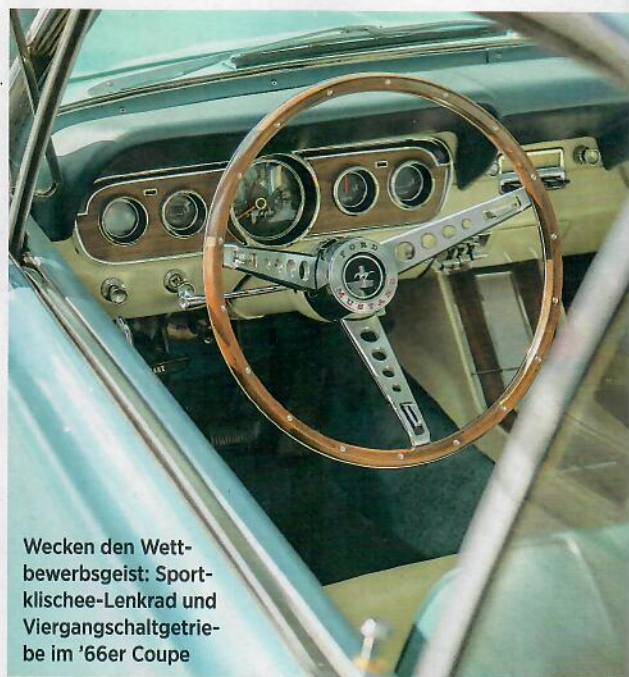
Ja, den Mustang gab es auch mit Reihensechser (anfangs 170, später 200 cui mit 101 beziehungsweise 120 PS). Priebe hat hierzu jedoch eine klare Meinung: „Keine Leistung, kein Wiederverkaufswert, keine Ersparnis, schlechte Teileversorgung.“ Das einzige echte Problem der Smallblock-V8 betrifft indes das Kühlsystem. Es ist häufig verstopft, weil aus den Motorblöcken Rost ausflockt. Die ab Modelljahr '67 bestellbaren Big Blocks mit 390 (später auch 428) cui haben keine echten Schwachstellen, sind aber nicht so schrauberfreundlich.

KAUFTIPP

Viele beliebte Optionen gehörten zu Ausstattungspaketen oder -stufen, z.B. dem GT oder der „Interior Decor Group“, auch „Pony Interior“ genannt. Um nachzuvollziehen, was original ist, hilft ein Blick aufs „Door Tag“. „Fehlt es, hilft nur noch der *Marti Report*, denn aus der Fahrgestellnummer lässt sich höchstens entnehmen, was für ein Motor ab Werk drin war“, so Sönke Priebe. Historische Substanz ist heute ein wertbildender Faktor. Wer einfach nur Mustang fahren will und auf Spiegelglanz steht, muss aber keinen Survivor kaufen. Ob ein Pony glücklich macht, entscheidet sich letztlich auf der Hebebühne.

ALLTAGSTAUGLICHKEIT Uneingeschränkt, wenn einen 16 Liter Verbrauch und die Wegwerfqualität der Sixties nicht stören.

SCHRAUBERFREUNDLICHKEIT All jene, die zölliges Werkzeug besitzen, stellt der Mustang nicht vor unlösbare Aufgaben.



Wecken den Wettbewerbsgeist: Sportklischee-Lenkrad und Viergangschaltgetriebe im '66er Coupe



Beliebtes Extra: Die zweifarbigen Kunstledersitze mit eingepprägtem Pferdemonster gehörten zur „Interior Decor Group“, auch „Pony-Ausstattung“ genannt



* Unsere Kaufberatungen finden Sie online unter shop.oldtimer-markt.de oder beim Leserservice unter 06131/992-101

TECHNISCHE DATEN

Ford Product Development-Center in Dearborn, sondern in der Lounge eines etwa zwei Meilen vom Ford-Hauptquartier entfernten Motels. Wöchententlich traf sich der von Iacocca einberufene Think-Tank im *Fairlane Inn* (siehe Seite 23) an der Michigan Avenue und geriet schon bald für seinen Nockenwellen-Überprüfer in Verruf. Zu la-Verbrauch an teurem Alkohol und Kipphelbel betätigt, ein Zweifachvergasers

Hubraum 4728 ccm
PS bei U/min 200 (SAE) bei 4400
L x B x H 4613 x 1732 x 1298 mm
Vmax ca. 170 km/h
Neupreis 3001 Dollar



Den High Country Special baute Ford 300-mal – nur für Dealer in Colorado

Das Lastenheft des Autos, das zunächst die provisorische Bezeichnung T5 Special Falcon bekam, las sich so: ein Preis ab Werk von 2500 US-Dollar, kurzem Heck und vier Sitz-

ner Oma Silikonbrüste verpassen. Sportwagen so sexy, als würde man die Verwandlung des Falcon in einen Produktplaners Dick Place: Der fand den galligen Kommentar des Ford-sche Karriere" erinnert sich Iacocca an der, in seinem Buch „Eine amerikanische Selbstverständlichkeit gab es auch zwei-75 Millionen Dollar umsetzen. passen. So ließ sich das neue Auto für ein komplett neues Blechkleid zu ver-Falcon als Basis zu nutzen, ihm jedoch machten deshalb den Vorschlag, den Millionen Dollar, Frey und Sperlich delirante kostete seinerzeit bis zu 400 Die Entwicklung einer neuen Mo-4613 x 1732 x 1298 mm

Robustes Powerpack: Der kompakte „C-Code“-Small-Block mit 289 Kubikzoll (4,7 Liter) Hubraum ist der meistverbaute Motor der frühen Mustang-Jahre.

plätzen, Leergewicht unter 1150 Kilogramm. Um sich nahtlos in das Produktionsprogramm einzufügen, durfte eine maximale Länge von viereinhalb Meter nicht überschritten werden. Das Modell musste außerdem über viele Optionen verfügen. Zudem benötigte es einen beträchtlichen Gepäckraum für mehrere Koffer oder Golfaschen. Die Forderung nach vier Sitzplätzen war wohl eine Konsequenz aus den Erfahrungen mit dem Thunderbird. Geboren als zweisitziger hatte das Format für das Auto unse-

Survivor: Der 1966er Mustang High Country Special in zartem Columbine Blue befindet sich im unretaurierten Originalzustand



Michael Krämer zeigt sein Lieblings-Detail am '69er Mustang Mach I 428 Cobra Jet: den zappelnden Luftfilter-Aufsatz, die sogenannte *Shaker Hood*



Zu Michaels Halle gehört eine Werkstatt, deren Wände mit Hubcaps, Nummernschildern und Modellen dekoriert sind. Als wir eintraten, lief Lynnyd Skynyrd's *Simple Man* – und das miese Wetter war vergessen



Der Pferdeflüsterer: Alles begann mit dem Mustang Wildcat Dragster von Matchbox (oben). Heute parkt mindestens ein Exemplar aus jedem Modelljahr von 1964 bis '69 in Michael Krämers Garage

rer Träume.“ Einziges Problem: Man schrieb bereits den Sommer 1962, hatte weder ein Design noch einen Namen für das Auto, und es galt immer noch, das Top-Management von Ford zu überzeugen.

Und dann kam noch der Schockmoment, als Henry Ford II plötzlich den Raum verließ, während Iacocca gerade der Konzernführung sein Lieblingsprojekt vorstellte. Es stellte sich jedoch heraus, dass er an einer Angina litt und sich unwohl fühlte, sechs Wochen später gab er das „Go“ für den Special Falcon – jedoch nicht, ohne Iacocca mit Rauswurf zu drohen, falls das Ding floppen sollte.

Der erste Prototyp namens Allegro (siehe S. 22) fiel derweil tatsächlich durch. In der Folge wurde in den Ford-Designstudios ein Wettbewerb ausgerichtet, und nach nur zwei Wochen standen Iacocca und seinen Männern sieben Entwürfe zur Wahl. Als klarer Sieger

ging daraus das Modell von Dave Ash, John Foster und Gale Halderman hervor. Es basierte auf einer Bleistiftskizze Haldermans (S. 15) und trug das Logo einer pirschenden Raubkatze im Grill, exakt dort, wo später der ikonische Hengst galoppieren sollte. Seine Designer hatten es Cougar (Puma) getauft.

Unterdessen lief die Namenssuche auf Hochtouren. Neben der internen Bezeichnung T5, dem eher informellen Namen Special Falcon sowie dem Wunschnamen der Stylisten waren Torino, Thunderbird II und Cheetah im Gespräch. Erst spät fiel die Wahl auf den Namen Mustang – auch weil Eugene Bordinat, dem *Vice President of the Ford Design Studio*, der Bezug zum Weltkrieg-II-Kampfflugzeug P-51 missfiel. Die Anspielung auf das

26

VERSCHIEDENE

Motorisierungen bot Ford bis zum Modelljahr 1971 für seinen Mustang an

uramerikanische Wildpferd gefiel ihm deutlich besser, der Rest ist Geschichte.

Als Ford seine Pferde losließ, platzten die Showrooms im Land aus allen Nähten. In Garland (Texas) versteigerte ein Händler einen Vorführwagen unter 15 potenziellen Käufern. Der Mann, der den Zuschlag bekam, bestand darauf, die Nacht in seinem neuen Mustang verbringen zu dürfen, um sicher zu gehen, dass kein anderer ihm den Wagen wegschnappen kann, bis sein Scheck eingelöst ist. In Seattle (Washington) war der Fahrer eines Zementlasters von einem ausgestellten Mustang so sehr fasziniert, dass er die Kontrolle über seinen Truck verlor und durch die Glasfront des Schau-raums krachte.

Der Mustang startete zunächst als Hardtop-Coupé und Convertible, erst ein halbes Jahr später schob Ford den Fastback-2+2 als dritte Karosserievariante nach. Die Basisversion war zum Kampfprijs von 2372 Dollar zu haben. Basismotorisierung war der Reihensechszylinder mit 170 Kubikzoll (2,8 Liter) und 101 SAE-PS, nach dem Motorencode in der VIN-Nummer U-Code genannt. Gegen Aufpreis standen vier verschiedene V8-Versionen zur Auswahl: der 260er F-Code (4,2 Liter) mit 164 SAE-PS, der 289er D-Code (4,7 Liter) mit 210 SAE-PS sowie der scharfe K-Code, eine ab September 1964 angebotene

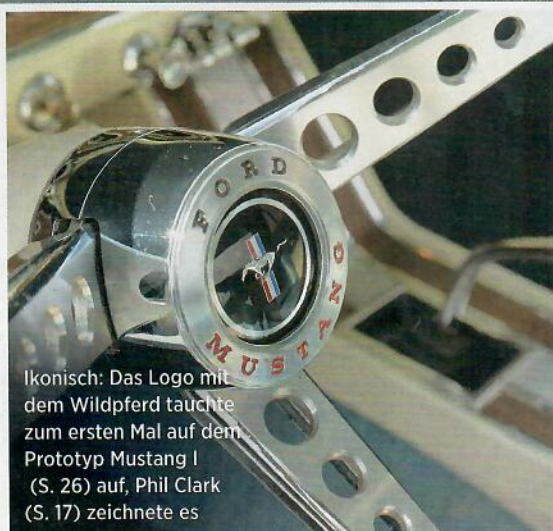


CLASSIC DATA-MARKTWERT

TYP	BAUJAHR	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5	NEUPREIS
Mustang Convertible	1964-66	77.400 €	48.400 €	30.400 €	15.100 €	8.300 €	20.050 DM
Mustang Hardtop	1964-66	44.300 €	27.600 €	17.400 €	8.700 €	4.700 €	18.000 DM
Mustang Fastback	1965-66	75.000 €	46.900 €	29.500 €	14.900 €	8.100 €	19.800 DM
Shelby GT-350	1965-66	500.000 €	320.000 €	220.000 €	-	-	22.700 DM
Mustang Convertible	1966-67	66.300 €	41.400 €	26.400 €	13.000 €	7.000 €	21.130 DM
Mustang Hardtop	1966-67	48.200 €	30.000 €	19.100 €	9.500 €	5.100 €	19.330 DM
Mustang Fastback	1966-67	86.700 €	54.000 €	34.400 €	17.000 €	9.200 €	20.200 DM
Mustang GT Fastback	1966-67	119.300 €	74.000 €	47.200 €	23.300 €	12.500 €	22.700 DM



Pures Kalkül: Bei Ford ahnten sie, dass die Teens der sechziger Jahre nicht nach den Ford Fairlane, Chevy Impala und Plymouth Fury ihrer Daddies lechzen würden, sondern nach Vitalität und Individualität



Ikonsch: Das Logo mit dem Wildpferd tauchte zum ersten Mal auf dem Prototyp Mustang I (S. 26) auf, Phil Clark (S. 17) zeichnete es

Dearborn bei der Entwicklung ja an alles gedacht – oder auch nicht: Sie übersahen, dass der Name Mustang in Deutschland geschützt sein könnte. Kreidler hatte ihn sich für Mopeds reserviert, der Krupp-Konzern für Lastwagen. So nannten ihn die Amis eben T5. Und übersahen wiederum, dass das Kreiswehersatzamt mit „T5“ die Untauglichkeit für den Wehrdienst meint. Wer Diabetes hatte oder kiffte, war früher T5, aber ein Mustang ist glücklicherweise bis heute ein Mustang, auch in Deutschland.

Im Hier und Jetzt fahren wir rechts ran, um über Autos zu reden und den

Blick übers mittelhessische Bergland zu genießen, während die Abendsonne über kahle Baumwipfel blinzelt. Wer Glück hat, kann bald einen der raren K-Code-V8 erwerben, wenn Michael Krämer dazu kommt, den Schönheitsfehler an seinem Convertible zu beheben: „Einer der Vorbesitzer hat ihm den 271 PS starken „Hi Po“-Motor verpasst, obwohl es den im Frühjahr '64 noch gar nicht gab.“ Der originale 260er ist zum Glück noch da. Auch die GT-Optik mit den Nebelscheinwerfern im Grill will Krämer zurückerstücken. Originalität ist dem Unternehmer und früheren Vorstand des *First Mustang Club of Germany 1964-73* e. V. wichtiger als Performance. Nie antasten würde er den unrestaurierten Zustand seines High Country Special, „ein 333-mal gebautes Sondermodell, das es nur bei Dealern im US-Bundesstaat Colorado gab und nur in *Aspen Gold, Columbine Blue* und *Timberland Green*!“

Anno 2024, im Jahre 60 A.M., ist die Mustang-Mania ungebrochen. Kein sportliches Pkw-Modell wurde häufiger hergestellt, keines ergatterte mehr Filmrollen, über 500 an der Zahl. Der Mustang blieb das Versprechen ewiger Jugend, und zwar nicht nur für die Baby Boomer: Der meistgenutzte Instagram-Hashtag mit Autobezug lautet *#fordmustang* – und das, obwohl im Experten-Team des Fairlane Committee kein Internet-Vermarkter und kein Social-Media-Experte saß...

TEXT **Lukas Hambrecht**
FOTOS **Christian Herb**
l.hambrecht@oldtimer-markt.de



Pferde, die nie rennen durften – die vergessenen Prototypen

Ein Vorläufer des Mustang war der Ford Allegro (1), der bei den Entscheidern jedoch durchfiel. Das spätere Serienmodell trug bis in die Spätphase der Entwicklung den Namen Cougar (2), dazu passte die pirschende Raubkatze im Grill. Angetrieben vom Mega-Erfolg ihres Pony Cars, dachten die Ford-Designer in den Sechzigern über Möglichkeiten der Produktdifferenzierung nach. Einige Ideen blieben dabei Skizzen, während es andere wenigstens zum Tonmodell im Maßstab 1:1 brachten. So war die Studie eines viertürigen Mustang (3) schnell Geschichte, während der von Giorgetto Giugiaro entworfene Bertone Mustang (4) – für ihn ließ Lee Iacocca seine guten Kontakte nach Italien spielen – immerhin über europäische Autosalons touren durfte. Den Mustang Wagon (5) ließ Iacocca dagegen schnell wieder im Giftschrank verschwinden.



lautet die Fahrgestellnummer des ersten Shelby Mustang, 1965 holte Ken Miles (links) in jenem GT-350R beim SCCA-Rennen auf dem Green Valley Raceway in Texas den ersten Rennsieg eines von Carroll Shelby (rechts daneben) getunten Mustang. Ein Foto, bei dem Miles auf einer Kuppe abhob (unten), brachte SR002 dabei den Spitznamen „Flying Mustang“ ein. 2020 brachte SR002 bei Mecum Auctions 3,85 Millionen Dollar – was ihn zum weltweit teuersten Pony macht, noch vor dem Bullitt-Mustang.

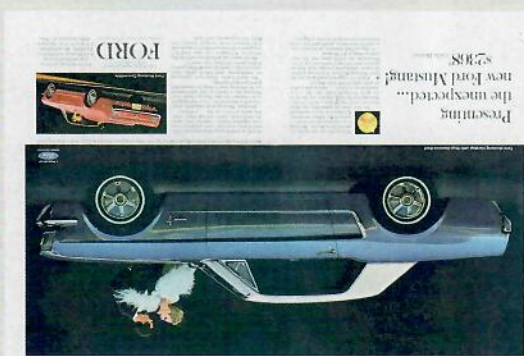


SR002

und Grampa bauen zu wollen. Ambitionen, künftig nicht nur Autos für Dad gemein, jedoch unterstrich Ford mit ihm seine Prototyp nur den Namen hatte der zweisitzige teren Serien-Mustang legte. Mit dem späten um den Kurs USA in Watkins Rahmen des Großen Preises der im Oktober 1962 mit dem Dan Gurney Motor des Mustang I, leistete der 1,5-Liter-V4-



109 Ponystärken



Drei Varianten



Der Mustang startete im April 1964 nur als Coupé und Convertible – obwohl Ford den formsternen Fastback von Anfang an im Köcher hatte. Das als 2+2-Sitzer vermarktete Fließheck-Coupé startete als late '65-Modell und verkaufte sich gleich im ersten Jahr 77.079-mal, was rund 14 Prozent der Gesamtproduktion von 559.451 '65er Mustang ausmachte.

2368 DOLLAR

kostete das Splitterfasernackte Basis-Pony 1964. Dafür gab es ein Hardtop Coupé mit 101 SAE-PS starkem 2,8-Liter-Reihensechser, wobei die Mehrheit schon damals den V8 bevorzugte. Wie ein Eisverkäufer verdiente Ford die meiste Kohle an Zuckerstreusel und Krokant (unten links).

EINE MILLION



verkaufte Mustang in weniger als zwei Jahren: Für Ford bedeutete das den erfolgreichsten Start eines neuen Typs seit Einführung des Model A 1928. Kein Wunder, dass es Lee Iacocca (auf dem Beifahrersitz), Don Frey (am Lenkrad) und Henry Ford II (hinten rechts) die Mundwinkel nach oben zwirbelt.

1000 Dollar

gaben Käufer eines '65er Mustang im Schnitt für Extras aus. Neben verschiedenen Motor- und Getriebeoptionen standen 17 Außenfarben und 72 Extras zur Wahl, darunter das Pony Interior mit Pferdchenverzierung im Sitzvinyl oder das Rallye-Pac mit Tacho-Zeituhr-Kombination.



lautete die Adresse des Fairlane Inn – eines Hotels im Mid-Century-Stil in Dearborn (Michigan), in dem sich einst wöchentlich die „jungen Wilden“ des Ford-Konzerns trafen, um frei von Denkerboten auf künftigen Produkten herumzugrübeln. Zu diesem Fairlane Committee gehörten Ford-Vize Lee Iacocca, die Produktentwickler Don Frey und Hal Sperlich sowie PR- und Marketing-Leute. Heute ist die geistige Geburtsstätte des Ford Mustang ein schmuckloser Parkplatz.

Michigan Ave

21430



FAIRLANE INN

60 JAHRE MUSTANG

DIE AUSWAHL DER REDAKTION

Erzähl' mir was vom Pferd

Der Mustang ist der US-Klassiker, auf den sich (fast) alle einigen können, auch weil kaum ein anderes Auto *made in USA* so wandelbar ist. Je nach Ausstattung und Motorisierung machte er Mommies und Muscle-Freaks gleichermaßen glücklich. Seit 60 Jahren rollt das Pony Car ununterbrochen vom Band, inzwischen in achter Generation. Doch welches ist das Reizvollste? Sieben Köpfe, sieben Antworten

1965 SHELBY GT-350

Mit dem Herz einer Cobra

Als der Ford Mustang 1964 debütierte, empfahl der landestypisch selbstbewusste Slogan: *Try total performance for a Change*. Wer der Aufforderung folgte und „das totale Leistungsvermögen zum Kleingeldkurs“ probierte, erlebte jedoch eine kalte Dusche: Der coole, lässige Basis-Mustang fuhr sich so schwammig und lahm wie der Billig-Kleinwagen Ford Falcon, auf dessen Plattform er fußte. Die heißeren V8-Versionen gingen eher in die annoncierte Richtung, doch auch sie blieben das vollmundige Versprechen schuldig. Erst als Ford-Boss Lee Iacocca bei Carroll Shelby anklopfte, gedieh ein Schuh daraus – der Shelby GT-350 war geboren. Wobei für dessen Art der *Total Performance* natürlich nicht das zitierte Taschengeld reichte: Der Cobra-Macher rief den doppelten Neupreis eines nackten Mustang auf. Dafür hatte er das Pony zu einem rabiaten, 1260 Kilo leichten Supersportwagen aufgerüstet, der

auf der Rennstrecke sogar den zuvor sieggewohnten Corvetten den Auspuff zeigte. Wobei der Null-bis-100-Sprint in 6,4 Sekunden auch reichte, um einen Jaguar E oder einen Ferrari 275 GTB zu düpieren. 526 Exemplare entstanden im 1965er Modelljahr, 1966 folgten weitere 3227, von denen 1002 als GT-350H an den Autovermieter Hertz gingen. Ein guter Teil davon war quasi auf dem Gelände der Geburtsstätte zum Ausleihen und Ausheizen stationiert: Shelby, Ex-Air-Force-Testpilot und -Hühnerzüchter, häkelte seine Racer in einem Hangar des L. A. International Airport zusammen. Bleibt eine Frage: Wofür steht die 350 im Typkürzel? Für Shelybys hemdsärmelige Antwort auf Fords verzweifelte Suche nach einer knackigen Modellbezeichnung. Als ihm das Marketing-Gequatsche aus Detroit zu bunt wurde, wies er einen Schrauber an, die Entfernung zum Bürogebäude vis-à-vis abzuschreiben. Heraus kamen 350 Yards.



Gregor Schulz
Redakteur

TECHNISCHE DATEN

Motor
V8, vorn längs, zwei hängende Ventile pro Zylinder, von zentraler Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, ein Vierfachvergaser

Hubraum
4736 ccm

PS bei U/min
306 SAE bei 6000

L × B × H
4612 × 1732 ×
1300 mm

Vmax
217 km/h

Neupreis
4547 Dollar

Preis im Zustand 2*
469.000 Dollar



Baby One More Time

2005 FORD MUSTANG GT CONVERTIBLE

Die Motorhaube flattert ab 160 wie die Hände Richard Burtons vor dem ersten Drink des Tages. „Das habe ich damals wirklich geschrieben, und ein sehr ernsthaftes deutsches Automagazin hat es gedruckt. Politisch korrekt war das schon vor 17 Jahren nicht, aber es passt ziemlich gut zum Ford Mustang der Retro-Generation. Ein gutes Auto im schwäbischen Sinn war er schon bei seinem Erscheinen nicht, doch das war damals selbst uns Testern egal. Er war die Rückkehr des Ford Mustang mit dem Augenaufschlag der Sechziger, dem Fastback, der langen Haube und der Lässigkeit von damals. Ja, auch mit den Spaltmaßen. Neu dabei waren die Knarz-Kunststoffe und das Leder mit Bauplanen-Haptik. Aber wir konnten auch



Preislisten lesen und fanden weit und breit kein anderes Auto, das zum Preis eines BMW 3er so viel Sound und Sexappeal geboten hätte. Man musste nicht mal Retro-Autos mögen, um den Mustang gut zu finden, es reichte schon die Ahnung dessen, was ein Mustang in den Sixties war. Mit dem Retro-Retter begann der neue Mustang-Hype. Inzwischen hat die Zeit gezeigt, dass der Flattermann ganz gut altern kann. Viel mehr als neue Tragelienke und ein bisschen Hohlraumwachs brauchen selbst Nice-Price-Gebräute von heute nicht. Hinterram Steuer eines Retro-Convertible in *Screaming Yellow* fühlt sich dann sogar die B 420 zwischen Wörstadt und Gau-Bickelheim an wie der Pacific Coast Highway.

**TECHNISCHE DATEN**

Christian Steiger
Autor



Motor
V8, drei Ventile pro Zylinder, über Hyd-rostößel von zwei obenliegenden No-ckenwellen betätigt, elektronische Einspritzung

PS bei U/min
300 bei 5750
L x B x H
4765 x 1880 x
1384 mm
Vmax
230 km/h
Neupreis
23.675 Dollar
Preis im Zustand 2*
ca. 15.000 Euro

Leben auf kleinem Fuß

1978 FORD MUSTANG II KING COBRA

Mickrig, mies verarbeitet, ärmlich motorisiert: Der Mustang II, ab 1974 mit 89-PS-Vierender und Köln-V6 (106 PS) zu haben, verkauften das dystrophe Down-sizing als homogenes Gesamtpaket. Womit Fords ökonomisches Vernunftscoupe wenigstens eine ehrliche Haut war. Im krassen Kontrast dazu: der 1978er Mustang King Cobra, der die Renaissance des Musclee-Car vorzog. Der "New King of the Road" feierte die Rückkehr des Fünftliter-V8, begleitet von der geflügelten Riesengiftmutter auf der Haube sowie gewaltigem Plastikgeschulz, das irrwitzige Top-nur Verlierertypen gear, Zumindest im Land der unmöglichen Begrenzungen.



Wolfgang Blaube
Autor

TECHNISCHE DATEN

Motor

zwei hängende Ventile pro Zylinder, von zentraler Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, ein Doppelvergaser

PS bei U/min 139 bei 3600
L x B x H 4445 x 1783 x 1278 mm
Vmax 174 km/h
Neupreis 21.290 Mark
Preis im Zustand 2* 30.400 Dollar



Frederik E. Scherer
Autor

TECHNISCHE DATEN

Motor

L4, vorn längs, zwei hängende Ventile pro Zylinder, obenliegende Nockenwelle, ein Fallstrom-Doppelvergaser, ein Abgasturbolader

Hubraum

2301 ccm

PS bei U/min

118 bei 3600

L x B x H

4550 x 1755 x 1310 mm

Vmax

180 km/h

Neupreis

6001 Dollar

Preis im Zustand 2*

8100 Euro

1979 FORD MUSTANG COBRA

Regulierte Autolust

Er war eine rollende Zeitgeistwidrigkeit, der neue Mustang des Modelljahres 1979. Mehr noch: die Blech gewordene Frivolität einer Industrie, die einst den Jedermann-Sportwagen mit V8 erfunden hatte und nun mit kärglichen Vierzylindern zu Kreuze kroch. Der Abstieg hatte schon lange vor der Ölkrise begonnen, als Süd-Kalifornien am Smog erstickte. Die Regierung machte zunehmend Druck auf die Hersteller, die daraufhin nach technischen Lösungen suchen mussten, um Treibhausgase zu reduzieren. Die Durchsetzung des „Clean Air Act“, eines Gesetzes zur Luftreinhaltung, war das bürokratisch herbeigeführte Ende der Big Blocks und der PS-Schlachten, bevor der US-Kongress 1975 den CAFE-Standard erließ: Die „Corporate Average Fuel Economy“ sah einen „Flottenverbrauch“ vor,

also einen Durchschnittswert dafür, wie viel Sprit die Autos eines jeden Herstellers pro Modelljahr insgesamt verbrauchen durften. 1978 waren das 18 mpg (miles per gallon), die nur durch „Downsizing“ zu erfüllen waren. Warum ich so ausführlich darüber referiere? Weil es zeigt, wie unpassend der „Foxbody“-Mustang gewirkt haben muss, während es ihn trotzdem als „Cobra“ gab. Okay, das war nur noch ein Ausstattungspaket für 1173 Dollar, das den 2,3-Liter-Turbo-Vierzylinder enthielt. Aber einen 2,8-Liter V6 und einen 5-Liter-V8 gab es optional. Und dass Ford schon im ersten Jahr rund 370.000 Mustang verkaufte, zeigt, wie sehr sich die Kundschaft den Spaß am Auto nicht verkneifen wollte. Bis 1993 hielt Ford an dem Modell fest, was den „Fox“ übrigens zum am längsten gebauten Mustang von allen macht.



1962 FORD MUSTANG I CONCEPT

Die neue Mitte

Sicher, der Mustang ist der US-Ford, auf den sich alle Seinigen können, aber schon deshalb lässt er mich kalt. Mustang means Mainstream. Allein aus Protest würde ich immer zum Schwestermodell Mercury Cougar greifen oder gleich einen Lincoln fahren. Aber wenn es denn unbedingt ein Mustang sein müsste, dann bitte die Studie der ersten Stunde. Diese mutige Idee eines ernst gemeinten, gerade einmal vier Meter langen und 705 Kilogramm leichten Mittelmotorsportwagens, der 1962 im Vorfeld des US-Grand-Prix in Watkins Glen (Sieger: Jim Clark auf Lotus-Climax) mit Dan Gurney am Steuer seine Runden drehte. Um zu beweisen, dass ein Ford auch schnell und cool sein kann, schickten die Amis den Mustang I Concept sogar auf Europa-Tournee, Auftritt

am Nürburgring inklusive. Die aggressiv anmutende Aluminiumhaut saß auf einem filigranen Rohrrahmen, darunter steckte biedere Großserientechnik. Schon klar, es war ein Showcar, aber es fuhr – mit Bremsen des englischen Consul und einem frisierten 1,5-Liter-V4 aus dem in Deutschland produzierten Taunus 12M. Heute wissen die Wenigsten, dass der von Ford ausgegebene „Total Performance“-Gedanke beim Concept I anfang und am Ende zum GT40 und bis nach Le Mans führte. Der erste Ford, der den Namen Mustang trug, war ein kompromissloser Zweisitzer, dessen Hauptmerkmale der Targa-Bügel und die imposanten seitlichen Lufthutzen waren. Shelby, Mach I, Boss, Bullitt und Eleanor...könnt Ihr alle behalten. Der einzige Mustang, der mich anmacht, hat Schlaufen, zwei Sitze und einen Mittelmotor.



Jan-Henrik Muche
Autor

TECHNISCHE DATEN

Motor

V4, mittig längs, zwei hängende Ventile pro Zylinder, über Stößelstangen und Kipphebel von zentraler Nockenwelle betätigt. Zwei Weber Vergaser

Hubraum

1498 ccm

PS bei U/min

109 bei 6400

L x B x H

3919 x 1575 x 996 mm

Vmax

ca. 190 km/h

Neupreis

unverkäuflich

Preis im Zustand 2*

k. A.



Mein kleines Pixel-Pony

2000 FORD MUSTANG SVT COBRA R

Vor 23 Jahren waren plötzlich Klassenzeile gefahr- det. Motorengeäusche dröhnten bis tief in die Nacht aus den Jugendzimmern. Schuld war die Renn- simulation *Gran Turismo 3* für die damals neue *Playsta- tion 2*. Niedliche 295 Megahertz, dazu 4 MB Grafikspei- cher, und 32 MB RAM reichten im Jahr 2000 zum Glück. Die „Playse“ ließ mich Fahrzeuge, die ich bis da- hin höchstens aus Papas Autoheften kannte in, nun ja, „fotorealistischer“ Grafik erleben. So auch Fords rares „fotorealistischer“ Grafik erleben. So auch Fords rares

Rennpferd Cobra R, das sich in natura deutlich besser gehalten hat als in der Pixelfarb-Version auf dem Brief- markenbildschirm meines Röhrenfernsehers: Powerdo- me, Frontsplitter, riesiger Flügel, fiese Sidepops – fett! Dabei war der stets in *Performance Red* lackierte Mus- kelpotz im bulligen *New Edge Design* kein Poser. Das *Special Vehicles Team (SVT)* befand Radio, Klima und Rücksitze für überflüssig, *Recaro* „Buckets“ vorne spar- ten weiteres Gewicht. Fahrwerk, Bremsen, Motor und Getriebe wurden für die Rennstrecke modifiziert. Car

& Driver ermittelte 1,01 G Querbe- schleunigung – Ferrari-F40- Niveau! Leider baute Ford in echt nur 300 Stück. In mei- ner Garage steht er trotzdem: dank einer von 117 Millionen PS2-Konsolen.

Motor
V8, vier Ventile pro Zylinder, über Tas- sensstoßel mit hyd- raulischem Ventili- spielausgleich von zwei obenliegen- den Nockenwellen betätigt

Hubraum
5408 ccm

PS bei U/min
385 bei 6250

L x B x H
4661 x 1857 x 1326 mm

Vmax
282 km/h

Neupreis
55.845 Dollar

K. A.
Preis im Zustand 2*

TECHNISCHE DATEN

Christian Herb
Redakteur



Es gibt Petrolheads, die *Bullitt* nie komplett gesehen ha- ben, und dennoch alle Filmfehler des Action-Krimis aus- wendig vorbeten können. Dass Lieutenant Frank Bullitt während der Mutter aller cineastischen Verfolgungsjagden das manuelle Getriebe seines highlandgrünen 68er Mus- tang GT 390 elfmal hochschaltet, während der schwarze Dodge Charger R/T der beiden Mafia-Killer sieben Radkap- pen verliert, zum Beispiel. Die zehnmündige Hatz durch die hügeligen Straßenschluchten San Franciscos machte den Mustang legendär, nein: unsterblich. Der „King of Cool“ Ste- ve McQueen saß bei vielen Szenen selbst am Steuer, nur für besonders gefährliche Aufnahmen ließ er Stunt-Fahrer ran. Nach Ende der Dreharbeiten veräußerte die Produktions- firma die beiden für den Film angeschafften 68er Mustang. Der New Yorker Versicherungsangestellte Robert Kiernan zum Modelljahr '67 um 7,2 Zentimeter in die Breite wuchs.

entdeckte das „Hero Car“ 1974 im Kleinanzeigenzeigenteil der Zeitschrift *Road & Track*, kaufte es, und nutzte die Filmmi- quiste fortan für Familienausflüge am Wochenende. Als McQueen 1977 Interesse am Bullitt-Mustang bekundete, lehnte er freundlich ab. Danach war der Verbleib eines der berühmtesten Filmautos aller Zeiten über 40 Jahre lang ein Familiengeheimnis, das Robert Kiernans Sohn Sean erst 2018 öffnete. 2020 verkaufte *Mecum Auctions* den Wagen mit der Fahrgestellnummer 8R02S125559 für 3,4 Millionen US-Dollar. Zu teuer für einen Lohnschreiber wie mich. Trotz- dem, das wäre mein Mustang: ein 68er Fastback mit Beau- ten und Kratzern, aber ohne Pony im Grill. Er müsste auf *Torq Thrust D*-Rädern stehen und den fetten 6,4-Liter-Big-Block unter der Haube haben, für den der Mustang-Body zum Modelljahr '67 um 7,2 Zentimeter in die Breite wuchs.

Cooler geht's nicht

1968 FORD MUSTANG GT 390 FASTBACK (8R02S125559)



Motor
V8, vorn längs, zwei hängende Ventile pro Zylin- der, über Stoß- stangen und Kipp- hebel von zentra- ler Nockenwelle betätigt, ein Vier- fachvergaser

Hubraum
6391 ccm

PS bei U/min
325 SAE bei 4800

L x B x H
4665 x 1825 x 1315 mm

Vmax
ca. 200 km/h

Neupreis
3089 Dollar

Preis im Zustand 2*
3,1 Mio. Euro

TECHNISCHE DATEN

Lukas Hambrecht
stellv. Chefredakteur

