

Ford Mustang

FORD MUSTANG Geschichte

Der Ford Mustang besteht in 2004 seit 40 Jahre. Als Prototyp gab es den Mustang schon als 2-sitziger Sportwagen in 1962. Ausgerüstet mit einem V4-Mittelmotor aus Deutschland drehte er seine Runden als "Aufwärmer" bei dem Grand Prix von Watkins Glenn. Dieser Mustang I war aber nicht geeignet für die Serienproduktion. Das Auto sah zu futuristisch aus und die Direktion von Ford wollte ein Auto für 4 Personen bauen. Dieser würde bei jungen Familien besser ankommen. Ford hatte den Chevrolet Corvette als Vergleich herangezogen und wußte daher das sie besser abschneiden mußten; ein vielseitigeres Auto mußte her! Der Mustang II von 1962/1963 kam dem Endentwurf von Joe Oros schon ziemlich nahe. Letzendlich gab Ford ihre Zustimmung für die Produktion, wobei das galoppierende Pferd im Kühlergrill zum Markenzeichen wurde. Der Entwurf dieser "Running Horse in Corral" kam von der Hand von Phil Clark, ein junger Ford-designer. Ursprünglich wurde das Auto benannt nach dem Jagdflieger P-51 Mustang, aus dem zweiten Weltkrieg, aber Henry Ford II wollte kein kriegerisches Imago, also wurde die Prairie mit ihren wilden amerikanischen Pferden als Ausgangspunkt gewählt. Am 17. April 1964 wurde das Auto dem Publikum vorgestellt, anlässlich der Weltausstellung in New York. 2500 Nachrichtenzeitungen hatten schon über dieses Auto berichtet und die Marketingmaschinerie drehte wie nie zuvor! **Wie entstand die Idee hinter dem Mustang?**

Seit jeher gab es schon Rivalität zwischen die Ford Motor Company und die Chevrolet Division von General Motors. Die Zielgruppen beider Marken waren und sind die gleichen. Chevrolet brachte die Corvair weil es eine große Nachfrage gab für kompakte, sparsame Autos. Ford reagierte mit dem Falcon, welches besser verkaufte als die Corvair. In den 50-igern passierte schon mal ähnliches mit Ford's Thunderbird und Chevrolet's Corvette.

Danach präsentierte Chevrolet den Corvair Monza, ein sportliches, kompaktes Fahrzeug. Ford versuchte Chevrolet Konkurrenz zu machen mit ihren Falcon Futura. Der Corvair Monza allerdings lies sich besser verkaufen, dank seine Überwicht an Ausstrahlung und seines Charakters. Weil Ford anschließend den Chevrolet übertrumpfen wollte, wurde ein neues Auto gebraucht. Es mußte ein Auto werden mit eine sportliche Ausstrahlung und sportlichen Fahreigenschaften... es sollte jungen Leute ansprechen! Nach umfangreichen wirtschaftlichen Untersuchungen kam der damalige Ford-Direktor, Lee Iacocca, schlau wie er war, zu dem Ergebnis das die "Baby-Boom-Generation" der Nachkriegszeit, dem Alter erreichte so ein Auto besitzen zu wollen! Gleichzeitig erkannte er das die Anzahl der Jugendlichen riesig groß war und das ein attraktives Produkt genau bei diese Zielgruppe einschlagen würde wie eine Bombe. Iacocca entpuppte sich als Wahrsager!

In April 1964 eroberte der Mustang den gesamten Markt. Er konnte nie genug produziert werden, so erfolgreich war er. Menschengruppen bildeten sich bei den Ford-Händlern. Iacocca sprach: "Wenn am 17. April 1964 die Marsmännchen gelandet wären im Zentrum New Yorks, hätte niemand sie bemerkt. Jedermann war doch beim Ford-Händler". Schon am ersten Tag waren 22000 Bestellungen eingegangen und innerhalb 4 Monaten wurden schon 100000 Autos verkauft. Dieses Auto war tatsächlich anders. Deshalb wurde dieser Ford "Pony Car" genannt, nicht gebunden an Status oder Klasse. Fast Jedermann war von dieses Auto fasziniert, ein "Poor Men's Ferrari"...! Zuerst war der Mustang lieferbar in 2 Varianten, als Cabrio und als Stufenheck. In 1965 wurde dann das sportliche Schrägheck vorgestellt.

Der frühe Mustang zeichnete sich aus durch seine lange Front und das kurze Heck (Coca Cola bottle Design). Auch der Innenraum ist sportlich ausgelegt, mit einzelnen "Bucketseats" vorne und eine kleine Sitzbank im Fond. Es wurde ein tiefes, schüsselförmiges Lenkrad eingebaut und eine waagerechte Geschwindigkeitsanzeige der an das vom Falcon Sedan erinnerte. Das Auto konnte geliefert werden mit eine Klimaanlage der sich dann in der Mitte vom Armaturenbrett befand.

Die drei Rückleuchten auf beiden Seiten des Hecks würden lange Jahre den Mustang kennzeichnen. Das Auto kostete damals rund 2368,- US-Dollar, aber es waren viele Zusatzoptionen vorhanden. Es gab verschiedene Inneneinrichtungen, Zubehörteilen, man konnte es sogar umbauen als sogenanntes "Heißes Eisen". Das kostete dann allerdings schon schnell das doppelte. Bei Ford merkte man das die Zubehörliste ein Verkaufsschlager wurde und die Teile gingen wie warme Semmeln über die Ladentheken. Im ersten Jahr wurden 418000 Mustangs ausgeliefert, das erste Million wurde bereits 1966 voll gemacht.

Der Mustang hatte beeindruckt und war bereit sich auf dem Markt zu etablieren!!

1965 brachte einige Veränderungen für den Mustang. Die gravierendste Veränderung war das schon erwähnte Schrägheckmodell. Eine Andere war der GT der in April 1965 vorgestellt wurde. Es waren schon mehr als eine halbe Million Mustangs gebaut in 1965.

Die meisten Veränderungen im Jahre 1966 waren an das Äusserliche. Die Wahl an Innenraumfarben wurde hochgeschraubt bis sage und schreibe 34, so das der Käufer noch mehr Mittel und Wege fand sein Auto zu verpersönlichen. Auch auf der Strecke war der Mustang erfolgreich und seine sportliche Ausstrahlung wurde noch verstärkt durch den Shelby 350 von 1965 und (später) durch den Mach I.

Ein interessantes Detail des Mustangs von 1967 war der "Exterior Decor Group", eine Motorhaube mit zwei zum Heck ausgerichteten Luftschlitzen. Dieses '67 Modell wurde etwas länger und bekam eine größere Kühlergrillöffnung, wodurch das Auto noch aggressiver erschien.

In 1968 wurde ein spezielles Modell gebaut, der GT/CS California Special. Obendrein bekamen alle Modelle von 1967 und 1968 ein neues Armaturenbrett, mit 2 große Anzeigen, unter 3 Kleinere.

Der Mustang wurde erwachsen. Bis 1969 wurde der Mustang immer größer und schwerer. Die Wagen wurden bis zu 4 Inches länger. Andere Modelle kamen: der Grande, der Mach I, Boss 302 und Boss 429.

Der Grande basierte auf den Hardtop. Luxus, sowohl im Innenraum wie an der Außenhaut, war oberstes Gebot! Beim Mach I dagegen wurde Wert gelegt auf die sportlichen Qualitäten, wobei viele Details aus dem Rennsport übernommen wurden. Der Mach I besaß auch ein Luxus-Innenraum und bekam die matt-schwarze Motorhaube mit aggressiven Luftfilteraufbau (Shaker) und auffälliges Streifendesign (Striping).

Der sehr exklusive Boss 302 wurde lanciert um Ford die Gelegenheit zu bieten sich in Trans-Am rennen zu messen. Laut Trans-Am Vorschrift mußte Ford tausend dieser Autos verkaufen, bevor es die Starterlaubnis bekam. Das gleiche galt für den Boss 429, welches beim NASCAR (National Association for Stock Car Automobile Racing) eingesetzt wurde.

Plötzlich begann der Anfang vom Ende. Eine neue Abgasnorm wurde Gesetz! Der Pony wurde stark eingeschränkt und verschwand letztendlich, genau wie der T-Bird, völlig von der Bildfläche.

Nur für bestimmte Regionen der Vereinigten Staaten wurden noch spezielle Ausführungen gebaut. Diese wurden ausschließlich verkauft im Umkreis von Kansas City. Basierend auf dem Mach I, war er erkennbar durch die Farbe "Orange Grubber" und das eigens für dieses Auto entwickelte Markenzeichen.

Ölkrise und Billigimport von kleinen, sparsamen Autos aus Europa und Japan, zerdrückten den Mustang Ende 1973 und die "Muscle Car"-Ära war beendet.

Zwischen 1974 und 1978 baute Ford einen kleinen Mustang, wobei die Motoren stark verkleinerten und die Leistung sehends abnahm. Momentan zeichnet sich eine große Nachfrage ab nach diesen Mustang II-Modelle, obwohl Ersatzteile für diese Baureihen schwer auffindbar erscheinen.

In 1979 wurde, unter Phil Caldwell, die 3. Generation des Mustangs, mit geraden Linien, vorgestellt. Die Evolution dieses 3. Modells dauerte bis einschließlich 1993. Bereits am Ende der 80-er Jahre ging es ökonomisch steil bergab und Ford plante die Produktion des Mustang ein zu stellen. Der Verkauf lief zurück; Mitarbeiter wurden entlassen!

Nur durch Proteste von hunderte Tausende Fans wurde der Mustang doch noch gerettet. Eine Gruppe von Liebhabern durfte von Ford, mit eingeschränkten Mitteln, einen Mustang entwickeln, bestimmt um die 90-er ein zu läuten! Es sollte der Mustang IV werden!

Team Mustang bewältigte diese Aufgabe mit Bravour und es wurde ein Auto gebaut mit allen guten Merkmalen der 60-er Jahre. Endlich kam, 1993, ein neuer Mustang auf dem Markt und wieder war dies ein erfolgreicher Schritt vorwärts. Das Pferd kehrte zurück auf den Kühlergrill und der Verkauf wurde ein voller Erfolg! Momentan ist der Mustang das meistverkaufte "Muscle Car", weit vor Corvette, Camaro und Firebird!

In 1999 änderte man einiges an diese 4. Generation wobei, unter anderem, die Leistung wieder angehoben wurde.

Die Zukunft des Mustangs ist gesichert mit dem bulligen Neumodell des 2005-ers. Dieser soll gebaut werden im nagelneuen Auto Alliance International, kurz AAI, assembly plant in Flat Rock, Michigan.

Was immer passieren mag...der Mustang hat definitiv einen Platz in der Geschichte erobert und ist ein fester Bestandteil geworden in der gesamten Fahrzeuggeschichte!