



FORD MUSTANG
AMERICKÁ LEGENDA
ALOIS PAVLŮSEK

 **C PRESS**

FORD MUSTANG

Americká legenda

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Alois Pavlůsek
Ford Mustang - Americká legenda - e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2023

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.

ALBATROS  **MEDIA**

FORD MUSTANG

FORD MUSTANG

Americká legenda

Alois Pavlůsek

Obsah

Ford Mustang vývoj (1960-1964)..... 9

Ford Advanced Design Studio	14
Ford Lincoln Mercury Design Studio.....	16
Ford Motor Company Design Centre	17

Ford Mustang I. generace (1964-1973)..... 25

Ford Mustang modelový rok 1964½	27
Limitovaná edice – modelový rok 1964½.....	32
Ford Mustang modelový rok 1965	33
Prototypy 1965.....	36
Shelby Mustang modelový rok 1965.....	37
Ford Mustang modelový rok 1966	39
Limitované edice 1966	42
Prototypy 1966.....	44
Shelby Mustang modelový rok 1966.....	46
Ford Mustang modelový rok 1967	49
Limitované edice 1967	51
Prototypy 1967.....	55
Shelby Mustang modelový rok 1967.....	58
Ford Mustang modelový rok 1968	62
Limitované edice 1968	67
Shelby Mustang 1968.....	69
Ford Mustang modelový rok 1969	71
Limitované edice 1969	81
Prototypy 1969.....	82
Shelby Mustang 1969.....	83
Ford Mustang modelový rok 1970	85
Limitované edice 1970	88
Prototypy 1970.....	89
Shelby Mustang 1970.....	90
Ford Mustang modelový rok 1971	91
Limitované edice 1971	95
Ford Mustang modelový rok 1972	96
Limitované edice 1972	98
Ford Mustang modelový rok 1973	100

Ford Mustang II. generace (1974-1978)..... 105

Projekt Ohio 1970	106
Projekt Arizona 1971	107
Ford Mustang modelový rok 1974	112
Prototypy 1974.....	115
Ford Mustang modelový rok 1975	116
Limitované edice 1975	117
Prototypy 1975.....	117

Ford Mustang modelový rok 1976	118
Limitované edice 1976	120
Ford Mustang modelový rok 1977	122
Limitované edice 1977	124
Ford Mustang modelový rok 1978	125
Limitované edice 1978	127

Ford Mustang III. generace (1979-1993)..... 131

Ford Mustang modelový rok 1979	138
Limitované edice 1979	141
Ford Mustang modelový rok 1980	142
Limitované edice 1980	143
Prototypy 1980.....	144
Ford Mustang modelový rok 1981	145
Ford Mustang modelový rok 1982	147
Prototypy 1982.....	149
Ford Mustang modelový rok 1983	150
Ford Mustang modelový rok 1984	152
Limitované edice 1984	154
Ford Mustang modelový rok 1985	155
Limitované edice 1985	158
Prototypy 1985.....	158
Ford Mustang modelový rok 1986	159
Ford Mustang modelový rok 1987	160
Ford Mustang modelový rok 1988	161
Limitované edice 1988	162
Ford Mustang modelový rok 1989-1990	163
Limitované edice 1989-1990.....	164
Ford Mustang modelový rok 1991	165
Ford Mustang modelový rok 1992	166
Limitované edice 1992	166
Ford Mustang modelový rok 1993	167
Limitované edice 1993	168

Ford Mustang IV. generace (1994-2004)..... 171

Projekt SN-95.....	173
Ford Mustang modelový rok 1994	176
Limitované edice 1994	181
Ford Mustang modelový rok 1995	182
Limitované edice 1995	183
Ford Mustang modelový rok 1996-1997	184
Limitované edice 1996-1997.....	186
Ford Mustang modelový rok 1998	187
Limitované edice 1998	187



Ford Mustang IV. generace New Edge Design (1999-2004) 191

Ford Mustang modelový rok 1999	193
Limitované edice 1999	195
Ford Mustang modelový rok 2000	196
Limitované edice 2000	196
Ford Mustang modelový rok 2001	200
Limitované edice 2001	201
Ford Mustang modelový rok 2002	202
Ford Mustang modelový rok 2003	205
Limitované edice 2003	206
Ford Mustang modelový rok 2004	210
Limitované edice 2004	211

Ford Mustang V. generace (2004-2014) 213

Ford Mustang modelový rok 2005	217
Limitované edice 2005	220
Ford Mustang modelový rok 2006	221
Limitované edice 2006	222
Prototypy 2006	222
Shelby Mustang 2006	223
Ford Mustang modelový rok 2007	225
Limitované edice 2007	225
Shelby Mustang 2007	228
Ford Mustang modelový rok 2008	231
Limitované edice 2008	232
Shelby Mustang 2008	236
Ford Mustang modelový rok 2009	238
Limitované edice 2009	240
Shelby Mustang	242

Ford Mustang V. generace Facelift (2010-2014) 245

Ford Mustang modelový rok 2010	247
Limitované edice 2010	251
Shelby Mustang 2010	252
Ford Mustang modelový rok 2011	253
Ford Mustang GT modelový rok 2011	253
Limitované edice 2011	254
Shelby Mustang 2011	257
Ford Mustang modelový rok 2012	259
Limitované edice 2012	260
Shelby Mustang 2012	264
Ford Mustang modelový rok 2013	269
Limitované edice 2013	270
Shelby Mustang 2013	272

Ford Mustang modelový rok 2014	275
Limitovaná edice 2014	278
Shelby Mustang 2014	282

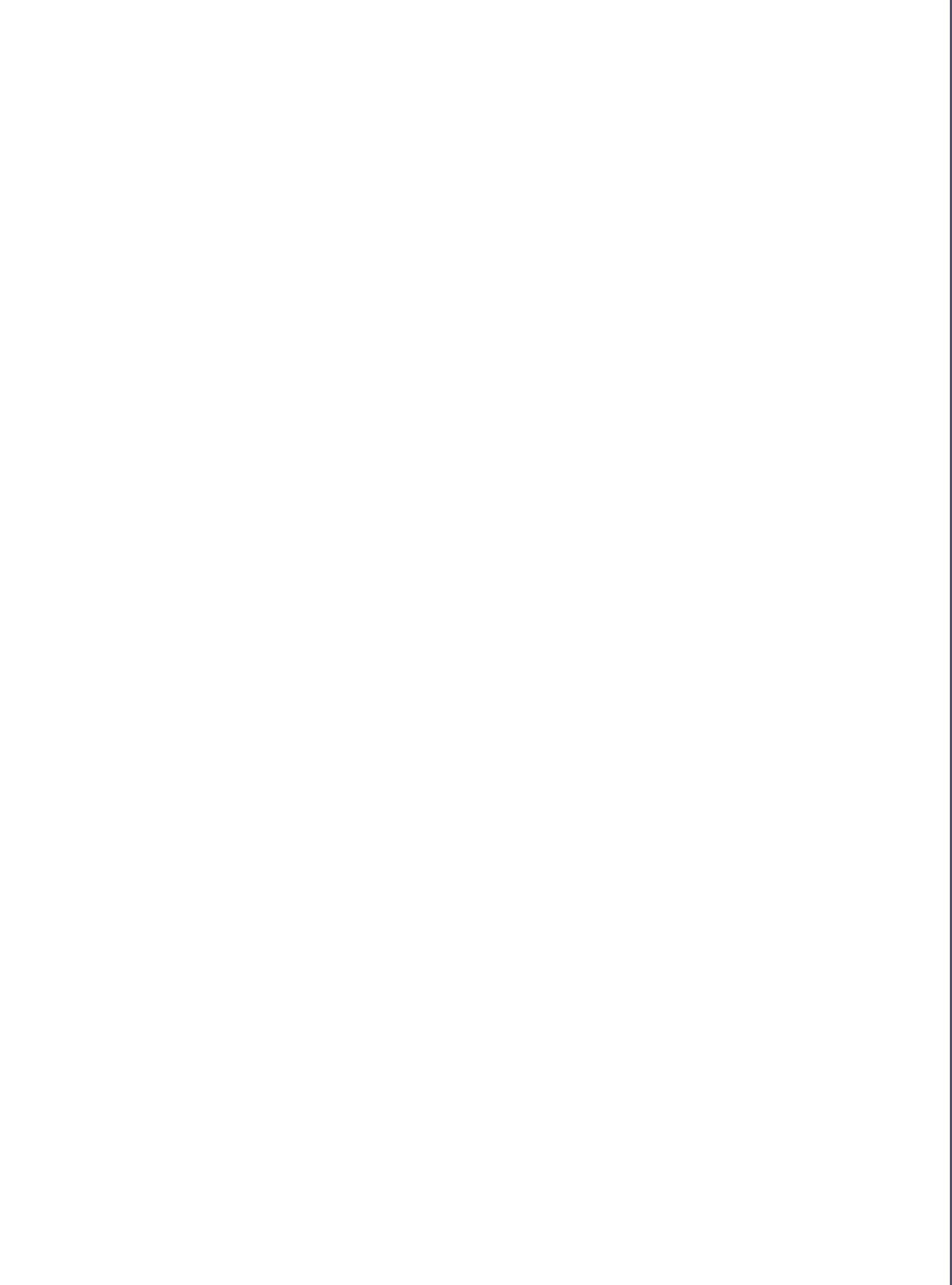
Ford Mustang VI. generace (2015-2024) 285

Ford Mustang modelový rok 2015	289
Limitované edice 2015	294
Shelby Mustang 2015	298
Ford Mustang modelový rok 2016	302
Limitované edice 2016	307
Shelby Mustang 2016	308
Ford Mustang modelový rok 2017	314
Limitované edice 2017	315
Shelby Mustang 2017	316
Ford Mustang modelový rok 2018	320
Limitované edice 2018	324
Shelby Mustang 2018	325
Ford Mustang modelový rok 2019	326
Limitované edice 2019	327
Shelby Mustang 2019	334
Ford Mustang modelový rok 2020	336
Limitované edice 2020	340
Prototypy 2020	344
Shelby Mustang 2020	346
Ford Mustang modelový rok 2021	352
Shelby Mustang 2021	354
Ford Mustang modelový rok 2022	355
Limitované edice	357
Shelby Mustang 2022	358
Ford Mustang modelový rok 2023	361
Shelby Mustang 2023	362

Ford Mustang VII. generace 2024 365

Ford Mustang modelový rok 2024	366
--	-----

Závěrem 382**Použitá literatura 382**



FORD MUSTANG

vývoj (1960–1964)

Na počátku šedesátých let minulého století se koncern Ford nenacházel ve zrovna nejlepší kondici. Jeho dosud neúspěšnějšímu modelu – šestiválcovému Fordu Falcon – začal pomalu docházet dech ve srovnání s konkurenčními produkty koncernu General Motors, ten se na automobilovém trhu v USA z původní dvojky přesunul na pozici lídra, mimo jiné i díky úspěšnému sportovně laděnému modelu Chevrolet Corvair s italsky stříženou karoserií a s motorem uloženým vzadu, kterého se jenom v roce 1961 prodalo na 300 000 kusů. Naproti tomu prodeje Fordu Falcon v následujícím roce klesly o hrozivých 50 %.

Dosavadního prezidenta koncernu Ford Roberta McNamaru, který v listopadu 1961 přijal funkci ministra obrany ve vládě Johna F. Kennedyho, nahradil Lee Iacocca (15. 10. 1924 – 2. 7. 2019), a právě jemu je obvykle připisován hlavní podíl na změně image značky Ford prezentující se během McNamarovy éry jako výrobce sice solidních, ale jinak nepříliš výkonných a nepříliš zajímavých cestovních sedanů. Lee Iacocca se rozhodl oslovit dorůstající generaci poválečného baby boomu, pro kterou nebyla tehdejší modelová nabídka dostatečně atraktivní. Prostředkem k dosažení jeho cílů měla být účinná reklama

založená na účasti v automobilových závodech, což vedlo k zahájení vývoje závodních Fordů určených pro účast ve slavné čtyřicetihodinovce v Le Mans a následně i v dalších podnicích. Orientace na automobilový sport se projevila už v roce 1963 produkcí sportovně laděných modelů Falcon Sprint a Galaxie s moderním designem karoserie a poháněných výkonnými vidlicovými osmiválci řady FE-427 a 289.

Stránka z reklamního prospektu Ford Falcon Sprint Hardtop z roku 1963 zdůrazňovala sportovní vlastnosti

Sprint HARDTOP If you've had a yen for a sports car, see what a new Falcon Sprint can do for you. Trim handling . . . tight cornering . . . easy maneuvering—Falcon's always had them. Now add fleet and thrifty power—Falcon's high-stepping 170 Special Six. Link it to a sweet-and-swift shifting 4-speed floor-mounted stick . . . and the fun's just begun. Bucket seats, leather-like vinyl trim (five color choices), sports-type steering wheel, sports tachometer—a Sprint includes them all and they're standard. Besides the Hardtop, there's a Sprint Convertible (page 13). Make one yours and find the top fun among compacts!

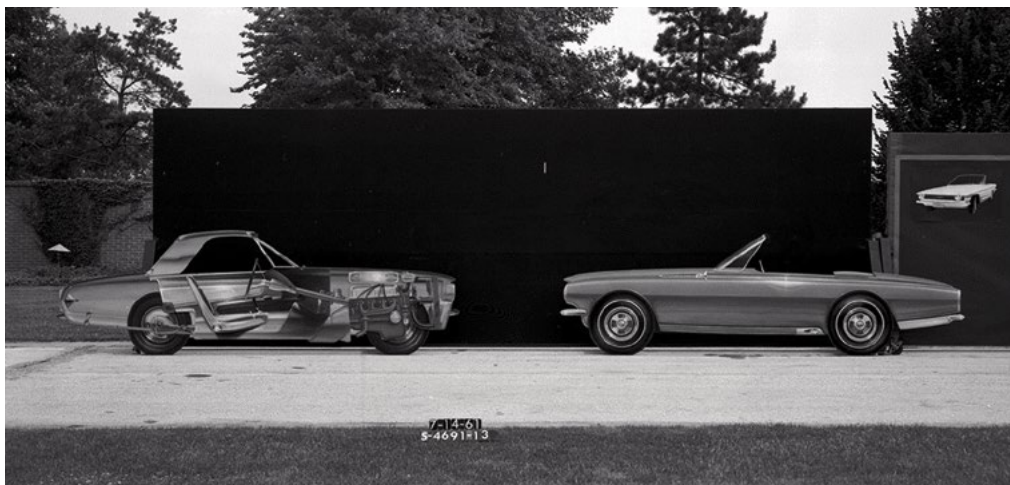
Falcon Sprint Hardtop . . . new all-American road car!



Ford Galaxie a Ford Falcon se skutečně uplatnily i ve sportu. Například Ford Falcon Futura se v roce 1963 s Peterem Joppem za volantem a Trantem Jarmanem na místě spolujezdce postavil na start slavné Rally Monte Carlo. Vítězem tohoto ročníku se sice stal Erik Carlsson se spolujezdcem Gunnarem Palmem s vozem Saab 96 a Ford Falcon skončil až na 34. místě, ale o rok později posádka Bo Ljungfeldt – Fergus Sager dojela s Fordem Falcon na celkovém druhém místě za vítězným BMC Mini Cooper s posádkou Paddy Hopkirk a Henry Liddon. Favorizovaný vítěz předchozích dvou ročníků, Erik Carlsson a Gunnar Palm se Saabem 96, skončili tentokrát na třetím místě.

Výroba Falconu Sprint ovšem nedosáhla nijak závratných hodnot. V roce 1963 bylo vyrobeno 10 479 vozů ve verzi Sprint Hardtop a 4 602 vozů ve verzi Sprint Cabrio. Kýžených zisků měl dosáhnout zcela nový model, jehož koncepce byla definována tzv. Fairlaneovým výborem, pojmenovaným podle hotelu v Dearbornu, ve kterém se po dobu několika měsíců tajně scházeli jeho členové – Hal Sperlich, Frank Zimmerman, Walter Murphy, Sid Olson, Robert Eggert, Chase Morsey, Jacque Passino a John Bowers, aby definovali budoucí vůz. Byl to právě Hal Sperlich, kdo přesvědčil Lee Iacocca o tom, že pro malý sportovní automobil existuje obrovský trh a Ford nemá v tomto segmentu co nabídnout.

Na začátku šedesátých let totiž dorůstala generace poválečného baby-boomu do věku, kdy se začala zajímat o koupi nového automobilu, který měl mít podle názoru členů výboru nejenom atraktivní sportovní karoserii, ale měl být také praktický a především dostupný i pro mladé zákazníky. Aby bylo možné dosáhnout nízkých výrobních nákladů, Hal Sperlich navrhl, aby byl jako základ pro stavbu použit Ford Falcon a pro celý projekt se pak vžilo i označení Special Falcon.



zcela nahoře:

Jedním z prvních prototypů předcházejících Mustangu byla dvoumístná zmenšenina Fordu Thunderbird z roku 1961

dole:

Prototyp Aventura byl na konci roku 1962 přejmenován na Avanti

druhý shora:

Původní návrh Ford Aventura z roku 1961 – na snímku pořízeném na konci července roku 1962 – se zadními sedadly otočenými zády ke směru jízdy

na další straně:

V roce 1963 se Aventura dočkala dalšího přejmenování. Na snímku z roku 1963 je interiér prototypu Ford Allegro





Na začátku schůzek se ještě uvažovalo o zjednodušené a levnější verzi dvoumístného Fordu Thunderbird z roku 1957. Projekt byl označen jako XT-Bird a skutečně byl podle návrhu společnosti Budd Company, která měla přípravy pro stavbu původní karoserie, postaven prototyp kombinující modernizovanou karoserii Thunderbirdu z roku 1957 s podvozkem Fordu Falcon, přičemž ke dvěma sedadlům přibyla vzadu ještě malá lavice. Podle ekonomických propočtů by mohl být takový automobil vyráběn s velmi nízkými náklady.

Jenže nízké náklady nejsou zárukou vysokých zisků. K tomu je zapotřebí dosáhnout potřebného množství vyrobených a samozřejmě i prodaných vozů. Dvoumístný sportovní automobil by však jen stěží dosáhl produkce v objemech požadovaných Lee Iacoccou a navíc dvoumístný sportovní automobil už Ford ve své nabídce měl v podobě modelu Thunderbird, jehož prodejní výsledky tyto obavy jenom potvrzovaly. Aby bylo možné splnit všechny požadavky včetně požadovaných výrobních objemů, musel vzniknout automobil zcela nové koncepce.

Koncept dvoumístné karoserie byl proto velmi brzy zavržen, ale přesto ještě v rámci projektu T-5, budoucího Fordu Mustang, vznikly desítky skic a hliněných modelů dvoumístných vozů. Jedním z nich byl prototyp postavený koncem roku 1961 na platformě Fordu Falcon. Design byl dílem Gene Bordinata, který pracoval od roku 1947 v divizi Lincoln

Mercury, kde byl zodpovědný za design a v roce 1961 se stal viceprezidentem pro styling.

Dvoudveřový hatchback, pojmenovaný Aventura, měl v původním provedení sedadla obrácená proti směru jízdy, ale od tohoto řešení se upustilo ve prospěch konvenčního uspořádání sedadel. Ale i tak se jednalo o sportovní kupé, jehož zadní sedadlo v původním provedení umožňovalo přepravu jednoho dospělého a ani po úpravě na tradiční kupé s uspořádáním sedadel 2+2 nenaplněvalo představu Lee Iacoccy o čtyřmístném sportovně laděném voze. Nicméně tvar střechy byl uplatněn při designu Fordu Mustang ve verzi fastback z roku 1965.

Celkem byly postaveny dva prototypy, z nichž první byl jenom maketa z laminátu, druhý byl plně funkční a objevil se i v propagačním filmu pro Ford Mustang v roce 1965. Později byl tento prototyp přejmenován na Avanti a pak na Allegro. Pod tímto názvem bylo kupé vystavováno ještě v srpnu roku 1963 jako experimentální prototyp, ale se sériovou výrobou se už v této době nepočítalo. Bordinatovi se pojmenování Allegro zřejmě hodně líbilo, protože jej použil ještě u dalších dvanácti prototypů postavených jako stylistické studie během vývoje Mustangu.

Lee Iacocca nakonec 2. července 1962 vypsál pro tři koncernová designérská střediska – Ford Motor Company, Ford Lincoln-Mercury a Ford Advanced Design Studio – soutěž o nejlepší návrh nazvanou Sporty Ford Car Project. Podmínky soutěže byly

velmi tvrdé: Každé z oddělení nejenom že muselo do dvou týdnů představit jeden nebo více návrhů ve formě hliněného modelu ve skutečné velikosti, ale navíc muselo dodržet podmínky stanovující maximální pohotovostní hmotnost vozu 1 100 kg, celkovou délku vozu do 5 m, plnohodnotnou čtyřmístnou karoserii, řadič páku na podlaze, maximální využití dílů sériového Fordu Falcon, pohon kromě menších šestiválců i většími osmiválci, koncovou cenu nepřesahující 2 500 dolarů a design karoserie s výrazně sportovním charakterem. Dealeři značky k tomu ještě přidali svoje požadavky týkající se především možnosti kombinovat různé výkonné motory s různými úrovněmi výbavy a řadou příplatkových doplňků.

Vedoucím nového projektu označeného jako T-5 byl jmenován plánovač Donald N. Frey, přípravu konceptů vedl teď už viceprezident koncernu Ford pro design, Eugene Bordinat. U prvních návrhů se uvažovalo i o tom, že by byla jenom upravena karoserie Fordu Falcon, ale 16. srpna roku 1962 se na nádvoří Ford Design Centra představilo sedm kandidátů na nový model Fordu. Společným jmenovatelem všech návrhů byla dlouhá kapota motoru a krátká zád. Nejblíže k představě Lee Iacoccy o malém sportovním automobilu pro mladé zákazníky měly dva z těchto návrhů – Stiletto navržené Ford Advanced Design Studio a Cougar navržený Ford Motor Design Centre.



FORD ADVANCED DESIGN STUDIO

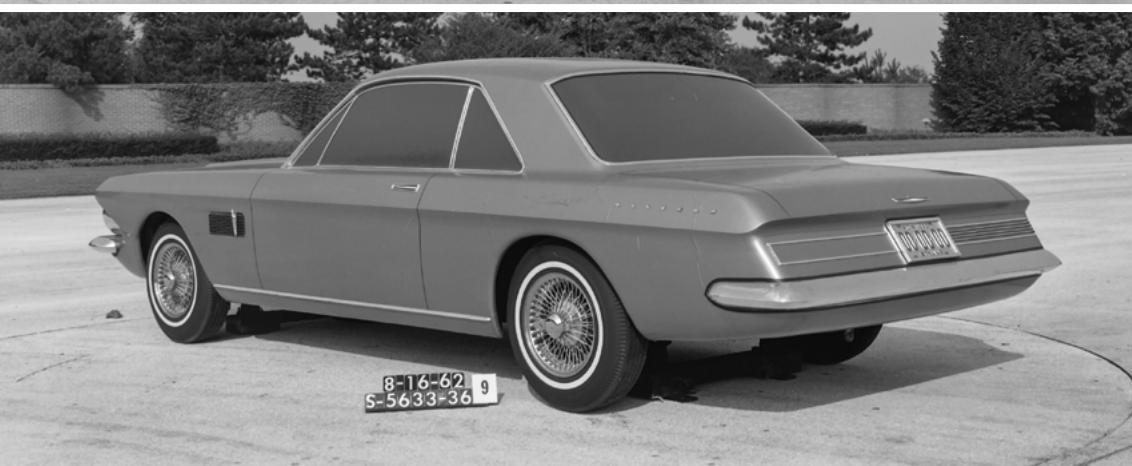
Ford Advanced Design Studio už nějaký čas pracovalo na designu sportovního automobilu a mělo oproti ostatním designérským střediskům jistou výhodu spočívající v širším portfoliu už hotových návrhů. Koncept dvoumístného roadsteru předcházející legendárnímu Fordu GT 40 dokonce nesl název Mustang a posloužil jako zdroj inspirace pro jeden z pěti návrhů, které středisko Ford Advanced Design Studio poslalo do soutěže Sporty Ford Car Project.

Tento prototyp nesl název Allegro a design jeho karoserie byl v podstatě civilní verzí konceptu Mustang. Lišil se jenom realističtějším pojetím zohledňujícím požadavky běžného provozu s bohatě prosklenou kabinou a upraveným zadním nárazníkem, ale zachoval si téměř identickou před, jejíž kapota byla jenom doplněna o další otvor pro vstup vzduchu, na bocích zůstaly mohutné otvory pro vstup vzduchu jako u prototypu Mustang a v podstatě identické byly i koncovky výfuků připomínající výstupní trysky proudových motorů.

Další čtyři soutěžní návrhy Ford Advanced Design Studia pro soutěž Ford Sporty Car, které jsou na následujících fotografiích rovněž pocházejících ze 16. srpna roku 1962, jsou už řešeny o poznání konvenčněji. Jejich tříprostorové karoserie prakticky jenom rozvíjejí design karoserií modelů Falcon a Thunderbird, i když je třeba uvést, že se týmu Ford Advanced Design Studia podařilo definovat základní proporce budoucích generací Mustangu – dlouhou předí počínaje a krátkou zádí konče. Jednotlivé koncepty se v podstatě lišily pouze řešením předě a zádě a linií spodní hrany zadního bočního okna. Nejčastějším názvem projektů bylo opakovaně Allegro, ale objevily se i další názvy, jako například Stiletto, a právě takto pojmenovaný návrh se Lee Iacocci líbil nejvíc, ale jeho zavedení do sériové výroby bylo příliš nákladné a z toho důvodu zůstalo u Stiletta jenom u prototypu.

Kromě těchto pěti soutěžních návrhů vznikla ve Ford Advanced Design Studio celá řada více či méně podobně řešených návrhů, většinou znovu pojmenovaných Allegro, mezi kterými nechyběla ani karosářská verze kabriolet nebo kupé se splývající zádí.





Předchozí strana seshora:

Koncept Ford Advanced Design Studio pro soutěž Ford Sporty Car nazvaný Allegro

Návrh střediska Ford Advanced Design Studio nazvaný Allegro vycházel z projektu Mustang I, který byl jedním z prototypů budoucí závodní legendy – Fordu GT 40

Prototyp Ford Advanced Design Studia nazvaný Stiletto se Lee Iacocovi líbil nejvíc, ale pro sériovou výrobu nebyl vybrán kvůli vysokým nákladům

Zád' Stiletta byla na svou dobu řešena futuristicky, i když kromě inspirace proudovými letouny nezapře ani vliv designu zádě dvoumístného Fordu Thunderbird

I tento prototyp Ford Advanced Design Studia přihlášený do soutěže Ford Sporty Car nesl název Allegro

Tato strana seshora:

Zád' tohoto prototypu pojmenovaného Allegro působí téměř stejně futuristickým dojmem jako zád' prototypu Mustang I nebo Stiletto

V porovnání s předchozími fotografiemi zřejmě nejelegantnější návrh Ford Advanced Design Studia

I zde je v případě tvarového řešení zádě zřejmý vliv designu Fordu Thunderbird

Od návrhu na předchozích dvou fotografiích se tento koncept Ford Advanced Design Studia liší jen minimálně, nejviditelnější změnou jsou větrací otvory na předních blatnících

Největším rozdílem byly odlišně řešené zadní svítilny

FORD LINCOLN MERCURY DESIGN STUDIO

Stylistické studio Ford Lincoln Mercury pod vedením Dona De La Rossy přihlásilo do soutěže dva návrhy, či spíše dvě verze lišící se provedením střechy protažené do ploutví, které zejména u verze fastback připomínaly pozdější, o deset let mladší britský Jaguar XJS Williama Lyonse.

V porovnání s návrhy Ford Advanced Design Studio působily oba prototypy mnohem těžkopádnějším dojmem a jen stěží by mohly naplnit představu Lee Iacoccy o automobilu určeném především pro mladé.

Seshora dolů:

Návrh střediska Ford Lincoln Mercury Design Studio

Tříprostorové kupé Lincoln Mercury Studia mělo zád'ozdobenou ploutvemi

Kupé navržené Lincoln Mercury Design Studiem působilo mohutnějším dojmem

Řešení splývavé zádě připomínalo o deset let mladší Jaguar XJS

Protější strana shora dolů:

Hliněný model Ford Motor Design Studio zatím ještě pod názvem Cougar – budoucí Ford Mustang

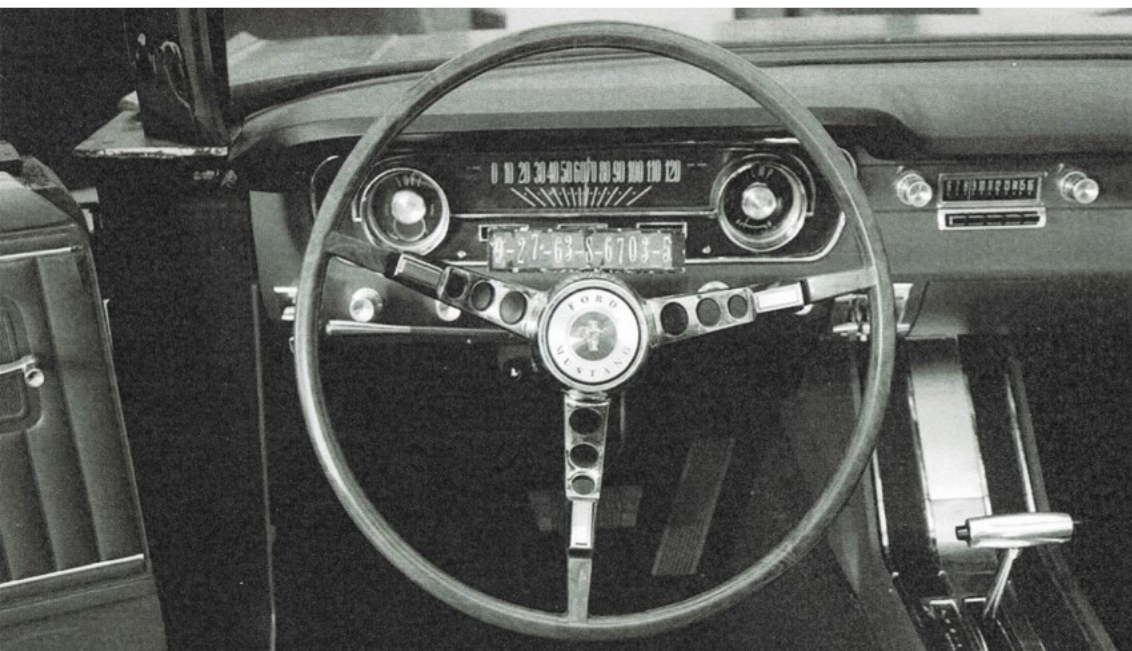
Tvar prolisu na bocích karoserie byl jiný na levé a pravé straně. Na snímku je řešení navržené Haldermanem

Minimalistické řešení prolisu na pravé straně vycházelo z návrhu Joe Orose

Interiér prototypu Cougar ze září roku 1963 byl dílem Damona Woodse a Charlieho Phaneufa a v maximální míře využíval dílu Fordu Falcon



FORD MOTOR COMPANY DESIGN CENTRE



Designérské středisko Ford Motor Company šlo do soutěže pouze s jediným návrhem, pojmenovaným Cougar. Jeho autory byli mladíci – Joe Oros jako vedoucí designérského týmu, Dave Ash, Gale Halderman, John Foster a Charles Phaneuf. Za hlavního autora designu je považován Gale Halderman, kterého v roce 1954 angažoval Gene Bordinat jako designéra v divizi Lincoln-Mercury. Jeho návrh nazvaný Cougar se inspiroval podobně jako Chevrolet Corvair italským stylingem, aby se nakonec sám stal inspirací pro další generace Mustangů v následujících více než padesáti letech.

Vítězný projekt Ford Motor Design Studio přitom zřejmě vznikl ze všech hodnocených návrhů v nejkratším čase. Finální maketa pro soutěž byla dokončena během pouhých tří dnů, poté co Joe Oros, po návratu ze zasedání vedení společnosti Ford, zamítnul původní řešení designu podle návrhu Dave Ashe. Do rána pak vznikla asi pětadvacítka skic, z nichž Joe Oros vybral tři nejlepší z Haldermanových návrhů a podle nich se pak pracovalo na finálním návrhu v podobě hliněného modelu, který měl odlišně řešenou pravou a levou stranu karoserie. Levá strana byla vymodelována podle návrhu Gale Haldermana, pravá strana podle návrhu Joe Orose. Ostatně ještě po vyhlášení výsledků soutěže vznikly další varianty tvarového řešení bočního prolisu. Ve finále dostalo přednost řešení navržené Gale Haldermanem, který byl i autorem tvaru zadních světlů v podobě tří samostatných segmentů, ty však byly v sériové výrobě nahrazeny výrobně jednodušším společným krytem rozděleným na tři části chromovaným rámečkem. Další designérskou novinkou bylo nahrazení tradičního firemního znaku plastikou americké kočkovité šelmy – kuguára (Cougar), u nás známější pod názvem puma. I to mělo naznačovat výjimečnost nového vozu v modelové řadě Ford. Celková délka byla o něco větší než původně stanovený limit 180 palců (4 572 mm) – prototyp měřil na délku 181,6 palců (4 612 mm) –, takže se shodovala s délkou sériového Fordu Falcon z roku 1964.

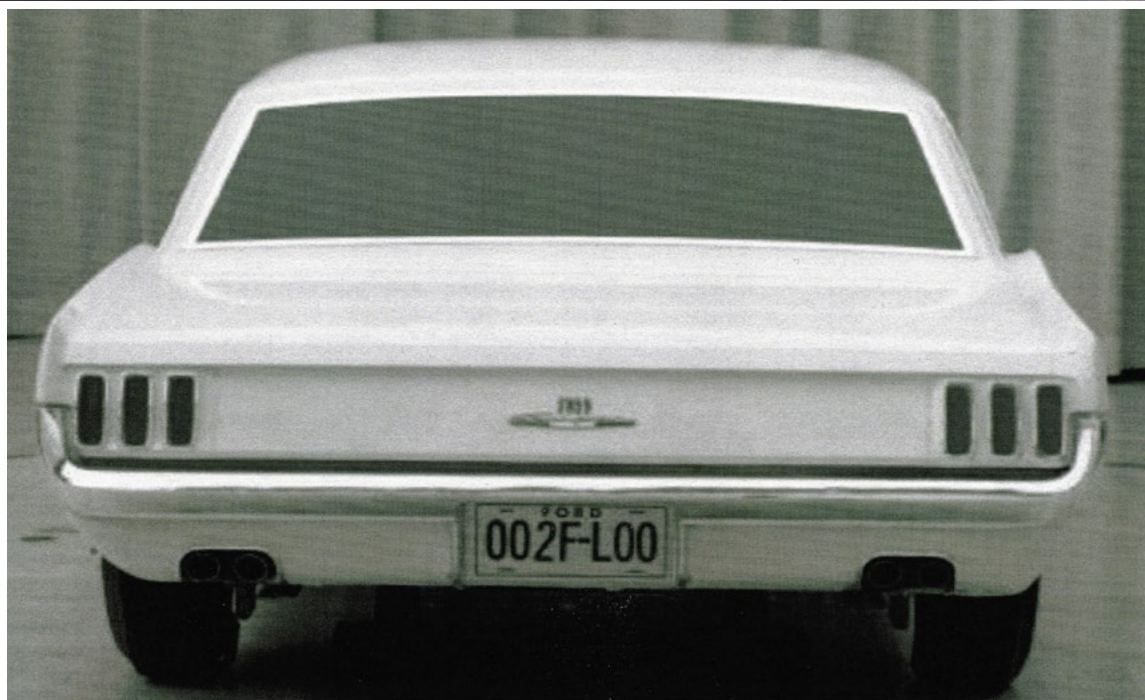
Rozvor náprav byl sice v porovnání s Fordem Falcon pro modelový rok 1964 o 1,5 palce (38,1 mm) kratší, ale kabina i tak nabízela dostatek místa pro čtyři cestující a díky tříprostorovému uspořádání karoserie netrpěla nedostatkem místa ani dospělé osoby



na zadních sedadlech. Interiér pak byl dílem Damona Woodse a Charlieho Phaneufa. Bývalý šéfdesignér divize nákladních automobilů Ford Joe Oros společně s plánovačem výroby Donaldem N. Freyem, který byl současně hlavním inženýrem projektu, dokázali využít nejenom platformu Fordu Falcon. Použili i přístrojovou desku, čímž dosáhli výrazného snížení výrobních nákladů, ale zatímco v případě Fordu Falcon byl standardní pohonnou jednotkou vidlicový šestiválec, tým Ford Motor Design Studio počítal s dostatkem místa pod přední kapotou, aby bylo možné k pohonu použít nový lehký a výkonný vidlicový osmiválec pohánějící nový Ford Fairline a od roku 1963 i nejvyšší verze Fordu Falcon.

Joe Oros zvolil pro finální úpravu hliněného modelu bílý lak, jednak aby lépe vyniklo tvarové řešení návrhu a také aby přitáhl pozornost hodnotící komise na vůz lišící se barvou od ostatních modelů, a právě tento návrh byl v září roku 1962 vybrán jako vítěz soutěže.

Když Lee Iacocca ukázal vítězný návrh Henrymu Fordovi II., musel vynaložit veškeré úsilí, aby jej



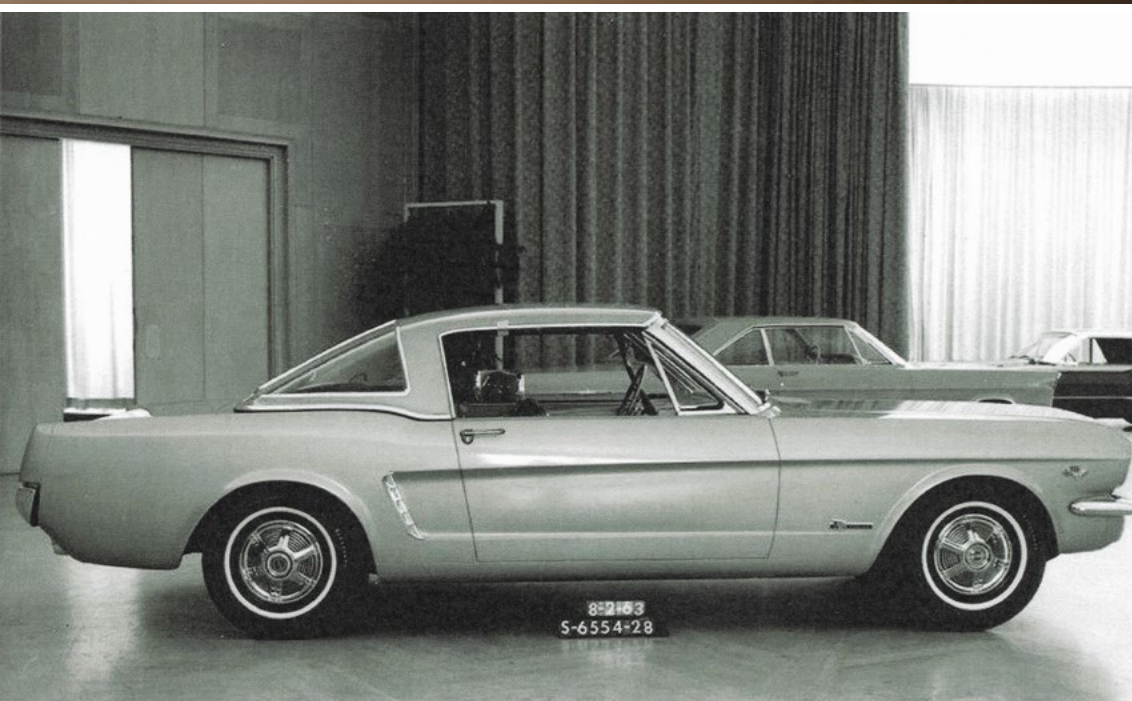
Nahore:

Původní provedení masky s oválnými světlomety a plastikou pumy - horského lva

Dole:

Na rozdíl od Mustangů z počátku sériové výroby měl Cougar dělené zadní svítlny





Nahoře:

Hliněný model kabrioletu Ford Mustang

Uprostřed:

Ford Mustang Convertible - tedy kabriolet už jako funkční prototyp

Dole

Kromě verze kabriolet a kupé se splývavou zádí vznikl i návrh na pevnou odnímatelnou střechu, ale nakonec nebyl použit

přemluvil ke schválení sériové výroby. Nad Fordovým koncernem jako by ještě ležel stín neúspěchu divize Edsel a nikdo nechtěl riskovat. Henry Ford II. však nakonec prohlásil: „Pánové, já tu zatracenou věc schválím, abych se vás zbavil, ale ... musíte ji prodat. Jde o vaše krky.“

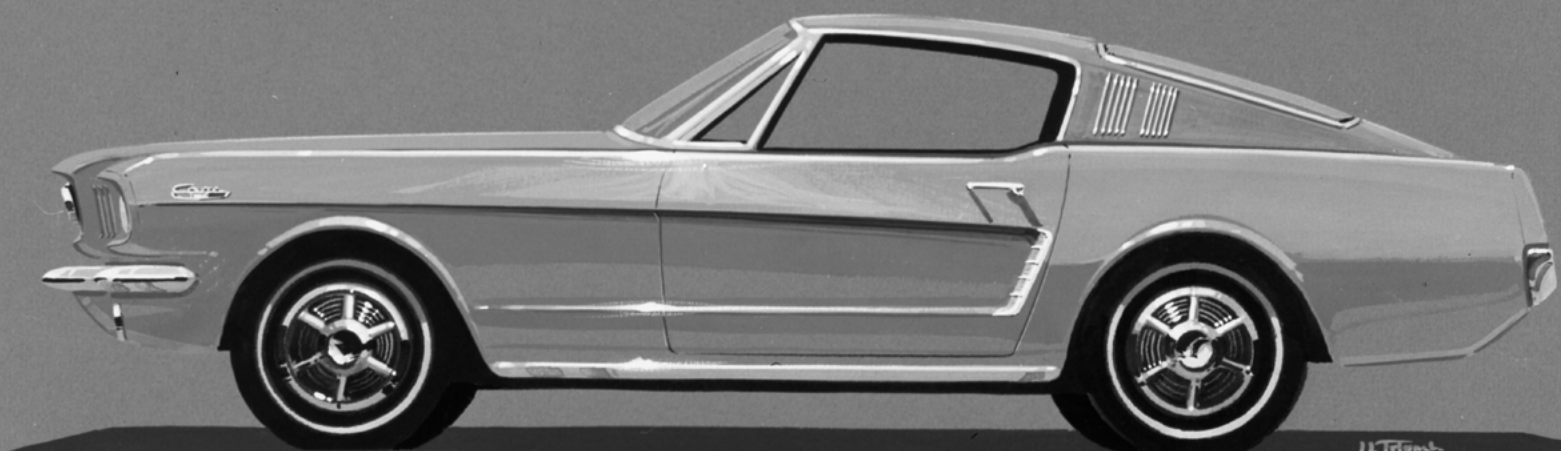
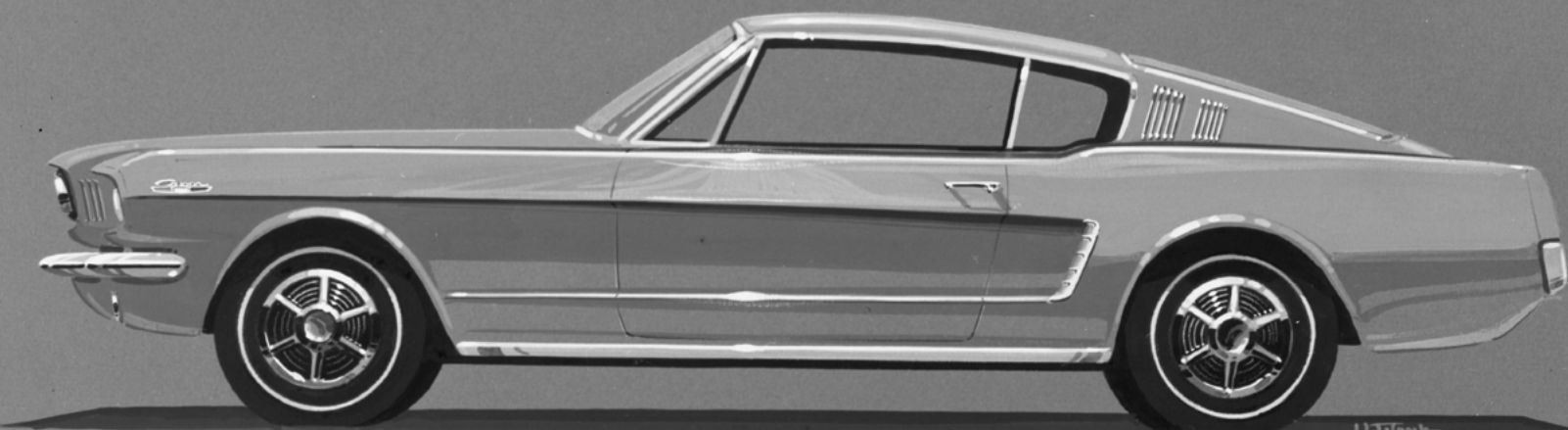
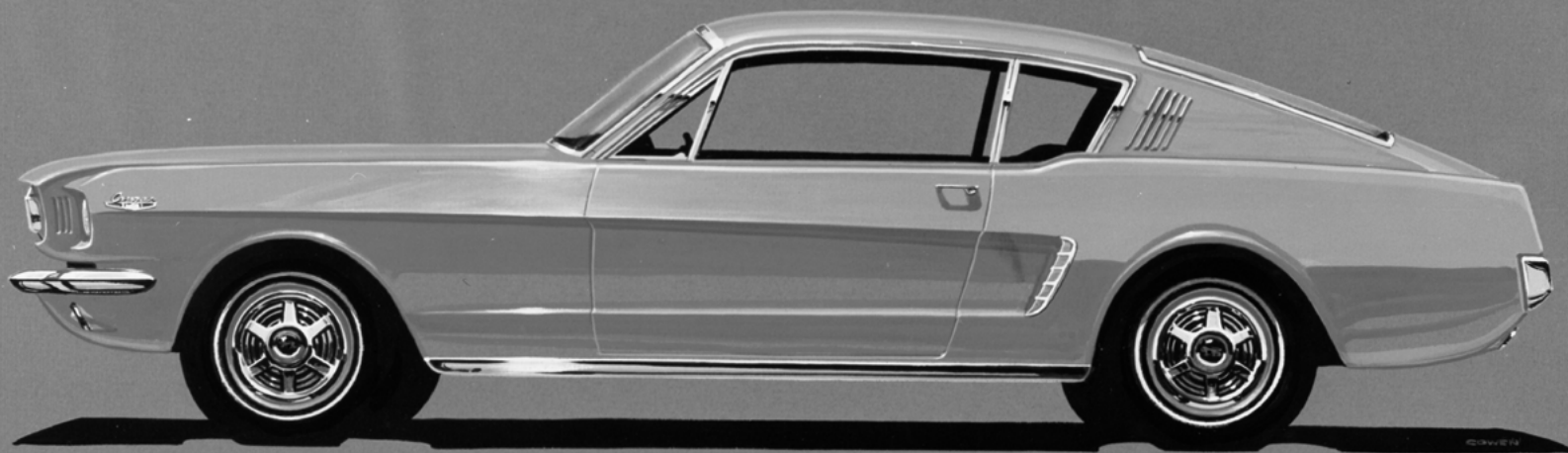
10. září roku 1962, necelý měsíc po hodnocení jednotlivých návrhů, byl projekt oddělení Ford Motor Design Studio schválený pro sériovou výrobu. Předtím však ještě musel projít dalšími úpravami, aby vyhověl technologickým požadavkům výroby, takže obdélníkové světlometry běžně používané u tehdejších evropských modelů značky Ford (řad M15–26), které neodpovídaly americkým normám byly nahrazeny kulatými, zmenšil se sklon čelního skla, byl upraven tvar nárazníků, ale jinak nebyly na původním návrhu prováděny žádné změny. Zahájení sériové výroby bylo naplánováno na 9. března roku 1964 v závodě Job One v Dearbornu. Zavedení výroby nového modelu dostal za úkol Jack Predergast a vývojář C. N. Reuter.

Ford Motor Design Studio představilo svůj návrh v karosářské verzi plně čtyřmístného kupé s pevnou střechou – tzv. hardtop a hlavním důvodem, proč se současně s verzí hardtop nepředstavily i karosářské verze kabriolet a kupé se splývavou zádí (fastback), byly především obavy z neúspěchu nového modelu, a to především ze strany velké části vedení koncernu včetně samotného Henryho Forda II. V čerstvé paměti ještě bylo naprosté fiasko modelu Edsel, který měl být nejenom typickým představitelem amerického vozu střední třídy, ale měla pro něj vzniknout i celá nová divize, jakými byly Lincoln nebo Mercury. První model této divize, představený v roce 1957, nabízel nejenom výrazný design odlišující jej od konkurence, ale i na střední třídu bohatou výbavu, a přesto se na trhu neprosadil. Rok 1957 byl totiž pro americké výrobce nejhorším z let po ukončení druhé světové války, a jestliže ještě před dvěma lety zažívaly vozy střední třídy obrovský boom, v roce 1957 už bylo všechno jinak a projekt Edsel i kvůli nízké kvalitě a optimisticky vysoko nasazené prodejní ceně skončil obrovskou finanční ztrátou.

Obavy o budoucího Mustanga však byly zbytečné. Marketingové průzkumy prokázaly, že o kabriolet bude i přes vyšší cenu než u provedení hardtop zájem, a samotní designéři byli přesvědčení, že varianta fastback u americké mládeže posílí image Mustangu jako výkonného sportovního automobilu.

Dříve než kupé fastback se splývavou zádí vznikla verze kabriolet. Fotografie laminátového modelu verze kabriolet v červené barvě a s černou střechou pochází z 26. října roku 1962 – to znamená pouhé dva měsíce po vyhlášení výsledků soutěže Ford Sporty Car. Jakkoli reklamní brožury zdůrazňovaly tuhost





karoserie ve verzi kupé, hardtop i fastback, pro verzi kabriolet musela být karoserie dodatečně vyztužena, aby byla přijatelná torzní tuhost.

Vzhledem k tomu, že v nabídce konkurenčních značek se začaly objevovat i sportovní varianty základních modelů se splyvajícím zadím - fastback, rovněž ve Fordových designérských střediscích vzniklo několik návrhů této karosářské verze i v rámci přípravy soutěžních modelů pro Ford Sporty Car. A nešlo jenom o návrhy designérů, kteří se zúčastnili

soutěže Ford Sporty Car. Jako příklad je možné uvést návrh kupé, jehož základ tvoří vítězný Haldermanův design. Pochází z pera Johna J. Telnacka, který začal jako designér pracovat pro Forda v roce 1958 a do důchodu odešel v roce 1997 z pozice šéfa Fordova designu pro Evropu. Mezitím, kromě jiného, připravil design karoserie Mustangu třetí generace uvedené na trh v roce 1979.

Gale Halderman začal s tichým souhlasem Joe Orose tajně pracovat i na verzi fastback a vznikla celá

řada skic navzájem se lišících pouze tvarovým řešením střechy. Gale Halderman později vzpomínal, že na fastbacku pracovali až do dokončení modelu karoserie z laminátu v podstatě tajně.

Seshora dolů:

Různá řešení designu coupé fastback na skicích Gale Haldermana



Nahoře:
Laminátový model fastbacku Ford Cougar byl nalakován červenou barvou

Uprostřed:
Mahagonový model reliéfu běžícího mustanga vytvořil Waino Kangas, spolupracovník Johna Najjara a Phila Clarka

Dole:
Na fotografii z poloviny října roku 1963 je fastback coupé už v podobě připravené pro sériovou výrobu včetně nápisu Mustang na předním blatníku



Konečný návrh byl dokončen přibližně v polovině října roku 1963, ale stále ještě nebylo jisté, že tato verze bude schválena pro sériovou výrobu. Laminátový model ve skutečné velikosti nalakovaný červenou barvou ukázali Iacocci. Ten se rozhodnul okamžitě – a fastback coupé se do prodeje dostalo přibližně o půl roku později. Splývavá část se zadním oknem ovšem nekončila až na hraně víka zavazadlového prostoru jako na Haldermanových skicích, ale jednalo se spíše o semi fastback.

Jack Predergast a C. N. Reuter řešili především výrobu karosářských dílů, protože prakticky kompletní podvozek včetně odpružení a pohonné jednotky byly shodné s Fordem Falcon a novinkou roku 1962 Fordem Fairline.

Zbývalo zvolit vhodný název nového Fordova modelu. Bylo možné vybírat už z názvů prototypů – Mustang, Allegro nebo Orosův Cougar se stylizovaným americkým horským lvem (Puma concolor) na mřížce chladiče, který byl zpočátku jasným favoritem, ale existovala celá řada dalších návrhů. Například Torino, jež se objevilo v názvu jedné z variant Haldermanova kupé fastback, nebo jenom prosté kódové označení původního projektu T-5. Fordovi se líbil Thunderbird II nebo T-Bird II, ale Lee Iacocca a Donald N. Frey prosazovali pojmenování podle amerických koní, z nichž jasnou jedničkou byl Mustang. S tímto návrhem přišel Philip T. Clark poté, co viděl v Nevadě divoké mustangy, ale v úvahu přicházely i Pinto, Bronco, a dokonce i býček Maverick, případně i Colt.

Nakonec zvítězil Mustang s logem cválajícího koně, které vyřezal z mahagonu sochař Waino Kangas, spolupracovník Johna Najjara a Phila Clarka v projektu Mustang I. Název Cougar ovšem nezůstal bez využití – v roce 1967 se objevil Mercury Cougar jako luxusnější alternativa k Fordu Mustang a v nabídce značky se zařadil mezi modely Mustang a Thunderbird.

V rámci vývoje vznikly prototypy, jež jsou natolik zajímavé, že si zaslouží alespoň krátkou zmínku. Jeden z nich vycházel z fastback coupé Cougar, který byl upraven podle návrhu Gale Haldermana a nesl doplňkový název Torino. Od standardního provedení se Torino na první pohled lišil zadními světlými, ale především měl luxusnější výbavu a byl tak vlastně jakýmsi předobrazem pozdějšího Mercury Cougar, který v modelové nabídce Fordu představoval alternativu k Mustangům určenou pro zákazníky preferující pohodlí a vyšší úroveň výbavy.

Ještě dříve než byla zahájena sériová výroba Fordu Mustang, objevil se prototyp označovaný jako Ford Mustang II. Byl určený pouze pro výstavní



Seshora dolů:

Fastback Ford Cougar Torino z roku 1963 se od definitivního provedení lišil uspořádáním zadních světlometů

Ford Cougar Torino měl luxusnější výbavu a byl vlastně jakýmsi předobrazem budoucího Mercury Cougar

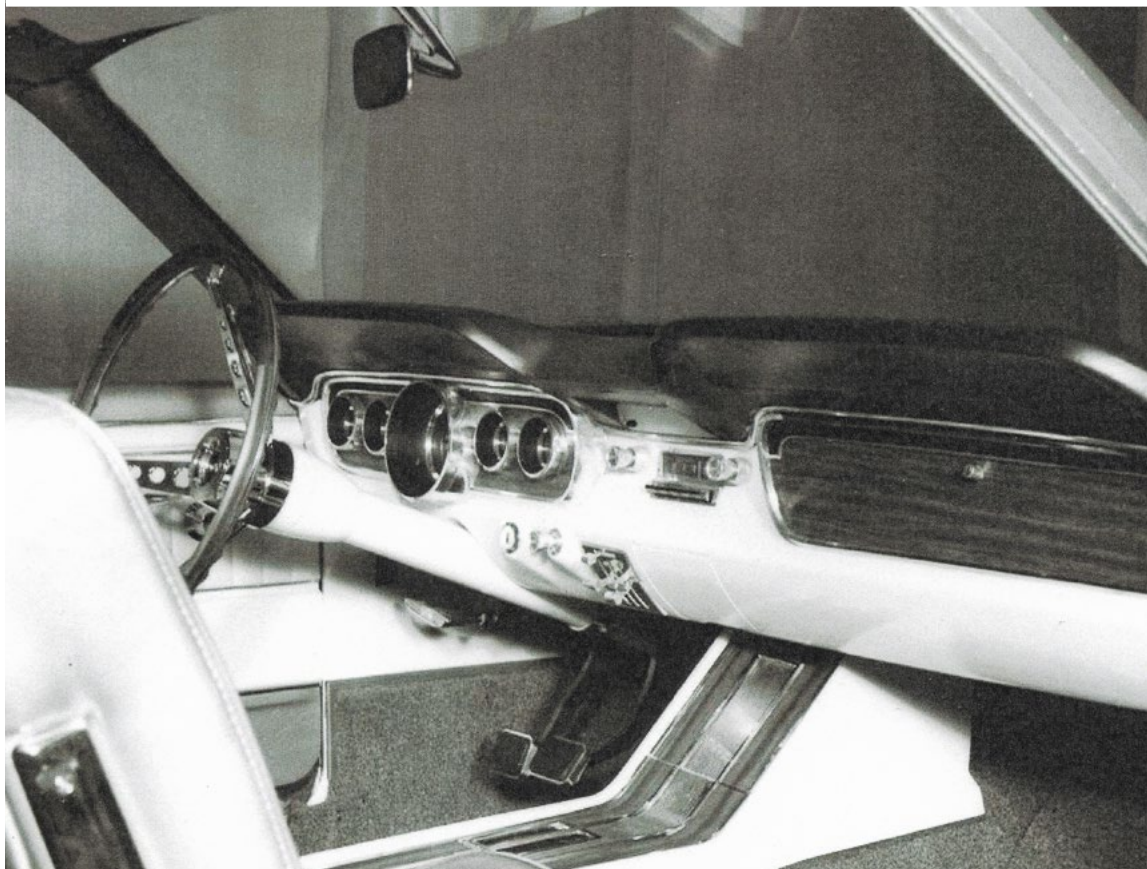
Prototyp Ford Mustang II z roku 1963. Jeho hlavním úkolem byla podpora zájmu o připravovanou novinku

účely a podobně jako Haldermanův Cougar Torino posloužil jako demonstrátor možností výroby i dalšího vývoje. Lišil se zcela přepracovaným interiérem, novou, delší kapotou, přepracovanou přední i mohutnější zadí. Byl postavený na základech před sériového prototypu Mustangu společností Dearborn Steel Tubing (DST) s továrním označením X 8902 - SB-208. V porovnání se sériovým Mustangem z roku 1964 byl o 5 palců (127 mm) delší a o tři palce (76,2 mm) nižší. Původní ocelová střecha byla nahrazena laminátovým odnímatelným hardtopem s nižším čelním sklem. K pohonu sloužil vidlicový osmiválec K-289 v úpravě Cobra o výkonu 271 k (199,3 kW) a s čtyřstupňovou ručně řazenou převodovkou.

Mustang II se veřejnosti představil v říjnu roku 1963 ve Watkins Glenn, a i když působil dojmem, že je připravený pro sériovou výrobu, ve skutečnosti šlo o „showcar“, který zahájil šestiměsíční reklamní kampaň, v jejímž rámci se novináři seznámili se skutečným sériovým Mustangem. Ford Mustang II byl ještě v průběhu roku 1964 vystavován na různých autosalonech, pak byl používán v dalším vývoji a v roce 1975 byl předán Detroit Society History.

Vzhledem k tomu, že Mustang využíval shodnou platformu s Fordem Falcon, logicky se nabídl myšlenka rozšířit nabídku i o čtyřdveřovou karoserii. Na začátku roku 1963 tak podle návrhu Davea Ashe vznikl hliněný model celkem pohledného sedanu sportovního vzhledu, ale panovaly obavy, aby Mustang nepřišel o sportovní image a navíc nekonkuroval Fordu Falcon, takže nakonec jeho výroba nebyla schválena.

Myšlenka na ještě sportovnější verzi Mustangu v podobě dvoumístného kupé nebyla tak docela zatracena ani po skončení soutěže Ford Sporty Car. Dvoumístný Mustang vznikl jako hliněný model ještě na začátku roku 1964 a na jeho karoserii se už objevily i některé prvky sériových Mustangů pro modelový rok 1965. Že se nedostal do sériové produkce, je zbytečné dodávat.





Další zajímavý prototyp dvoumístného Mustangu postavila podle návrhu Vince Gardnera, stejně jako Ford Mustang z roku 1963, společnost Dearborn Steel Tubing (DST), dlouholetý dodavatel Fordova koncernu, který pro něj vyrábí prototypy i předváděcí vozy i v současnosti. V tomto případě se jednalo o dvoumístné kupé, jehož design připomíná jeden z návrhů dochovaný na skicách z roku 1963. Byl rovněž postaven s využitím základu z předsériového prototypu, který by jinak skončil sešrotováním. Oproti běžným Mustangům byl tento prototyp zkrácen o 16 palců (406,6 mm). Z laminátu byl vyroben nový boční panel mezi zadní hranou dveří a zadní nápravou včetně pro Mustangy charakteristického prolisu před zadním kolem. Původní vidlicový osmiválec (260) byl nahrazen větším (302), doplněný trojicí karburátorů podobně jako u nejoblíbenější motorizace sériových Mustangů. Prototyp nebyl pro sériovou výrobu schválen a měl skončit na šrotišti, ale Gardner jej schoval ve skladišti a poté byl prodán soukromému zájemci. V roce 2013 se čerstvě restaurovaný „Shorty“ Mustang znovu představil na soutěži Island Concours d'Elegance 2013 na Floridě a v roce 2015 byl prodán v aukci za více než pět set tisíc dolarů.

Ještě v roce 1966 vznikl další dvoumístný Mustang, tentokrát plně v režii koncernu Ford. Vznikl dokonce prototyp, který byl vystavován na několika automobilových výstavách v Americe, ale do sériové výroby nebyl nikdy schválen.

Seshora dolů:

Prototyp čtyřdveřového Fordu Mustang z roku 1963

Hliněný model dvoumístné verze z roku 1964

Prototyp dvoumístného kupé Ford Mustang na fotografii z listopadu roku 1966





FORD MUSTANG **I. GENERACE**

(1964–1973)

FORD MUSTANG MODELOVÝ ROK 1964½

(duben 1964 – červenec 1964)



Ford Mustang je s největší pravděpodobností nejznámějším automobilem, jaký kdy americký výrobce nabídl svým zákazníkům. Po pouhých 18 měsících práce na projektu čtyřmístného sportovního vozu, od září roku 1962 do dubna roku 1964, se Ford Mustang veřejně představil 17. dubna 1964 na autosalonu ve Flushing Meadows v New Yorku. Uvedení Fordu Mustang na trh předcházela velká reklamní kampaň, v jejímž rámci vyšly celostránkové inzeráty ve více než 2 600 amerických novinách a stranou pochopitelně nezůstala ani televize a rozhlas. Ford ve svých propagačních materiálech sice označuje první vyrobené Mustangy jako modelový ročník 1965, ale vzhledem k tomu, že Ford Mustang byl představen čtyři měsíce před zahájením výrobního roku 1965 a byl vyráběn souběžně s vozy Ford Falcon a Mercury Comet modelového roku 1964, první vyrobené Mustangy jsou obvykle označovány jako modelový rok 1964½.

Dvoudveřový sportovní automobil, který i v případě, že pod jeho kapotou byl velký osmiválcový motor, vážil pouhých 1 243 kg, se na americkém trhu řadil ke spíše menším vozům a vzhledem k tomu, že celá řada dílů jeho konstrukce byla převzata takřka beze změny zejména z modelu Ford Falcon, mohla být jeho základní cena stanovena na velice příznivých 2 368 dolarů. Podle prodejních průzkumů většina zájemců odhadovala cenu minimálně o tisíc dolarů vyšší.

Daní za nízkou cenu byl ovšem fakt, že jinak nesporně atraktivní Mustang, zejména v základním provedení, splňoval požadavky kladené na sportovní kupé poloviny šedesátých let spíše jen co do vzhledu. Podvozková platforma Fordu Falcon s úzkými pneumatikami, osazená vidlicovým šestiválcem U170 (rovněž společným s Fordem Falcon) o objemu 2 782 cm³ a výkonu 101 k (74 kW) a spojeným s třístupňovou manuální převodovkou s řadičím pákou na podlaze, mohla nabídnout maximální rychlost 145 km/h a zrychlení z 0 na 96 km/h za 16 s. Není divu, že nejlevnější verze Mustangu si velmi rychle vysloužila pověst automobilu vhodného nejspíše tak pro sekretářku anebo pro čerstvé majitele řídičského oprávnění.

Nahoře:

Představení Fordu Mustang na autosalonu v New Yorku 17. dubna 1964

Dole:

Reklamní fotografie na Ford Mustang Hardtop z roku 1964 – ze snímku je patrné, jaké zákazníky měl oslovit



Aby Mustang dostal tomu, co sliboval jeho vzhled, musel být poháněn osmiválcovým motorem, většina zákazníků dala proto za příplatek 75 dolarů přednost dvoukarburátorovému vidlicovému osmiválci F260 s objemem 4 328 cm³ a výkonem 164 k (120,6 kW). Modely poháněné vidlicovým osmiválcem nesly na blatníku za předním světlometem znak shodný s modelem Fairline v podobě rozevřeného V a číslice 260. Od srpna roku 1964 bylo toto číslo vystřídáno číslem 289 podle označení osmiválce, který nahradil původní osmiválec F260.

Kromě třístupňové manuální převodovky byla k dispozici rovněž čtyřstupňová manuální převodovka Borg Warner T10, a to za příplatek 116 dolarů u šestiválce, 76 dolarů u osmiválcových motorů a třístupňový automat Ford Cruise O-Matic s řadicí pákou na podlaze za příplatek 180, resp. 190 dolarů u osmiválce.

Zavěšení předních kol s horními trojúhelníkovými rameny a vinutými pružinami i zadní tuhá náprava odpružená listovými péry byly převzaty z už zmiňovaného Fordu Falcon. Celková délka Mustangu (4 613 mm) i Falconu se shodovala, přestože byl rozvor náprav Mustangu o něco menší (2 743 mm) a menší o 61 mm byla i šířka karoserie (1 732 mm u Mustangu). Shodný byl rozchod kol (vpředu 1 407 mm a vzadu 1 422 mm), ale v porovnání s Falconem byl Mustang nižší (1 300 mm) a nižší byla i poloha sedadel. Podvozková platforma byla vzhledem k tomu, že se vedle uzavřené karoserie počítalo i s výrobou otevřeného kabrioletu s cenou začínající na 2 614 dolarech, díky příčným výztuhám a středovému tunelu velmi tuhá.

Standardní výbava Mustangu modelového roku 1965 obsahovala stavitelná sedadla řidiče a spolujezdce, bezpečnostní pásy na předních sedadlech, sluneční clony, osvětlenou odkládací schránku, rádio AM a během roku 1964 byla rozšířena nejenom o další možnosti volby barevných kombinací interiéru, ale přibily například reliéfy pádicího mustanga na přední části opěradel, integrované loketní opěrky, aplikace dřevěného dekoru na palubní desce, která se už kruhovým tvarem přístrojů nadobro vzdálila původnímu designu převzatému z Fordu Falcon, a na výběr byla celá řada doplňků.

Seznam položek příplatkové výbavy byl skutečně rozsáhlý – například posilovač řízení za 84 dolarů, tónované čelní sklo za 22 dolarů, tónovaná skla bočních oken za 31 dolarů, čtrnáctipalcové disky kol s pneumatikami s bílými boky nebo s červeným pruhem namísto standardních třináctipalcových disků s černými pneumatikami anebo ozdobné kryty imitující drátěná kola za 46 dolarů. Stejně jako je obvyklé i dnes, byly navíc k dispozici tzv. sady nebo pakety doplňků, jako například paket „viditelnost“,



obsahující dálkové ovládání zpětných zrcátek na straně řidiče, denní/noční vnitřní zpětné zrcátko, dvourychlostní elektrické stěrače a ostřikovače čelního skla za příplatek 36 dolarů.

Další možností byl příplatkový paket v podobě přístrojové desky osazené kruhovými přístroji – rychloměr a čtyři menší číselníky včetně tlakoměru a ampérmetru oleje za 109 dolarů. Mezi nejčastěji

Nahoře 2 fotografie

Ford Mustang v modelovém provedení 1965 z počátku produkce s karoserií kupé hardtop Dole

Palubní deska Mustangu modelového roku 1965 s příplatkovým vybavením „Rallye pack“ s hodinami a otáčkoměrem na sloupku řízení





Na některých reklamních fotografiích z roku 1964 se měnil jenom barevný odstín laku a typ karoserie Fordu Mustang

odhadovány na 100 000 kusů, nakonec bylo během prvních dvanácti měsíců prodáno 418 812 Mustangů a milionová hranice byla překročena už v roce 1966. Jenom během kalendářního roku bylo vyrobeno 303 408 kusů. Do roku 1973, kdy byla ukončena výroba první generace a pro modelový rok 1974 ji nahradily Mustangy druhé generace, byly prodány téměř tři miliony těchto vozů.

Vůbec první Mustang byl prodán 14. dubna 1964 u kanadského dealera značky Ford v St. Johns na Newfoundlandu a nesl výrobní číslo 5F08F100001. Vzhledem k tomu, že oficiálně byl Mustang představen o tři dny později, to vypadá na malou záhadu. Ve skutečnosti o žádnou záhadu nejde. V době premiéry Mustangu totiž vedení Fordu rozhodlo, že každý oficiální dealer dostane předváděcí exemplář z malé předprodukční série čili v podstatě prototyp. Tomu také odpovídalo jejich dílenské zpracování v podobě nelicujících panelů karoserie a celé řady dalších drobných detailů. Jeden z těchto vozů skončil v prodejně George G. R. Parsonse na Newfoundlandu ovšem bez informace, že všechny vozy z této série jsou určeny výhradně k reklamním účelům a po skončení kampaně se musí vrátit k výrobci do Dearbornu, aby skončily ve šrotišti. Parsonsův prodavač vůz

objednáváné položky ovšem patřilo tvrdší naladění podvozku.

Zajímavou sadou příplatkových doplňků byl tzv. Rallye Pack, nabízený od roku 1964 po úspěšném vystoupení Fordu na Rallye Monte Carlo, rozšiřující výbavu u jiných modelů Fordu a Mercury. Kromě sportovních hodin a otáčkoměru namontovaného na sloupku řízení, kompasu, bezpečnostních pásů a klimatizace bylo v rámci sady Rallye Pack možno objednat i rozšíření rozchodu čtrnáctipalcových kol vpředu i vzadu, jinak dostupného pouze pro Shelbyho verze GT 350.

Joe Oros, vedoucí týmu, jehož projekt byl vybrán pro sériovou výrobu, později vzpomínal, že reakce po odhalení Mustanga byla tak pozitivní, že nemohlo být pochyb o tom, že se zrodil naprosto výjimečný automobil, který bude mít velký úspěch.

Na americkém trhu se zařadil do segmentu kompaktních automobilů a stal se zakladatelem zcela nové třídy označované jako „Pony Cars“.

Už během prvního dne bylo přijato 22 tisíc objednávek a do konce roku bylo vyrobeno 91 352 Mustangů ve verzi kupé a 28 468 ve verzi kabriolet. Jenom během prvního víkendu po představení Mustangu navštívilo dealerství Fordu více než 4 miliony zájemců. Aby mohla být poptávka alespoň částečně uspokojena, musela být pro výrobu Mustangů vyhrazena další továrna v kalifornském San Jose. Jenže ani to nestačilo, a Mustangy byly vyráběny ještě ve třetí továrně v New Jersey. Traduje se, že v texaském Garlandu se kolem jednoho vozu tlačilo patnáct zájemců a jeden z nich v něm raději přenočoval, jenom aby měl jistotu, že jej nikdo nepředběhne. Jakkoliv byly prodeje pro první rok výroby



Ford Mustang Convertible z předvýrobní série z roku 1964 – fotografie vydané tiskovým oddělením Fordu při uvedení vozu na trh

tedy prodal dopravnímu pilotovi Stanley Tuckerovi za 4 300 dolarů s podmínkou, že jej ještě několik dnů nechá v showroomu.

Ani jeden z nich netušil, že se jedná o vůbec první vyrobený Mustang, a už vůbec nemohli tušit, že ze stejné předprodukční série se do současnosti vedle tohoto Mustanga dochovaly pouze další dva vozy.

Až po několika měsících si v dealerství uvědomili, že omylem prodali vůz s výrobním číslem 00001, a snažili se jej získat zpátky. Tucker se svého Mustangu, poháněného vidlicovým osmiválcem o objemu 4 200 cm³ s třístupňovou převodovkou a s karoserií v laku Wimbledon White, ovšem odmítal jenom tak vzdát. Do roku 1966 s ním najezdil 16 000 kilometrů a teprve pak svolil k výměně za milionty vyrobený Mustang, který byl nejenom daleko lepší co do finální montáže, ale měl i mnohem rozsáhlejší výbavu. První Mustang pak nezamířil na šrotiště, ale do depozitáře a odtud v roce 1984 do firemního muzea.

Do současnosti se dochoval i první Mustang prodaný ve Spojených státech. Modrý kabriolet poháněný vidlicovým osmiválcem o objemu 4,2 litrů s třístupňovou automatickou převodovkou byl rovněž prodán před oficiálním představením Fordu Mustang. Stalo se tak dva dny před premiérou – 15. dubna 1964 – a za 3 447 dolarů jej koupila tehdy dvaadvacetiletá Gail Wiseová, učitelka základní školy v Park Ridge ve státě Illinois. Od sedmdesátých let stál tento Mustang nepojízdný v garáži. Gail jej sice chtěla prodat, aby získala víc prostoru pro svou rodinu se čtyřmi dětmi, ale její manžel Tom s prodejem nesouhlasil s tím, že renovace malého kabrioletu bude tou nejlepší náplní volného času po odchodu do penze. Po 27 letech se tak v rozmezí let 2006 až 2007 dočkal Mustang renovace. Podle Gail je jako nový, a když jej řídí, cítí se znovu na dvaadvacet let. Až po renovaci manželům došlo, jaký Mustang stál v jejich garáži. V době jeho koupě měl dealer k dispozici pouze dva přidělené předváděcí vozy z předvýrobní výroby a exkluzivně jednoho z prvních Mustangů paní učitelky odpovídá i odhadovaná cena po renovaci – něco mezi 350 000 až 450 000 dolary.

Zdálo by se, že jediným nedostatkem Mustangu byla skutečnost, že po vyplnění objednávky si musel zájemce na svého „koníka“ počkat o něco déle, než bylo obvyklé. Recenze a testy ze soudobých motoristických časopisů však svědčí i o něčem jiném.



Nikdo z recenzentů nebo testujících redaktorů sice nezpochybnil atraktivní design karoserie, ale například časopis *Motor Trend* kritizoval nedostatek prostoru pro pět cestujících, redaktorům časopisu *Road & Track* se nelíbila přístrojová deska a příliš plochá sedadla bez změny převzatá z modelu Falcon a jiní recenzenti zase kritizovali malou vzdálenost volantu od řídicího hrudníku. Ještě horší to bylo, když přišla řeč na jízdní vlastnosti.

Nejtvrdějším kritikem jízdních vlastností Mustangu byl časopis *Road & Track*, jehož redaktori měli pro

první test k dispozici tři různé verze Mustanga s karoserií hardtop-kupé. Kromě obvyklých stížností – rychle vadnoucí bubnové brzdy, příliš měkké odpružení a pomalá reakce volantu i při použití nejostřejšího převodu – redaktori časopisu *Road & Track* přidali ještě nevhodné chování při tzv. „turistické“ rychlosti. Vůz měl prý tendenci plavat a při vyšších rychlostech byly jeho jízdní vlastnosti údajně doslova tragické. Mustang se podle nich co do jízdních vlastností vůbec v ničem nelišil od ostatních detroitských kompaktních.





Na obranu Mustanga je ovšem třeba uvést, že se jednalo o vozy vybavené motory z nabídky pro rok 1964 a už brzy měl přijít Mustang poháněný osmiválcem, který se od svých slabších sourozenců co do jízdních vlastností diametrálně lišil. Na druhou stranu i redaktoři časopisu *Road & Track* uznali, že se Mustang se svým exteriérem vyrovná evropské produkci a nezaostává ani co do dílenského zpracování.

Jediným časopisem, jehož redaktoři Mustanga doslova milovali od samého začátku sériové výroby, byl *Motor Trend*. Podle nich byly vynikající i jinými časopisy nejhůře hodnocené verze poháněné šestiválcovými motory a ještě k tomu vybavenými automatickými převodovkami, které na dosažení stokilometrové rychlosti potřebovaly ve srovnání s pozdějšími modely poháněnými motory HiPo K-289 téměř dvakrát tolik času.

Ať už bylo hodnocení Mustangu prvních výrobních sérií jakékoliv, zaváděcím vozem pro závod Indianapolis 500 byl v roce 1964 vybrán právě Ford Mustang. Ford pro tento závod postavil dva vozy, z nichž jeden dostal vítěz Indianapolis 500 A. J. Foyt. Tento vůz byl nedlouho poté zcela zničen při havárii. Druhý vůz byl od července 1964 až do roku 1992 používán na okruhu v Sebringu a pak byl důkladně restaurován.

Aby mohl Mustang splnit roli zaváděcího vozu, byl upraven stejnou firmou, která připravovala slavné Fordy GT 40 – Holman Moody. Ta jeho původní osmiválec F260 s objemem 4 328 cm³ a výkonem

164 k (121 kW) nahradila větším vidlicovým osmiválcem C289, upraveným stejně jako motory pohánějící Ford GT 40. To znamená kované písty, upravené hlavy válců, speciální výfukové potrubí a další díly, tak aby zaváděcí Mustang byl schopen dosáhnout rychlosti 225 km/h. Aby se výkonný motor nepřehříval, dostaly zaváděcí mustangy větší chladiče a vyměněna byla i původní převodovka za čtyřrychlostní Borg Warner T-10. Samozřejmě byl upraven i podvozek, který byl dodatečně snížený a vybavený tvrdším sportovním odpružením a tlumiči.

V očích běžného spotřebitele měla tato skutečnost mnohem větší váhu než výsledek testu v jakémkoliv časopisu. Jako zaváděcí vůz se Mustang znovu objevil na závodním okruhu v letech 1979 a 1994.

Volba Mustangu pro prestižní roli zaváděcího vozu nejslavnějšího amerického závodu zvýšila jeho popularitu stejně jako účinkování na stříbrném plátně. Už v roce 1964 se objevil v bondovce *Goldfinger* bílý kabriolet, jemuž Sean Connery výsuvnými bodci ze středů kol jeho Aston Martinu DB5, zcela ve stylu závodů koňských spřežení z velkofilmu *Ben Hur*, potrhá pneumatiky během krátké honičky po alpských silničkách ve Švýcarsku. A po této filmové roli následovala celá řada dalších.

V našich končinách se s Mustangem seznámili čtenáři *Světa motorů* prostřednictvím krátké zprávy a nepříliš kvalitní fotografie dané technikou tisku v rubrice „Zajímavosti ze světa“ v jedenáctém čísle, vydaném o pouhý měsíc později: 23. 5. 1964.

Hned v prvním roce produkce byl Ford Mustang ve verzi „Convertible“ vybrán pro prestižní roli zaváděcího vozu v závodě 500 mil Indianapolis

Tehdejším vedoucím redaktorem byla legenda nejenom motoristické publicistiky, ale i našeho motoristického sportu Ing. J. Hausman, a tak nepřekvapí, že Mustanga znovu zmínil v reportáži z pařížského autosalonu v triadvacátém čísle *Světa motorů* téhož ročníku. Čtenáři se dozvěděli, že Forda Mustang si během sta dnů od jeho představení koupilo devadesát tisíc zákazníků, na výběr je ze tří verzí karoserie – hardtop, kabriolet a fastback 2+2 („s větráním odsáváním vzduchu“) – a čtyř druhů motorů („šestiválec 120 k a 8 V o výkonu 200, 225 a 271 k s automatickým nebo 4stupňovým ručním řazením“). Čtenáři u nás v té době vlastně jediného běžně dostupného motoristického čtrnáctideníku se ještě dozvěděli, že Mustang „má samosvorný diferenciál Equalbloc, galvanizované hlavní díly karoserie, samočinně se seřizující brzdy, mazání podvozku po 50 000 km, výměnu oleje (plnopřtokový čistič) po 10 000 km“.

Z Hausmanova článku je možné uvést ještě jednu perličku, i když s Mustangem přímo nesouvisí: „Ford Thunderbird má v blikáčkách 3 žárovky ve vodorovné řadě, jež se postupně zapínají, aby „živě“ ukazovaly



směr." S něčím podobným přišla Škoda až v roce 2019, kdy pro model Scala začala na přání dodávat dynamická zadní směrová světla tvořená LED diodami.

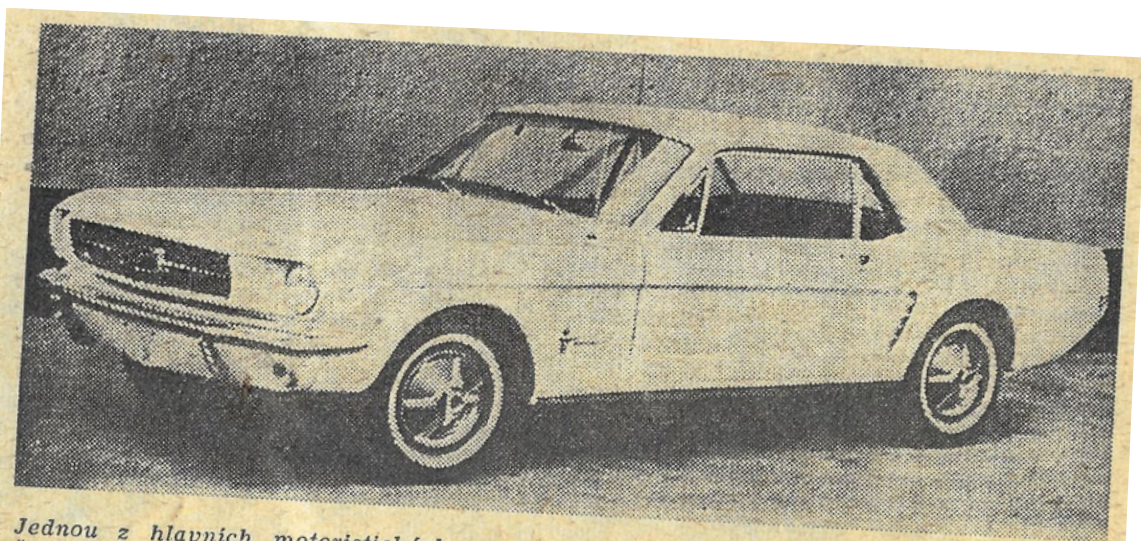
U nás byl zřejmě neznámějším filmovým Mustangem červený kabriolet ročníku 1964 s ukradeným Rembrandtovým obrazem v zavazadlovém prostoru z filmu *Četník ze Saint Tropez* z roku 1964 a neméně známé jsou scény s bílým kabrioletem Mustang v dalším francouzském filmu *Muž a žena* z roku 1966, kde se vedle Mustangu objevil další významný Ford druhé poloviny šedesátých let – GT 40.

Co se týká našich filmů, bílý Mustang účinkoval například v komedii „*Pane, vy jste vdova!*“ z roku 1971, v roce 1972 byl k vidění červený Mustang ve filmu *Aféry mé ženy*. Mnohem větší pozornost si ale získal „závodní“ kabriolet Mustang v komedii *Jáchyme, hod' ho do stroje* z roku 1974. V kratších sekvencích se Mustang ukázal i v dalších českých filmech.

LIMITOVANÁ EDICE – MODELOVÝ ROK 1964½

Ford Mustang Indy 500 Pace Car – modelový rok 1964½ (limitovaná edice)

Výběr Mustangu jako zaváděcího vozu pro Indianapolis 500 byl využit k výrobě první limitované



Jednou z hlavních motoristických atrakcí Světové výstavy v New Yorku je nový čtyřmístný cestovní a sportovní automobil Ford Mustang s evropsky řešenou karosérií kupé hardtop nebo kabriolet, svařenou s tuhým plošinovým rámem. Volbou různých hlavních skupin podle přání lze dosáhnout řady verzí – motor buď řadový šestiválec 2786 cm³, 101 k, nebo různé osmiválce V 8, 4261 nebo 4884 o výkonu až do 270 k; převodovka tři- nebo čtyřstupňová mechanická nebo třístupňová samočinná Cruis-o-Matic; polosamosvorný diferenciál, na přání posilovač řízení. Zadní náprava zůstává tuhá, brzdy bubnové; pneu 6,50–13. Nejvyšší rychlost až 230 km/h

edice, v jejímž rámci bylo v dubnu roku 1964 postaveno 190 kupé hardtop a 35 kabrioletů s karosérií ozdobenou modrými pruhy a nápisy „Official Indianapolis ,500' Pace Car“.

Všechny vozy z této edice byly poháněny vidlicovým osmiválcem F260 o objemu 4,2 litru a výkonu 120 k (89 kW) spojeným se čtyřstupňovou převodovkou a jejich výbava obsahovala všechny příplatkové doplňky včetně posilovače řízení.

Zatímco kupé hardtop byly volně prodejné, kabriolety byly určeny jako ceny do různých soutěží sponzorovaných dealery značky a do současnosti se dochovalo pravděpodobně jenom devět z těchto vozů.

Nahoře

Výstřižek z květnového čísla Světa motorů z roku 1964

Dole

Volba Fordu Mustang pro roli zaváděcího vozu pro Indianapolis v roce 1964 vedla ke stavbě limitované edice Indy 500 Pace Car





Nahoře

**Ford Mustang modelového roku 1965
s karoserií kabriolet**

Uprostřed

**Standardní hardtop kupé Ford Mustang
pro modelový rok 1965**

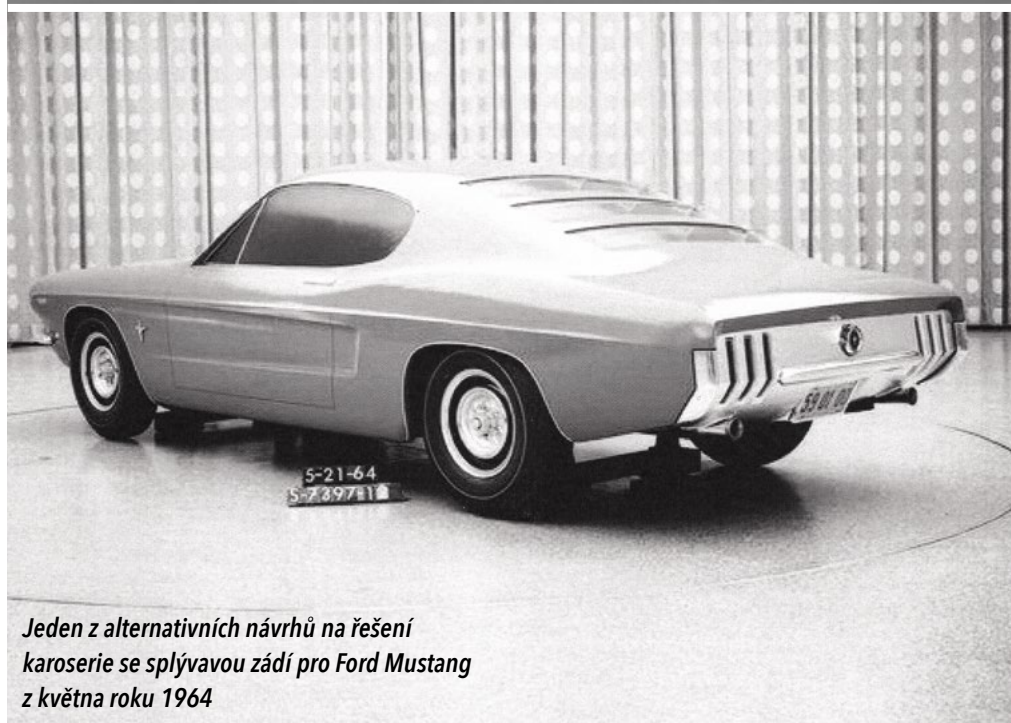
FORD MUSTANG MODELOVÝ ROK 1965

(srpen 1964 – červenec 1965)

V modelovém roce 1965 sloužil jako základní pohonná jednotka stále šestiválec o objemu 2 782 cm³ a výkonu 100 k (74 kW), ale k dispozici byl i větší, 3,3litrový šestiválec T200 o výkonu 120 k (89 kW). Už po čtyřech měsících od zahájení sériové výroby byl Mustang podroben menším změnám.

Především od srpna roku 1964 byl motor F260 o objemu 4,3 litru z modelu Fairlane nahrazen novým vidlicovým osmiválcem C289 o objemu 4,7 litru o výkonu 200 k (150 kW) s dvojitým karburátorem nebo se čtyřmi karburátory a výkonem zvýšeným na 225 k (168 kW).

Osmiválcové motory byly ve všech případech spojeny se čtyřstupňovým automatem C4 Cruise-O-Matic, ale v nabídce nechyběla ani čtyřstupňová ručně řazená převodovka. Oproti kabrioletu a verzi hardtop byly fastbacky bez ohledu na použitou pohonnou jednotku vybaveny kotoučovými brzdami na přední nápravě. Další novinkou bylo nahrazení původního generátoru za alternátor, což je identifikovatelné i na



**Jeden z alternativních návrhů na řešení
karoserie se splývavou zádí pro Ford Mustang
z května roku 1964**



palubní desce podle kontrolky označené buďto GEN nebo ALT.

V září roku 1964 volitelnou nabídku za příplatek 57 dolarů rozšířily přední kotoučové brzdy Kelsey-Hayes, diferenciál s omezenou svorností Equi-Lock za 43 dolarů a za 286 dolarů přibyla v průběhu roku 1965 i klimatizace.

Na začátku října roku 1964 se představila třetí karosářská varianta, tzv. fastback coupé, se splývavou zádí a větším sklonem čelního skla. Jako autor této verze je zpravidla uváděn Charlie Phaneuf patřící do Orosova týmu. Jednoznačně nejsportovněji vyhlížející verze Mustangu ovšem zaplatila za svůj atraktivní vzhled nejenom omezením místa pro cestující na zadních sedadlech kvůli svažující se linii střechy, takže z plně čtyřmístného vozu se stal 2+2, i když zadní sedadla zůstala sklopná jako u kabrioletu a hardtopu, ale navíc se kvůli prodloužené střeše s rozměrným zadním oknem muselo zkrátit i víko zavazadlového prostoru a zmenšil se nakládací otvor, což ovšem není pro sportovní vůz nijak závažný nedostatek. Původně měla nést nová karosářská verze i nové označení. Zvažovalo se GT Limited, Grand Sport anebo GTO. Nakonec zůstalo při starém názvu Mustang

pouze doplněném o označení 2+2, což více než výstižně vystihovalo o něco málo menší prostor pro cestující na zadních sedadlech.

Tři atraktivní karosářské verze s obrovským množstvím standardní i příplatkové výbavy doplněné poměrně slušnou nabídkou motorizace a navíc za cenu, která i při maximálním využití všech možností jen stěží přesáhla hranici 3 000 dolarů, to vše vedlo k tomu, že v průběhu roku 1965 si nový Ford Mustang koupilo 550 000 zájemců a čistý zisk Fordova koncernu od zahájení výroby dosáhl hranice 1,1 milionu dolarů jenom za prodeje tohoto vozu. Během prvních dvou let produkce bylo v závodech v Milpitasu v Kalifornii, Dearbornu v Michiganu a Metuchen v New Jersey vyrobeno téměř 1,3 milionu mustangů. V modelovém roce 1965 se prodalo celkem 680 969 mustangů a v modelovém roce 1966 to bylo 607 568. Pro srovnání – v roce 2018 Ford prodal 75 842 mustangů.

Manažeri General Motors doufali, že jejich Chevrolet Corvair Monza s motorem uloženým vzadu bude pro Mustang co do počtu prodaných kusů více než rovnocenným soupeřem, ale už blízká budoucnost měla ukázat, jak moc se mýlili. Corvair Monza rozhodně nebyl špatným sportovním vozem, ale byl poháněn

Nahoře a dole

Ford Mustang 2+2 s karosérií fastback coupé v sériovém provedení pro modelový rok 1965

jenom šestiválcovým motorem proti osmiválcům Mustangu a jeho prodeje prudce poklesly i v souvislosti s uvedením knihy Ralpa Nadera *Nebezpečný při jakékoli rychlosti*, kde byl Chevrolet Corvair popisován jako vyloženě nepovedené auto. Až v roce 1967 mohl koncern General Motors představit srovnatelný automobil v podobě modelů Chevrolet Camaro a Pontiac Firebird, zatímco Fordova divize Lincoln-Mercury už v roce 1966 představila Mercury Cougar – luxusnější provedení Mustangu – a v následujícím roce byl tento „luxusní Mustang“ zvolen vozem roku v anketě Motor Trend Car. S téměř tříletým zpožděním, v polovině roku 1967, představila společnost American Motors (AMC) dalšího konkurenta Mustangu v podobě modelu Javelin a Dodge teprve v roce 1970 uvedl svůj Challenger postavený na platformě Plymouthu Barracuda, která sice byla představena jen několik týdnů před uvedením Mustangu na trh, ale prodejům Mustangu se ani zdaleka nepřiblížila. Mustang byl naprosto jednoznačný úspěch.



Nahoře

Ford Mustang fastback coupé v provedení GT pro modelový rok 1965. Oproti standardnímu provedení přibyl v masce chladiče dva světlomety

Dole

Jedním z poznávacích znamení verze GT byly vedle polepů nad prahy boků karoserie dvě koncovky výfuku a chybějící svislé členy zadních nárazníků



FORD MUSTANG GT/GTA modelový rok 1965

Rozšíření názvu o písmena GT nemělo označovat novou karosářskou verzi, ale úroveň výbavy zahrnující za příplatek 165 dolarů přídavné mlhové světlomety zabudované do masky chladiče, kotoučové brzdy, chromované koncovky výfuku, od srpna roku 1964 couvací světlomety a novou palubní desku obsahující v pěti kulatých přístrojích rychloměr, palivoměr, teploměr a tlakoměr oleje a ampérmetr a v neposlední řadě i potisk nad prahy karoserie ve stylu závodních speciálů Ford GT 40. Na obou předních blatnících byl malý emblém GT, jímž byly nahrazeny obvyklé emblémy s pádícím mustangem. Na rozdíl od základního provedení měla verze GT na masce chladiče doplněné logo Mustangu o vodorovné chromované lišty.

Úroveň výbavy GT byla zpravidla spojena s vidlicovým osmiválcem C289 o výkonu 225 k (168 kW), ale bylo možné si ji objednat v podstatě pro jakoukoliv motorizaci i druh karoserie. Pokud byla pohonná jednotka spojena s automatickou převodovkou, bylo modelové označení Mustangu rozšířeno o písmeno A – tedy Mustang GTA.

V roce 1965 bylo vyrobeno 15 079 Mustangů s úrovní výbavy GT a v roce 1966 počet prodaných GT Mustangů vzrostl na 25 517. Nejprodávanějším typem karoserie byla verze kupé fastback, následovalo kupé hardtop a poslední byl kabriolet.

FORD T5 modelový rok 1965 (verze pro německý trh)

Nejedná se o žádný nový model, dokonce ani o limitovanou edici, ale pouze o označení, pod



nímž se Mustang prodával v Německu, a to až do roku 1979. Když chtěl totiž Ford uvést Mustang na německý trh, narazil na autorská práva spojená se jménem Mustang, která měla jako chráněnou známku zaregistrovanou společnost Krupp pro nákladní automobil. Koncern Krupp sice nabídl prodej práv k jejímu užívání Fordově společnosti za 10 000 dolarů, ale to Ford odmítl. Z Fordů Mustang určených pro německý trh tedy zmizely nápisy Mustang a vůz byl prodáván pod označením vývojového projektu T5 až do roku 1979, kdy platnost autorských práv na označení Mustang skončila.

FORD AUSTRALIA DELIVERED MUSTANG modelový rok 1965 (verze pro australský trh)

Další speciální verzi, za jejímž vznikem stály specifické podmínky místního trhu, byla verze Mustang vybavená pravostranným řízením, která byla určena pro Austrálii. Sem bylo dovezeno celkem 209 takto upravených vozů – 48 kusů v roce 1965 a 161 v roce 1966. Australané však dávali přednost Fordu Falcon XR, který byl v roce 1966 uváděn jako australský protějšek amerického Mustangu.



PROTOTYPY 1965

FORD MUSTANG BERTONE (designérská studie – 1965)

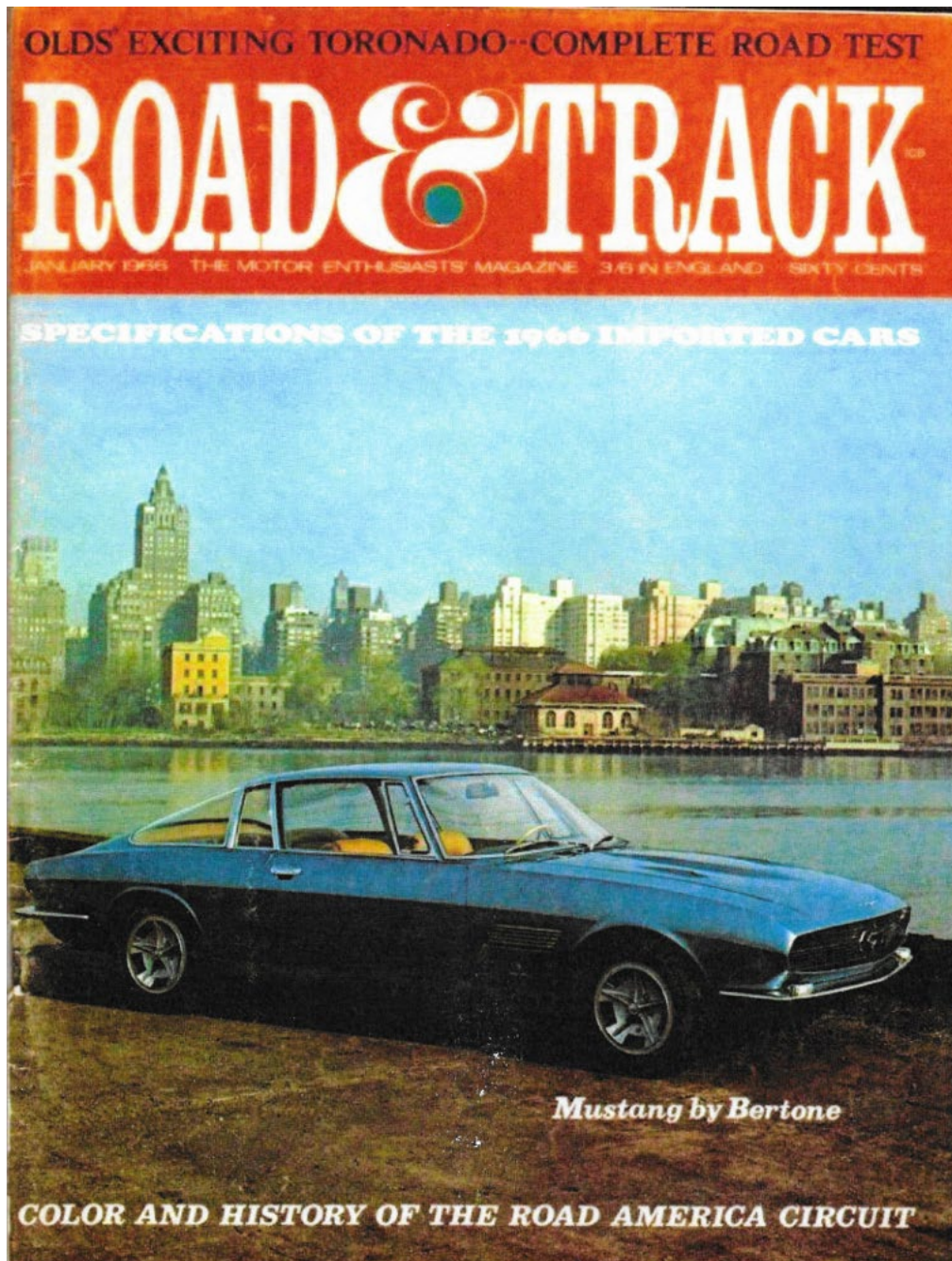
V roce 1969 vydalo nakladatelství dětské literatury Albatros jako sedmadvacátý titul tehdy oblíbené edice „Oko“ knihu *Automobily včera, dnes a zítra*, kterou napsal F. A. Elstner, cestovatel proslulý svými dálkovými jízdami po Evropě, Asii, Jižní a Severní Americe i Africe s vozy Aero a Škoda. V podstatě katalog automobilů doprovázený tehdejší době poplatným textem nemohl vynechat popis Fordu Mustang. Jenže na doprovodné ilustraci byl zobrazen automobil, který vypadal zcela jinak, ale přesto měl s Mustangem hodně společného. Šlo totiž o designérskou studii poprvé vystavovanou na mezinárodním autosalonu v New Yorku na jaře roku 1965.

Iniciátorem její stavby byl L. Scott Bailey, zakladatel renomovaného časopisu *Automobile Quarterly*, který bohužel přestal vycházet v roce 2012, přestože představoval absolutní vrchol motoristické žurnalistiky. Nejenom že na rozdíl od běžných periodik vycházel ve tvrdých deskách jednou za čtvrt roku, ale přinášel články, které nejenom svým rozsahem, ale i fundovaným obsahem neměly konkurenci, ať už se jednalo o současnost nebo historii. Například právě *Automobile Quarterly* jako první přinesl informaci o údajném autorství designu Volkswagenu Brouk, podle níž měl první náčrty udělat na ubrousek Adolf Hitler. O její pravdivosti se dodnes vedou spory.

L. Scott Bailey objednal stavbu designérské studie u italské renomované turínské firmy Bertone a jako základ posloužil Ford Mustang s osmiválcovým motorem 289 CID spojeným se čtyřstupňovou ručně řazenou převodovkou. Hlavním designérem nebyl nikdo jiný než v té době sedmadvacetiletý Giorgetto Giugiaro, který ve stejném období navrhnul design pro De Tomaso Mangusta anebo Maserati Ghibli.

Giugiaro z původní karoserie Mustangu kromě uzávěru palivové nádrže na zádi a emblému s pádícím mustangem na přední nenechal vůbec nic, dokonce i původní koncernové disky kol nahradil speciálními čtrnáctipalcovými litými koly Campagnolo s pneumatikami Pirelli Cinturato. Kromě zcela nové karoserie, připomínající jeho předchozí práce, jako třeba Iso Grifo nebo Fiat Dino, byl zcela přepracovaný rovněž interiér, který byl nově potažený vinylovou imitací hovězí kůže.

Tyrkysově modré nízké kupé se čtyřmi světlometry ukrytými za výklopným panelem mřížky chladiče se stalo skutečnou senzací nejenom autosalonu v New



Obálka lednového čísla *Road & Track* z roku 1966 a koncept Ford Mustang Bertone z roku 1965 podle návrhu Giorgia Giugiaro

Yorku, odkud si odvezl cenu Best of Show, ale také na autosalonu v Londýně, Paříži a Turíně a časopis *Road & Track* mu ve svém lednovém čísle z roku 1966 věnoval několikastránkový článek i s fotografií na obálce.

Baileymu se ale Giugiarův design příliš nelíbil. Považoval jej za uspěchaný, obyčejný a příliš připomínající usedlý sedan. V září roku 1967 se pak Bertone Mustang objevil v časopise *Road & Track* znovu. Tentokrát ovšem v inzerci, kde byl nabízen na prodej za 10 000 dolarů, za třetinu ceny, kterou za stavbu studie zaplatil Bailey. Ještě předtím absolvoval

v redakci časopisu *Road & Track* silniční test, pro nějž jej redaktor Stephen P. Wilder vybavil koly ze svého rodinného Mustangu, protože originální Campagnolo byla odlita speciálně pro tuto studii a nebyla homologována pro běžný silniční provoz. Pak se však stopa po jedinečném Mustangu ztrácí... Bailey se jej sice snažil vypátrat, ale do roku 2012, kdy zemřel, se mu to nepovedlo. Nedochoval se ani žádný záznam o případném prodeji na základě inzerátu z roku 1967. Bertone Mustang se neobjevil ani na soupise Bertoneho sbírky, která byla rozprodána v roce 2014. Dnes převládá názor, že byl sešrotován.



SHELBY MUSTANG MODELOVÝ ROK 1965

FORD MUSTANG SHELBY GT 350

– modelový rok 1965

Designem karoserie se Ford Mustang jednoznačně řadil mezi sportovní automobily, ovšem limitujícím faktorem pro dosažení odpovídajících jízdních výkonů a vlastností byly komponenty pocházející ze sériové výroby cestovních sedanů.

Nicméně v Evropě si Mustang nevedl ve sportu zrovna nejhůř. Například v roce 1965 obsadily Mustangy v soutěži Marathon de la route, jejíž trať vedla i po okruhu Nürburgring, první dvě místa ve skupině A2. Za Mustangy posádek Greder-Rives a Ickx-Staepelaere skončily Jaguar Mk.II, Volvo Amazon nebo BMW 1800. Ve stejném závodě se poprvé objevily i naše posádky Veřmiřovský-Hajdůšek a Mark-Čechmánek s vozy Tatra 2-603, kteří ve skupině GT dojeli na třetím a čtvrtém místě.

Mustanga v roli okruhového speciálu mohli u nás vidět například návštěvníci Mezinárodního čtyřhodinového závodu cestovních automobilů, který se jel 18. srpna roku 1968 v Brně. Na sedmácté místo startovního roštu se s ním postavil německý jezdec

Dieter Eymann – a nešlo o jen tak ledajaký Mustang. S identickým vozem v sezóně 1967 startoval ve vytrvalostních závodech Jacky Ickx.

To však tehdejšímu vedení Fordu nestačilo. Lee Iacocca proto požádal o spolupráci Carrolla Shelbyho, který nejenom že pro pohon svých roadsterů a kupé Cobra používal osmiválcové Ford, ale podílel se rovněž na vývoji speciálů Ford GT40 pro účast ve čtyřadvacetihodinovce v Le Mans. Shelby souhlasil a v lednu roku 1966 byla dokončena rovná stovka Mustangů určených k homologaci. Zrodil se první Mustang s výkonem vyšším než 300 koní (221 kW).

V rámci úprav v Shelbyho dílnách byla u Mustangu poprvé použita lehká laminátová kapota motoru vybavená navíc otvorem pro přívod vzduchu a poprvé dostal Mustang větší patnáctipalcová kola. K dalším změnám patřila náhrada zadních bočních oken sklo-laminátovými žaluziemi a podvozek snížený o 2,5 cm měl na přední nápravě větší kotoučové brzdy.

Nejdůležitější změnou byla montáž výkonného vidlicového osmiválcového Windsor K-289 o objemu 4,7 litru dosahujícího po úpravách a s karburátory Holley výkonu 306 k (225 kW) při 6 000 ot/min, který bylo možné pro účast v závodech ještě zvýšit na 360 k (265 kW). V této úpravě se tento motor poprvé objevil u Mustangu pod názvem Cobra. Předovodka byla čtyřstupňová Borg-Warner T-10.

Přestože sériové Mustangy byly nabízeny ve třech karosářských verzích – hardtop, kabriolet a fastback –, Shelbyho deriváty byly dostupné pouze v provedení fastback a od svých krotkých sourozenců se lišily i použitím menšího loga s pádicím mustangem, ten

navíc nebyl umístěn uprostřed masky chladiče, ale na její levé straně, a na předních blatnících byl malý znak GT 350. Nabídka laku karoserie byla omezena na čistě bílou Wimbledon White s modrými pruhy Guardsman Blue – tedy tradiční kombinace amerických závodních speciálů.

Původní černý interiér sériových Mustangů zůstal v podstatě bez změny, včetně dělených sedadel s nízkým opěradlem a volantu s dřevěným věncem se třemi chromovanými paprsky, pouze byla odstraněna zadní sedadla a přibyla čtyřbodová ochranná klec.

Americký Sports Car Club homologoval Mustang v Shelbyho úpravě pro závody ve skupině B, takže s ním bylo možné startovat v seriálu NASCAR, ale přitom nic nebránilo jeho použití v běžném silničním provozu.

Shelbyho Mustangy nebylo sice zrovna snadné řídit, přece jen těch závodních genů bylo asi víc, než by bylo vhodné pro běžný provoz, ale možnost dosáhnout nejvyšší rychlosti téměř 220 km/h a zrychlení z 0 na 96 km/h za přibližně 6,5 s, přitom za cenu o 1 500 dolarů vyšší, než byla cena standardního osmiválcového Mustangu, bylo natolik lákavou nabídkou, že k tomu, aby bylo možné alespoň částečně uspokojit poptávku, musel Carroll Shelby přestěhovat svou firmu Shelby American, Inc. do dvou velkých hangárů nedaleko od mezinárodního letiště v Los Angeles, kde postupně vzniklo celkem 562 Mustangů GT 350. Číslovka 350 v typovém označení Shelbyho Mustangů údajně neznamena hodnota výkonu pohonných jednotek, ale byla prý odvozena od vzdálenosti mezi Shelbyho motorárnou a montážní linkou ve stopách.

Reklamní fotografie Fordu Mustang Shelby GT 350 z roku 1965



Časopis *Car and Driver* ve svém květnovém vydání z roku 1965 o Shelby GT-350 napsal: „Upřímně řečeno, nelze říci, že by Mustang GT 350 byl typem auta, které by rozumný člověk používal za všech okolností a za všech podmínek. Hladina hluku je velmi vysoká, jízda velmi drsná a i při nízkých rychlostech je třeba věnovat velkou pozornost řízení a brzdění. Ani když se dostanete z města na otevřenou silnici, nebude Mustang příliš pohodlný a uživatelsky příjemný. Ve skutečnosti má totiž blíže ke skutečnému závodnímu automobilu. Škubání, otřesy a praskání z výfuku umístěného vedle prahu karoserie prostě patří k zábavě. V žádném případě to není dámské auto, ani gentlemanské auto v duchu tradice velkých sportovních Blower Bentley a manželka jej nejspíše odmítne řídit.“

Ford Mustang Shelby GT 350 debutoval v roce 1965 a zájemce si jej mohl pořídit za 4 547 dolarů. Do konce srpna roku 1965, kdy byla zahájena výroba modelového roku 1966, bylo postaveno celkem 562 Mustangů Shelby GT 350, včetně prototypů a odlehčených závodních verzí GT 350 R, a z toho bylo 504 vozů postavených s výbavou pro běžný provoz.

FORD MUSTANG SHELBY GT 350 R modelový rok 1965

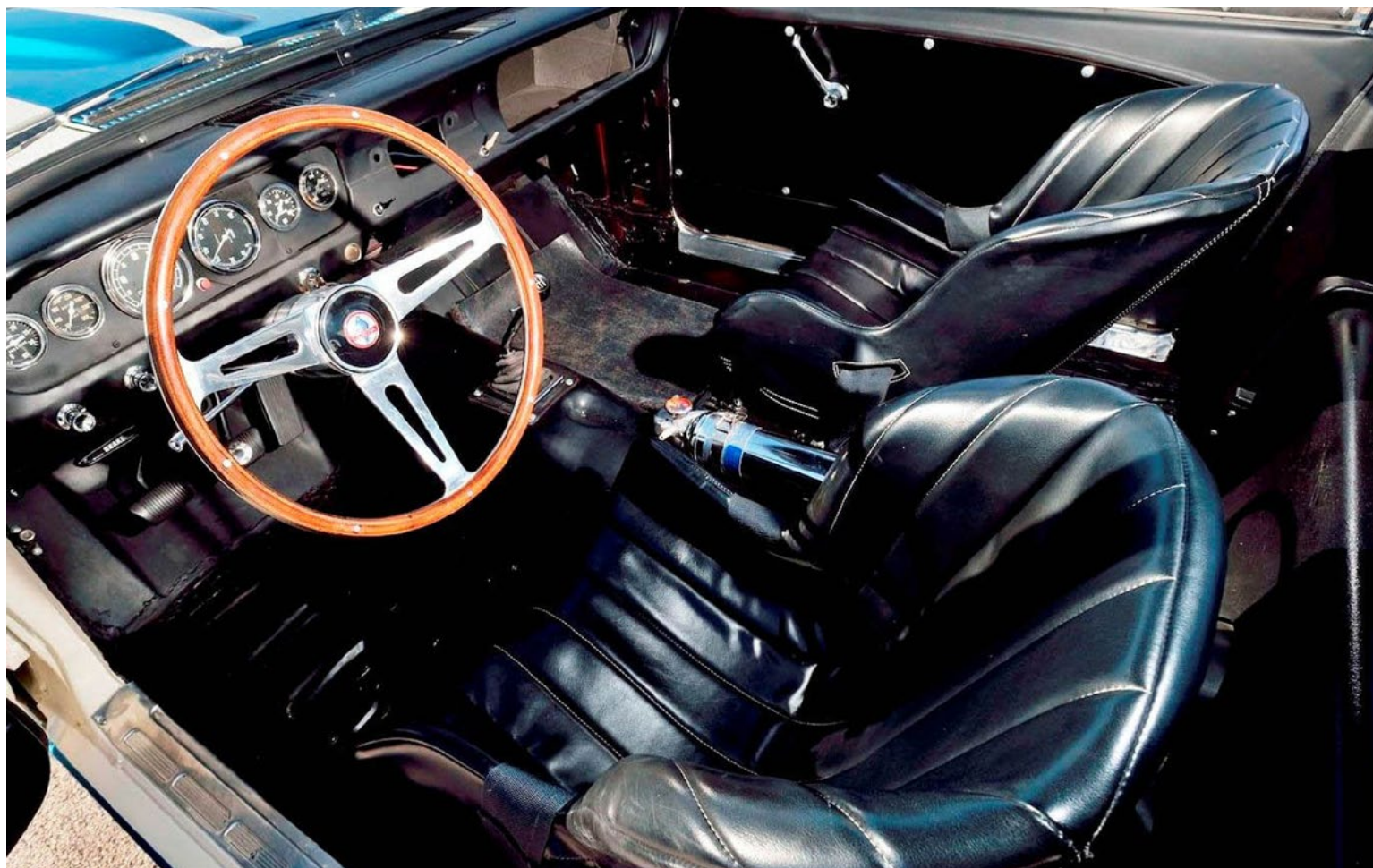
Ford Mustang Shelby GT-350 R určený pro automobilové závody byl postaven v počtu pouhých 36 kusů s karoserií se stejnou kombinací barevných odstínů laku jako umírněnější Shelby GT 350. To znamená výhradně v národních barvách pro závodní vozy USA – v bílém laku doplněném dvěma modrými pruhy. V porovnání s „běžnými“ GT 350 prošel GT 350R ještě důslednějším odlehčením, takže z interiéru byla odstraněna zadní sedadla, původní sériové sedačky byly nahrazeny sportovními a upravena byla i palubní deska doplněná o tlakoměr oleje.

Jako první byl postaven prototyp označovaný jako Ford Mustang R5002, který proslul jako „Flying Mustang“. Stalo se tak díky fotografii, na níž je tento prototyp řízený Kenem Milesem se všemi koly mimo dotyk s vozovkou – ikonický snímek byl Fordovým koncernem důkladně využit v reklamní kampani a rozhodně nešlo o planou kampaň. Tento konkrétní automobil byl současně prvním Mustangem, který

zvítězil v automobilových závodech v USA. Stalo se tak 14. února roku 1965 v texaském Green Valley, kde jej dovedl do cíle Ken Miles, jenž se také významně podílel na jeho vývoji a současně pracoval na vývoji vytrvalostního speciálu Ford GT 40. Vítězný vůz se dochoval do současnosti, v roce 2014 byl kompletně restaurován a v roce 2020 byl vydražen za cenu 3,85 milionů, čímž se zařadil mezi nejdražší Mustangy všech dob.

Mustang GT 350 ve verzi R bylo možné koupit za cenu 5 995 dolarů a za jeho volantem se vystřídala celá řada tehdejších es, jako například Bob Bondurant, Peter Brock, Chuck Cantwell či Jerry Titus.

Interiér Fordu Mustang Shelby GT 350 R z roku 1965





Nahoře

Ford Mustang Convertible čili kabriolet byl nejprodávanější verzí modelového roku 1966

Dole

Koncem roku 1965 rozšířil nabídku pohonných jednotek Fordu Mustang výkonný osmiválec HiPo (High Power) K-289 o výkonu 271 k (199 kW). V pozadí je Ford Mustang ještě v modelovém provedení pro rok 1965

FORD MUSTANG MODELOVÝ ROK 1966

(srpen 1965 – červenec 1966)

Mustangy modelového roku 1966 se lišily od modelového roku 1965 mírnou úpravou masky chladiče. Původní tvar s logem běžícího mustanga propojeným čtyřmi chromovanými linkami s okraji masky byl nahrazen konvenčněji řešenou maskou s vodorovnými lamelami. Koncové svítilny neměly společný kryt. Zákazník mohl vylepšit vzhled svého Mustanga nově tvarovanými ozdobnými profily na prolisech před výřezy pro zadní kola nebo kryty disků kol v novém designu. Ve druhé polovině roku 1965 se za předním kolem objevilo upravené logo s pádicím mustangem a trikolorou na pozadí.

Všechny verze Mustangu dostaly nové uložení motoru lépe izolující karoserii od vibrací. Koncem roku 1965 byla nabídka motorizace rozšířena o osmiválec Ford HiPo (High Power) K-289 s objemem 4 728 cm³ a výkonem zvýšeným na 271 k (199 kW), který byl za příplatek 443 dolarů nejlepší volbou z nabízených pohonných jednotek. Motor bylo možné objednat se všemi nabízenými převodovkami s výjimkou základní třístupňové ručně řazené převodovky. S tímto osmiválcem už Mustang mohl, alespoň co do výkonu, konkurovat i pověstným „Muscle Cars“, prezentovaným například Pontiacem GTO.

Rázem bylo zapomenuto všechno, co se vytýkalo Mustangům se slabšími motory. Kromě zatím nejvýkonnějšího standardně dodávaného motoru byl upraven i podvozek, který dostal tužší odpérování, nové sportovní pneumatiky Firestone Super Sports a přesnější řízení (3,5 otáčky mezi krajními polohami oproti dosavadním čtyřem), takže doposud kritizovaná „houpavost“ podvozku a gumové řízení byly minulostí. Sice se poněkud zhoršil jízdní komfort na vozovkách s horším povrchem, ale to byla jen malá daň za celkové zlepšení. Redaktoři časopisu *Road & Track*

