



Ein Pony wurde **50** und die Schweiz feierte mit

BEIM 5. MUSTANG UND SHELBY-MEETING IN BIRRFELD LIESSEN DIE FANS DAS GEBURTSTAGSKIND HOCHLEBEN.

Der Ford Mustang feierte im April seinen 50. Geburtstag. Dieses Jubiläum nahm ein Mustang-Club in Birrfeld zum Anlass für ein gebührendes Treffen. Dem Ruf zum 5. Mustang & Shelby Meeting folgten mehrere tausend Besucher. Das Event hatte zweifellos Kultfaktor: über 700 Fahrzeuge aus allen Modelljahren waren vertreten. Über 3.500 Besucher kamen - teilweise auch im passenden Outfit - zum Event. Wir haben den Veranstalter des Events, René Suter, Präsident des Mustang Club of Switzerland zum Interview getroffen.



René Suter, glühender Pony-Fan und Präsident des Mustang Club of Switzerland

TUNING: René, welches in Birrfeld gezeigte Fahrzeug hat dich am meisten begeistert und warum?

René: Die Freude und Begeisterung meinerseits konzentrierte sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug. Es freute mich besonders, dass alle Mustang- und Shelby-Generationen präsent waren. Vom ältesten bis zum 2015er Mustang war alles vertreten.

TUNING: Was ist dein persönliches Fazit für das vergangene Treffen?

René: Die fünfte Austragung des Mustang & Shelby Meetings war sicher unser grösstes und aufwändigstes Treffen bis anhin. Sehr wichtig war, dass wir erstmals Ford Schweiz als Hauptsponsor mit ins Boot holen konnten. Vieles wurde erst durch diese Zu-

sammenarbeit möglich. Lohn für die erhebliche Vorbereitungsarbeit war die Begeisterung und die Freude der Mustang-Fans und der Besucher.

TUNING: Du bist mit dem Ford Mustang Club diesen April bis nach Vegas zur echten Geburtstagsparty und dem Pony Drive gepilgert. Was war dabei das grösste Erlebnis?

René: Es war seitens der Clubleitung des Mustang Club of Switzerland schnell klar, dass die Teilnahme an der '50th Mustang Anniversary Celebration' in Las Vegas 'Pflicht' war. Anders als vor 25 Jahren, als der Club den damaligen Geburtstagsfeier in den USA mit den eigenen Fahrzeugen besuchte, mussten wir dieses Mal aus diversen Gründen auf Miet-Mustangs ausweichen. Die Fahrzeugflanken waren aber mit Folien versehen, welche uns klar als 'Schweizer Delegation' zu erkennen gaben. Mein grösstes Erlebnis während des zweiwöchigen Swiss Pony Drive war sicher der dreitägige Geburtstagsfeier auf dem Las Vegas Speedway. Am Event traf man viele alte Bekannte und es ergaben sich wertvolle Gespräche und Begebenheiten. Zudem gelang es unserer Delegation, mit 40 Personen Zugang zum von Ford wohl behüteten Mustang 1 Concept Car von 1962 zu erhalten. Dieser wurde eigens für den Geburtstagsfeier aus dem Museum an die frische Luft geholt.

TUNING: Was könnte man am neuen Mustang deiner Meinung nach noch verbessern?

René: Der neue Mustang ist in Sachen Technik sicher ein Quantensprung im Vergleich zum Vorgänger, nicht nur weil man sich von der hinteren Starrachse verabschiedet hat. Auch hinsichtlich Verarbeitung und Interieur wurden erhebliche Steigerungen sichtbar. Verbessern lässt sich immer was, dies würde sich aber auch im Preis niederschlagen. Es hat meiner Meinung nach keinen Sinn, mit dem Mustang das Niveau eines BMW oder Audi erreichen zu wollen und dadurch ein solches Preisniveau zu generieren. Dann wäre der Mustang kein Fahrzeug mehr für den 'Normalbürger'. Der Mustang soll auch in Zukunft nicht nur der Oberschicht vorbehalten sein, sondern für jedermann erschwinglich bleiben.

TUNING: Wie viele Mitglieder zählt bis heute der Mustang Club und wie gestaltete sich das in der Vergangenheit?

René: Gegründet wurde der Mustang Club of Switzerland im Jahre 1980. Nächstes Jahr dürfen wir also bereits unser 35-jähriges Bestehen feiern. Ich selber bin seit 1983 treues Mitglied. Anfänglich pendelte sich die Mitgliederzahl bei knapp 100 ein. Hierbei ist zu erwähnen, dass bis im Jahre 2007 der Club nur Fahrzeuge der ersten Mustang-



Generation von 1964 bis 1973 zuließ. Danach entschied man sich für die Öffnung der Jahrgänge und liess alle Mustangs und Shelbys zu. Dies hatte natürlich einen erheblichen Zustrom von Neumitgliedern zur Folge. Mittlerweile beträgt die Mitgliederzahl etwa 200. Durch das gemeinsame Interesse am Mythos Mustang funktioniert der Spirit zwischen den Klassikliebhabern und den Fans der neueren Generation hervorragend.

TUNING: Euer Club war dieses Jahr sogar im US-Fernsehen präsent. Kannst du berichten, wie es dazu kam und was in der Sendung passierte?

René: Im November 2013 wurde ich von der Geschäftsleitung von Ford Detroit/USA kontaktiert. Dies mit der Bitte, mehrere Fahrzeuge des Mustang Club of Switzerland für eine US TV-Show zur Verfügung zu stellen. Bei der Sendung handelt es sich um die mehrfach mit dem Emmy Award preisgekrönte US-Reality TV-Show „The amazing race“, welche auf CBS ausgestrahlt wird und weltweit mehr als 60 Millionen Haushalte erreicht. Dabei kämpfen mehrere Kandidatenteams um ein Preisgeld

von 1 Million US-Dollar. Die Teams haben dabei rund um den Globus mehrere Aufgaben zu lösen. Für die aktuelle Staffel 24, welche im April 2014 auf CBS ausgestrahlt wurde, machte das Filmteam anlässlich der 9. Etappe auch Halt in der Schweiz. Aus Anlass des 50. Geburtstages des Ford Mustang beabsichtigte die Produktionsfirma, während des Aufenthaltes in der Schweiz einen Dreh im Verkehrshaus in Luzern abzuhalten. In der Folge wurden durch Ford Detroit fünf unserer Fahrzeuge ausgewählt, welche vor Ort als Kulisse, aber auch als Inhalt für Aufgabenstellungen der Kandidaten dienten. Die Dreharbeiten waren ein eindrückliches Erlebnis, wurde einem doch dabei bewusst, mit welchem gigantischen finanziellen und personellen Aufwand ein amerikanischer Toppersender die Dreharbeiten erledigt. Als nicht geplantes Zückerchen kam ich noch zu einem Kurzauftritt in der Sendung. Generell kann ich sagen, dass ich von der Professionalität der Crew sehr beeindruckt war. Die Mitwirkung in der Sendung war sicher ein unvergessliches Erlebnis.

Interview & Fotos : Marianna Panullo



Ride Sally ride

Die Mustang-Story von 1964 bis heute

EHRE, WEM EHRE GEBÜHRT: SEIT EINEM HALBEN JAHRHUNDERT LÄSST DER URAHN DER "PONY CARS" NICHT NUR MÄNNERHERZEN HÖHERSCHLAGEN. EIN KURZER ABRISS ZUR MODELLGESCHICHTE.

1964- 1966: Mustang I – die ersten Jahre

Das erste Pony Car wurde am 17. April 1964 in den USA geboren. Von Anfang an war der Mustang ein Kassenschlager: Das Geheimnis des Erfolgs war die grosse Bandbreite der Ausstattungsmöglichkeiten, die ein hohes Mass an Individualisierung bot. Wahlweise war der Mustang ausserdem als sparsamerer Sechszylinder oder als luxuriöseres Sportcoupé mit V8-Motor erhältlich. Fast 1,3 Millionen Exemplare der ersten Version liefen bei Ford vom Band. Carroll Shelby baute bereits ein Jahr später Sondermodelle mit extra Performance für den Rennsport und den anspruchsvollen Privatmann sowie Sonderserien für Mietwagenfirmen. Doch auch Ford selbst entwickelte seinen Mustang I über fast zehn Jahre kontinuierlich weiter und bot eine ganze Reihe von Versionen an...



1967 – 1968: Mustang I, die Zweite

1967 wurde alles etwas grösser dimensioniert, um Platz zu schaffen für mehr Hubraum und für eine aggressivere Optik. Ausserdem entfernte sich Ford mehr vom Rennsport und wendete sich verstärkt dem Anspruch zu, ein Objekt der Begierde für die zivile Nutzung zu schaffen. In den beiden Jahren 1967 und 1968 entstanden so 789'000 Exemplare, darunter 113'000 Fastback-Modelle und 70'000 Cabriolets. Die Shelby-Modelle gab es 1968 mit bis zu 400 PS mit eigenständiger Frontpartie und grösserem Kühlergrill als Fastback und Cabrio-Version.



1969 – 1970: Facelift für den Mustang I – die dritte Version

Ab 1969 fiel der Mustang noch etwas mächtiger aus. Doppelscheinwerfer, welche stärker in die Karosserie integriert wurden, gaben dem Pony noch mehr Charisma. Das Angebot wurde breiter: Ford bot neu den Mustang Grande an, eine Luxusversion mit Vinyl Dach, weicher Federung und Holzfolie am Armaturenbrett. Leistung pur bot dagegen der Mach 1 mit GT-Ausstattung. Er verfügte über brachiale V8-Motoren mit 5,8 bis 7 Liter Hubraum.



1971 – 1973: Sally wird erwachsen – Mustang I, die Vierte

Vom Mustang der vierten Ausführung entstanden in drei Jahren knapp 420'000 Exemplare. Damit konnte Ford nicht ganz an die Stückzahlen der Vorgänger anknüpfen. Mit dem Modell 1971 geriet das Pony etwas länger und legte an Gewicht zu - ein Umstand, der von vielen Kritikern negativ bewertet wurde. Die Anzahl der Sondermodelle wurde derweil reduziert. Angeboten wurden ein Stufenheck-Coupé in Basis- und Grande-Ausführung, ein Schrägheck-Coupé ("SportsRoof"), ein Cabrio sowie eine Boss- und eine Mach I-Version. Das neue Boss-Modell 351 wurde jedoch 1972 aus dem Sortiment gestrichen, dafür konnte der Mach I nun auch mit Sechszylinder-Triebwerk geordert werden. Die Cabrioversion legte Ford in den Folgejahren auf Eis - der nächste offene Mustang folgte erst im Jahr 1982. Die Top-Motorisierung der vierten Version verkörperte der Cobra-Jet-Siebenliter-V8 mit 375 PS. Dieser wurde jedoch schon 1972 wieder aus dem Programm genommen.



CARROLL SHELBY: DER MANN, DER DEM PONY DIE SPOREN GAB

Carroll Shelby posiert 1964 in einer seiner legendären "Shelby Cobras". Ihm hat der Mustang massgeblich seinen Ruhm zu verdanken. Nachdem die normalen Mustangs schneller und kräftiger wurden, waren Konstrukteur Carroll Shelby und sein Team immer eine Nasenlänge voraus und avancierten zum "Haustuner" von Ford. Klassiker wie GT350 oder GT500 wurden zu "Leitengsten" aller Mustang-Generationen. Die Namen Shelby und Mustang sind untrennbar miteinander verbunden. Auch nach seinem Tod im Mai 2012 wird der Texaner immer mit dem Pony Car in Zusammenhang gebracht werden.



1974 – 1978: Mustang II

Ab 1974 wählte Ford einen komplett neuen Ansatz: Im Vergleich zum Vorgänger wurde der Mustang 150 Kilogramm leichter. Kleinere Motoren mit wahlweise vier oder sechs Zylindern enttäuschten jedoch die eingefleischten Fans. 1975 hörte Ford auf das Flehen vieler Kunden und nahm den V8 wieder ins Angebot – allerdings nur mit einer mickrigen Leistung von 124 PS. Hier galt das Motto „mehr Schein als Sein“: Sportliche Attribute, Rennstreifen und Dachfenster sorgten für eine kraftvolle Optik. Interessanterweise entpuppte sich diese Strategie als erfolgreich: Bis 1978 fertigte Ford über eine Million Exemplare des Mustang II.



1979 – 1993: Mustang III

Schlank und sportlich, so trat der Mustang III beim Indy 500-Rennen 1979 als Pace Car auf. Genug Inspiration für eine limitierte Sonderserie einer Pace Car Replika! Beim Design orientierte sich Ford dieses Mal stärker an europäischen Stilmustern. Die neuen Abgasnormen von 1981 liessen ausserdem die Leistung sinken. Im Mustang III kamen erstmals Turbo-Vierzylindermotoren zum Einsatz, die optional geordert werden konnten. Die Top-Motorisierung bot das Modell GT mit Fünfliter-V8 und 159 PS unter der Haube. Nach einem ersten Facelift 1983 wurde die Optik 1987 und 1988 mit auffälligen Spoilern und Schwelern weiter aufgemotzt. Endlich ein richtiges Re-Design und auch wieder mehr Leistung mit 228 PS! Die Sicherheit spielte ab 1990 eine zunehmende Rolle. Airbags und Dreipunkt-Gurte fanden serienmässig ihren Weg ins Cockpit des Ponys. 1993 endete die Produktion der dritten Generation nach 2,5 Millionen Exemplaren.



1994 – 2004: Mustang IV

Zum 30. Geburtstag des Mustang führte Ford eine neue Generation auf Basis der Fox-Plattform aus dem Jahr 1977 ein. In den Modellen GT und Cobra kamen 1996 auch wieder deutlich kräftigere Motoren zum Einsatz: In der Spitzenversion Cobra sorgten 4,6-Liter-Achtzylinder für 309 PS. Die Leistung stieg über die Jahre weiter an. Gipfelpunkt der Entwicklung waren schliesslich 2000 der Cobra R mit 390 PS und 2003 eine überarbeitete Version des Cobra mit 395 Pferdestärken dank 4,6-Liter-Kompressor-V8. Sondereditionen wie der Mach 1 kamen zum 40. Geburtstag mit erweiterter Ausstattung.



2004 – 2014: Mustang V

Angriffslustig, mächtig und im Retro-Look mit markanter Karosserieoptik präsentierte sich der Mustang ab dem Modelljahr 2004. Im Jahr 2011 ging es ans Eingemachte: moderner Motorblock, variable Ventilsteuerung, grössere Bremsen, knackiges Fahrwerk. Wieder ein Jahr später folgte eine Neuauflage des Sondermodells Boss 302,

erhältlich auch als Rennmaschine. In eine helle Zukunft blickte der Mustang 2013 serienmässig mit Xenon und LED-Rücklicht, für den extra Kick sorgten grösserer Hubraum und mehr Leistung. Leistungsstarke Sondermodelle, wie der Shelby GT500 mit 659 PS in der Version 2011, markierten die Spitze der Entwicklung.

Ab 2014:
Und die Zukunft hat begonnen
- Mustang VI

Der 2015er Ford Mustang wurde wie einst sein Urahn 1965 zur Präsentation per Lift auf die Aussichtsplattform des Empire State Building transportiert. Dafür musste der Wagen natürlich erst einmal in seine Einzelteile zerlegt werden – oben auf dem Dach setzten Ford-Mitarbeiter schliesslich alles wieder zusammen. Zu uns kommt der Neue voraussichtlich im Frühjahr 2015. Optisch orientiert er sich wieder stärker an seinen Wurzeln und lässt bereits jetzt so manches Liebhaberherz höherschlagen. Interessenten können dabei wählen zwischen einem fünf Liter grossen V8 oder einem 2,3-Liter EcoBoost-Vierzylinder. Aber mal ehrlich: Da dürfte die Wahl nicht sonderlich schwerfallen. Wenn schon, denn schon – oder?



Movie Time – und das Pony ist immer dabei

Kommt daher die grosse Bekanntheit des Ford Mustang? Es gibt kein Fahrzeug, welches so oft im Film vorkommt, wie das Pony. In über 500 Filmen spielt der Mustang mit. Hier eine kleine Auswahl – vielleicht Anlass genug für einen gemütlichen DVD-Abend zu Hause?

„Bullitt“, 1968: Steve McQueen verfolgt in einem 1968er Fastback einen Dodge Charger in San Francisco. Ein echter Filmklassiker!

„Gone in 60 seconds“, Originalversion von 1974 mit einem Mustang Mach 1. Der Mustang namens **Eleanor** wurde sogar im Vorspann als Darsteller aufgeführt. Die Fortsetzung findet sich in „60 seconds“ dem Remake mit Nicolas Cage und Angelina Jolie und einem Shelby-GT 500 Nachbau.

Tom Cruise fuhr im Thriller „Vanilla Sky“ 2001 einen 1967er Fastback. In „Need for Speed“ aus 2013 besetzt ein Mustang Shelby GT500 die automobile Hauptrolle.




