

Mustang II, představený koncem srpna 1973 jako model 1974, byl o poznání kompaktnější než jeho legendární předchůdce a v základním provedení se musel spokojit se čtyřválcem 2,3 l. Mohl však dostat i motor V6 o objemu 2,8 l a od sezony 1975 také pětilitrový osmiválec.

Druhý v řadě



2000

1990

1980

1973–78

1970

1960

1950

1940

1930

1920

1900

1890



S VINYLOVÝM POTAHEM STŘECHY:
FORD MUSTANG II GHIA
ROČNÍKU 1974

MUSTANG II COBY FASTBACK
S TŘETÍMI DVERMI
VE SPLÝVAVÉ ZÁDI (1974)

FORD MUSTANG II V ZÁKLADNÍM
PROVEDĚNÍ MODELOVÉHO
ROČNÍKU 1974



Mužem, který rozhodl, že Mustang II sestoupí do třídy kompaktních, byl Lee Iacocca, viceprezident a od prosince 1970 prezident společnosti Ford Motor Company. Prvním kompaktem této generace byl Ford Pinto, jenž debutoval v září 1970. O tři roky později následoval Mustang II, který měl s typem Pinto řadu společných dílů a skupin. Připomeňme, že oba vozy přišly na trh těsně před ropnou krizí, jež začala na podzim 1973 jako reakce Organizace zemí vyvážejících ropu (OPEC) na americkou a západoevropskou podporu Izraele v jomkipurské válce s Egyptem a Sýrií, a vyvrcholila v roce 1974 pětiměsíčním ropným embargem uvaleným na USA, západní Evropu a Japonsko.

Mustang první generace představený na jaře 1964 postupně rostl a přibývaly mu svaly, v posledním modelovém roce 1973 byl dlouhý přes 4,9 m a jeho největší motor V8 měl objem 5,7 l. Druhá generace kultovního vozu přinesla radikální změnu a velikostí se přiblížila evropskému bratranci jménem Capri. ▶



VOZY MUSTANG II V ROCE 1975
NA VÝROBNÍ LINCE V DEARBORNU
(MICHIGAN)



FASTBACK NESL OBCHODNÍ
OZNAČENÍ 3-DOOR 2+2, TOHLE
JE MODEL 1976

► Mustang II byl o půl metru kratší a o 100 mm užší než jeho předchůdce. Při rozvoru náprav 2,44 m a rozchodu kol 1,41 m vpředu a 1,42 m vzadu byl dlouhý 4,44 m, široký 1,78 m a vysoký 1,26 m. Novým proporcím odpovídala i menší, jen třináctipalcová kola. Samonosná karoserie, jejíž linie navrhl tovární designér Richard „Dick“ Nesbitt, existovala ve dvou provedeních: čtyřmístné dvoudveřové kupé se stupňovitou záďí a 2+2místný fastback s třetími nahoru vyklápěcími dveřmi ve splyvavé záďi a sklopným zadním sedadlem. Na rozdíl od první generace už nebyl k máni kabriolet.

Vůz měl nezávislé zavěšení předních kol na příčných ramenech s vinutými pružinami, poháněná tuhá zadní náprava byla odpružena podélnými půleliptickými listovými pery. Brzdy byly vpředu kotoučové a vzadu bubnové, za příplatek doplněné podtlakovým posilovačem. Hřebenové řízení mohlo být za příplatek opatřeno hydraulickým posilovačem, který ovšem zvýšil hmotnost vozu o 19 kg. Pohotovostní hmotnost jednotlivých modelů se pohybovala v rozmezí 1250 až 1350 kg, např. za příplatek nabízená klimatizace vážila rovných 50 kg.

Poháněcí ústrojí uložené vpředu na pomocném rámu tvořil u základní verze řadový čtyřválec OHC o objemu 2301 cm³

a výkonu 88 k (65 kW) spojený s plně synchronizovanou čtyřstupňovou manuální převodovkou. Čtyřválec, který se souběžně montoval do kompaktu Pinto, vyráběla továrna Ford v Ohio. Zákazník si mohl do obou karosářských verzí objednat i větší šestiválec OHV, přesněji V6 o objemu 2793 cm³ a výkonu 98 k (72 kW). A to v kombinaci s třístupňovou automatickou převodovkou Cruise-O-Matic v provedení Select Shift s voličem na středním tunelu umožňujícím i ruční řazení převodových stupňů. Motor V6 pocházel z Evropy, dodával jej německý Ford ze závodu v Kolině nad Rýnem.

Mustang II se čtyřválcem 2,3 l dosahoval největší rychlosti 150 km/h, s motorem V6 až 165 km/h. Čtyřválec spotřeboval 10 až 14 l benzínu s oktanovým číslem 91 na 100 km, šestiválec asi o dva litry víc. Palivová nádrž o objemu 49 l tedy nebyla nijak předimenzovaná. Luxusně vybavený Mustang II se stupňovitou záďí a střechou s vinylovým potahem nesl označení Ghia a stejně jako ostatní vozy s touto karosérií mohl dostat odsouvací díl střechy nad předními sedadly, jenž se ovládal ručně, klíčkou. Fastback, jehož zavazadlový prostor se dal sklopením neděleného zadního sedadla zvětšit na 795 l, měl ve sportovně laděné a specificky vybavené verzi Mach 1 standardně motor V6 spojený se čtyřstupňovou

MUSTANG II GHIA ROČNÍKU 1977
S KRATŠÍ VERZÍ VINYLOVÉHO
POTAHU STŘECHY





SPORTOVNÍ MODELY COBRA II MĚLY V KAROSERII FASTBACK VĚTŠINOU MOTOR V6 NEBO V8

manuální převodovkou. Za příplatek mohl dostat větší palivovou nádrž o objemu 62,5 l.

V modelovém roce 1974 zaznamenal Mustang II výrazný úspěch, jeho produkce dosáhla počtu 385 993. Bezmála třikrát tak překonal svého předchůdce modelového roku 1973. Dodejme rovnou, že tak skvělý výsledek se nikdy neopakoval, už v modelovém roce 1975 se výroba vozů Mustang II propadla o polovinu na 188 575 kusů. Na přibližně stejné úrovni se pak pohybovala až do konce kariéry v roce 1978. Do modelového roku 1975 vstoupil Mustang II s rozšířenou nabídkou motorů: za příplatek byl k mání osmiválec OHV neboli V8 o objemu 4947 cm³ a výkonu 131 k (96 kW) v kombinaci s třístupňovou automatikou Select Shift Cruise-O-Matic. Ta se s motorem V8 montovala i do sportovně stříženého fastbacku Mach 1, který uháněl rychlostí až 175 km/h.

U dvoudveřového modelu Mustang II Ghia si mohl zákazník od sezony 1975 objednat zkrácený vinylový potah jen zadní partie střechy spolu s malými okénky v zadních sloupcích.

V sezoně 1976 se objevily nové luxusní verze s označením Stallion a také fastback Mustang II Cobra II, jenž formálně navazoval na proslulé modely Shelby G.T., které na bázi vozů Mustang

první generace vyráběl ladič Carroll Shelby. Poněkud úsměvné bylo, že v základním provedení opticky vytuněný model ozdobený rychlými pruhy, spoilery a emblemy kobry měl pod kapotou čtyřválec 2,3 l. Motory V6 a V8 ovšem mohl dostat za příplatek.

Novinkou modelového roku 1977 byl fastback se dvěma odnímatelnými střešními panely a ochranným obloukem tvaru T. V této podobě, ale i s pevnou střechou, se v závěrečné sezoně 1978 vyráběl nejdivočejší model Mustang II King Cobra s osmiválcem o objemu 4,9 l (na kapotě avizovaným nápisem 5.0) spojeným se čtyřstupňovou manuální převodovkou. Spoilery a dekoracemi obdařená King Cobra měla zesílené přední pružiny i zadní pera, seřiditelné tlumiče a stabilizátor zadní nápravy. Vzniklo jich jen málo přes 4300, zatímco celková produkce automobilů Ford Mustang II překročila v letech 1973 až 1978 hranici 1,1 milionu exemplářů.

Mimoходом, spolu s modelovou řadou Mustang II skončil v Dearbornu i Lido Anthony „Lee“ Iacocca. Po mnoha neshodách ho Henry Ford II donutil odejít k tehdy kolabující konkurenci jménem Chrysler. ◀

VRCHOLEM NABÍDKY BYLA VYŠPERKOVANÁ KING COBRA S MOTOREM V8 (1978)

MUSTANG II KING COBRA ROČNÍKU 1978 – TENTOKRÁT BEZ STŘEŠNÍCH PANELŮ

