

CLASSIC DRIVER

Ford Mustang Mach 1: An der Schallgrenze

Lead

Es muss nicht immer Aston Martin sein: Im James-Bond-Klassiker *Diamonds are Forever* lässt Sean Connery einen roten 1971er Ford Mustang Mach 1 durch die Straßen von Las Vegas driften. Doch 007 ist nicht der einzige Grund, sich den „Pony Express“ einmal näher anzusehen.

Es war sein letzter Auftritt als James Bond – und seine erste Film-Fahrt in einem amerikanischen Automobil: „Get in the car“, befiehlt Sean Connery seiner Filmpartnerin Jill St. John, „and if you see a mad professor in a minibus: Just smile!“ Mit brüllendem Big Block und schlingerndem Heck jagt der rote Mustang durch die Wüste Nevadas und erreicht schließlich die neonbunten Boulevards des nächtlichen Las Vegas. Dort beginnt natürlich umgehend eine [wilde Verfolgungsjagd](#) mit den örtlichen Sherriffs, die in eine der spektakulärsten Stuntszenen der frühen Siebzigerjahre mündet: Auf nur zwei Rädern lenkt Bond seinen Mustang hochkant durch eine schmale Gasse, um die Verfolger ein für alle mal abzuhängen und zwischen den Leuchtreklamen der Casinos in der Nacht zu verschwinden. Mehr als vier Mustang sollen bei der Zweirad-Fahrt zerstört worden sein, bevor Stuntman Buzz Bundy den Wagen in der stabilen Seitenlage und Regisseur Guy Hamilton die Szene im Kasten hatte.





Dass James Bond für seinen ersten Ausflug in die amerikanische Automobilwelt ausgerechnet einen Ford Mustang Mach 1 wählte, ist freilich kein Zufall: Das Performance-Modell war seit 1969 das Aushängeschild von Ford und der Titelverteidiger im Highway-Derby mit Chevrolet Camaro und Pontiac Firebird - zumindest, wenn man sich aus den zahlreichen Motoren für den gewaltigen Super Cobra Jet V8 mit 7,0 Litern Hubraum (428 amerikanische Kubikzoll) unter der Haube entschied. 340 PS und fast 600 Nm Drehmoment garantierten einen monströsen Schub. Mit dem Modellnamen „Mach 1“ hatte Ford zudem eine Referenz an die Überschallflieger des *Jet Age* gesetzt, die alte Performance-Deklarationen wie das schlichte, bis 1968 geläufige „GT“ für Jahrzehnte verabschiedete.





Wer einen Mach 1 besitzen wollte, hatte bei der Karosserie keine Wahl: Der Super-Mustang wurde ausschließlich in der Fastback-Variante „Sportsroof“ angeboten. Mit zum Paket gehörte auch eine schwarz mattierte Motorhaube mit optisch auffälligen Lufteinlässen und Sicherungen, passende schwarze Seitenstreifen, verchromte Tankdeckel und Endrohre, Polygas-Reifen von Goodyear, ein Rennfahrwerk und ein voll ausgestattetes Interieur. Im Zuge der Modellentwicklung des Mustangs legte Anfang der Siebzigerjahre auch der Mach 1 in Länge und Breite zu. Luxus statt Speed war die Losung – GM-Boss Semon „Bunkie“ Knudsen wünschte sich größere und komfortablere Automobile – und 1971 erhielt der erste Mustang sein letztes umfassendes Update. So auch der Mach 1. Am oberen Ende der Motorenpalette standen die V8-Triebwerke Cobra Jet und Super Cobra Jet mit 429 Kubikzoll Hubraum. Und natürlich machte es auch James Bond nicht darunter. Nur die Rennstreifen konnte Englands höchster Agent wohl nicht mit seinem britischen Understatement-Bewusstsein vereinbaren – der Mach 1 in *Diamonds are Forever* kommt ohne die obligatorische Beklebung aus.





Heute sind die hochmotorisierten Ford Mustang Mach 1 unter Sammlern heiß begehrt. Zwar knüpfte Ford später immer wieder an den „Mythos Mach 1“ an, doch für viele Pony-Kenner zählen nur die frühen Modelle der Jahre 1969 bis 1973. In den USA sind die Originale noch recht oft bei Auktionen zu finden – der hier gezeigte Ford Mustang Mach 1 429 von 1971 kommt demnächst in Texas unter den Hammer, der Schätzpreis liegt bei 70.000 bis 90.000 US-Dollar. Diamanten mögen für die Ewigkeit gemacht sein – aber auch ein echtes Muscle Car der Siebzigerjahre ist mittlerweile eine lohnende Investition.

Fotos: Darin Schnabel © 2012 Courtesy of RM Auctions

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/ford-mustang-mach-1-der-schallgrenze>
© Classic Driver. All rights reserved.