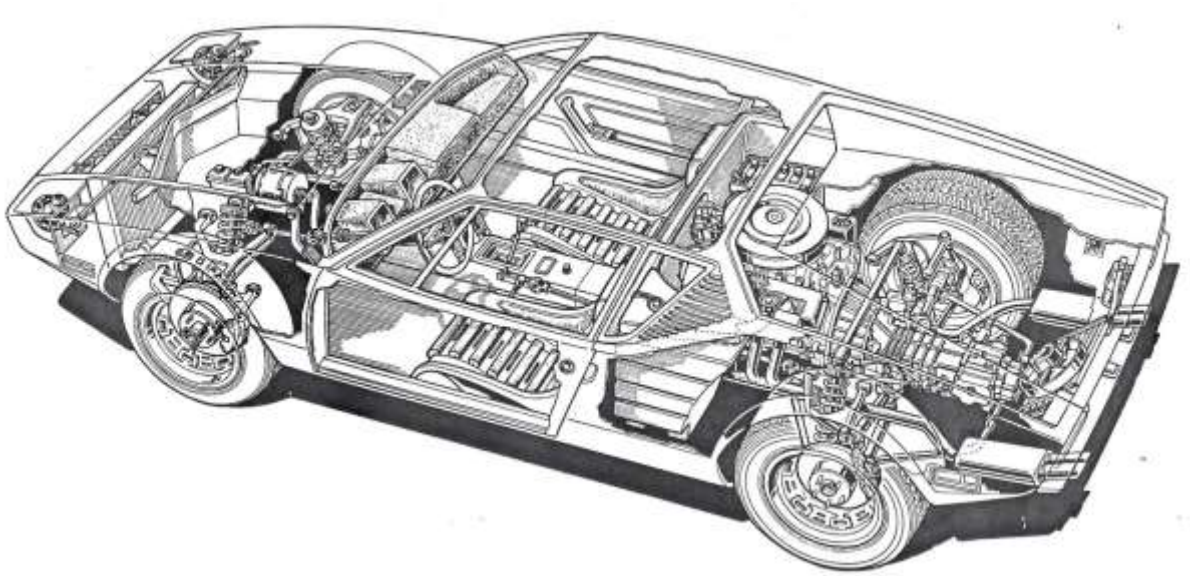
PANTERA 1971 – 1993

I slutet av 1960-talet behövde Ford en högpresterande GT för att konkurrera med märken som Ferrari och Corvette och för att hjälpa till att locka fler kunder till sina vanliga bilmodeller. DeTomaso Automobili använde Fords motorer i Mangustan och hade köpt Ghia:s design- och karossbyggeri. Efter Fords misslyckade försök att köpa Ferrari verkade ett samarbete mellan Ford och DeTomaso ganska naturligt, så en affärsuppgörelse slöts och arbetet började på en ny GT med mittmotor. Den skulle säljas i USA av Fords Lincoln-Mercury-division.



Ghia-stylisten Tom Tjaarda formgav den nya bilen, och GiamPaolo Dallara anlitades för chassi och produktionsdesign. Panterans konstruktion skiljde sig från Mangustan på flera sätt. För det första utformades den med ett komplett monocoǫue-chassi, till skillnad från den tidigare bilens ryggradschassi. För det andra skulle den byggas kring Fords då nya 5,7-liters (351 cu. in.) "Cleveland" V-8. Denna motor hade topplock baserade på den mycket framgångsrika Boss 302-designen, 4-förgasarförsörjning och 4-bultade ramlager. Den nya V-8:an kopplades till en ZF helsynkroniserad 5-växlad transaxel med begränsad slip (samma som Mangustan använde), och den var angiven till 310 hästkrafter (SAE Gross, 1971 trim). Panteran introducerades i april 1970 där den stal showen på bilmässan i New York.





I slutet av 1972 introducerades modellen L".(för Lusso), som har svarta säkerhetsstötfångare fram och bak (för USA) och för Europa små kromade stötfångare fram och en lång kromad stötfångare bak. "L" fick också förbättrat kyl- och luftkonditioneringssystem samt andra uppgraderingar. För 1973 fortsatte "L"-modellen med en reviderad instrumentpanel och layout. Den amerikanska Pantera L hade Cleveland-motorn modifierad för utsläppskontroll, vilket gav 266 hk, medan de europeiska L-bilarna behöll Cleveland på 330 hk (högre kompression och vassare kamaxel). De flesta Pantera L importerades till USA, endast några hundra till Europa och resten av världen. Endast ett mycket fåtal europeiska Pantera L har den gamla instrumentpanelen med dubbla instrumenthus som tillverkades i slutet av 1972. De sista Panteras som byggdes för den amerikanska marknaden tillverkades i slutet av 1974 och inkluderade 148 GTS-modeller (olika siffror finns, 40 US GTS-modeller 1973 och 98 US GTS-modeller 1974, vilket ger totalt 138 tillverkade, enligt Bill Van Ess “The Tomaso Registry 1994”). GTS hade nitade glasfiber-skärmkanter, extra svartmålade detaljer och bredare hjul, men motorn var fortfarande densamma

som L-modellen med avgasrening. I Europa var GTS angiven till 350 hk. GTS-modellerna från slutet av 1972 till 1976 hade nitade skärmkanter, men i slutet av 1970 och början av 1980 hade GTS-modellerna inte de nitade kanterna som standard, även om några kan finnas.

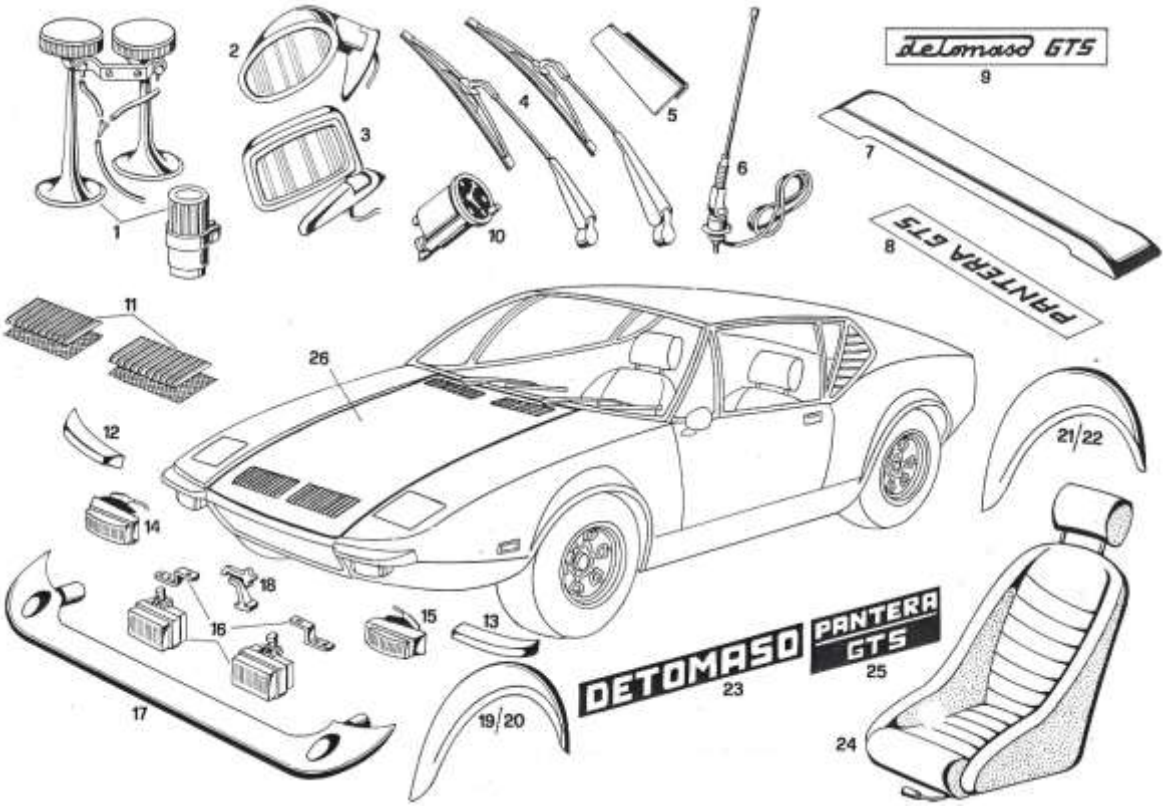
De första Panteras marknadsfördes till "Runt 10 000 dollar" som annonserna skulle säga; de sista enheterna från 1974 hade en prislapp på ungefär 12 600 dollar.

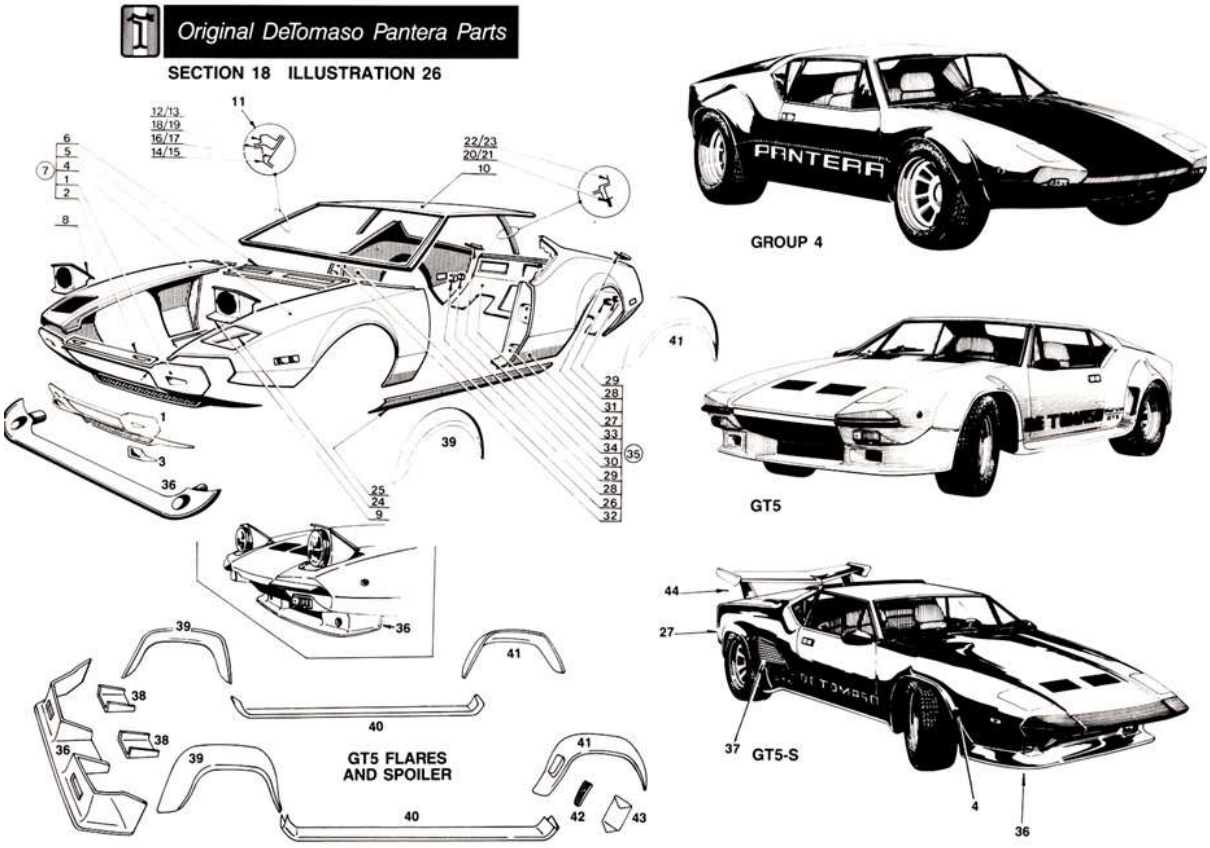


I slutet av modellåret 1974 (formellt den 16 augusti 1974) upplöstes affärsavtalet mellan Ford och De Tomaso Automobili, och importen av Pantera till USA avslutades. Mr. DeTomaso tog tillbaka ägandet av Pantera-projektet, och produktionen fortsatte på en mer exklusiv nivå för andra marknader än USA.



Flera modeller följde, inklusive GT4, som var formgiven efter de framgångsrika Group 4-tävlingsbilarna från 1972-3. Den hade större skärmkanter, 10x15 och 13x15 tums racinghjul och aggressiva Pirelli P7-däck. En GTS och Group 3 prestandaversion erbjöds också, tillsammans med den nu standardiserade L-modellen, och Pantera-köpare kunde anpassa bilen med egna val av färger och optioner.





Åter till Startsidan