

Pressepräsentation Ford Mustang: Europatauglich

Von Jens Meiners und Erik Johnson

Ford hat sich reichlich Zeit gelassen, den Mustang nach Europa zu bringen. Obwohl es sich bei dem US-Boliden um das vielleicht einzige Modell der Marke mit globaler Strahlkraft handelt, gelangten in den 50 Jahren seiner Geschichte nur verschwindend geringe Stückzahlen in die „alte Welt“. Bisher hatte man sich auf den US-Markt konzentriert; bei der jetzt vorgestellten, sechsten Modellgeneration spielten von Anfang an auch die Bedürfnisse der europäischen Märkte eine Rolle.

Jetzt war das neue Modell zu fahren – und zwar sowohl als Ecoboost mit einem 2,3-Liter-Vierzylinder-Turbo wie als GT mit dem klassischen 5,0-Liter-V8. In den USA gibt es auch noch einen einfach konstruierten 3,7-Liter-V6, der günstiger als der Vierzylinder-Turbo ist; er kommt nicht nach Europa.

Auch in der neuen Modellgeneration ist das Fließheck-Coupé klar als Mustang zu erkennen; im Vergleich zu seinen Hauptkonkurrenten, dem Chevrolet Camaro und dem Dodge Challenger, wirkt er jetzt allerdings durchgestylt und weitaus hochwertiger als bisher. Das gilt vor allem auch für das Interieur, das nunmehr auch bei den Einstiegsvarianten beinahe europäischem Standard entspricht, ohne sich von der historisch informierten Formensprache des Vorgängermodells zu verabschieden.

Jetzt leistet sich der Sportwagen etliche Verspieltheiten, zum Beispiel Einstiegsleuchten, die ein Mustang-Logo auf den Boden projizieren, oder auch Anspielungen auf den Flugzeugbau wie die Beschriftung „Ground Speed“ im Tachometer. Die Detailverliebtheit ist ein Hinweis darauf, wie viel Spaß die Entwickler mit dem neuen Modell hatten.

Diese Freude steigert sich, wenn es auf die Piste geht. Ford hat die Hinterachse endlich auf Einzelradaufhängung umgestellt – der Mustang spielt damit in einer völlig anderen Liga als bisher. Der Hecktriebler ist gut ausbalanciert, die Bremsen packen bissig zu, und er lenkt mit elektrischer Unterstützung präzise ein – der Ecoboost noch ein wenig besser als der GT V8, bei dem mehr Gewicht auf der Vorderachse lastet. Dafür ist der V8 mit

einem Sperrdifferenzial ausgerüstet, das saubere Drifts erleichtert. Bemerkenswert finden wir das so genannte Line-Lock-Feature, mit dem sich die vorderen Bremsen blockieren lassen, um bis zu 20 Sekunden lang veritable Burnouts hinzulegen. Freuen dürften sich darob nicht nur die Nachbarn, sondern insbesondere auch die Reifenindustrie.

Mit dem optionalen GT-Performance-Paket lässt sich der Fahrspaß auf die Spitze treiben. Zum Lieferumfang gehören hier eine härtere Fahrwerksabstimmung, ein größerer Stabilisator, leistungsfähigere Bremsen und ein Torsen-Differenzial.

Damit das aufwendige Fahrwerk nicht unterfordert wird, holt der grollende V8-Motor aus glatten 5 Litern Hubraum stolze 426 PS und 529 Newtonmeter Drehmoment. Das drehfreudige Aggregat hört auf die schöne Bezeichnung „Coyote“. Neben dem Sechsgang-Automaten gibt es den GT mit einem präzise rastenden Getrag-MT82-Sechsgang-Handschaltgetriebe. Diese Kombination ist – auch dank der nunmehr deutlich leichtgängigeren Kupplung – für sportliche Fahrer ideal.

Weitaus weniger Faszination vermittelt der 309 PS starke 2,3-Liter-Turbo-Vierzylinder – dies trotz der immerhin 407 Newtonmeter, die bei rund 3000 U/min anliegen. Die Akustik ist enttäuschend; selbst ein Focus ST oder Fiesta ST klingen beeindruckender. Zudem haben wir einen Durchschnittsverbrauch von knapp zwölf Litern pro 100 Kilometer erzielt – kein Ruhmesblatt für diese angeblich „grüne“ Motorisierung. Der hohe Verbrauch mag auch dem Sechsgang-Automaten geschuldet sein, der in dem von uns getesteten Exemplar verbaut war. Dessen Schaltlogik funktioniert erfreulich akkurat, auf manuelle Eingriffe reagiert der Wandlerautomat allerdings erst nach einer Gedenkpause.

Übrigens gibt es für Europa noch keine offiziellen Fahrleistungsdaten; wir gehen davon aus, dass der GT in rund 4,5 Sekunden von null auf 100 km/h sprintet, der Ecoboost soll nur eine Sekunde länger brauchen.

Auch wenn man den Mustang nicht gerade als Premium-Sportwagen bezeichnen kann: Ford hat mit dem neuen Modell einen Grad der Verfeinerung erreicht, der ihn erstmals auch für Europa tauglich erscheinen lässt. Die Preise sollen erst in ein paar Monaten bekanntgegeben werden, und wenn der Mustang im dritten Quartal 2015 nach Deutschland kommt, wird es neben dem von uns gefahrenen Coupé auch noch ein Cabriolet geben. Dann wird sich zeigen, ob Ford die Strahlkraft dieses Kult-Sportwagens auch in Umsatz verwandeln kann. (ampnet/jm/ej)

Bilder zum Artikel



Ford Mustang GT V8.



Ford Mustang GT V8.



Ford Mustang GT V8.



Ford Mustang GT V8.



Ford Mustang GT V8.



Ford Mustang GT V8.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT V8.



Ford Mustang GT V8.



Ford Mustang GT V8.



Ford Mustang GT V8.



Ford Mustang GT V8.



Ford Mustang GT V8.



Ford Mustang GT V8.



Ford Mustang GT V8.



Ford Mustang GT V8.



Ford Mustang 2.3 Ecoboost.



Ford Mustang 2.3 Ecoboost.



Ford Mustang 2.3 Ecoboost.



Ford Mustang 2.3 Ecoboost.



Ford Mustang 2.3 Ecoboost.



Ford Mustang 2.3 Ecoboost.



Ford Mustang 2.3 Ecoboost.



Ford Mustang 2.3 Ecoboost.



Ford Mustang 2.3 Ecoboost.



Ford Mustang 2.3 Ecoboost.



Ford Mustang 2.3 Ecoboost.



Ford Mustang.



Ford Mustang.
