

Fahrbericht Ford Mustang Cabriolet: Mehr als die Hälfte

Von Peter Schwerdtmann, cen

Wir stehen an der Ampel in einem der vielen bekannten Orte der Reichen und Schönen an der Cote d'Azur. Aus dem Auto neben uns lacht uns der Fahrer an, hebt die Hand mit dem Daumen nach oben zum Zeichen seiner Freude über den Ford Mustang. Und er ist nicht der Einzige, die ihre Sympathie für die US-Ikone zeigen. Was erhebt einen Ford Mustang so weit über andere Autos, dass er sogar im natürlichen Lebensraum von Ferrari, Lamborghini und Bentley mehr als nur ein leichtes Lächeln auslöst?

Nicht viele Autos erreichen so tiefe Emotionen wie ein Ford Mustang, auch bei erfahrenen Kollegen. Einer bekennt unterwegs, er habe der Einladung zur Testfahrt mit dem Mustang folgen müssen. Der Achtzylinder sei nun einmal seit frühester Jugend sein Traum gewesen. Warum erfüllt er ihn erst jetzt? Der Mustang wird erst seit 2015 von Ford in Deutschland angeboten? Warum überhaupt ein Traumwagen? Vielleicht, weil er auf unseren Straßen seit seinem ersten Auftritt 1964 ein kaum erreichbarer Exot war, den man nur von Weitem oder aus Film und Fernsehen kannte.

Der Mustang ist also eine Ikone, aber gleichzeitig ein Symbol für das amerikanische Auto an sich, obwohl er im Größenvergleich mit US-Artgenossen schon immer eher klein, fast zierlich wirkte. Dabei lässt auch die aktuelle Version, mit der wir uns jetzt versuchten, hinter den sportlich ausgeformten, komfortablen Sitzen der ersten Reihe noch Platz für recht ordentliche Notsitze. Mit 332 Litern bleibt sogar Raum für zwei Koffer, wenn auch hinter einer hohen Ladekante und einer engen, unpraktisch zugeschnittenen Klappe. Eine für seine Klasse ungewöhnlich große Alltagstauglichkeit kann man ihm also nicht absprechen.

Das US-Symbolik steckt aber nicht im Innen- oder Laderaum, sondern im Motorraum. Darin passt so gerade eben der „big block“-Motor genannte Fünf-Liter-Achtzylinder, jenes typisch amerikanische Kraftwerk, an dem sich die Geister scheiden. Jeder weiß doch, dass die 12,5 Liter auf 100 Kilometer, die nach der NEFZ-Norm als Durchschnittswert ermittelt wurden, so weit von dem tatsächlichen Verbrauchswert entfernt liegen, dass die Deutsche Umwelthilfe sofort klagen oder abmahnen müsste. Dass er sich unter 18 Litern auf schnell gefahrenen kurvigen Bergstraßen nicht zufrieden gibt, schreckt in den USA bei Benzinpreisen von deutlich weniger als 80 Euro-Cent pro Liter niemanden.

Auch der deutsche Mustang-Fahrer riskiert Mehrverbrauch. Ford schätzt, dass 80 Prozent der in Deutschland verkauften Mustangs 450 PS aus acht Zylindern schöpfen können. Und die anderen 20 Prozent? Ist einer von fünf künftigen Mustang-Besitzern nun ein Weichei und gehört der Gruppe derer an, die sich durch Konsumverzicht in einem Sportwagen selbst kasteien?

Im Vierzylinder arbeiten 317 PS. Wo sind die Gelegenheiten, bei denen sich der Unterschied zum Achtzylinder erfahren lässt? 4,8 Sekunden statt 5,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h und 233 km/h statt abgeregelter 250 km/h – das sind keine Welten, die zwischen den Messwerten liegen. Der Vierzylinder gibt sich außerdem redlich Mühe, kraftvoll und sportlich zu knurren. Die neue Sechs-Gang-Handschaltung mit kurzen Wegen und knackigem Schalten verschafft dem Fahrer Spaß. Was will man mehr?

Wir versuchten das mit zwei Cabriolets herauszufinden, das eine als 2,3 l Ecoboost zum Basispreis von 42 500 Euro, das andere als 5,0 l Ti-VCT V8 mit Automatik zu Preisen ab 51 000 Euro. Im Wettstreit „Eco“ gegen Big Block hatte das 2,3 Liter Cabrio den besseren Start wegen des besseren Wetters. Wir konnten offen fahren und lernten dabei drei Dinge

über das Mustang Cabriolet: Das elektrisch öffnende und schließende Verdeck ist auch akustisch gut isoliert, braucht aber zum Verriegeln eine kräftige Männerhand. Außerdem sollte ein Windschott an Bord haben, wer im frühen Frühling offen und schnell fahren will.

Die Auswahl bei den Einstellmöglichkeiten für den Charakter des Mustang reicht über verschiedene Sportmodi bis „Racetrack“ und bietet auch eine Einstellung für einen typisch amerikanischen Wettbewerb – die Taste für die schnelle Viertelmeile. Mit all den weiteren Assistenzsystemen an Bord erweist sich der Mustang als angenehmer, schneller und – je nach persönlicher Einstellung – sicherer Weggefährte, der auch in der Eco-Version die die Blicke auf sich zieht.

Sein Innenraum verströmt deutlich mehr Klasse als der seiner Vorfahren. Oben auf der Armaturentafel, in der Mitte kurz vor der Windschutzscheibe finden wir das letzte Stück Hartplastik im Blickfeld von Fahrer und Beifahrer. Sonst bestimmen Leder, bezogene Oberflächen, Chrom und ein Zierteil nach Carbonart, aber auch die verchromten Kippschalter unten in der Mittelkonsole wie die Drehräder fürs Klima das Ambiente. Nur ganz entfernt erinnern sie an die puristischen Jahre des Mustangs. Perfekt wäre es, wenn die Kippschalter und Drehregler den Augen und den Fingern mehr feinmechanische Qualität bieten würden. So sind es nur verchromte Pressteile.

Voll in die Moderne holt einen das virtuelle Cockpit im Blickfeld des Fahrers. Das kann mit seinen vielen Einstell- und Ablesemöglichkeiten einen Langstreckenfahrer auch lange unterhalten. Technikfans werden ihre Freude an den detailreichen Daten haben, die der Mustang ihnen anbietet. Und der Infotainment-Bildschirm im oberen Teil der Mittelkonsole lässt an seiner breiten Einfassung schon erkennen, dass der Bildschirm bei der nächsten Modellpflege die ganze Fläche ausfüllen wird.

Das wertige Ambiente kommt auch dem Fünf-Liter zugute, interessiert dort aber erst in zweiter Linie. Zuerst geht es um den Klang, um jenes leider hierzulande schon politisch unkorrekte Geräusch eines anspringenden Big Blocks. Nicht umsonst hat Ford diesem Mustang einen Knopf spendiert. Wer Wert auf gute Nachbarschaft legt, sollte den vor dem morgentlichen Kaltstart drücken. Der Klang scheinbar unbändiger Kraft braucht auch das passende Umfeld. Zum akustischen Erlebnis beim Fünf-Liter-Motor, dem neuen Zehn-Gang-Wandlergetriebe und der hemmungslosen Auspuffanlage gehören das lautstarke Quittieren des Schubbetriebs und das automatische Zwischengas, dass die Zahnräder in Schwung hält.

Den sonoren Klang wollte auch das gute Verdeck nicht von uns fernhalten. Nizza bei einstelligen Temperaturen und starkem Dauerregen – das ist nicht die rechte Umgebung für ein offenes Cabrio und schon gar nicht für eines mit 430 PS an der Hinterachse auf kurvigen Bergstraßen. Wir werden das nachholen, ganz bestimmt und sehr gern. Jetzt kommen wir zu einem vorläufigen Endergebnis: Der Achtzylinder ist ein Erlebnis, dass durch den Preis eher größer wird. Aber nicht nur beim Preisvergleich zwischen dem Eco und dem Big Block bietet der Eco mehr als die Hälfte.

Wegen des Wetters und des verschlossenen Verdecks konnten wir uns in den verregneten Stunden mit der Frage befassen, wie der Mustang zur Ikone werden konnte. Es lag nicht nur an Steve McQueen, der einst im Film „Bullitt“ mit einem Mustang durch San Francisco flog. Der Mustang wuchs heran zum einzigen „sozial verträgliche“ US-Sportwagen, der neidlos Begeisterung auslösen kann. Und er wurde – mehr noch als der Ford GT – zu einem Leuchtturm, der all die anderen Ford-Modelle mit dem Charme des jugendlichen Außenseiters überstrahlt. Das führt zu Lächeln und bringt den Daumen nach oben.
(ampnet/Sm)

Ford Mustang 5,0 I Ti-VCT V8 mit Automatik

Länge x Breite x Höhe (m): 4,79 x 1,91 (mit Spiegeln 2.08) x 1,38
Radstand (mm): 2,72
Motor: V8-Turbobenziner, 5038 ccm, sequentielle Multiport
Leistung: 331 kW / 450 PS bei 7000 U/min
Max. Drehmoment: 529 Nm bei 4600 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,8 Sek.
Verbrauch (nach EU-Norm): 12,5 Liter
CO2-Emissionen: 279 g/km
Effizienzklasse: G (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1831 kg / max. 274 kg
Wendekreis (m): 12,2
Kofferraumvolumen: 332 Liter
Räder-/Reifengröße: vorn 9J x 19, 255/40 R 19; hinten 9,5 J x 19, 265/40 R 19
Basispreis: 48 500 Euro

Ford Mustang 2,3 l Ecoboost Fastback

Länge x Breite x Höhe (m): 4,79 x 1,91 (mit Spiegeln 2.08) x 1,38
Radstand (mm): 2,72
Motor: V4-Turbobenziner, 5038 ccm, sequentielle Multiport
Leistung: 233 kW / 317 PS bei 5000 U/min
Max. Drehmoment: 432 Nm bei 3000 U/min
Hinterachs Antrieb
Höchstgeschwindigkeit: 233 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,8 Sek.
Verbrauch (nach EU-Norm): 9,0 Liter
CO2-Emissionen: 199 g/km
Effizienzklasse: E (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1737 kg / max. 295 kg
Wendekreis (m): 12,2
Kofferraumvolumen: 408 Liter
Räder-/Reifengröße: 9J x 19 mit 255/40 R 19
Basispreis: 39 000 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Foto:



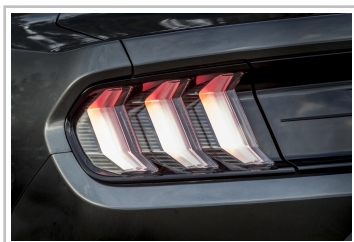
Ford Mustang: Big Block-Motor mit fünf Litern Hubraum.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



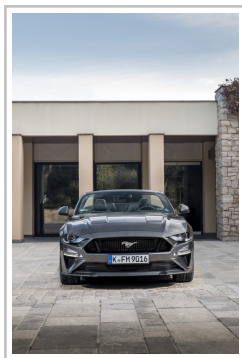
Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford
