

Fahrbericht Ford Mustang GT: Von wegen Pony

Von Jens Riedel, cen

Wenn man es nicht besser wüsste, würde man es kaum glauben: Da baut Ford ein halbes Jahrhundert lang eine Automobilikone, doch offiziell wurde der Mustang in Europa nie angeboten. Es blieb freien Importeuren vorbehalten, das Modell über den Atlantik zu holen. Seit knapp einem Jahr kann der US-Sportwagen - der Unternehmensstrategie „One World. One Ford.“ sei Dank - nun auch hierzulande beim örtlichen Händler gekauft werden. Die Kölner Ford-Werke müssen die Konzernmutter in Dearborn bereits um eine Aufstockung der Produktionskapazitäten bitten, um die Nachfrage befriedigen zu können. Und angesichts des Runs auf den Mustang verwundert es auch nicht weiter, dass das Gros der Kundschaft zum standesgemäßen Antrieb greift. Besser kann nicht bewiesen werden, dass sich Ford mit dem Export nach Europa eigentlich viel zu lange Zeit gelassen hat.

Mit unverwechselbaren Scheinwerfern blickt der Mustang auf die Straße. Schon im Moment der ersten Begegnung fällt auf: Hier hat es die Autowelt längst nicht mehr - wie beim ersten und namensgebenden Mustang - mit einem Pony-Car zu tun, sondern mit einem mächtigen Modell aus dem „Think big“-Land. Immerhin misst der Mustang knapp 4,80 Meter in der Länge. Think big gilt im Fall des Mustang GT auch für den Motor. Es sind zwar keine 6,2 Liter Hubraum oder ähnlich hohe Werte, aber 5,0 Liter können sich im Zeitalter des modernen Downsizings natürlich immer noch sehen lassen - und erst recht, wenn sie sich auf acht Zylinder in V-Anordnung verteilen. So sehen es auch die meisten deutschen Käufer und geben bei der Bestellung dem größeren Motor eindeutig den Vorzug vor dem alternativ erhältlichen 2,3-Liter-Vierzylinder, der sich bei den Fahrleistungen keineswegs groß verstecken muss. Aber wenn schon Mustang, dann eben auch richtig, scheinen sich die meisten Kunden zu sagen. Es geht eben nach wie vor nichts über dieses typische Blubbern großvolumiger US-Motoren.

Äußerlich hält sich der Mustang dabei übrigens eher bedeckt. An der Flanke weist lediglich ein „5.0“ auf den Motor hin, und das Heck ziert ein riesiges „GT“-Emblem - das

war's. Weder hier noch dort findet sich das pflaumenförmige Markenlogo von Ford, und erst recht nicht an der sonst üblichen Stelle am Kühlergrill: die bleibt dem Mustang-Zeichen in Form eines galoppierenden Pferdes vorbehalten.

Der mächtige Motor schiebt den Mustang ebenso voran, der allein schon beim Gangeinlegen und Loslassen der Bremse die Muskeln leicht anspannt und schon beim kleinsten Druck auf das Gaspedal aufbrüllt. Die souveräne Kraft von 310 kW / 421 PS und 530 Newtonmetern bringt das Auto schnell auf Tempo und ehe sich der Fahrer versieht ist er schon – vom Sound einmal abgesehen – völlig lässig jenseits der 150 km/h. Hubraum ist und bleibt trotz aller modernen Motorentechnik eben doch durch nichts zu ersetzen. Die Sechs-Stufen-Automatik, deren Performance sich durch den spürbar schärferen S-Modus noch steigern lässt, reagiert auch in der Standardeinstellung sehr schnell auf die Gasbefehle. Es ist vor allem der vehemente Antritt in Verbindung mit dem betörenden Klang, der die Faszination Mustang ausmacht. Jenseits der 180 km/h bekommt der Fahrer dann beim ersten Mal allerdings einen leichten Schreck – fängt doch die Motorhaube kurz vor der Windschutzscheibe zu wackeln an. Laut Ford kein Grund zur Sorge und dem riesigen Kühlergrill sowie dessen ebenso massiver Luftzufuhr zuzuschreiben. Die standfesten Brembo-Bremsen flößen hingegen vollstes Vertrauen ein, wenn die Zügel wieder angezogen werden müssen.

Fünf Fahrmodi lassen sich beim Mustang abrufen, die die Parameter für Lenkung, Gasannahme, Schaltzeitpunkte und ESP-Sensibilität verstellen: Normal, Sport, Sport plus und Rennstrecke sowie Schnee/Nässe. Doch es muss nicht immer schnell sein. Souveränes Cruisen beherrscht der mittlerweile meistverkaufte Sportwagen der Welt ebenso. Das zügelt auch ein wenig den Durst des wilden Pferdes, der sich während unseres Tests zwischen 11,9 und 16,6 Litern pro 100 Kilometer bewegte und damit streckenweise sogar unter dem Normverbrauch.

Die nicht gerade kleinen Außenspiegel sitzen ungewöhnlich weit hinten, so dass der Blick immer auch an einem Teil der wuchtigen Kotflügel hängenbleibt. Die sind zwar nett anzusehen, aber praktischer wäre es schon gewesen, die Spiegel etwas weiter nach vorn zu rücken. Auch nicht ganz so optimal sind die sich schräg nach vorne vertiefende Lenkradspeichen, da die Bedientasten dadurch nicht sonderlich gut erreichbar sind. Aber wen stört das schon? Hier geht es um eine Automobilikone, und die darf sich die eine oder andere Kleinigkeit leisten. Die optionalen Recaro-Sportsitze können nur manuell verstellt werden und lassen auch eine Easy-Entry-Funktion vermissen. Aber Platz ist auf den beiden hinteren Sitzchen ohnehin kaum. Es mangelt vor allem an Höhe (und Kopfstützen sind auch gar nicht erst vorhanden, wohl aber Isofix für den Kindersitz). Immerhin sind die Lehnen zur Vergrößerung des Kofferraums umklappbar. Das

Gepäckabteil an sich ist überraschend geräumig, wenn auch nicht sonderlich praktisch geschnitten.

Die Cockpit- und Ambientebeleuchtung lässt sich in verschiedenen Farben einstellen, im „My Colour“-Modus sogar mit ganz individueller Note. Drei Farbszenarien können zudem für schnellen Abruf gespeichert werden. Wer im Dunkeln die Türen öffnet, dem wird das Mustang-Zeichen auf den Asphalt oder Bordstein geworfen. Ebenfalls eine Augenweide sind die Wippschalter in der Mittelkonsole für die drei Lenkungseinstellungen, die genannten Fahrmodi, das Abschalten des ESP und den Warnblinker.

Der Ford Mustang ist zu recht eine Ikone und hat sich seine Faszination über mittlerweile nun fünf Jahrzehnte bis heute bewahrt. Er ist kein Retro-Auto wie viele andere, sondern absolut authentisch geblieben.

Noch Fragen? – Die Antwort lautet: als Handschalter 43 000 Euro.

Ford Mustang GT Fastback Automatik

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,78 x 1,91 (mit Spiegeln 2,08) x 1,38

Radstand (m): 2,72

Motor: V8-Benziner, 4951 ccm, Sauger, Direkteinspritzung

Leistung: 310 kW / 421 PS bei 6500 U/min

Max. Drehmoment: 530 Nm bei 4250 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,9 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 13,5 Liter

CO₂-Emissionen: 299 g/km (Euro 6)

Leergewicht: min. 1720 kg

Kofferraumvolumen: 408 Liter

Wendekreis: 12,2 m

Räder / Reifen: 9 J x 19 / 255/40 R 19

Preis: 45 000 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



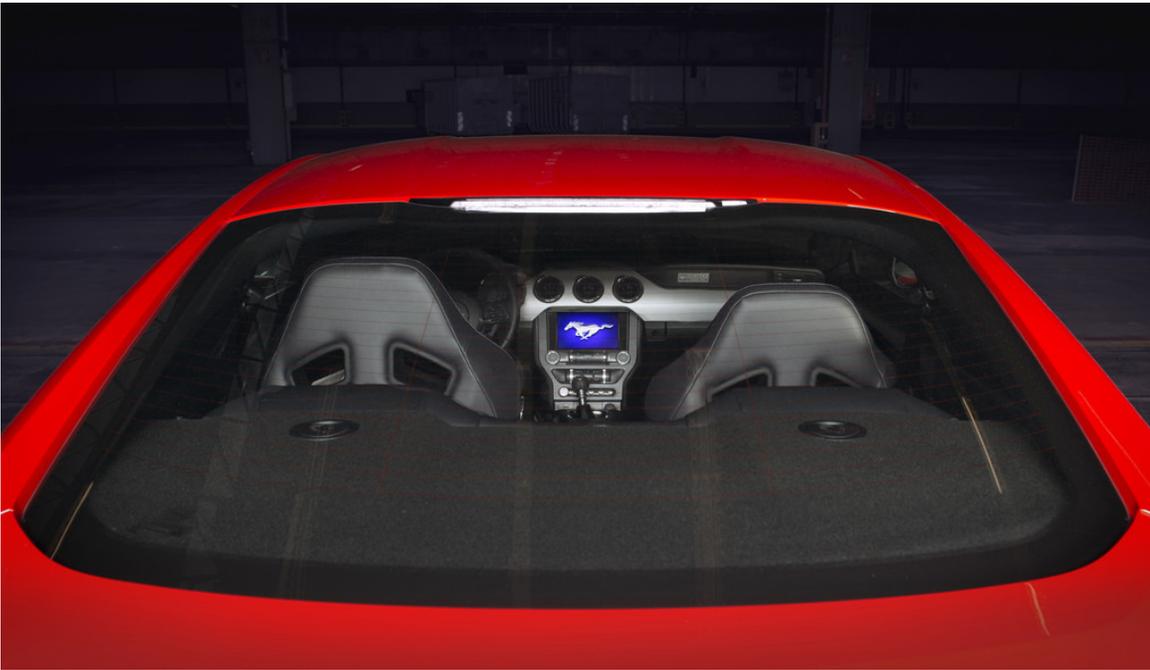
Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.



Ford Mustang GT.

