
Praxistest Ford Mustang Mach 1: Dieser Hengst bleibt cool

Von Dennis Gauert, cen

Irgendwann im Jahre 2020, morgens um halb neun in Dearborn, USA. Der Entwicklungschef der Ford Company rennt schwitzend und mit bleicher Miene ins Büro des frisch gebackenen Oberhauptes des Weltkonzerns. „Mr. Farley, die europäische Fachpresse sagt, sie braucht ein Pony-Car, das eine Runde Nordschleife durchhält.“ Jim Farley kratzt sich am Kopf und diktiert: „Okay, dann mach eins!“ So, oder – so ähnlich – dürfte es sich in der Geburtsstunde des wiederbelebten Mustang Mach 1 zugetragen haben.

Viel Neues bietet die Sonderedition nur auf den ersten Blick nicht. Nur die Technik-Nerds und Hobbyrennfahrer kennen den Unterschied genau. Die GT-Variante des Mustang stellte sich bei der Thermik einst so hysterisch an, dass knappe acht Minuten Vollgas, wie auf der Nürburgring-Nordschleife gefordert, nicht durchzuhalten waren. Der Mach 1 hingegen bleibt cool. Damit die Schmierung gleichmäßiger und effektiver gelingt, ist ein neu entwickeltes Filtersystem eingesetzt und ein Motorölkühler vom Shelby GT 350 nachgerüstet worden.

Käufer des 460 PS starken und 267 km/h schnellen Muscle-Cars erhalten mit dieser Nachbesserungsmaßnahme die Sicherheit, dass ihr Motor bei Volllast auf der Autobahn nicht einknickt. Doch das Paket ist insgesamt ein Mehrwert für diejenigen, die mehr Sport aus ihrem Mustang holen wollen. Das Fahrwerk hält Wankneigungen zurück und begeistert mit ausgewogenem Dämpfungsverhalten. Auch das Einlenkverhalten erscheint dadurch direkter und macht mehr Lust auf kurvige Strecken. Das gekühlte Hinterachsdifferential spielt hier ebenso lange mit wie der kräftige 5,0-Liter-V8.

Die Leistungsentfaltung des modernen Motors mit Nockenwellenverstellung ist dabei nahezu japanisch geraten. Denn unten raus will er kaum drücken, über 5000 Umdrehungen in der Minute kommen aber noch zwei unerwartete Leistungsschübe, die es in sich haben. Erst bei 7250 Touren ist Schluss mit der Drehzahlorgie. Für Schnellfahrer und Motorfetischisten ist dieses Konzept sicher das Mittel der Wahl, Cruiser wünschen sich unten heraus aber schon mehr Druck. Den passenden Schalldruck jedenfalls bieten beidseitig angebrachte GT-500-Zwillingsfanfaren, die schon nach dem Anlassen an einen Tyrannosaurus auf Diät erinnern.

Ebenso prähistorisch beeinflusst ist auch das Design des Mustang, der seiner Linie treu bleibt, sich dabei aber wieder neu erfindet. Die scharf gezeichnete Front ist auf der Höhe der Zeit, behält aber klar die Identität bei. Auch die sportliche Seitenlinie, die im Fall des Mach 1 durch Kontraststreifen und sportliche Anbauteile mit gezeichnet wird, begeistert. Sehr nah kommt der Mustang mit seinem jetzigen Format und dem detailverliebten Charakter seinem eigentlichen Ahnen: Einem vergleichsweise kleinen und wendigen Muscle-Car.

Nun, „klein“ ist eine Frage des Betrachtungswinkels. Steht ein Mustang in Deutschland, ist er eines der größten Autos auf dem Parkplatz, in den USA hingegen wird er von den Dimensionen her wahrgenommen wie hierzulande ein Porsche 911. Dem will der Hengst auf der Rennstrecke nicht das Wasser reichen, vielmehr soll der Mach 1 beweisen, dass auch ein Mustang sportlich genug ist, um mit den hartgesottene Freaks auf dem Nürburgring mitzuhalten. Der Nebeneffekt für Fans ist die Möglichkeit, einen Mix aus Sportlichkeit und Tradition vorzufinden, der noch immer langstreckentauglich ist. Da darf das Format auch mal größer ausfallen.

Für die eingefleischten US-Car-Fans ist der Mach 1 wohl schon eine Spur zu europäisch geraten. Für die Sportwagenfans hingegen ist er ein für die eigenen Zwecke voll geeignetes Auto. Hinzu kommt etwas, das man heutzutage schon als wichtiges Extra wahrnimmt: Ein Schaltgetriebe. Im Mustang bewegt der Pilot auf Wunsch eine weiße Kugel in bestenfalls 4,8 Sekunden durch sechs Gänge – das automatische Zwischengas beim anschließenden Herunterschalten übernimmt die Software. Der Mustang gibt dem Fahrer damit wieder das Gefühl, sein Pony per Hand und Fuß zum Galopp zu verhelfen. Da schaltet man doch gern noch einmal herunter, um sich den vollen Klang aus fünf Litern Hubraum zu gönnen.

Dieses Ur-Gefühl ist es auch, das den Mustang eindeutig von seinen Artgenossen in der gleichen Preisklasse unterscheidet. Für 67.000 Euro wird eine große Portion Spaß geboten, die es in dieser Leistungsklasse nur bei der amerikanischen Konkurrenz gibt. Doch weder Camaro noch Charger sind so sportlich, die Corvette nicht so günstig. Damit positioniert sich der Mustang gut im Markt, kann aber auch keine Wunder vollbringen. Besonders nicht, wenn es um den Verbrauch geht: 15 Liter werden Mustang-Fans immer brauchen. Das sind immerhin 15 Liter weniger als noch vor 50 Jahren – dem Klima zuliebe.

Zwar garniert Ford im Denkstil des 21. Jahrhunderts seine Auflage mit verschiedenen Fahrmodi, einer Launch-Control, einem Laptimer und ähnlichen digitalen Accessoires, verkennt dabei jedoch die künstliche Dringlichkeit. Funktionen dieser Art sind heutzutage so typisch für Sportversionen von Coupés, dass sie im Mustang in dieser Form nicht hätten sein müssen. Wer den Handschalter mit einer Launch-Control starten muss, steigt besser auf einen Fiesta um. Zumal die Michelin-Pneus, hinten mit 275 Millimetern Breite, den Mach 1 mit mehr als genügend Grip versorgen. Für knusprig gebackene Burnouts eignen sich Dodge Charger & Co. allein deshalb schon mehr. Zum Rumkurven und Kräftespüren ist der Mach 1 aber das Mittel der amerikanischen Wahl.

Für den Innenraum muss man als Europäer am besten die Brille abnehmen. Im Großen und Ganzen macht die Fahrgastzelle zwar einen coolen bis sportlichen Eindruck und greift typische Mustang-Erkennungsmerkmale, wie etwa den Schaltknopf im weißen Billiardkugel-Look oder die Mach-1-Plakette über dem Handschuhfach, auf. Die Ausführung ist jedoch teils ohne Millimetermaß vorgenommen worden, so dass man besonders bei der Umrahmung besagter Plakette – aber auch an anderen Stellen – lieber wegschaut.

Die Funktionalität ist jedoch gut gelungen, so dass die meisten Funktionen intuitiv unter die Finger rutschen. Das Ford-Sync-Infotainmentsystem bietet satten Klang inklusive kräftigem Subwoofer und ist dank Equalizer leicht an die Hörgewohnheiten anpassbar. Genau so einfach läuft es bei der Handykompatibilität und der Navigation ab. Einziger Wermutstropfen ist der Bordcomputer in der Tachoeinheit, bei dem nicht jede Funktion auf Anhieb zu finden ist. Auch das stetige Wegklicken von Bestätigungsmeldungen nach dem Starten ist lästig.

Fazit: Der Mach 1 ist Fords später Beweis dafür, dass auch ein Mustang sportlich sein kann. Wie sportlich er ist, entscheiden vor allem die Fahrgewohnheiten. Sein Gewicht kann man dem Mustang nur schwer abtrainieren. Stattdessen hat Ford ihm die Traktion und das Kühlen antrainiert. Auf der Rennstrecke dürfte er etwa so schnell wie ein Audi RS5 sein – sofern es einem Käufer wirklich wichtig ist. Auch die Kaufentscheidung für den Nordschleifen-festen Mustang dürfte sich hauptsächlich auf der emotionalen Ebene abspielen. Denn diese weiß er auf vielen Ebenen zu bedienen. (Dennis Gauert, cen)

Daten Ford Mustang Mach 1

Länge x Breite x Höhe (m): 4,79 x 1,92 (mit Sp. 2,08) x 1,38
Radstand (mm): 2,72
Antrieb: V8-Benziner, 5038 ccm, 6-Gang-Getriebe
Leistung: 460 PS (338 kW) bei 7250 U/min

Max. Drehmoment: 529 Nm bei 4900 U/min
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,8 Sek.
Höchstgeschwindigkeit: 267 km/h
ECE-Normverbrauch: 12,5 Liter
CO₂-Emissionen: 279 g/km
Abgasnorm: Euro 6d-Temp
Leergewicht / Zuladung: min. 1861 kg / max. 289 kg
Wendekreis (m): 12,2
Kofferraumvolumen: 332 Liter
Reifen: 255/40 R 19 (v.), 275/40 R 19 (h.)
Basispreis: 67.000 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Mustang Mach 1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Ford Mustang Mach 1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Ford Mustang Mach 1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Ford Mustang Mach 1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



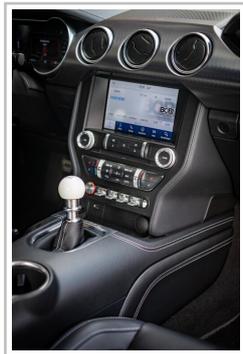
Ford Mustang Mach 1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Ford Mustang Mach 1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



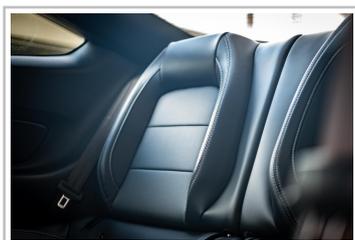
Ford Mustang Mach 1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Ford Mustang Mach 1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Ford Mustang Mach 1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Ford Mustang Mach 1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Ford Mustang Mach 1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert
