

Roßkur

Komplett überarbeitetes Modell 1979 des seit 1964 gebauten amerikanischen Sportcoupés.

Amis gehen in Deutschland weg wie warme Cheeseburgers. Innerhalb von zwei Jahren verzeichnete etwa Amerikas größter Auto-Konzern, General Motors (GM) aus Detroit, hierzulande ein Absatzplus von fast 300 Prozent.

Ford in Köln erkannte den Trend spät und überließ es bislang der Schwabengarage, Ford-Händler in Stuttgart, Ford-Modelle aus Dearborn/Michigan, deutschen Käufern zu offerieren.

Für das Jahr 1979 haben sich die aufgewachten Kölner indes viel vorgenommen. Sie wollen der Modellflut des Konkurrenten GM mit einer ähnlich großen Palette begegnen: Neun Modelle der Ford-Marken Ford, Mercury und Lincoln mit nicht weniger als 27 Versionen sollen den Deutschen amerikanische Fahrart vermitteln.

Denn auch die 79er-Modelle, so der Ford-Prospekt, „überzeugen durch die klassischen Vorteile amerikanischer Fahrzeuge“. Dabei wird allerdings nicht verschwiegen, daß sich die Welt in Amerika verändert hat. Die in der bunten Werbebroschüre gefeierte „entscheidende Weiterentwicklung amerikanischer Fahrzeuge“ weist vielmehr darauf hin, daß nun auch die konsumwütigen Yankees mit Materialien und Energie haushalten müssen: Die Amiautos schrumpften, wurden leichter und hubraumschwächer.

Der Mustang, seit 1964 gebaut und fast schon ein amerikanischer Nachkriegs-Klassiker, macht da grundsätzlich keine Ausnahme, wenngleich das Modell 1979 gegenüber 1978 um zehn Zentimeter länger geriet. Mit 4,55 Metern Länge unterbietet der Neue den längsten je gebauten Mustang (Jahrgang

1973) dennoch um stattliche 37 Zentimeter.

Zudem sank das Gewicht des 1979er Mustang im Vergleich zum Vorgänger „durch die Verwendung von Kunststoff- und Leichtmetall-Teilen“ um 80 Kilogramm – doch dadurch wurden die neuen Coupés dennoch nicht zu Leichtgewichten: Der auto motor und sport-Testwagen mit V8-Motor wog immerhin knapp 1,4 Tonnen.

Dem Fortschritt ins Auge blickten indes die Ford-Karosseriegestalter, als sie erstmals ernsthaft den Benzinvbrauchsfaktor Luftwiderstand ins Design-Kalkül mit einbezogen. Im Windkanal der Lockheed-Flugzeugwerke in Burbank bei Los Angeles erkannten sie nämlich, daß der alte Mustang mit einem c_w -Wert von rund 0,55 annähernd den Luftwiderstandsbeiwert ei-



Fotos: Seufert

Konkurrent für den Ford Capri: Ford Mustang aus Amerika

Kein Wasser. Kein Strom. Aber bestens rasiert.

Sie sind irgendwo in der Welt unterwegs: auf einem 14-Tage-Törn über den Atlantik, quer durch die Sahara oder am einsamsten See von ganz Finnland.

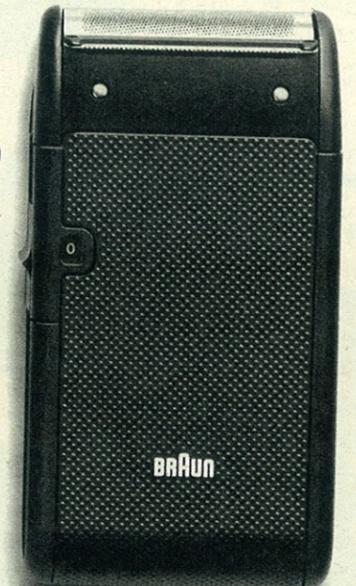
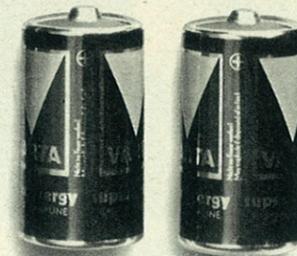
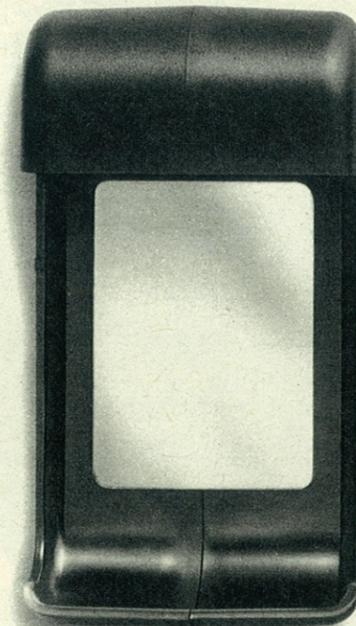
Der Braun sprint rasiert Sie überall genauso gründlich, wie Sie es von zu Hause gewöhnt sind. Gleichgültig, ob Sie sich sonst naß oder trocken rasieren.

Es schützt die Scherfolie und dient gleichzeitig als Spiegel.

Ihr Fachhändler hat den Braun sprint für DM 69,- (unverbindliche Preisempfehlung).

Denn der Braun sprint hat die fortschrittlichste Scherfolie von Braun: die mit der micron-Geometrie. Und einen präzisen Langhaarschneider.

Ein Satz frischer Alkali-Mangan-Batterien reicht für 3 Wochen oder etwa 20 Rasuren à 4 Minuten. Für unterwegs brauchen Sie für den Braun sprint keine umfangreiche Kassette. Denn er hat ein federleichtes Etui.



Braun sprint. Für unterwegs.

BRAUN

nes Kutschwagens hatte. Der neue Mustang kann immerhin einen europäischen Durchschnittswert von 0,44 (zum Vergleich: VW Golf 0,42) vorweisen, der für amerikanische Verhältnisse als kleines Wunder gelten darf.

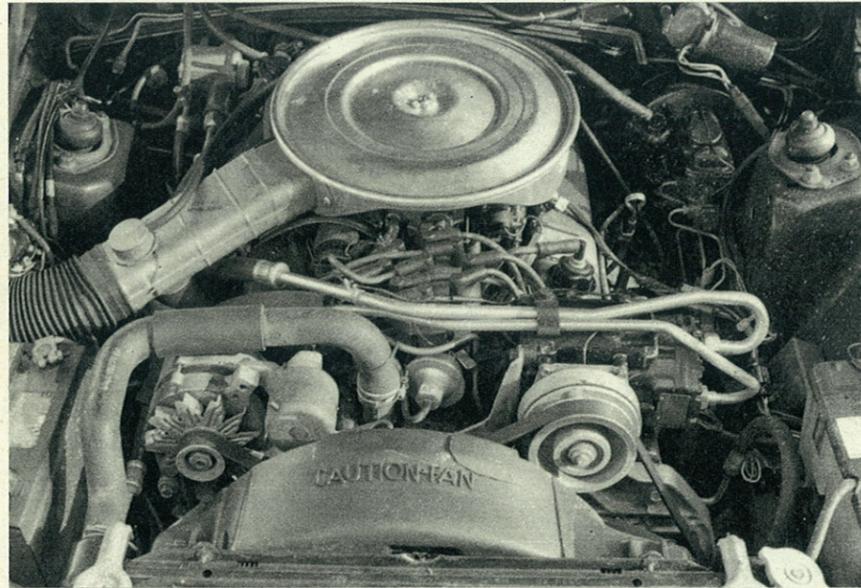
Die Aerodynamik-Kur hat dem Ford jedenfalls auch optisch gut getan: Der Mustang besticht selbst in europäischen Augen durch ausgewogene und sachliche Linien, wobei manche Stylingelemente – etwa die Dachpartie oder die Rückleuchten – sicher nicht unbeabsichtigt an teutonische Bauweise gemahnen: Vorbild war, was nicht nur Amerikaner als besonders erstrebenswert betrachten, der SLC von Mercedes.

Die von Amifreunden mißtrauisch begäugte Europäisierung fand gleichermaßen im Cockpit statt. Denn hier findet der Mustang-Fahrer einerseits weitgehend funktionelle Formen und unaufdringliche Farben vor, andererseits muß er auf jene Ausstattungsattribute verzichten, die den besonderen Reiz amerikanischer Automobile ansonsten auszumachen pflegen.

Vielfältige, an technische Spielereien grenzende Bedienungshilfen gibt es im Mustang nicht: Obwohl der Testwagen einen Wert von immerhin 25 000 Mark verkörperte – der Grundpreis (2,3 Liter) beträgt nur 17 390 Mark –, bedurfte es zum Öffnen der Seitenfenster und zum Verstellen der Sitzgelegenheiten schnöder Muskelkraft anstatt eines einfachen Druckes auf ein Knöpfchen.

Dafür ist das Platzangebot zumindest für die Vornsitzen in Anbetracht der geschrumpften Außenmaße großzügig bemessen, während im Fond dem Coupé-Charakter des Mustang angemessene Zugeständnisse gemacht werden müssen. Sehr klein geriet das Gepäckabteil: Die Testversion konnte nur 216 Liter (nach auto motor und sport-Norm) vorweisen und liegt damit auf dem Niveau eines fast 80 Zentimeter kürzeren VW Golf (200 Liter).

Unterdimensioniert wurde zudem das Tankvolumen. Nur 47 Liter Inhalt sorgen dafür, daß Mustang-Fahrer Tankstellen genauso häufig anlaufen müssen wie mit den berüchtigten amerika-



Üppige Motorisierung: 4,9 Liter-V8 im Mustang

Technische Daten und Meßwerte

Ford Mustang 5.0

MOTOR

Achtzylinder-V-Motor, Bohrung x Hub 101,6 x 76,2 mm, Hubraum 4885 cm³, Verdichtungsverhältnis 8,4 : 1, Leistung 105 kW (143 PS) bei 4000/min, spezifische Leistung 21,2 kW/L (29,3 PS/L), maximales Drehmoment 294 Nm bei 2200/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn Drehzahl (4000/min) 10,2 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Zahnräder, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlsystem-Inhalt 13,2 L, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Fallstrom-Doppelvergaser Motocraft, mechanische Benzinpumpe, 47 L-Kraftstofftank im Heck, Batterie 12 V 53 Ah, Drehstromlichtmaschine 840 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterrad-Antrieb, automatisches Dreiganggetriebe mit hydraulischem Drehmomentwandler, Wandlerbereich bis 2,05, Übersetzungen, in Klammern Gesamtübersetzungen: I. 2,46 (6,08), II. 1,46 (3,61), III. 1,0 (2,47), R. 2,19 (5,41), Achsantrieb 2,47 : 1.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, hinten Starrachse mit Schraubenfedern, Stabilisator, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, servounterstützte Zahnstangenlenkung, hydraulische Zweikreisbremse, Bremskraftverstärker, vorn innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Aluräder 150 TR 390, Stahlgürtelreifen Michelin 190/65 HR 390.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2550 mm, Spur 1438/1448 mm, Außenmaße 4549 x 1755 x 1308 mm, Leergewicht 1390 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1800 kg.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 194,6 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)
0– 40 km/h 3,0 s
0– 60 km/h 4,8 s
0– 80 km/h 7,3 s
0–100 km/h 10,4 s
0–120 km/h 14,5 s
0–140 km/h 20,8 s
0–160 km/h 30,1 s
400 m mit stehendem Start 17,3 s
1 km mit stehendem Start 31,8 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand 48 dB(A)
Bei 50 km/h 62 dB(A)
Bei 80 km/h 69 dB(A)
Bei 100 km/h 71 dB(A)
Bei 120 km/h 74 dB(A)
Bei 130 km/h 75 dB(A)
Bei 140 km/h 76 dB(A)
Bei 160 km/h 79 dB(A)

VERBRAUCH

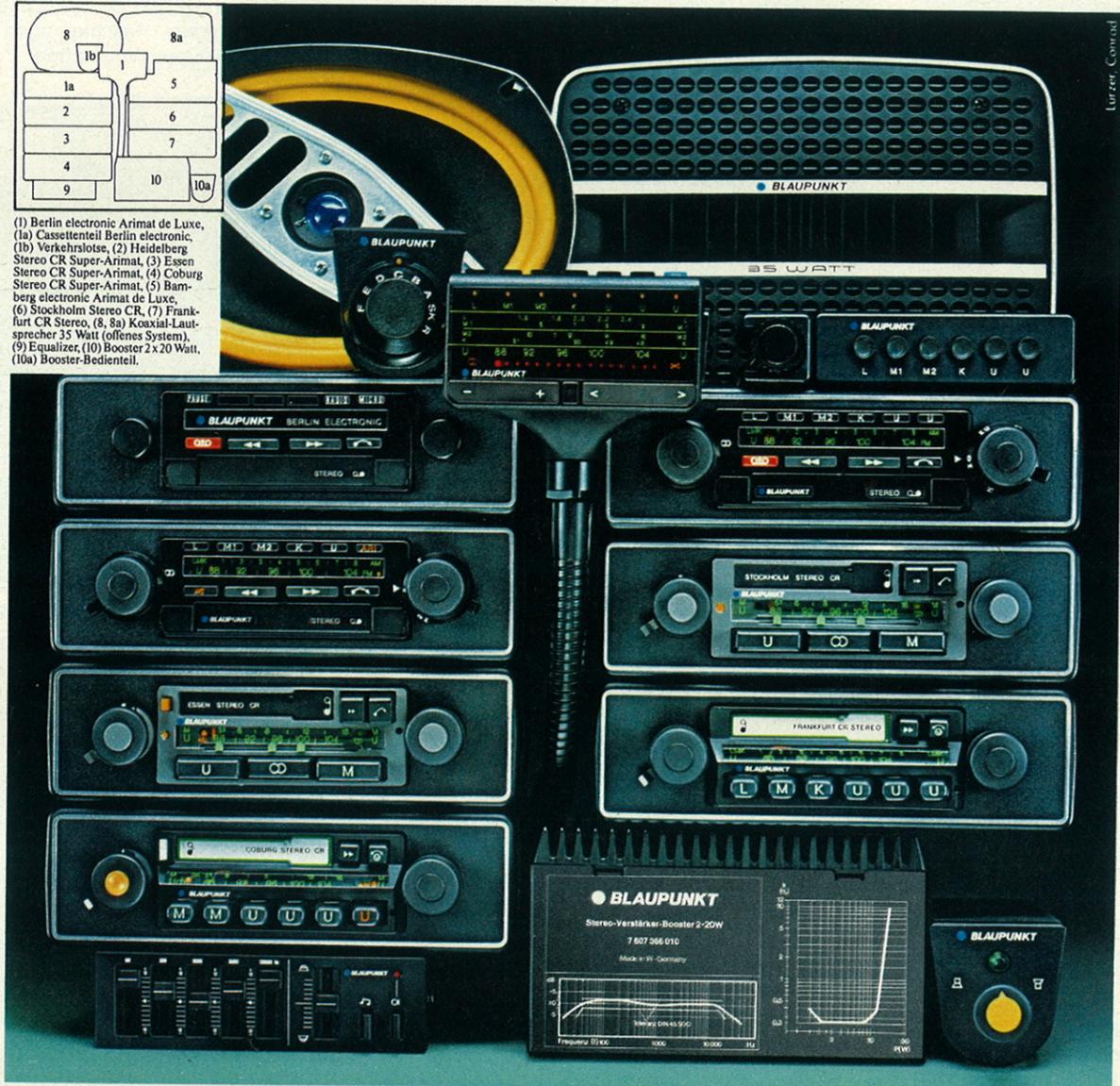
Normalbenzin
Testverbrauch 20,7 L/100 km

RICHTPREIS

Ford Mustang 5.0 DM 20 038,-

Importeur: Ford-Werke Aktiengesellschaft, Ottoplatz 2; 5000 Köln-Deutz.

Für Leute mit mehr als 30.000 km im Jahr kein Luxus.



(1) Berlin electronic Arimat de Luxe, (1a) Cassette Berlin electronic, (1b) Verkehrslos, (2) Heidelberg Stereo CR Super-Arimat, (3) Essen Stereo CR Super-Arimat, (4) Coburg Stereo CR Super-Arimat, (5) Bamberg electronic Arimat de Luxe, (6) Stockholm Stereo CR, (7) Frankfurt CR Stereo, (8, 8a) Koaxial-Lautsprecher 35 Watt (offenes System), (9) Equalizer, (10) Booster 2x20 Watt, (10a) Booster-Bedienteil.

Nehmen wir einmal an, Sie fahren rund 30.000 km im Jahr. Und nehmen wir weiter an, Sie schaffen einen mittleren Schnitt von 75 Stundenkilometern. Dann verbringen Sie übers Jahr gerechnet 400 Stunden hinter dem Steuer Ihres Wagens. Grund genug, auf nichts zu verzichten, was diese Stunden so angenehm wie möglich macht.

Nehmen Sie zum Beispiel eine der empfangsstarke Stereo-Cassetten-Kombinationen von Blaupunkt (1-7). Dazu die neuen Koaxial-Lautsprecher (8, 8a) und den Equalizer zur individuellen Klangregelung (9) oder Booster/Verstärker (10). Das Ganze bringt in Ihren Wagen eine Musikleistung bis zu 60 Watt.

Wer viel auf Achse ist, braucht auch viel Information. Blaupunkt Cassetten-Kombinationen haben deshalb den Verkehrslos Super-Arimat oder Arimat de Luxe (2, 3, 4, 5). Damit entgeht Ihnen keine Stau-Warnung mehr, auch wenn Sie gerade Cassetten hören.

Ihr Fachhändler führt Ihnen alles gern einmal vor.

Blaupunkt. Die Nr. 1 in Deutschlands Automobilen. Jedes zweite Autoradio ist ein Blaupunkt.



Test Ford Mustang 5.0

nischen „gasoline guzzlers“ (Benzinsäufnern) alter Prägung. Zumal der Ford gegenüber diesen kaum genügsamer geriet: Er verbrannte immerhin über 20 Liter Benzin pro 100 Kilometer, wobei es allerdings Normalsprit sein darf.

Europäischen Standard erreicht der Mustang auch in Bedienungsbelangen noch nicht ganz. So ist beispielsweise der Schalter für die Scheibenwischer zwar links an der Lenksäule angebracht, doch verbirgt er sich außerhalb der Fingerreichweite hinter einem überdimensionalen Blinker-Stockhebel; außerdem liegen die Wischblätter ab Tempo 120 nicht mehr sauber auf.

Im Gegensatz dazu steht die beispielhaft schnell und stark wirksame Heizanlage, die zum einen sehr feinfühlig regulierbar ist und zum anderen ausgesprochen temperaturkonstant agiert.

Für eine zügige Aufheizung des wärmenden Kühlwassers sorgte im Testwagen ein knapp 4,9 Liter großer und 143 PS (105 kW) starker V8-Motor mit zentraler Nockenwelle und einem großen Fallstrom-Doppelvergaser der amerikanischen Ford-Tochter Motorcraft.

Der eindrucksvoll-dumpf brabbelnde Achtzylindermotor wird an den Karoserieflanken des Mustang amerikanisch-großzügig als „5.0“ ausgewiesen – eine Zahl, die bei Betrachtern neuerlich Assoziationen zu jenem besonders noblen Coupé aus Stuttgart-Untertürkheim wecken soll.

Das gebotene Beschleunigungspotential rechtfertigt die sportive Verkleidung des Mustang jedoch kaum, denn der Achtzylinder benötigt immerhin 10,4 Sekunden, um aus dem Stand bis 100 km/h zu beschleunigen, wobei es zudem eines sehr gefühlvollen Gasfußes bedarf. Bei Vollgas nämlich pflegen die gering belasteten Antriebsräder meterlange, schwarze Radierungen auf die Fahrbahn zu übertragen, worunter der Vortrieb stark leidet. Einmal in Schwung, ist der Ami-Ford jedoch immerhin 194,6 km/h schnell.

Dies erscheint deshalb bemerkenswert, weil der V8 im Testwagen an ein kräftezehrendes Automatikgetriebe gekoppelt war, welches jedoch im

Testwagen nicht ganz so kultiviert zu Werke ging, wie dies speziell Amerikaner aus Detroit (General Motors) vorexerzieren. Denn der nur 834 Mark Aufpreis kostende Ford-Automat würg-

te seinen Antriebspartner nach dem Kaltstart beim Einlegen der Fahrstufe grundsätzlich ab, die Gangwechsel gehen bei zügigem Beschleunigen vergleichsweise ruppig vonstatten.



Mustang-Cockpit: viele Uhren, dünnkranziges Lenkrad, Automatik gegen Aufpreis



Mustang-Fond: knapp ausreichendes Platzangebot, wenig Kniefreiheit



Mustang-Kofferraum: mit 216 Liter nur 16 Liter größer als im VW Golf

Geiling

Iduna garantiert den Privatschutz, den er braucht.



Iduna
der richtige Rahmen
für Ihre Sicherheit.



Sicherheitbringer der Iduna.
12 von vielen tausend.

Von links nach rechts:
Manfred Niefünd, 1000 Berlin
Manfred Pflug, 1000 Berlin
Jürgen Kurbjuhn, 2150 Buxtehude
Horst Steenbock, 2351 Trappenkamp
Herbert Maiwald, 3170 Gifhorn
Wolfgang Baum, 4550 Bramsche
Stefan Bolte, 4835 Rietberg
Rolf Streitbürger, 5882 Meinerzhagen
Willi Förster, 6271 Idstein-Waldsdorf
Georg Funk, 7107 Neckarsulm
Walter Hänsel, 7410 Reutlingen
W. Riedhammer, 8460 Schwandorf

Iduna
Versicherungen Bausparen
Investment

So wird Versichern einfach.

Das Iduna-Privatschutz-Programm „IPP“ macht es Ihnen leicht, gegen wesentliche Risiken versichert zu sein. IPP umfaßt u.a. Unfall-, Hausrat- und Haftpflichtversicherungen. Sogar eine Haftpflichtversicherung für Ihren Hund. Mit diesem praxisnahen Sicherheitspaket haben Sie einen hervorragenden Rundum-Schutz: Einfach und trotzdem maßgeschneidert.

Sprechen Sie mit einem Sicherheitbringer der Iduna: In Ihrem örtlichen Telefonbuch oder direkt über Iduna, Abt. 91680, Neue Rabenstraße 15-19, 2000 Hamburg 36.

IDUNA

Test Ford Mustang 5.0

Unausgewogenes erwartet den Mustang-Reiter auch in Sachen Fahrverhalten. Zeigt doch der Amerikaner, daß ein guter Reifen ein schlecht abgestimmtes Fahrwerk nicht unbedingt perfektionieren muß – im Gegenteil.

Zwar eiferten die Ford-Techniker aus den Staaten ihren deutschen Kollegen vom Rhein nach und bestückten ihr sportliches Coupé mit jenem TRX-Niederquerschnittsreifen von Michelin, der auch die Fahrwerke der Granada S-Modelle verbessert. Den hohen, von dem französischen Spezial-Pneu aufgebauten Seitenführungs Kräften ist das Mustang-Fahrwerk jedoch nicht gewachsen: Die so geforderte schraubengefederte starre Hinterachse zeigt sich von ihren vier Längslenkern unbeeindruckt und lenkt auf weniger guter

Straße spürbar mit oder versetzt gar energisch.

Deshalb läßt sich die einmal eingeschlagene Fahrtrichtung in schlecht asphaltierten Kurven mit der amerikanischen gefühllosen Servolenkung nur sehr vage einhalten, ein Umstand, der gleichermaßen einschüchtert wie die bei forcierter Fahrweise zu frühzeitigem Fading neigenden Bremsen.

Trost findet der Pferdefreund auf wohlausgebauten Pisten. Hier sind – stark untersteuernd – hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich. Und hier findet der Ford zudem wenig Gelegenheit, mit heftigem Stoßen, Springen und Stukern auf sein „zur sportlichen Seite hin abgerundetes“ (Ford-Pressetext) Fahrwerk hinzuweisen.

Kein Zweifel – der neue Mustang gedieh zum außerordentlich sehenswerten Automobil, aber er ist keines mit außerordentlichen inneren Qualitäten geworden. Denn der Europa-Amerikaner blieb ein Amerikaner, wo eine Europäisierung wünschenswert gewesen wäre – bei den Fahrwerkeigenschaften und im Benzinverbrauch. Und er wurde zum Europäer, wo gerade Amerikanisches reizvoll erschien – bei der Ausstattung und den Antriebs-eigenschaften.

So tätig, wer sich europäisch-sportlich motorisieren will, mit der Kölner Mustang-Replica Capri den besseren Kauf. Und wer amerikanischer Sportlichkeit huldigt, der findet bei General Motors noch reizvollere Mustang-Alternativen. *Dirk-Michael Conradt*



Ford Mustang: in der Seitenansicht deutsche Stilelemente ...



... von vorn amerikanische Akzente ...



... und von hinten italienische Züge



Man muß nicht mit beiden Beinen fest auf der Erde stehen, um Geschmack an der John Player Special zu finden.



Im Rauch nikotinarm.
Nikotin 0,7 mg,
Kondensat 13 mg
(Durchschnittswerte
nach DIN).