

hobby

Das Magazin der Technik

Im Abonnement 1,65 DM
zuzügl. 15 Pf. Zustellgebühr

SCHWEIZ Fr. 2.00
ÖSTERREICH . . . 12.50 S
ITALIEN 3 20 L

Wie lange halten Fertighäuser?

Test und Analyse eines Millionenerfolges: Ford

MUSTANG



hobby fragte die hobby-Tester: Worin sehen Sie den Riesenerfolg des Mustang?



E. K. Schwarz: In der Tatsache, daß ein PS beim Mustang ganze 90 Mark kostet. Analog dieser Rechnung dürfte der 'Käfer' nur 3600.— DM kosten!



H.-G. Wolf: In der sportlichen Note und im Preis für die vielen PS. Aber auch, weil der Mustang so europäisch aussieht.



Hugo Schöttle: In der Kraft des Motors und der Bequemlichkeit der Automatik. Und weil die Käufer nicht mit dem Benzin sparen müssen.



Horst Hamel: Vom Aussehen her und der imponierenden Beschleunigung durch den V-8-Motor mit seinen 190 PS.



Willy Lanek: Als Sportfahrer fällt es mir schwer zu antworten. Imponierend sind allerdings die 190 PS und das Beschleunigungsvermögen.



A. Konrad: Nach 5000 Mustang-Kilometern kann ich nur den bulligen Motor und die Beschleunigung ins Feld führen.

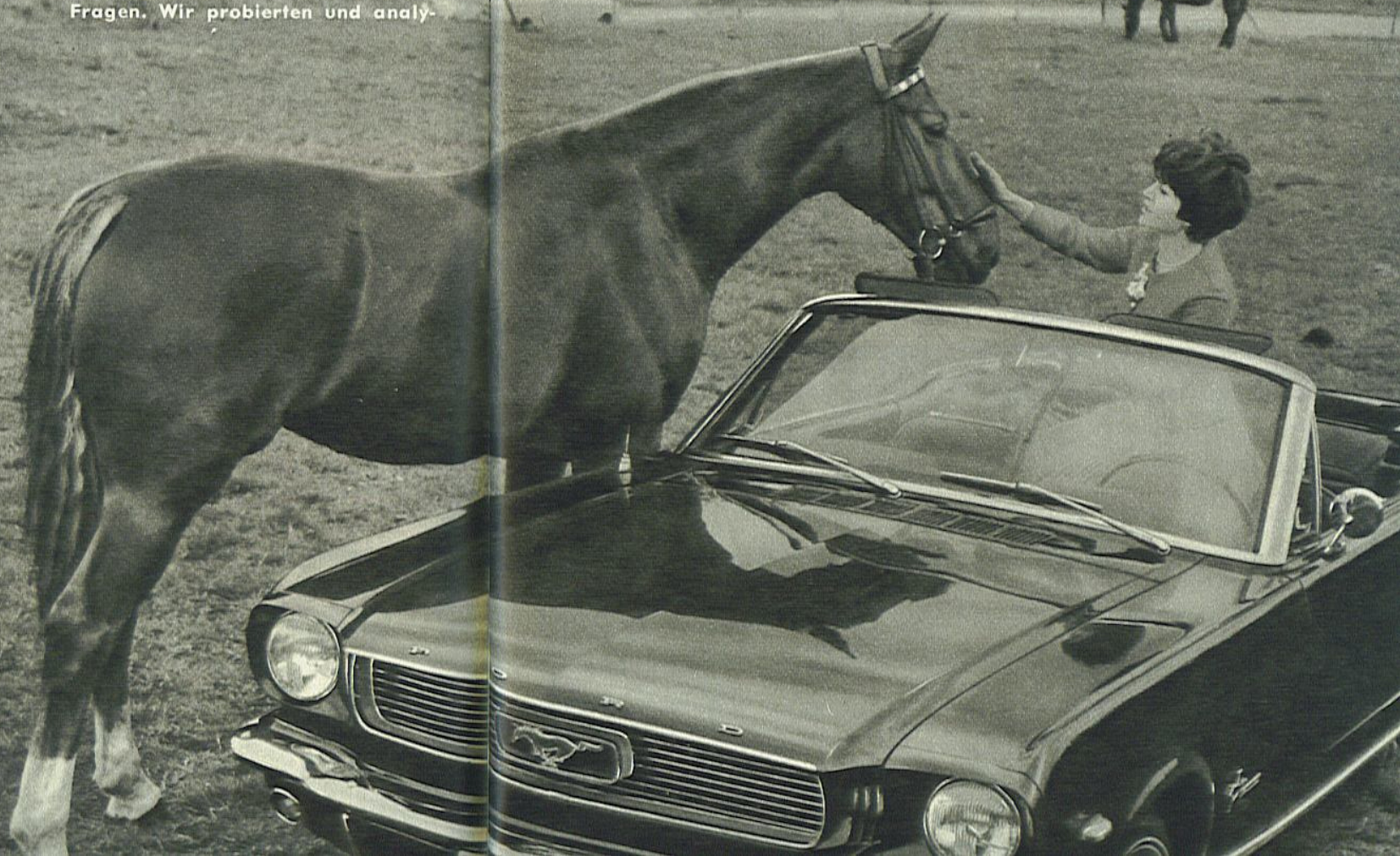


G. Gebhardt: Ich bin als 'giftig' verschrien: Den 'Millionen-Erfolg' dieses Mode-Autos kann nur ein Psychiater erklären! Nur der Motor ist Klasse!

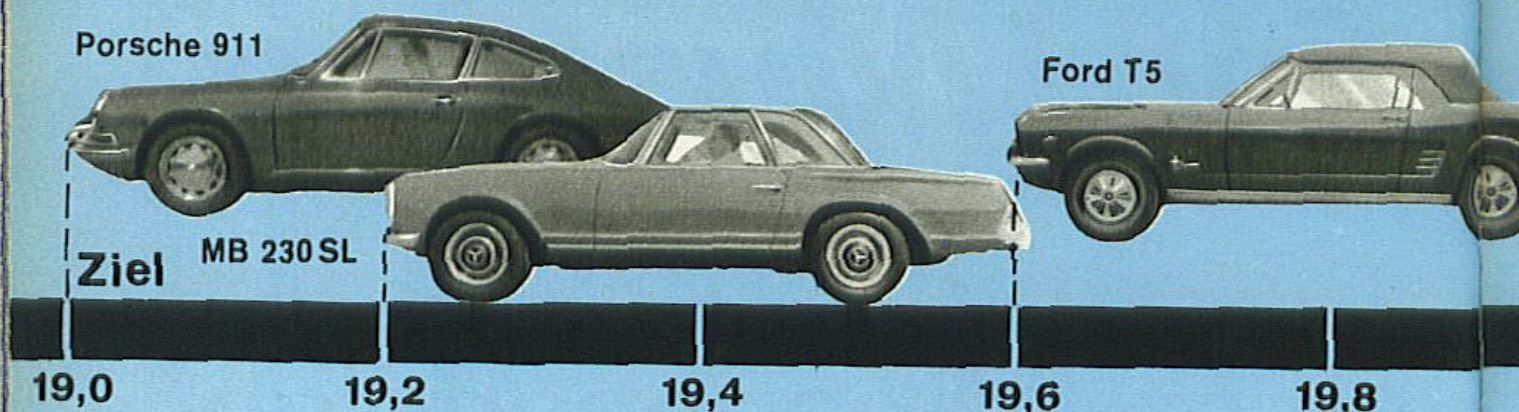
Ford fabrizierte eine Bombe. Und die schlug ein: Eine Million Mustangs gingen weg wie warme Semmeln. Jetzt produzieren drei Werke 600000 Stück im Jahr. Warum reißen sich die Leute um dieses Auto? Ist der Mustang sportlich? Ist er preiswert? Ein amerikanischer Europäer? Ein europäischer Amerikaner?—Fragen über Fragen. Wir probierten und analy-

Ford Mustang

Test und Analyse eines Millionenerfolges

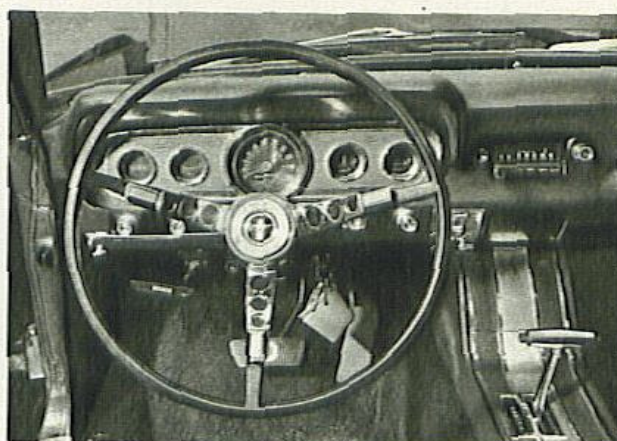


In wieviel Sekunden erreichen sie 140 km/h?



sierten den Mustang. Auf der Rennstrecke... auf der Autobahn... in der Großstadt. Jetzt kennen wir den Mustang in allen Details. Prima Motor, 08/15-Fahrwerk, Großserien-Qualität. Sein Erfolgsgeheimnis konnten die Tester und Techniker allein nicht ganz enthüllen... dazu wären für sie schon ein paar Semester Massenpsychologie notwendig...

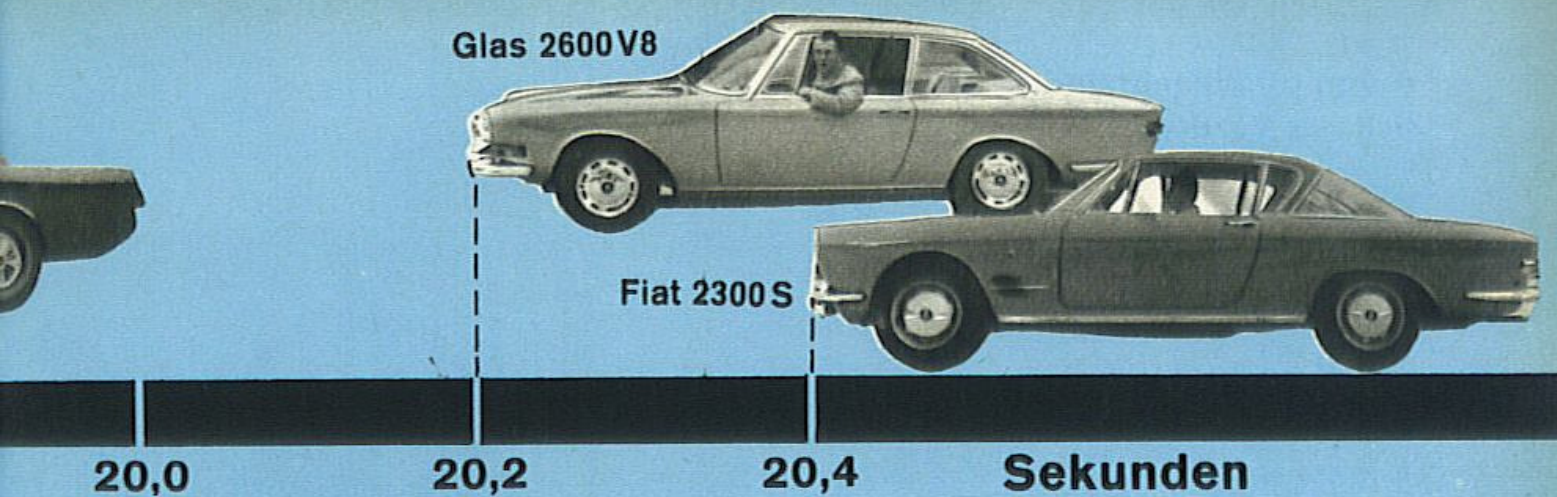
Ein Mustang ist ein amerikanisches Wildpferd. Man rühmt dessen Temperament und Ausdauer, doch hat es einen eigenen Kopf, und wenn es einmal ausbricht, dann hat sein Reiter alle Hände voll zu tun, um es wieder auf den rechten Weg zu bringen. Wahrhaftig, einen besseren Namen hätten die Ford-Leute für ihr Welterfolgs-Auto gewiß nicht finden können. Er besagt alles!



RUND sind die Armaturen beim Modell 1966. Lenkrad und Wählhebel für die Automatik zeigen deutlich ihre pseudosportliche Note, auf die die Käufer reagieren!

VERGLEICHSTABELLE

	Ford T5 (Mustang)	Glas 2600 V 8	MB 230 SL	Fiat 2300 S	Porsche 911
Motor	8-Zylinder-V	8-Zylinder-V	6-Zylinder-Reihe	6-Zylinder-Reihe	6-Zylinder-Boxer
Hubraum	4737 ccm	2576 ccm	2306 ccm	2279 ccm	1991 ccm
Leistung PS/U/min	190/4400	140/5600	150/5500	130/5600	130/6200
Drehmoment mkg/U/min	42,1/3100	21,0/3000	20/4200	18,2/4000	17,8/4200
Getriebe	Schaltgetriebe oder Automatik	4-Ganggetriebe	Schaltgetriebe oder Automatik	4-Ganggetriebe	5-Ganggetriebe
Bremsen	Trommelbrems. a. W. vorn Scheibenbrems.	4 Scheiben- bremsen	vorn Scheiben-, hint. Trommelbr.	4 Scheiben- bremsen	4 Scheiben- bremsen
Länge	461,3 cm	460 cm	428,5 cm	462 cm	416 cm
Breite	173,2 cm	175 cm	176 cm	163 cm	161 cm
Höhe	129,8 cm	140 cm	131,5 cm	136,6 cm	132 cm
Radstand	274,3 cm	250 cm	240 cm	265 cm	221 cm
Gewicht	1400 kg	1130 kg	1295 kg	1300 kg	1080 kg
Preis	19200,— DM (Convertible mit Automatik)	17900,— DM	20600,— DM	20000,— DM	22900,— DM
Beschleunigungen					
0 bis 100 km/h	9,5 sec	9,6 sec	9,8 sec	10,7 sec	9,1 sec
0 bis 120 km/h	15,1 sec	15,0 sec	13,4 sec	14,9 sec	12,9 sec
0 bis 140 km/h	19,6 sec	20,2 sec	19,2 sec	20,4 sec	19,0 sec
0 bis 160 km/h	24,3 sec	31,0 sec	26,7 sec	29,4 sec	21,9 sec
Spitze km/h	186	200	200	197	210

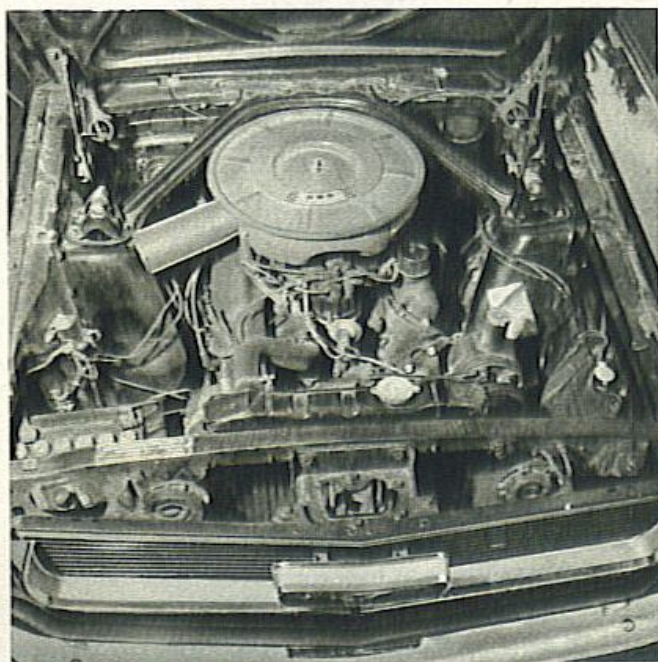


In Deutschland trägt der Mustang offiziell die Bezeichnung T 5 — offenbar aus werbetechnischen Gründen —, doch die 2500 Bundesrepublikaner, die dieses Auto im Stall stehen haben, sprechen weiterhin von 'ihrem Mustang', wie es auch über 1000 Schweizer tun, die bisher das Auto kauften. Der weltweite Erfolg überraschte selbst die Ford-Leute, so daß sie sich gezwungen sahen, schon 1964 ein weiteres Mustang-Werk in Kalifornien und 1965 ein weiteres in New Jersey einzurichten, um die Produktion der Nachfrage anzupassen. Für Europa wird ein Mustang-Montagewerk in Amsterdam gebaut. 50000 Mustangs werden monatlich gefertigt, das sind 600000 im Jahr, eine selbst für amerikanische Begriffe beachtliche Zahl. Im nachfolgenden Test wollen wir zu ergründen versuchen, worin das Erfolgsgeheimnis dieses Autos begründet liegt.

An sich sollte es für Amerikaner leichter sein, sich für den Mustang zu begeistern, weil sie das Fremdartige in ihm für 'typisch europäisch' halten dürften. Der Europäer dagegen hält den Wagen wieder für typisch amerikanisch, denn selbst die knappen Abmessungen täuschen kaum darüber hinweg, daß dieses mit Gewalt auf sportlich getrimmte Auto aus Dearborns Styler-Küche stammt. Als euro-amerikanisches 'Halbblut' strahlt er einen gewissen Reiz aus, dem nicht nur die Amerikaner, sondern, wie die Verkaufszahlen beweisen, auch die Europäer erliegen. Ford/Köln schickte uns als Testwagen ein Cabriolet, weil er in dieser Version mit Verdeck-Schließautomatik offenbar am sportlichsten wirkt.

Erfolgsgeheimnis Nr. 1: Der Preis!

Der billigste Mustang kostet 16100.— DM als Hardtop mit Sechszylindermotor und Dreiganggetriebe. Allerdings dürfte diese Version wenig Begeisterung finden, am wenigsten das Getriebe mit seinem unsynchronisierten ersten Gang. Die



VOLL ist der Motorraum mit dem V-8-Motor und den Aggregaten für die Getriebeautomatik. Darüber thront der mächtige Ansaugdämpfer, der den Lärm vermeidet.

PLATZ für vier Personen ist vorhanden, doch dürfen die Fond-Passagiere nicht zu lange Beine haben. Im Fond Sicherheitsgurt: beim offenen Wagen problematisch!



Automatisch hebt und senkt sich das Verdeck



Begeisterung fängt erst mit den Extras an, mit denen man aus dem 'Gaul' eben einen 'Mustang' machen kann; und diese Extras sind schon von den Preisen her Sensation! Ganze 500.— DM kostet ein 175-PS-V-8-Motor mehr und 1060.— DM das dazu passende automatische Getriebe. Wie billig das ist, zeigt der Vergleich mit Opel: 3440.— DM muß man mehr bezahlen, um für den Kapitän einen V-8-Motor mit automatischem Getriebe zu erwerben, beim Mustang kostet beides nur 1560.— DM oder 1850.— DM, wenn man für den Mustang gleich den 190-PS-Motor wählt.

Unser Cabriolet kostet im Grundpreis 17350.— DM, mit 190-PS-V-8-Motor und automatischem Getriebe 19200.— DM. Der Mercedes 230 SL ist 1400.— DM teurer, allerdings kann man die beiden Autos kaum miteinander vergleichen, denn Technik und Verarbeitung differieren doch sehr stark. Blicke noch das Glas V-8-Coupé; aber auch der 'Star' aus Dingolfing erlaubt, wie der 230 SL oder der Porsche 911, keine Direkt-Vergleiche.

Bullenkraft im Gaspedal!

Wenn 190 Pferde 1400 kg Leergewicht bewegen, so ergibt das ein Leistungsgewicht von 7,3 kg/PS: Doch ist das Leistungsgewicht kein aus-

'SCHNELL' ist das Heck und 'sportlich-knapp' der Kofferraum, in dem das große Reserverad die Hälfte für sich beansprucht. Diese Note ist wirklich sportlich!



schließliches Kriterium. Wenn wir von einem 'bulligen' Temperament sprechen, dann meinen wir, daß hier noch mehr dahintersitzt als die Hochleistung eines getrimmten Motors vom Schlage der Ferrari oder Maserati, die Typen 500 beziehungsweise 5000 einmal ausgenommen, die das Dreifache eines Mustang kosten. Die Nenndrehzahl von 4400 U/min für 190 PS deutet bereits darauf hin, daß hier eine enorme Drehkraft am Werk ist, nämlich maximal 42 mkg an Drehmoment. Man spürt das beim Beschleunigen, wenn man wie beim Flugzeugstart in die Sitze gedrückt wird und die Uhr von 0 bis 100 km/h imponierende 9,5 Sekunden und von 0 bis 160 km/h gar 24,3 Sekunden zeigt. Dank der Automatik braucht man nichts zu tun, als das Gaspedal herunterzudrücken.

Der Motor ist zweifellos das Beste am Mustang, ein Kurzhuber mit 102 mm Bohrung und 73 mm Hub. Kurzer Hub und kleine Drehzahlen geben kleine Kolbengeschwindigkeiten und damit Lebensdauer. Hoch ist lediglich die Verdichtung mit 10:1, und die ist vermutlich so hoch gewählt, um den Verbrauch in Grenzen zu halten. Der Motor ist sehr leise, auch bei hohen Geschwindigkeiten, und wenn man die Motorhaube öffnet, so zeigt ein riesiger Ansaugeräuschkämpfer, welchen Wert man bei Ford darauf legt, den Geräuschpegel auch bei einem Sportwagen niedrig zu halten.

Der Sport-Look!

Der Mustang sieht wie ein Sportwagen aus, und bei Ford hat man keine Mühen gescheut, diesen Eindruck zu verstärken. Von der langen Motorhaube zum kurzen Heck ist das Auto auf sportlich gezaubert, ohne, bis auf sein ungeheures Temperament, sportlich zu sein. In der 1966-Ausführung gibt es nunmehr runde Armaturen, allerdings ist der Tacho im Durchmesser so knapp geraten, daß es nicht einfach ist, ganz schnell die Geschwindigkeit abzulesen. Übersichtlicher sind

(Bitte lesen Sie weiter auf S. 114)

Ford Mustang

(Fortsetzung von S. 82)

schon die vier Rundinstrumente links und rechts vom Tacho mit Benzinuhr, Öldruck, Ampere-meter und Kühlwasserthermometer. Auf sportlich 'gemacht' sind auch die Lenkrad-Speichen, mit den 'Emmentaler'-Attrappen im Hupenblech, wie auch der Wählhebel für die Getriebeautomatik.

Das ist alles echte Sport-'Schau', auch die Sitze gehören dazu wie die gesamte Innenausstattung. Die innere Sicherheit ist trotz der monumentalen Armaturenbrett-polsterung ein wenig zu kurz gekommen, denn massive Knöpfe für Scheibenwischerwascher und Licht bedrohen das linke und die der Klimaanlage-regulierung das rechte Knie des Fahrers. Die Sicht über die Motorhaube erinnert an Borgwards Isabella, und man weiß nicht recht, ob man zu tief sitzt oder ob die Haube zu hoch ist. Leider ist die Haube nicht vorn, sondern hinten angelenkt, und bangt man sich, was passiert, wenn der Sturmhaaken einmal bei 180 km/h nachgeben sollte und einige Quadratmeter Blech gegen die Windschutzscheibe prallen. Auch die kantigen Fensterkurbeln und Türgriffe sind nicht nach unserem Geschmack. Doch müssen wir einschränkend sagen, daß man das alles, was hier analysiert ist, schnell vergißt, wenn man mit dem Mustang auf der Autobahn dahinrollt, weil das Fahren Spaß macht, besonders wenn man an längeren Steigungen ungekrönter König ist. Und genau darin sehen wir das Mustang-Erfolgsgeheimnis Nr. 3, nämlich eine vom Temperament und ausstattungs-mäßigen Gags verspielte Sportlichkeit, überlagert von dem einmaligen Komfort des Triebwerks.

Straßenlage — leider nicht serienmäßig

Wer jedoch jenseits der Autobahn mit der europäischen sportlichen Konkurrenz mitmischen möchte, der muß von Mr. Shelby einige wesentliche Korrekturen am Fahrwerk ausführen lassen. Wohl wurde für Europa eine heavy-duty-Ausführung herausgebracht mit verstärkten Federn und Stoßdämpfern, aber auf schnellen Kurvenstraßen ist das doch nicht der 'wahre Jakob'. Das kann man auch nicht erwarten, denn der Mustang besitzt das amerikanische 08/15-Fahrwerk mit Schraubenfedern vorn und Halbelliptiklängsblattfedern hinten. Die härtere Ausführung bringt gegenüber normalen Amis gewiß eine Verbesserung insbesondere der Kurvenlage. Leider beeinträchtigt sie auch den Fahrkomfort, denn kurze Stöße kommen ebenso kurz durch. Der größte Fehler, der bei den ersten Mustangs Proteste

weckte, ist zum Glück ausgeschaltet: der Wagen hat jetzt endlich Bremsen, die man als solche bezeichnen kann. Auf dem breiten Bremspedal ist deutlich das Wort 'disc-brake' eingestanzt, womit man darauf hinweist, daß der Mustang nunmehr Scheibenbremsen vorn besitzt. Wir können den Bremsen bescheinigen, daß sie den Geschwindigkeiten, die mit dem Mustang erzielt werden können, in etwa angepaßt sind — vorausgesetzt allerdings, man lebt auf 'starkem' Fuß. In schnellen Kurven versetzt die Hinterachse gern, und es ist nicht so einfach, einen Ausgleich mit der völlig kontaktlosen Lenkung herbeizuführen. 5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag lassen den Eindruck entstehen, daß man als Steuermann einen Donaudampfer dirigiert. Weniger wäre hier gewiß mehr, und man sieht eigentlich nicht ein, warum die Untersetzung derart hoch sein muß, denn die Lenkung geht so superleicht, daß man sie für ein zielgenaues sportliches Fahren ruhig sehr viel direkter machen könnte. Zugegeben, das ist harte Kritik, aber wir sind der Meinung, daß es besser ist, darüber zu sprechen, als daß jemand glaubt, den Mustang so sportlich wie einen Porsche oder BMW bewegen zu können.

Unser Urteil:

Vom Standpunkt des Technikers aus ist der Welterfolg des Mustang ein Phänomen, vom Standpunkt des Autofans aus jedoch verständlich. Denn der Wagen strömt so viel Kraft und Herrlichkeit aus, daß es schwer fällt, von ihm nicht gefesselt zu sein. Ein Amerikaner im Europa-Look, das ist es, was jenseits wie diesseits des großen Teiches reizt. Und natürlich auch die Möglichkeit, ein sportlich aussehendes Auto mit einem bulligen Motor für einen wirklich wohlfeilen Preis zu erwerben. Hinzu kommt noch, daß der Mustang für den Einzelfahrer nicht zu groß und für die Familie nicht zu klein ist. Zu klein dagegen ist der Benzintank mit 60 Litern Inhalt für den Riesen-durst des Achtzylinders mit Automatik. Er zwingt nach 250 Kilometer den Fahrer zur Tankstelle. Im Feiertags-Kolonnenverkehr auf der Autobahn floß der Angstschweiß des Fahrers, liegenzubleiben, so schnell wie das Benzin aus dem Tank, und auf Sparsamkeitstest-Methoden gewohnter Weise wollte die Automatik kaum reagieren.

Also: Mit Logik und Technik kommt man dem Erfolgsgeheimnis des Mustang nicht auf die Spur, sondern irrt sogar vom richtigen Wege ab. Denn unsere Analyse bringt nicht nur Pluspunkte zutage, die für den Mustang sprechen. Dieses Auto wirkt 'unterschwellig' in seelischen Wellenbereichen, die eher der Psychologe, denn der Techniker zu ergründen vermag.

Heinz Kranz