

JETZT
ODER
NIE!



Zurück in die Zukunft

Fahrtenbuch > Seit seiner Präsentation 1964 ist der Mustang Kult. Nach einigen Irrwegen kehrte Ford 2005 mit der 5. Baureihe zu alten Werten zurück. Was ist heute davon übrig?

Tumultartige Szenen spielten sich am 17. April 1964 ab - dem ersten Verkaufstag des neuen Ford Mustang. Bis zum Abend unterschrieben rund 22.000 Interessenten einen Vertrag. Zum Ende des ersten Modelljahres waren es fast 681.000! Der Grundstein für die kommende Ponycar-Welle war gelegt.

Irgendwann ereilte Ford jedoch das gleiche Schicksal wie manchen Filmproduzenten aus Hollywood - Fortsetzungen verwässern mitunter die ursprüngliche Botschaft. Trauriger Höhepunkt dieser Entwicklung - der Mustang II. Er basierte auf dem kompakteren Ford Pinto, der nicht selten bei Hecktreffern bereits in Flammen aufgegangen und deshalb in den

Medien heiß diskutiert worden war. Kein guter Start für das beste Pferd im Stall, das zudem in der Basisversion plötzlich mit einem lethargischen Reihenvierzylinder daherkam und aufgrund der verschärften Sicherheitsvorschriften nicht mehr als Cabrio angeboten wurde. Aller Hürden zum Trotz entstanden erstaunliche 1,1 Millionen Exemplare in nur fünf Jahren - überlebt hat nur ein Bruchteil. Erst mit den selbstbewussteren Generationen III und IV eroberte Ford allmählich die Herzen der Liebhaber zurück. Doch der Mustang lahmte noch immer - nicht zuletzt weil seit Ende des Mustang II 1978 der bildhübsche Fastback im Programm fehlte.



Keine Sorge: Das Cabrio kommt normalerweise ohne Bügel daher. Bei diesem California Special wurde er nachgerüstet

Diese schmerzliche Lücke schließt Ford erst 2004 mit der Präsentation der fünften Mustang-Baureihe S197 auf der Detroit Auto Show. Dass die Verantwortlichen einen Nerv getroffen haben, zeigt noch heute der Blick in die einschlägigen Internet-Börsen hierzulande: Annähernd 700 Mustang zwischen Modelljahr 2005 und 2014 stehen nicht einmal 100 Exemplaren der Baureihen von 1973 bis 2004 gegenüber. Beweis genug also, dass Retro-Design durchaus nachhaltig wirken kann.

Jürgen Himpel aus Neustadt an der Weinstraße verfiel ebenfalls dem Retro-Gaul - und das beruflich.



Die Serien-Radgrößen sind erste Wahl - zu große Räder verschleifen das Fahrwerk



Das Interieur wird deutschen Qualitätsansprüchen zwar nicht gerecht, sieht dafür aber wohltuend anders aus



Im Bullitt-Sondermodell leistet der 4,6-Liter-V8 315 PS - serienmäßig sind es zehn PS weniger



Bei Markteinführung war ein Fünfgang-Schaltgetriebe Serie. Die neue Fünfstufen-Automatik kostete dagegen Aufpreis

Der 47-Jährige im- und exportiert bereits seit 1999 Autos von und nach Nordamerika: "Das Design löste einen regelrechten Hype aus. Ich war teilweise Tag und Nacht damit beschäftigt, Fragen und Aufträge zu bearbeiten", erinnert er sich.

Genau das bringt aber heute Probleme für potentielle Interessenten mit sich: "Es gibt sehr viele zwielichtige Exemplare." Himpel meint damit jene Mustang, die irgendwann mal mit Salvage Title (diesen Brief bekommt in den USA jedes Auto, das von einer Versicherung als Totalschaden abgeschrieben wurde) nach Europa gekommen sind. Meist werden diese dann in Osteuropa recht lieblos zusammengeflickt, mit allerlei Zubehör aufgehübscht und obendrein nicht TÜV-konform umgerüstet. "Aus Erfahrung darf ich sagen, dass solche Fahrzeuge mehrere tausend Euro an Reparaturen und Umrüstungen für den TÜV nach sich ziehen oder gar nicht mehr mit vertretbarem Aufwand zugelassen werden können." Verständlich, wenn man bedenkt, dass sie in ihrem früheren Leben vielleicht beim letzten Hurricane abgesoffen sind

TECHNISCHE DATEN

Ford Mustang GT

- Motor:** wassergekühlter V8, sohc, Steuerketten
- Hubraum:** 4601 ccm
B x H: 90,2 x 90 mm
- Leistung:** 305 PS bei 5750 U/min
- Antrieb:** Fünfgang manuell oder Automatik, Heckantr.
- Maße (L x B x H in mm):** 4775 x 1877 x 1407
- Leergewicht:** 1580 kg
- Vmax:** 230 km/h
- Baujahre:** 2004-2009

oder bei einem Unfall strukturell schwer beschädigt wurden. Laut Himpel sollten Interessenten deshalb immer nach einem Carfax-Bericht verlangen. In dieser Online-Datenbank werden alle wichtigen Ereignisse eines Autos hinterlegt.

Bleibt die Suche hierzulande erfolglos, finden sich in Nordamerika noch genügend gepflegte Exemplare im Originalzustand - doch das inflationäre Angebot an Zubehörteilen und günstige Gebrauchtwagenpreise lassen auch dort die Bestände guter Autos schrumpfen. Vorteil beim Import: Wünsche können besser erfüllt werden, die Historie ist meist transparenter und der

Wagen kann noch fachgerecht für deutsche Straßen umgerüstet werden. "Der Laie erkennt es nur schwer, aber viele Mustang wurden dilettantisch umgerüstet." Ohnehin rät Himpel zu unverbastelten Autos: "Je weniger modifiziert wurde, desto weniger Probleme sind zu erwarten." Besonders das Fahrwerk leidet unter halbgenauen Tuning-Versuchen.

Abgesehen davon ist der Mustang eine solide Konstruktion. Sein größtes Manko (abgesehen von den Hochleistungs-Varianten namens Shelby) ist die Bremsanlage. Sie ist nicht für deutsche Autobahngeschwindigkeiten geeignet: "Die Bremsen von V6 und GT (Anm. d.

Zu Ehren des Kultstreifens Bullitt mit Steve McQueen, brachte Ford ein gleichnamiges Sondermodell heraus: Es ist dem berühmten Filmauto nachempfunden





Mit dem Retro-Design brachte Ford den Mustang wieder in Fahrt. Besonders Sonder- und Shelby-Modelle stehen bei Liebhabern heute hoch im Kurs und sind entsprechend wertstabil



Die Rückbank ist eher für Kinder geeignet, lässt sich aber wie beim ersten Mustang umklappen



Das relativ simple Fahrwerk gilt zwar als robust, wird aber im Alter zusehends weich

Red, immer mit Vollalu-V8) bekommen bei höheren Geschwindigkeiten gerne Hitzeflecken oder verziehen sich. Außerdem sind die Gleitlager der Bremssattel-Aufnahmen an Vorder- und Hinterachse oft defekt. Hinzu kommen kaputte Bremssättel und schwergängige Handbremsseile an der Hinterachse.

Die Motoren, ganz gleich ob V6 oder V8 sind echte Langläufer. "Ich habe einen 2005er-GT in der Kundschaft, der inzwischen über 300.000 Kilometer ohne große Probleme abgespult hat", gibt Himpel sichtlich stolz zu. Wenn überhaupt, nerven die Triebwerke mit Undichtigkeiten an Ölwanne und vorderem Radialdichtring der Kurbelwelle. Beim V8 können die Zündkerzen, die alle 140.000 Kilometer gewechselt werden sollten, abreißen. Spezialisten wissen um solche Besonderheiten.

Deshalb sollte man Wartungsarbeiten auch nur dort warten lassen. Hinzu kommen noch übliche Verdächtige wie sifflende Hydraulikschläuche der Servolenkung, inkontinente Differentiale und defekte Radlager.

Nicht weniger problematisch: der kaum vorhandene Korrosionsschutz. "Ich rate Kunden immer zu einer kompletten Versiegelung. Die Karosserie ist ab Werk weder mit Zink noch Wachs am Unterboden und in Hohlräumen geschützt." Glück im Unglück: Hierzulande neu ausgelieferte Autos waren häufig von Anfang an in Liebhaberrhänden und wurden entsprechend gehegt.

In Bezug auf die erste Generation der Baureihe S197 rät Himpel zu den letzten beiden Baujahren 2008 und 2009. Sie sind ausgereift und in Details verbessert worden. So gibt es



Der Besitzer

> Seit 1999 importiert Jürgen Himpel Autos aus Nordamerika. Seit Einführung ist er ein großer Fan der fünften Mustang-Baureihe und selbst Besitzer des seltenen GT California Special Cabrios auf diesen Seiten. Das Bullitt-Coupé stammt von einem Kunden. Kontakt: Telefon 06321 - 69798, www.greymarkets.net

hier kein Betankungsproblem mehr, weil das Tankeinfüllrohr durch den Längsträger hinten links verläuft und nicht darunter. Die goldene Mitte ist der V8 mit 305 PS und und 4,6 Liter Hubraum. Dieses Triebwerk mit obenliegenden Nockenwellen und 24 Ventilen gilt als goldene Mitte. Träge und nicht sehr wertstabil ist der V6. "Ich mag die Basis-Version namens Deluxe nicht. Neben den fürchterlichen Stoffsitzen gibt es oft nicht mal ABS oder einen Stabilisator an der Hinterachse."

Und der ist bitter nötig: "Das Fahrwerk ist wie vor 30 Jahren. Da braucht man gerade bei Nässe ein gutes Popometer", warnt Himpel. Wer aber diese Punkte beachtet, für den dürfte das Leben mit Mustang wie ein Ponyhof werden.

Text: Matti Bohm / Fotos: Andreas Beyer

Obacht bei frühen Cabrios bis 2006. Ist das Verdeckgestänge kaputt, kostet der Ersatz samt neuem Bezug schnell 6000 Euro!



> DATEN & FAKTEN

Ein Mustang muss nicht teuer sein

Stammtischparolen zum Thema Verbrauch kann Jürgen Himpel nicht mehr hören "Oft wird beim V8 von 18 Litern gesprochen, aber im Schnitt liegt der Verbrauch zwischen neun und 13 Litern." Bitter: Der träge V6 verbraucht fast genauso viel. Im Unterhalt tun sich beide nicht viel. Dank Euro 4 kostet der 4,0 V6 276 Euro pro Jahr, während der größere V8 mit 317 zu Buche schlägt. Die brachialen Shelby-Modelle mit mehr über 500PS sind dagegen im Unterhalt erheblich komplexer und teuer. Bei allen Modellen ist die Versicherungsprämie reine Verhandlungssache. Aufgrund hoher Schwankungen ist ein Vergleich Pflicht. Ersatzteile sind problemlos verfügbar, gelegentlich aber recht teuer durch hohe Frachtkosten und Zollgebühren. Für ambitionierte Selbstschrauber ist auch der Mustang der fünften Baureihe kein allzu großes Problem - Spezialwerkzeug und Fachliteratur vorausgesetzt. Die vielen Foren und Clubs weltweit helfen Neulingen vorbildlich. Auch Himpel lobt den Zusammenhalt innerhalb der Szene.

