



EIN TOP-SPORTWAGEN MIT NIEDERFLUR-BUS-QUALITÄTEN

Ford Mustang Shelby

Es gibt nicht nur den Ford Mustang, sondern auch den Mustang Shelby. Die jüngste Ausgabe mit der Zusatzbezeichnung 350 GT hat es ganz dick zwischen den 1,94 m auseinanderliegenden Aussenspiegeln.

Knapp zehn Jahre ist es her, seit die «AR» in Nummer 41/2006 einen Fahrbericht mit «Fett geratener Über-Mustang» titelte. Die Rede war vom Shelby in der achten Mustang-Generation und wir waren wenig begeistert; der 5,4 Liter V8 mit Kompressor war zu schwer, zu frontlastig, gerade gut genug, um mit prächtigen Streetstarts Hundertnoten von den Reifen zu hobeln.

Beim aktuellen Shelby klingt es theoretisch ähnlich, er kostet wiederum fast das Doppelte eines zugegeben sehr preisgünstigen Standard-Mustang-V8, nun mit Mehrlenker-

Hinterachse und bietet mit seinen 533 PS sogar weniger Mehrleistung als 2006. Schlagzeilen von drüben, wie «Mustang beats Corvette» machten aber neugierig.

Wir fahren also vom Ford-Händler in Sursee ins Luzerner Hinterland, wo man sich weg vom Just-in-Time-Verkehr noch einigermaßen frei bewegen kann. Bis man dort angelangt ist, herrschen geradezu chaotische Verkehrsverhältnisse, aber der Shelby lässt den Stopp-an-Go-Baustellenverkehr stoisch über sich ergehen.

Wow!

Endlich, Sound- und Dämpfer-

taste auf «Sport» gedrückt. Kein Kompressor, kein Turbo sondern Motorumdrehungen. Der rote Bereich beginnt bei 8250/min. Ab 4000 Touren schlägt der Vollalu-V8 zu wie Mike Tyson und überschüttet die Umgebung frivol mit seinem bombastischen Sound. Irrwitziger, katapultartiger Vortrieb, wie von der Seilwinde gezogen.

Im Rückspiegel Gewesene glauben, einen Kolbenfresser eingefangen zu haben. Die Gänge rasten im Tremec-Getriebe (Mustang GT: 6-Gang-Manual von Getrag) mit der Präzision eines Gewehrholzens ein. Ein Fest für

die Sinne. Untersteuern? Niemals, man muss sich sehr blöd anstellen, bis die Vorderreifen zu jammern beginnen. Diskret eingreifendes ESP, Taste auf off gedrückt, und der Ami schmiert hinten wie ein Gedicht.

Bis man da ankommt, braucht es freilich grosses Selbstbewusstsein um am Gas zu bleiben, denn der Griff ist fantastisch. Zielgenaues Fahrwerk; auf dem Töf würden die Fussrasten kratzen. Die Sitze, obwohl keineswegs imposant aussehend, trotzen der Querbeschleunigung bestens.

Hey, dies ist ein ver-

dammt geiler Sportwagen, der es mit den Besten bis hin zu einem 911 GT3 aufnehmen kann. Und bietet fast den Einstiegskomfort eines Niederflur-Busses; man entert das Coupé ohne Bandscheibenreklamationen. Und hinten passen in den Kofferraum 380 Liter Gepäck, die Rücksitzlehnen sind geteilt klappbar. Mit störrischem Ladegut kann es wegen der engen Klappe Probleme geben und mit 61 Litern ist das Tankvolumen lächerlich klein.

Dann gibt es Dinge, die kann man nicht verbessern, z.B. ein rund-rundes Lenkrad oder ein stehendes Gaspedal,

der Shelby hat wenigstens einen annähernd unverstylen Lenker aus Alcantara. Das Interieur ist typisch Ford; Weichteile an den richtigen Stellen, die restliche Haptik cool und im Kofferraum gefilzt, statt Velours, es klappert und zirpt aber nichts und letztlich bedeutet der Glamour zusätzliches Gewicht. Als 350 GT R kommt der Shelby übrigens um 60 kg erleichtert ohne Fondsitze aber mit Carbonteilen.

Hystorische Basis

Das «350 GT» im aktuellen Shelby soll an den legendären Shelby 350 GT von 1965



Cooler Ford-Ambiente.



Extrem drehfreudiger V8, Dohmstrebe obendrüber.

Technische Daten

Ford Mustang Shelby 350 GT (Fahrzeughändler: Central Garage Sursee AG/LU)		
Zylinder/Hubraum	cm ³	V8/5163 cm ³
Leistung		392 kW/533 PS
Drehmoment	Nm	582
Kraftübertragung		Hinterradantrieb
Radstand, Länge, Breite	mm	272, 480, 194
Verbrauch (circa)	l/100 km	14,7
Vmax, Beschleunigung 0-96 km/h		300 km/h, 3,9 s
Preis	Fr.	95 000.-

erinnern. In jener Zeit machte Ford mit «Total Performance» von sich reden. Der 2012 verstorbene Carroll Shelby war ein wesentlicher Treiber der Kampagne. Vierfachsieger an den 24 h von Le Mans, Gewinn der 500 Meilen von Indianapolis, insgesamt 155 Siege in der Formel 1-Weltmeisterschaft mit Ford-Cosworth-V8-Motoren, unzählige Siege in Tourenwagen-Championats etc...

Der Wiederanstoss sportlicher Gelüste durch den neuen Ford CEO Mark Fields (ab 2014) nimmt über den neuen Shelby-Mustang und den Focus RS Formen an und demonstriert; das Feuer hat weiter gelimit, wird nun wiederbelebt.

Im Falle des aktuellen Shelby äussert sich dies mit einer V8-Maschine, in der nicht nur dickere Kolben etwas längere Wege als im GT 5.0 stampfen, sondern mit inneren Änderungen ganz auf

Drehzahl getrimmt worden ist. Der V8 wird in Michigan in Handarbeit auf- und tiefer eingebaut: Im Gegensatz zum V8 GT rotiert eine Flat-Plane-Kurbelwelle mit 180-Grad Hubzapfenversatz, was sich auf das Ansprechverhalten und auf den Sound auswirkt.

Der Shelby brabbelt nicht gemütlich wie der Standard-V8 sondern kreischt metallertisch. Dazu ist die Motorhaube vom Ford Performance Center tiefer gelegt worden.

So stimmt das Gesamtpaket für einen konkurrenzfähigen Supersportwagen Made in USA, jenseits der überirdischen Europäer, welche mit wenigen Ausnahmen nur noch mit Automatik lieferbar sind. Weltanschauungen prallen aufeinander. Sieht man sich die momentane Verfügbarkeit der Shelybs im Web an, so sind die Direktimporteure zuversichtlich, dass es weiterhin viele Sportwagen-Freunde gibt, welche auf

den Genuss einer Handschaltung nicht verzichten wollen. Bei den Preisvergleichen muss man aufpassen; das Technology-Package mit MagneticRide-Dämpfern und dem Electronics Package wie im Testwagen installiert sollte schon drin sein, sonst wird kein echter Shelby draus.

Auch wegen den unflätigen Lärmemissionen, welche in den USA über Klimmzüge immer noch erlaubt sind, ist an einen offiziellen Import nach Europa nicht zu denken, hiesige Spezialisten machen es aber möglich, auch in der Schweiz legal einen Shelby-Mustang zu fahren.

Hygienefaktoren

Ohne CO₂-Börse kommen die Sanktionszahlungen für einen Shelby 5,2 l mit 377 g/km CO₂ auf runde 27 000 Franken zu stehen – Gasoline Guzzler-Tax in den USA \$ 1300. Wie auch immer die Direktimporteure das Problem lösen; mit einem Verkaufspreis von rund Fr. 95 000.- ist der Mustang Shelby im Vergleich zur Konkurrenz ein sehr kompetitives Angebot, und das Label in Verbindung mit dem Cobra-Emblem im Grill und auf der Heckklappe garantiert auch einen geringen Wertverlust. Ein perfekter 65er 350 GT wird aktuell um die 180 000 Franken gehandelt.

Jürg Wick



Tiefgelegte Motorhaube, die Streifen kann man weglassen.

© Walter Pfäffli



Untersteuern? Niemals. Manual only.

