

Ein Mustang, wie man ihn kennt, die Streifen sind nicht obligatorisch.



Ford Mustang Shelby 350 GT

Shelby, der Über-Mustang

Die Steigerung von Mustang heisst Shelby-Mustang, in der neuesten Ausgabe mit 533 PS.

Text und Bilder: Jürg Wick

Der neue Shelby kostet wiederum fast das Doppelte eines zugegeben sehr preisgünstigen Standard-Mustang-V8 und bietet mit seinen 533 PS sogar weniger Mehrleistung (+ 115 PS) als die letzte Ausgabe 2006. Schlagzeilen von drüben, wie „Mustang schlägt Corvette“, machten umso neugieriger.

Also ab in die Pampa, Sound- sowie Dämpfungstaste auf „Sport“ gedrückt. Kein Kompressor, kein Turbo, sondern Drehzahl. Der rote Bereich im Tourenzähler beginnt bei 8.250/min. Ab 4.000/min schlägt der Vollalu-V8 zu und überschüttet die Umgebung mit seinem bombastischen Sound. Irrwitziger Vortrieb; im Rückspiegel Gewesene vermuten, sich einen Kolbenfresser eingefangen zu haben.

Die 6-Gang-Schaltung von Tremec sortiert die Stufen mit der Präzision eines Gewehrbolzens. Untersteuern? Bis die Vorderreifen zu jammern beginnen, muss man sich sehr unbedarft anstellen. Zielgenaues Fahrwerk; auf dem Töfß würden die Fussrasten kratzen.

Dies ist ein Ernst zu nehmender Sportwagen, nicht bloss ein Kopfverdreher, der es mit den Besten bis hin zu einem 911 GT3 aufnehmen kann. Er provoziert beim Einsteigen nicht einmal Bandscheibenreklamationen. Ins Gepäckabteil passen 380 Liter, die Rücksitzlehnen sind geteilt klappbar. Mit störrischem Ladegut kann es wegen der kleinen und engen Öffnung Probleme geben. Das Interieur ist typisch Ford: Weichteile an den richtigen Stellen, die restliche Haptik cool, hart und im Kofferraum gefilzt

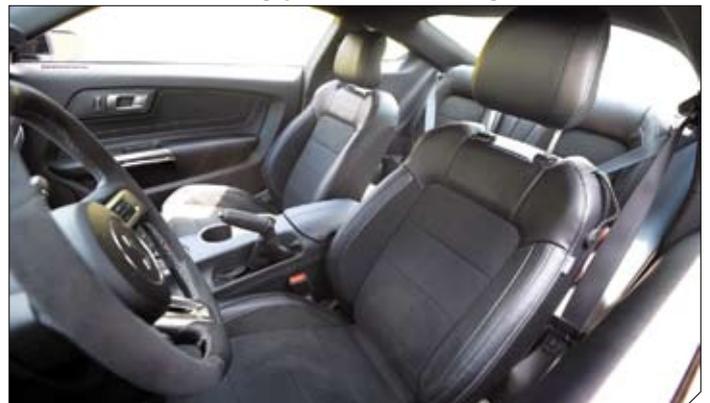
statt Velours, es klappert und zirpt aber nichts. Das 350 GT im 2016er Shelby soll an den legendären 350 GT von 1965 erinnern. In jener Zeit machte Ford mit „Total Performance“ und zahllosen Motorsporterfolgen von sich reden. Der 2012 verstorbene Carroll Shelby war ein wesentlicher Treiber der Kampagne, das Feuer hat weiter geglimmt, wird nun wieder belebt.

Im Falle der aktuellen Ausführung äussert sich dies mit einer V8-Maschine, welche mit inneren Änderungen ganz auf Drehzahl getrimmt worden ist. Der V8 wird in Michigan in Handarbeit aufgebaut, und es rotiert im Gegensatz zum V8 GT eine sogenannte Flat-Plane-Kurbelwelle mit 180 Grad Hubzapfenversatz, was sich spürbar auf das Ansprechverhalten und

Cooler Ford-Ambiente.



Das Gestühl sieht wenig sportlich aus, bietet aber guten Seitenhalt.



Man sieht ihn meistens von hinten.



auf den Sound auswirkt. Der Shelby brabbelt nicht gemütlich wie der Standard-V8, sondern kreischt metallertisch.

Herausgekommen ist ein konkurrenzfähiger Supersportwagen made in USA, jenseits der überirdischen Europäer, welche mit wenigen Ausnahmen nur noch mit Automatik lieferbar sind. Da prallen Weltanschauungen aufeinander. Sieht man sich die momentane Verfügbarkeit der Shelbys im Web an, so geben sich die Direktimporteure zuversichtlich, dass es weiterhin viele Sportwagenfreunde gibt, welche auf eine Handschaltung bestehen. Bei den Preisvergleichen muss man aufpassen: Das Technology-Package mit MagneticRide-Damping und das Electronics-Package, wie im Testwagen installiert, sollten schon drin sein, sonst fehlt etwas.

Auch wegen der unflätigen Lärmemissionen, welche in den USA immer noch erlaubt sind, ist an einen offiziellen Import nach Europa

nicht zu denken, Spezialisten machen es aber möglich, auch in der Schweiz legal einen Shelby-Mustang zu fahren.

Ohne CO₂-Börse kommen die Sanktionszahlungen für einen Shelby 5,2 L auf runde CHF 27.000,- zu stehen, der Heizkostenzuschlag ist mit 377 Gramm CO₂ pro Kilometer bzw. ca. 14,7 Liter/100 Kilometer beachtlich. Wie auch immer die Direktimporteure das Problem lösen, mit einem Verkaufspreis von rund CHF 95.000,- ist der Mustang Shelby im Vergleich zur Konkurrenz ein mehr als kompetitives Angebot, und das Zusatzlabel garantiert auch einen geringen Wertverlust, im Falle der jüngsten Edition sogar eine rasche Wertsteigerung. Ein perfekter 65er 350 GT wird heutzutage mit CHF 180.000,- gehandelt.

Schade ist nur, dass einem der Neue wegen der immensen Aussenbreite von 194 Zentimetern unübersichtliche Passagen versaut. Das tut die teurere Konkurrenz aber auch. ■

Spezifikationen

Karosserie: Sportwagen, 2 Türen, 4 Sitze, Leergewicht ab 1.720 kg.

Motor: V8; 5.163 ccm, Leistung: 392 kW (533 PS) bei 7.500/min, max. Drehmoment: 582 Nm bei 4.750/min. Vier Ventile pro Zylinder, 2 x 2 oben liegende Nockenwellen (VCT).

Kraftübertragung: 6-Gang-Getriebe, Heckantrieb, Differenzialbremse, ESP.

Fahrgestell: selbsttragende Karosserie, vorn Federbeine und Dreiecksquerlenker, hinten Mehrlenkerachse, Schraubenfedern, Vierrad-Scheibenbremsen, ABS, Zahnstangenlenkung mit hydr. Servo, Tank: 61 l, Reifen vorn: 295/35 ZR 19, hinten: 305/35 ZR 19, Michelin Pilot Super Sport.

Dimensionen: Länge: 478 cm, Breite: 194 cm, Höhe: 138 cm, Radstand: 272 cm. Kofferraum: 380 l.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit: 300 km/h, von 0 auf 100 km/h in ca. 4,0 Sekunden. Verbrauch Ø: 14,7 l/100 km, im Test: 14,5 l, 377 g CO₂/km.

Fahrzeuglieferant: Centralgarage Sursee AG, 6210 Sursee/LU, www.ford-sursee.ch.

Verkaufspreis: Ford Mustang Shelby 350 GT CHF 95.000,-.

Garantie: 3 Jahre/100.000 km.

Tacho bis 330 km/h.



Drehfreudiger V8 mit der Dohmstrebe darüber.

