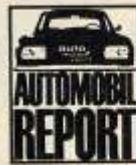


auto motor und sport

22. AUGUST 1964 • DM 1.50 • E 1418 D

Österreich 6S 11.— • Niederlande hfl. 1.80
Dänemark dKr 3.75 • Schweiz sfr 1.70
Schweden sKr 2.75 inkl. oms. • US \$ —.60

17



KUNDENDIENST BEI FORD UND OPEL

Sosieht er aus: der neue Ford 17M/20M Seite 12
Kommt ein Opel-Kadett-Sportwagen? Seite 13



Test Ford T5 (Mustang)

Ein V8-Sportwagen für 16 850 DM Seite 20

TEST FORD T5 < MUSTANG >

Mit großem Reklameaufwand führte Ford-USA im Frühjahr 1964 ein neues Modell ein: den Mustang. Der Erfolg war überwältigend; innerhalb von drei Monaten wurden 80 000 Wagen verkauft, die Produktion (über 1200 Wagen pro Tag) nähert sich der 100 000 Stück-Marke.

Dabei ist das Rezept, nach dem der Wagen gebaut wurde, gar nicht neu. Ford verwirklichte es schon einmal: im Thunderbird. Wie der Thunderbird ist der Mustang ein sportliches Coupé mit vier Sitzen und entspricht in seinem technischen Aufbau den üblichen amerikanischen Serien-Limousinen. Aber während der Thunderbird in den Maßen mit den großen Ford- und Mercury-Modellen vergleichbar ist, hat der Mustang eine Maß-Verwandtschaft mit dem Falcon, also mit dem Kompaktwagen der Ford-Familie. Dadurch ist er leichter und billiger als der Thunderbird. Und offensichtlich erstreckt

sich die reservierte Haltung der USA-Käufer gegenüber kompakten Wagen nicht auf sportliche Fahrzeuge: hier gelten die sparsamen Maße als funktionell und „europäisch“, denn ein Ferrari ist ja schließlich auch kein großes und trotzdem ein sehr

teures Auto. Ford hat also diesmal — im Gegensatz zu früheren Projekten wie Edsel und Cardinal — die geheimen Gänge der Käuferseele richtig und rechtzeitig erkannt. Der Wagen geht sozusagen wie warme Semmeln.

Die Mustang-Aktion beschränkt sich jedoch nicht auf Amerika, sondern ist, wie es im Ford-Jargon heißt, „world-wide“ geplant. Voraus ging ihr die Propaganda-Reise mit dem Mustang I, dem nach dem Vorbild europäischer Rennsport-Fahrzeuge gebauten kleinen Sportwagen, in dem der V4-Motor des 12 M vor der Hinterachse eingebaut wurde (siehe AUTO, MOTOR UND SPORT, Heft 22/1963). Kein Kenner der Verhältnisse glaubte jemals daran, daß dieses Auto in Serie gebaut würde, denn dazu war es mit seinem Rohrrahmen und seinen Lotus-ähnlichen Radaufhängungen viel zu aufwendig konstruiert, ganz abgesehen

Vorzüge

- Starker und sehr elastischer Achtzylindermotor
- Relativ niedriger Kraftstoffverbrauch
- Geräumige, für vier Personen geeignete Karosserie

Nachteile

- Serienmäßige Bremsanlage in Wirkung und Standfestigkeit ungenügend
- Fahreigenschaften und Fahrkomfort durch zu nachgiebige Federung und schwache Stoßdämpfer stark beeinträchtigt
- Serienmäßige Lenkung sehr indirekt



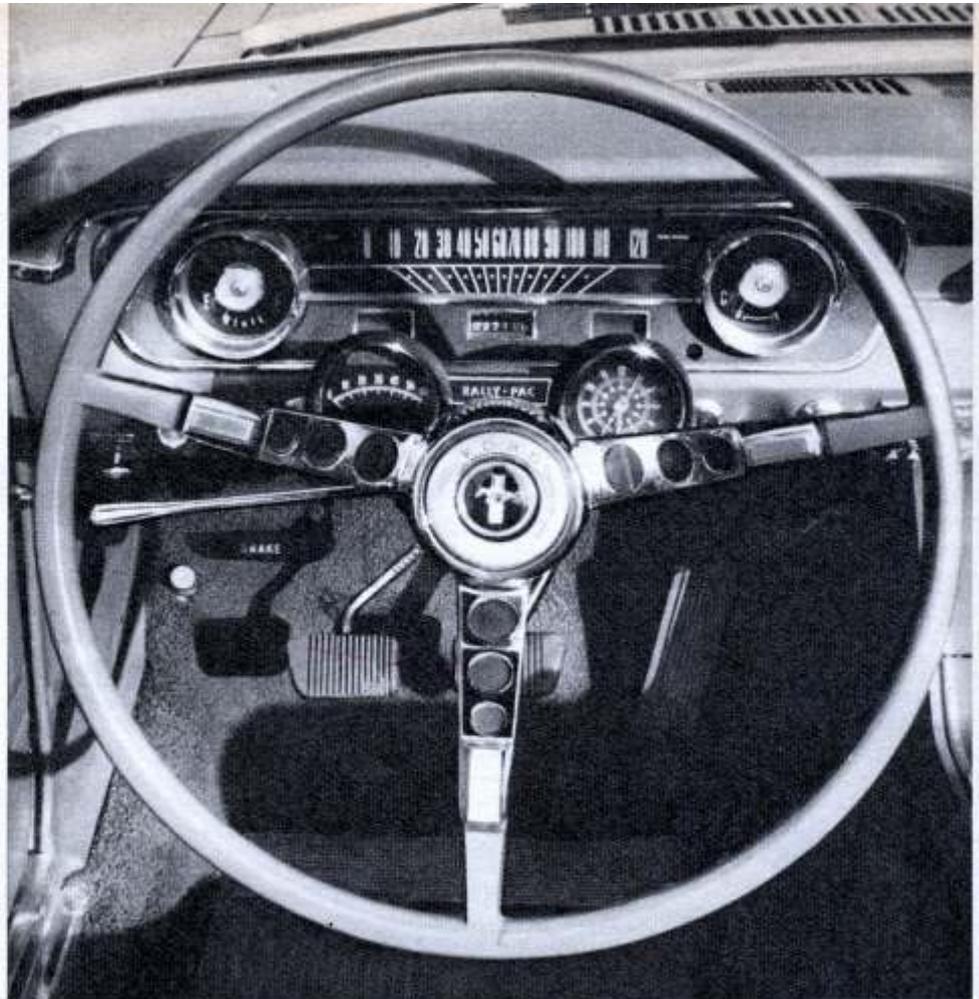
davon, daß es kein Dach und nur die Andeutung einer Windschutzscheibe besaß. Es war lediglich ein lustiges Lockvögelchen und hat diese Rolle hervorragend gespielt. Seinem Debut folgte nun, nachdem die amerikanische Serie einige Monate lief, eine Vorreiter-Gruppe von wenigen Exemplaren des wirklichen Mustang. Sie wurde so wirksam in Szene gesetzt, daß heute schon jeder einigermaßen Auto-Interessierte in Europa diesen Wagen kennt, obwohl noch keine zehn Stück den Weg über den Ozean gefunden haben.

In Deutschland war ein kleines Hindernis zu überwinden: die Firmen Kreidler und Krupp, die sich den Namen „Mustang“ für Mopeds und Lastwagen gesichert haben, protestierten gegen die Verwendung dieser Bezeichnung durch Ford. Also machten sich die Kölner Stlisten ans Werk und stanzen kleine Metallbuchstaben mit der Typenbezeichnung „T 5“, die den USA-Wagen angeklebt wurden. Das mit wehendem Schweif galoppierende Pferd im Kühlergrill und an den Seiten legt aber dem Betrachter die ursprüngliche Bezeichnung nahe.

Erfolgreiches Rezept

Der große Erfolg des Mustang in Amerika ist zweifellos der Karosserieform zu verdanken. Süddeutsche Ford-Vertreter haben an amerikanische Kunden schon eine beachtliche Anzahl von Wagen verkauft, während das deutsche Publikum sich noch abwartend verhält. In den USA ist man es nicht gewöhnt, sich viele Gedanken über technische Fragen zu machen, wenn einem die Form eines Wagens gefällt. Ausgenommen die echten Sportwagen-Fans: sie stehen dem Mustang kritisch gegenüber, weil sie seine technischen Details mit denen europäischer Sportwagen vergleichen. „It's not the car we hoped it would be“, schreibt die kalifornische Autozeitschrift „Road & Track“ über ihren Testbericht, „but it is a step in the right direction“. Aber auch sie erkennt an, daß die äußere Erscheinung das „most distinctive feature“ dieses Wagens sei.

Der elegante Eindruck entsteht dadurch, daß nach einem alten und stets bewährten Rezept ein kleiner Dachaufsatz weit nach hinten gerückt wurde. So ergeben sich eine lange Motorhaube und ein kurzes Heck — Merkmale, die in der klassischen Zeit geradezu Vorbedingung für jedes sportliche Auto waren. Der Radstand von 2,74 m, der einer bequemen fünfsitzigen Limousine zur Ehre gereichen würde, wird dabei natürlich nicht voll ausgenutzt, aber die Rücksitze sind immerhin so geräumig, daß man von einem Viersitzer sprechen kann. Die Dachform sorgt dafür, daß — im Gegensatz zu vielen anderen sportlichen Viersitzern — hinten genügend Kopfraum zur Verfügung steht, und die sehr breiten Türen lassen einen bequemeren Einstieg nach hinten zu als bei vielen unserer Zweitürer-Limousinen. Sitztiefe und Knieraum im Fond sind beschränkt, aber doch immerhin so bemessen, daß man es erwachsenen Leuten auch auf



Die ersten Vorführerexemplare des Mustang entstammen der amerikanischen Normalserie und sind noch mit Meilen-Tachometern ausgerüstet. Für den sogenannten „Rally-Pac“ mit Drehzahlmesser und elektrischer Uhr wird der hohe Mehrpreis von 380 DM verlangt — also nur 220 DM weniger als für den Achtzylindermotor!
FOTOS: WEITMANN



TEST FORD T 5

F O R T S E T Z U N G

längeren Strecken zumuten kann, dort zu sitzen. Auch der Kofferraum bietet so viel Platz, daß eine mehrköpfige Familie auf Reisen damit auskommt — man hat also ganz bewußt darauf geachtet, daß dieses sportliche Auto als Alleinwagen im Alltagsgebrauch verwendet werden kann. Nach

Handbetätigung geliefert werden kann. Wegen der offenen Ausführung wurde die selbsttragende Karosserie mit einer sehr steifen Bodenplattform versehen, deren tragendes Rückgrat der Kardantunnel ist. Bei beiden Ausführungen sind die Seitenfenster voll versenkbar (mit beim Testwagen recht schwergängigen Kurbeln), lediglich das vordere Ausstellfenster bleibt stehen und ragt dann mit seinem spitzen Ende ein wenig gefährlich in die Luft. Wie bei den meisten USA-Autos beschränkt sich die technische Delikatesse auf ein Programm verschiedener Motor- und Fahr-

Aber wenn es um das große Geschäft geht, dann läßt man die Feinheiten beiseite... Nur ein Anklang an kontinentale Sportwagen ist vorgesehen: vordere Scheibenbremsen. Sie waren bisher noch nicht lieferbar, werden es aber beim Modell 1965 sein; vom Herbst an bauen ja auch andere USA-Hersteller in ihre Autos auf Wunsch vordere Scheibenbremsen ein. Außerdem gibt es noch Trommelbremsen in Heavy-Duty-Ausführung mit und ohne Servo, eine direktere Lenkung mit und ohne Servo, stärkere Federn und Stoßdämpfer, automatisches oder Viergang-Schaltgetriebe (normal Dreigang), Spezialreifen, etliche Karosserie-Extras und last not least die verschiedenen Motorausführungen: statt des normalen Sechszylinders (105 DIN-PS) zwei 4,7 Liter V8 mit Doppelvergaser (175 DIN-PS) und Vierfachvergaser (190 DIN-PS).

ZUM VERGLEICH		Ford T 5 Coupé	Fiat 2300 S Coupé	MB 230 SL Roadster	Porsche 901 Coupé ¹⁾
Hubraum	ccm	4738	2279	2306	1991
Leistung	PS bei U/min	190/4400	136/5600 ²⁾	150/5500	130/6200
Drehmoment	mkg bei U/min	41,5/2800	18,2/4000 ²⁾	20/4200	16,5/4600
Gewicht	kg	1335	1324	1395	ca. 1000
Preis	DM	17 470.— ³⁾	20 900.—	20 600.—	23 700.—
Beschleunigung in Sekunden					
0 bis 60 km/h		4,2	4,7	4,4	—
0 bis 80 km/h		6,5	7,5	6,6	5,9
0 bis 100 km/h		9,2	10,8	9,7	8,7
0 bis 120 km/h		13,4	15,1	13,6	12,5
0 bis 140 km/h		17,8	21,1	19,2	19,8
0 bis 160 km/h		23,8	30,9	26,8	25,9
1 km mit stehendem Start		29,6	32,0	29,7	29,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	194	195	202	210

¹⁾ Werksangaben; ²⁾ Cuna; ³⁾ einschl. V8-Motor und Vierganggetriebe

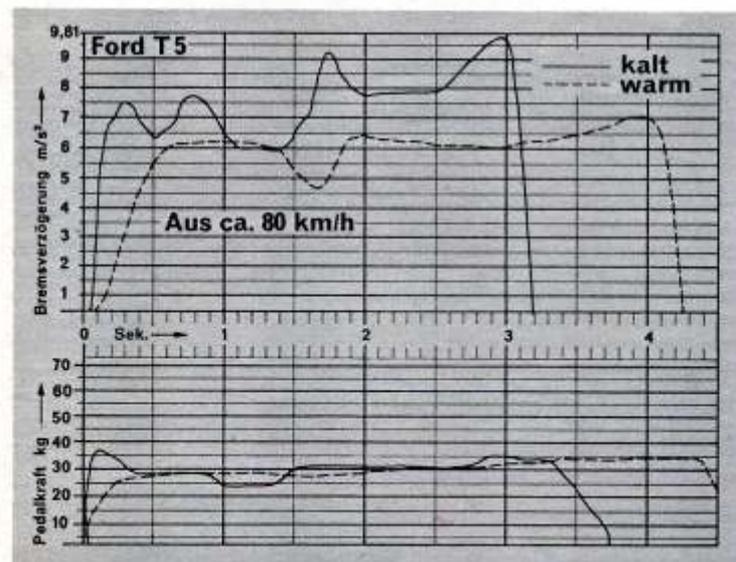
europäischen Maßstäben ist es ja auch nicht gerade klein — immerhin 10 cm länger und 3 cm breiter als ein Opel Rekord! Über Details wie den merkwürdig hoch angebrachten Kühlergrill und die Attrappe eines Lufteintritts vor den Hinterrädern kann man verschiedener Meinung sein, aber im Ganzen ist unverkennbar, daß die Gestalter dieser Karosserie zu den routiniertesten Auto-Stilisten der Welt gehören. Es gibt den Mustang in mehreren Karosserieausführungen: als Coupé, dessen Dach auf Wunsch mit Kunststoff überzogen wird, und als Cabriolet, das mit elektrischer oder

werksausrüstungen. Bemerkenswerte konstruktive Details vermißt man völlig, und das ist es wohl auch, was die amerikanischen Sportwagen-Fans dem Mustang nachtragen. General Motors versah den Sting Ray mit einer unabhängigen Hinterradaufhängung nach europäischem Muster, der Mustang dagegen hat die genugsam bekannte starre, an Blattfedern aufgehängte Hinterachse. Von der phantasievollen Konstruktion des Mustang I ist also nichts übriggeblieben, sie war nur eine Spielerei oder höchstens ein Beweis, daß man auf diesen Klavieren auch zu spielen versteht.

Fahrverhalten: fragwürdig

Das für die Europa-Demonstrationen eingeführte Mustang-Sortiment enthielt Coupés und Cabriolets verschiedener Ausführungen. Wir fuhren die sportlichste Version, ein Coupé mit 4,7 Liter 190 PS V8-Motor und Vierganggetriebe. Es ist typisch für die Unbekümmertheit amerikanischer Auto-Leute, daß sie einen so starken Motor in das gleiche Fahrwerk einbauen, das gewöhnlich die 105 PS-Normalverbraucher Ausführung aufnimmt. Die Höchstgeschwindigkeit der starken Ausführung wird vom Werk mit 175 km/h angegeben, tatsächlich aber lief das Ding bei unseren Messungen einwandfrei 194. Das muß es rechnerisch mit 190 PS auch können, nur darf man nicht fragen, wie es dabei mit der Fahrsicherheit bestellt ist. Die Bremsen reichten bei dieser Geschwindigkeit bei weitem nicht für eine Abbremsung bis zum Stillstand aus, und bei nur leichten Unebenheiten brauchte man die ganze Breite der Straße, um den Wagen auf der Fahrbahn zu halten.

Mit anderen Worten: unter Anlegung der für schnelle Wagen notwendigen Maßstäbe war der Mustang ein Versager. Das einzige, was er mit anderen Autos dieser Gattung gemeinsam hatte, war die enorme Beschleunigung. Auf das Anbremsen von Kurven dagegen mußte man völlig verzichten, denn die Bremswirkung blieb dann bald aus und stellte sich mehrere Stunden lang nicht wieder ein. Kurven schnell zu fahren, war trotz den in Köln montierten, gut liegenden Dunlop SP-Reifen selbst auf guten Straßen nicht möglich, weil der Wagen zu stampfen und zu stoßen begann wie ein Schiff auf hoher See. Auf schlechter Straße mußte man ohnehin jeden Ehrgeiz fahren lassen, denn dort war die Kraft des Motors weder in Kurven noch auf der Geraden auf die Fahrbahn zu bringen, weil sich die Hinterräder allzuoft in der Luft statt am Boden befanden. Unser Gesamturteil nach den ersten Eindrücken: eine bedenkenlos zusammengebaute Großserien-Schachtel mit einem wunderschön elastischen und starken Motor.



Dieses Bremsdiagramm wurde nicht mit den serienmäßigen Bremsen, sondern mit den im Austausch eingebauten Vorderradbremmen registriert. Standfestigkeit und Wirkung dieser Bremsen waren besser als bei der Serienausstattung, entsprachen aber trotzdem noch nicht ganz den Anforderungen, die bei einem so starken Wagen an die Bremsen gestellt werden müssen. Die Hinterräder neigten zu frühzeitigem Blockieren.

Es wäre nicht sinnvoll gewesen, über diesen Wagen einen Testbericht zu schreiben, wenn nicht Köln auf unsere erstaunte Rückfrage beruhigend mitgeteilt hätte: in dieser Form wird nicht ein einziges Exemplar in Europa ausgeliefert werden. Für den Import vorgesehen ist erst das Modell 65, das verschiedene Verbesserungen erhält. Außerdem wird für Europa grundsätzlich die sogenannte Heavy-Duty-Ausführung als Standardausführung geliefert. Die Hauptmerkmale dieser Ausführung sind verbesserte Bremsen, stärkere Federn und wirksamere Stoßdämpfer. Ein Wagen dieser Art war aber noch nicht greifbar, man mußte nehmen, was aus Amerika kam...

Zweifellos werden diese drei Verbesserungen die Fahrsicherheit des T 5 spürbar erhöhen. Wir bekamen davon einen kleinen Vorgeschmack, als nach etwa 1000 Meilen die Bremsen, obwohl wir sie im eigenen Interesse geschont hatten, ihren Dienst ganz versagten und von der Stuttgarter Schwabengarage durch andere ersetzt wurden, die man, da Mustang-Ersatzteile noch nicht verfügbar waren, kurzerhand aus einem Ford Fairlane ausbaute. Diese Bremsen taten es besser und erwiesen sich auch auf Schweizer Gebirgsstraßen als verlässlich, wenn sie auch keinen Vergleich mit guten Scheibenbremsen aushielten. Das bei unseren Bremsmessungen störende frühzeitige Blockieren der Hinterräder machte sich beim normalen Fahren nicht bemerkbar, zumal wir mit beladenem Kofferraum fuhren. Die zu weiche und schlecht gedämpfte Federung dagegen fiel auch beim „zivilen“ Fahren im Ferienverkehr unangenehm auf: der Wagen schwankte häufig um die Längsachse, die Hinterachse schlug durch. Wir glauben, daß nicht nur die Europa-Kunden, sondern auch die amerikanischen Mustang-Fahrer mit einer „Heavy-Duty“-Federung besser bedient wären, denn die jetzige Ausführung ist für den Fahrkomfort eher schädlich als nützlich. Beim Einbau stärkerer Federn und Stoßdämpfer werden sich auch die Geradeauslauf-Eigenschaften auf schlechter Straße bessern, weil dann der unerwünschte Mitlenk-Effekt der an den Federn aufgehängten Hinterachse kleiner ist.

Ein weiterer Schritt zur Verbesserung der Fahrsicherheit werden vermutlich die Scheibenbremsen sein, die auf Wunsch geliefert werden sollen. Seltsamerweise können die Scheibenbremsen nicht mit einem Bremsverstärker ausgerüstet werden, so daß die notwendige Fußkraft unter Umständen ziemlich hoch ist. Bei den Trommelbremsen unseres Testwagens war ebenfalls kein Bremsverstärker eingebaut, aber die Bremsen hatten offenbar eine ziemlich starke Selbstverstärkung und brauchten darum nur relativ wenig Fußdruck.

Auch die Lenkung bedurfte des Servo (der auf Wunsch lieferbar ist) nicht, sie war leicht zu bedienen, arbeitete freilich auch sehr indirekt. Es kann eine direktere Lenkung geliefert werden, bei der dann vielleicht ein Verstärker von Vorteil ist. Mit der

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

FORD T 5 (MUSTANG) COUPE

MOTOR

Achtzylinder - Viertakt - V - Motor, Bohrung \times Hub 101,6 \times 72,9 mm, Hubraum 4738 ccm, Verdichtung 9:1, Leistung 190 PS (DIN) bei 4400 U/min, spezifische Leistung 40,1 PS/Liter (wahlweise 175 PS-V8-Motor oder 3,3 Liter Sechszylinder-Reihenmotor mit 105 PS), maximales Drehmoment 41,5 mkg (DIN) bei 2800 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4400 U/min) 10,7 m/s, bei 100 km/h im vierten Gang (2520 U/min) ca. 6,1 m/s, zentrale Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, hydraulische Stößel, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung, Hauptstrom-Ölfilter, Ölinhalt 4,8 Liter, 1 Vierfachvergaser, 60 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 Volt 55 Ah, Lichtmaschine 450 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung (wahlweise Dreiganggetriebe oder automatisches Getriebe), Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 2,78 (8,35), II. 1,93 (5,78), III. 1,36 (4,08), IV. 1,0 (3,0), R. 2,78 (8,35), Hinterachse 3,0.

FAHRWERK

Plattformrahmen mit Längsträgern verschweißt, mittragende Ganzstahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Schraubenfedern, Querstabilisator, hinten Starrachse an Blattfedern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauf lenkung, Übersetzung 27:1, auf Wunsch 22:1, hydraulische Fußbremse, Trommelbremsen, auf Wunsch Bremsverstärker oder vordere Scheibenbremsen, Stockhandbremse mechanisch auf Hinterräder wirkend, Reifen Dunlop 185-14 Nylon SP (Normalausstattung für Sechszylinder 6.50-13, für V8 7.00-13), Luftdruck 2,6/2,4 atü.

ABMESSUNGEN

Radstand 2743 mm, Spur 1422/1422 mm, Außenmaße 4613 \times 1732 \times 1298 mm, Innenbreite vorn 1380 mm, hinten 1340 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 920 mm, hinten 880 mm, Sitztiefe vorn 460 mm, hinten 380 mm, Knieaum hinten 160 bis 290 mm (je nach Stellung der Vordersitze), Wendekreis rechts 12,6 m, links 13 m, 5 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1335 kg (davon Vorderachse 755 kg, Hinterachse 580 kg, Ge-

wichtsverteilung 56,6:43,4), zulässiges Gesamtgewicht 1800 kg, Zuladung 465 kg, Personen-Indexzahl 5,5, Leistungsgewicht vollgetankt 7 kg/PS, mit 340 kg Belastung (vier Personen mit Gepäck) 8,8 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 71 km/h
II. Gang	12 bis 103 km/h
III. Gang	20 bis 146 km/h
IV. Gang	ab 30 km/h

Höchstgeschwindigkeit 194 km/h

Beschleunigung siehe Vergleichstabelle.

VERBRAUCH

(Superbenzin)

Autobahn Schnitt 150 km/h	18,9 Liter/100 km
Autobahn Schnitt 110 km/h	13,1 Liter/100 km
Landstraße Schnitt 70 km/h	15,2 Liter/100 km
Kurzstreckenverkehr	17,4 Liter/100 km
Testverbrauch	16,4 Liter/100 km

INNENGERÄUSCH

(Gemessen nach ISO-Kurve A)

Leerlauf im Stand	51 Phon
Bei 50 km/h	66 Phon
Bei 80 km/h	72 Phon
Bei 100 km/h	74 Phon
Bei 120 km/h	79 Phon
Bei 160 km/h	83 Phon

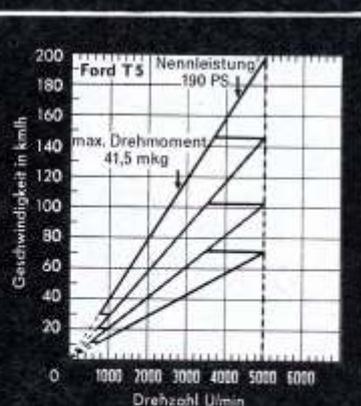
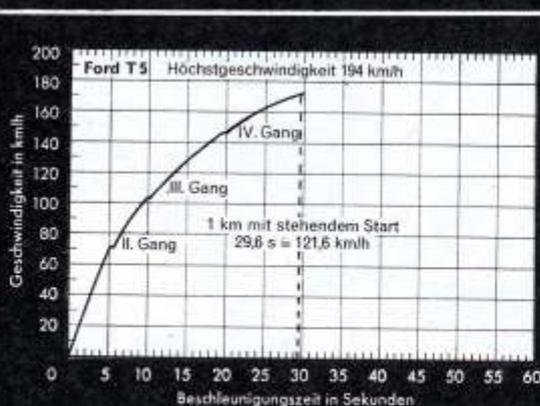
PREISE (unverbindliche Richtpreise)

Coupé zweitürig, Standard mit Sechszylindermotor	DM 16 250.—
Cabriolett zweitürig, Standard mit Sechszylindermotor	DM 17 750.—
Aufpreis für V 8-Motor	DM 600.—
Aufpreis für Vierganggetriebe	DM 620.—
Aufpreis für automatisches Getriebe (bei Sechszylindermotor)	DM 1 000.—
Aufpreis für automatisches Getriebe (bei V 8-Motor)	DM 1 060.—
Bremskraftverstärker (bei Trommelbremsen)	DM 230.—
Aufpreis für vordere Scheibenbremsen	DM 190.—
Aufpreis für Servolenkung	DM 460.—
Aufpreis für Klimaanlage	DM 1 650.—

Preise für Österreich und die Schweiz stehen noch nicht fest.

WARTUNG

Ölwechsel alle 10 000 km, Schmierdienst alle 50 000 km, Inspektion alle 10 000 km oder zweimal im Jahr.





TEST FORD T 5

FORTSETZUNG

serienmäßigen Lenkung ist der T 5 ein zwar leicht bedienbares, aber nicht sehr wendiges Fahrzeug. Erstaunt waren wir über die sehr gute Schaltbarkeit des Vierganggetriebes; der kurze Schalthebel ließ sich leicht und sicher bedienen, die Synchronisierung funktionierte ausgezeichnet. Bekanntlich sind Getriebe, die eine hohe Leistung zu übertragen haben, nicht immer leicht zu schalten. Als gute Lösung empfanden wir auch die Sperrung des Rückwärtsganges durch einen besonderen kleinen Griff am Schalthebel. Allerdings ist dieser Griff ziemlich scharfkantig ausgeführt, so daß man sich daran wehtun kann.

Der Motor ist mit seiner Leistung, die vorläufig die Möglichkeiten des Fahrwerks klar überschreitet, und seiner Elastizität über jedes Lob erhaben. Mit einem 4,7 Liter Achtzylinder in einem relativ leichten und kleinen Wagen kann man eben allenthalben anfangen. Besonders bemerkenswert ist, daß der Motor trotz seiner Größe im Verbrauch genügsam ist — er wird ja nur selten voll ausgenutzt, selbst bei schnellem Fahren bewegen sich die Drehzahlen zu meist zwischen 2000 und 4000 U/min. Es ergeben sich Verbrauchswerte zwischen 13 und 18 Liter/100 km; also nicht mehr als bei europäischen Sechszylindersportwagen der gleichen Gewichtsklasse. In diesem Punkt unterscheidet sich der T 5 deutlich

vom schwereren Thunderbird, bei dem mit Werten zwischen 20 und 30 Liter gerechnet werden muß, wodurch der Thunderbird für Europa ziemlich uninteressant wird. Wegen der Zuverlässigkeit der Maschine braucht man angesichts der genannten Drehzahlen wohl kaum Bedenken zu haben. Die Beschleunigung ist unterhalb von 4000 U/min schon so überragend, daß man es nicht nötig hat, bis an die Maximaldrehzahl von 5000 U/min heranzugehen. Oberhalb dieser Drehzahl verliert der Motor sehr schnell an Leistung.

Zur Beschleunigung wäre noch zu sagen, daß man mit dem T 5 den meisten europäischen Sportwagen davonfahren kann. Trotzdem sind natürlich Wagen wie der Porsche 901 und der Mercedes 230 SL, die leistungsmäßig ungefähr dem TS entsprechen, dem Ford-Konkurrenten in seiner jetzigen Form auf kurvenreichen Straßen deutlich überlegen. Aber Ford hat ja am Falcon schon demonstriert, was man aus solchen Allerwelts-Fahrwerken herausholen kann, wenn es darauf ankommt.

Möglicherweise wird der T 5 in Europa nicht mit der 190 PS Vierfachvergaser-Maschine, sondern nur mit der 175 PS Doppelvergaser-Version geliefert. Der bisher angegebene Mehrpreis von DM 600.— für die V 8-Maschine scheint jedenfalls für diese Version zu gelten (ganz genau weiß

man es auch bei Ford noch nicht). Wir würden sagen, daß die 175 PS im Normalgebrauch wohl kaum jemals als zu wenig empfunden werden, denn die volle Beschleunigung des 190 PS-Motors konnten wir nur in Ausnahmefällen ausnutzen. Die enorme Leistungsreserve beim Überholen, einer der überzeugendsten Vorzüge des T 5, dürfte kaum Einbuße erleiden.

Mit der Sechszylinder-Version haben wir noch keine Bekanntschaft gemacht. Wir kennen nur das Urteil unseres österreichischen Kollegen Hans Patleich, der dieses Auto für kurze Zeit fuhr und es dann enttäuscht stehenließ, weil nach seinen Worten „weder eine Beschleunigung noch eine Straßenlage oder eine Bremse“ vorhanden waren. Es entspricht sicherlich in den Fahrleistungen unseren Mittelklassewagen, hat aber zweifellos nicht die Leistung zu bieten, die man von einem so sportlich aussehenden Wagen erwarten kann. Da der Achtzylinder wirklich preisgünstig ist, gibt es unserer Meinung keinen Grund, sich nicht für seine in jeder Hinsicht mehr begeisterten Eigenschaften zu entscheiden. Durchaus diskutabel ist dagegen die Entscheidung für das automatische Getriebe, denn den kleinen Leistungsverlust verträgt der Motor ohne weiteres, und die Fahrbequemlichkeit im dichten Verkehr ist den Mehrpreis durchaus wert. Nicht ohne Grund sehen auch die europäischen Sportwagenhersteller für das automatische Getriebe eine große Zukunft. In diesem Punkt kommt es darauf an, ob man sich für einen Schaltfanatiker hält oder nicht.

Sobald der T 5 in der 65er Ausführung verfügbar ist, werden wir uns in einem ergänzenden Bericht nochmals mit ihm beschäftigen. Kein Zweifel, den jetzt gefahrenen Wagen könnten wir nicht mit gutem Gewissen empfehlen; kein Zweifel aber auch, daß die vorgesehenen Verbesserungen das Gesamtbild in positiver Richtung verschieben werden. Mit Achtzylindermotor, Vierganggetriebe und Scheibenbremsen kostet der T 5 jetzt DM 17 660.—. Die jetzigen, noch unverbindlichen Preise werden nach Auskunft von Ford in ihrer Höhe nicht wesentlich verändert werden, und damit ist der T 5 für seine Leistung außerordentlich preisgünstig. Immerhin handelt es sich ja um ein spezielles Sportfahrzeug und nicht um eines der üblichen durch Ummodellieren einer Limousine entstandenen Coupés. Die Merkmale des Großserienbaues kann der T 5 nicht ableugnen, aber sie zeigen sich nicht nur in einer stellenweise „billig“ wirkenden Verarbeitung, sondern auch in einer guten Gesamtqualität. Noch nie ist ein Sportwagen in so großer Serie auf den Markt gebracht worden, aber Ford hat offenbar richtig gerechnet. Ford hat auch richtig vorbereitet, denn nach den Sportserfolgen der letzten Zeit hat die Marke zweifellos an Ansehen gewonnen. Das dürfte so manchem europäischen Sportwagenhersteller zu denken geben...

Reinhard Seiffert

Die Sitze sind mit einem Kunststoff bezogen, der bei warmem Wetter starkes Schwitzen hervorruft. Die Lehnen sind in geringem Maße mit Rändelschrauben verstellbar. Eine Längsverstellung hat nur der Fahrersitz, der Beifahrersitz ist fest angeschraubt. Die Konsole auf dem Kardantunnel, die einen zusätzlichen Ablagekasten enthält, wird nur gegen einen Aufpreis von 275 DM geliefert.

