

En fyrsitsig dragster: Ford Mustang i sitt high performance-utförande med en motor på 271 hk. Accelerationen är enastående. Foto: ULF URBAN.

VI TESTAR

FORD MUSTANG

Ford Mustang har nu börjat tas in i Sverige med en V8 på 225 hk. Priset på gatan är 25 100 kr. Vi har dock testat vagnen i dess vassaste skick med en V8 på 271 hk. Den kan man få även i Sverige för någon extra tusenlapp. Leveranstiden blir då cirka 3 månader. I den vassare versionen är Mustang något av det accelerationsnabbaste man kan hitta på GT-fronten — en veritabel dragster. Till 80 km/tim kommer man på 5,6 sek. Toppsfart: 205 km/tim.

Här i Europa anses den amerikanska Ford Mustang snarare vara en fyrsitsig GT-vagn med enastående prestanda än en sportvagn. Storleken är både en fördel och en nackdel: komfort och passagerarutrymme måste vägas mot ekonomi och manövreringsförmåga.

I Amerika finns det fyra motorstorlekar att tillgå på Mustang: en 3,2 liters rak 6:a på 120 hk, en 4,7 liters V8 på 200 hk, en 4,7 liters V8 på 225 hk (den som tas in i Sverige som standard) samt en 4,7 liters V-8 på 271 hk.

LATTA MOTORER

De här motorerna är anmärkningsvärt lätta och de har höga motorstyrkor vid tidigare otänkbara varvtal. En bra transmission har dock att dras med en bakaxelutväxling som begränsar behaglig marschfart till 145 km/tim beroende enbart på oväsendet.

Mustang har en konventionell stel bakaxel; detta ger bekväm åkkomfort och relativt liten krängning. Vagnen är mycket rolig att köra och det finns alltid motorstyrka i reserv.

Styrningen är snabb och oamerikansk — det är lätt att få kontroll på vagnen om häftig acceleration får den att sladda. I vått väglag kan dock den kraftiga motorstyrkan vara farlig om vagnen rattas av en ovan förare; man måste vara mycket försiktig.

DÄCK OCH BROMSAR

De två saker vi framför allt skjutit in oss på i vår kritik är däcken och trumbromsarna. På den Mustang som säljs som standard i Sverige sitter dock skivbromsar. Lågprofildäck finns att tillgå.

Att sätta en stor V8 fram i ett ganska lätt chassi är kanske inte det bästa för viktfordelningen (58/42). Men

amerikanska producenter visar att arrangemången är bra när det gäller prestanda.

Mustang som i sitt s k high performance-utförande har en motor med mycket hög motorstyrka (271 hk) är prestandamässigt en av de mest imponerande vagnar vi testat. Accelerationen är enastående på alla växlar och vid varvtal från under 1 000 varv/min till över 7 000 varv/min.

Varje steg på 30 km/tim upp till 120 km/tim tar mellan 4 och 5 sekunder. Vagnen tappar inte orken förrän vid 193 km/tim som klaras på 30,7 sek.

MYCKET HJULSPINN

Så mycket motorstyrka parad med en stel bakaxel och Mustangens hjulplacering gör att det är svårt att hitta idealiska startmetoder för mätningar av accelerationen med stående start. Drag-

sterstartar med höga varvtal och lukt av bränt gummi är visserligen roliga, men dyra och i det här sammanhanget av intet värde.

Aven på tvåan spann hjulen för mycket. De bästa siffrorna fick vi genom att först slira iväg på kopplingen vid lågt gaspådrag. Vi gasade för fullt först sedan vi släppt kopplingen helt.

Siffrorna vi fick fram smäller högt i GT-sammanhang: 0-95 km/tim på 7,6 sek, 0-160 km/tim på 19,7 sek. Engelska kvartsmilen (400 meter) klarades på 15,2 sek. Vi använde samma teknik på 2:an, som på 1:an, siffrorna blev bara 0,4 sek sämre.

OVER 2 LITER

Det är på intet sätt förvånande att fyrportsförgasaren drar en del bränsle. Redan vid 50 km/tim är förbrukningen uppe i närmare 1,2 liter/mil. Ligger man och landsvägskör strax under 130 km/tim är förbrukningen strax över 2 liter. Eftersom tanken rymmer 57 liter blir aktionsradien cirka 25 mil.

Enligt rekommendationer skall Ford Mustang gå på 100 oktanig bensin; på vanlig premium knackade dock inte motorn.

Trots att mindre motorstarka varianter har automatchoke sköttes choken på vår high performance-modell manuellt. Man behövde inte använda den i närheten av noll grader men den var bra att ha om man ville ha snabb tomgång medan motorn värmdes upp.

Annars behövde man bara trampa till ett par gånger på gasen för att motorn skulle starta med en gång. När motorn väl är varm drar den mjukt.

KLARAR LUTNINGEN

Som väntat hade vagnen inga som helst problem att starta i en lutning på 1 till 3 — en sådan lutning kör man uppför på trean. Man kunde starta på tvåan i en lutning på 1 till 4.

En låg bakaxelutväxling är angenäm att använda i stadstrafik eftersom man kan ligga på fyran ända ner till 15 km/tim och ändå ha motorstyrka för acceleration.

Eftersom det behövs en hel del koncentration att styra en sådan här stor vagn i stadstrafik är det en god idé att starta på trean och ligga kvar på den. Annars kan man starta på tvåan, växla direkt till fyran — och lämna alla andra bakom sig.

Den fyrväxlade transmissionen med golvspak är standard för den här motorn. Det är ett nöje att växla, lägena är distinkta, men man får passa upp, man måste växla snabbt. Backen är lätt att få i.

Kopplingen har långt spel, den tål omild behandling och arbetar alltså mjukt.

STYV FJÄDRING

De flesta amerikanska bilar har ett rykte om sig att vara bekväma men svajiga att åka i — de är inte idealiska när det gäller manövrering eller väghållning.

Mustang är ett undantag: fjädringen är styv, dock inte lika styv som t ex hos en del engelska sportvagnar med liknande fjädring — individuell fram med en spiralfjäder över dubbla gaffelben och en stel bakaxel med bladfjädrar.

Detta ger i Mustangens fall en trevlig balans mellan god åkkomfort och bra vägegenskaper; vagnen kränger minimalt.

Mustangens vägegenskaper hänger naturligtvis samman med motorstyrkan och den dragkraft däckerna ger. De däck som satt på testvagnen gav ordentligt grepp i kurvorna men började också tjuta vid låg påfrestning.

Vagnens understyrning gick över till överstyrning genom ökat gaspådrag, väggreppet förlorades dock inte, men det är ingen svårighet att provocera fram en markant försämring av väggreppet.

FORSIKTIGT PÅ GASEN

Har man bara lärt sig att vara försiktig på gasen är köreegenskaperna bra. Börjar bakdelen röra oroligt på sig är det lätt att korrigera det med små ratt-rörelser.

Styrning är lite tung men samtidigt mycket känslig. Man har precis kontroll över vagnen både i stadstrafik och ute på motorvägarna.

När det är halt är Mustang ingen rolig vagn att köra eftersom hjulen lätt spinner på alla växlar. Man måste ta kurvorna med ytterligg försiktighet. De nya bredare lågprofil däck som nu finns tillgängliga borde göra vägegenskaperna bättre i alla väder.

Den Mustang som förs in i Sverige har alltså skivbromsar som standard men vår testvagn hade bara trumbromsar som inte alls räckte till.

Vi körde några varv på en kort rundbana och bromsarna mattades snart tills ingenting fanns kvar. Samma sak hände på en krokig väg där vi accelererade hårt mellan kurvorna. Handbromsen som visserligen är effektiv vid en lutning på 1 till 3 har föga värde som nödbroms.

OJÄMNHETEN SVÄLS

Att Mustang är en transatlantisk vagn märks tydligt på fjädringen som absorberar vägens mindre ojämnheter; större ojämnheter har dock en tendens att lyfta nosen på vagnen.

Kardantunneln gör att sätena ligger bra nära dörrarna, armbågsrummet blir nedskuret. För att få en känsla av hur

stor bredd vagnen har vill många korta personer höja sätena, men det är bara en parentetisk anmärkning när det gäller en annars bekväm justeringsanordning.

Stödet i sidorna kunde vara bättre, men det är en bra kompromiss mellan detta och lätt i- och urstigning. Bekvämligheten i baksätet är lyxös i jämförelse med många andra 2+2-vagnar och t o m sedanmodeller.

Kopplingen har långt spel och detta påverkar inställningen av förarsätet, men ingen behövde sitta obekvämt nära ratten. Växelspaken är väl placerad.

MYCKET OVASEN

Nackdelen med låg växling är en hårt arbetande motor som för mycket oväsen. Hydrauliska ventillyftare skulle nog göra sitt till för att få en tystare motor. Det värsta oljudet kommer dock från insuget på förgasaren. Filtret är ur ljuddämpningssynpunkt otillfredsställande.

Det finns inga ljuddämpande arrangemang under motorhuv. Vindbruset blir påträngande över 120 km/tim och konversationen har en tendens att tyna på motorvägarna.

Ford har känsla för värmeanläggningar och Mustang klarar alla situationer. Separata kontroller ger frisk kalluft till föraren och/eller passagerarna och tre kontroller ändrar kvantiteten, riktningen och temperaturen. På sommaren kan man veva ner både de stora sidorutorna fram och de små sidorutorna bak.

Att man sitter så nära vagnssidorna gör att bli a en tjock fönsterpelare fram försämrar sikten snett åt sidan. Sikten bakåt genom det stora bakfönstret är bra. Backspeglarna räcker gott till, men det skulle inte vara ur vägen att ha yttre backspeglar.

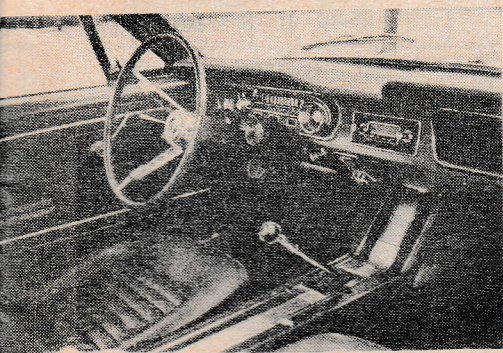
ENKEL INSTRUMENTBRÄDA

Strålkastarna var dåligt justerade på vår testvagn och det var svårt att av-göra deras effektivitet. De tycktes dock ha god genomträngningsförmåga.

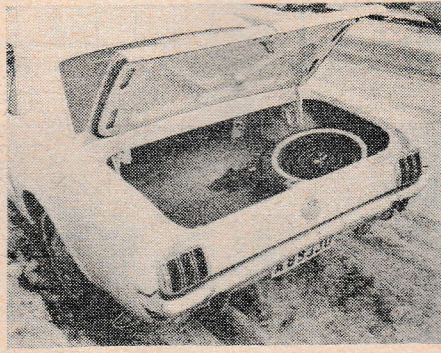
Instrumentbrädan är enkel och lätt att komma underfund med. En stor hastighetsmätare flankeras av bränsle- och temperaturmätare. Resten klaras av med varningsljus: generator, olja, blinkvisare och helljus.

Vår testvagn var, liksom den som normalt tas in i Sverige, utrustad med Rally-Pac som består av en varvräknare och en klocka som sitter på ratt-röret.

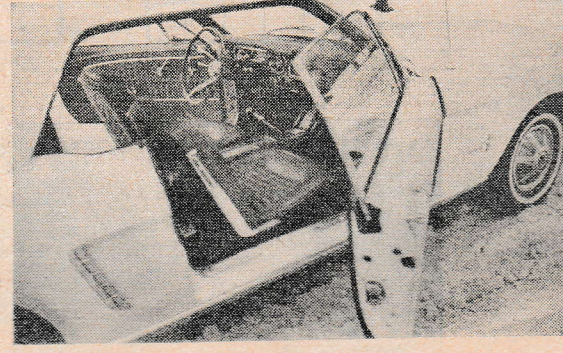
Inuti Mustang finns det plats för paket i ett mindre läsbart fack i instrumentbrädan samt i ett bakre bagageutrymme. Det stora yttre bagageutrymme störs av reservhjulet som upptar en inte oväsentlig del av ytan.



Liksom i Falcon är instrumenteringen enkel och lätt att komma underfund med.



Bagageutrymmet är i sig självt relativt stort. Reservdäcket tar dock upp mycket plats.

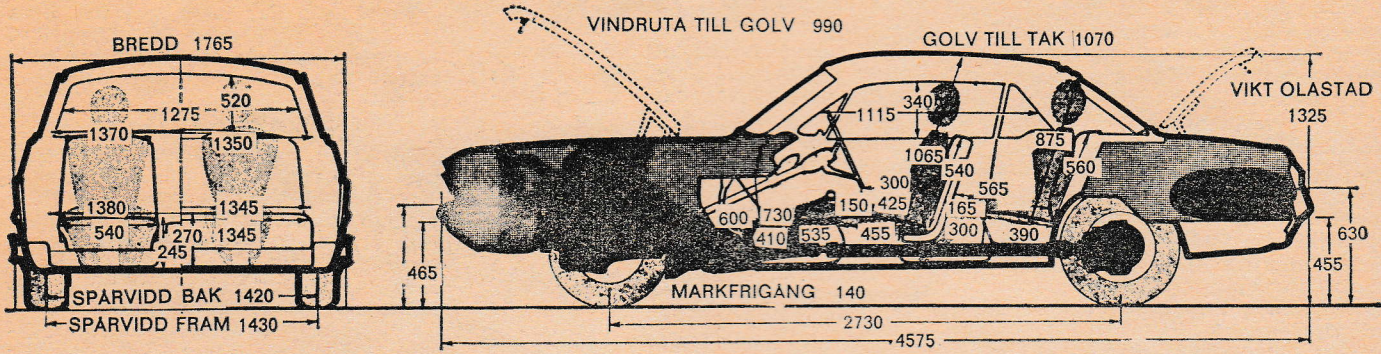


De stora dörrarna gör att det är lätt att komma in i Ford Mustang.

TEST 2/65

FORD MUSTANG
 Tillverkare: Ford Motor Company, Dearborn, USA.
 Generalagent: Ford Motor Company, Stockholm.
 Pris på gatan inte fastställt.

World Copyright
Motor
 Reproduced by permission
 of the publishers



DATA OCH PRESTANDA

TESTFÖRHÅLLANDEN: Väder: Torrt, lätta vindar. Temperatur + 4-7°C. Lufttryck omkr 760 mm Hg. Vägbeläggning: Torr asfalt. Bränsle 100 oktan.

INSTRUMENT: Hastighetsmätaren visade rätt vid 50 km/tim och rätt vid 95 km/tim. Vägmatären visade 0,25 % för kort sträcka.

VIKTFÖRDELNING: fram/bak 58/42.

MAXIMIHASTIGHET: Medelhastighet av prov i båda riktningarna 205 km/tim. Bästa tid på uppmätt raksträcka i en riktning (400 m) motsvarar hastigheten 207 km/tim. Vid ett annat prov fick bilen accelerera från stillastående en sträcka på 1 600 m, varefter tiden för efterföljande 400 m mättes. Medelvärdet av flera prov i båda riktningarna blev 193 km/tim. Bästa tid i en riktning motsvarar 193 km/tim.

HASTIGHET PÅ OLIKA VÄXLAR:

Högsta hastighet på 3:an 157 km/tim
 2:an 111 km/tim
 1:an 77 km/tim

BRÄNSLEFÖRBRUKNING: Se diagram nedan. Totala bränsleförbrukningen motsvarar en förbrukning av 2,2 l/mil. Normal landsvägskörning 2,1 l/mil. Värdet motsvarar förbrukningen vid en hastighet mitt emellan 50 km/tim och vagnens toppfart, plus 5 % tillägg för accelerationen. Bränsletankens rymd 57 l.

BACKTAGNINGSPÅVÄGÅNG MED BIBEHÅLLEN JÄMN FART:

Max lutning på 4:an 1:3,85
 3:an 1:2,95
 2:an 1:2,31

ACCELERATION: Från stillastående se diagram.

Acceleration på de två högsta växellarna:

15-50 km/tim 4,6 sek 3,3 sek
 30-65 km/tim 4,4 " 3,5 "
 50-80 km/tim 4,4 " 3,6 "
 80-110 km/tim 4,7 " 3,8 "
 95-130 km/tim 4,9 " 4,5 "

TEKNISK SPECIFIKATION

MOTOR: V-8, cylindervolym 4 727 cm³, cylinderdiameter 101,6 mm, slaglängd 72,9 mm. Kompression 10,5.

MAXIMIEFFEKT: 271 hk vid 6 000 varv/min.

FORGASARE: Enkel Ford fyrports.

BRÄNSLEPUMP: Ford mekanisk.

KRAFTÖVERFÖRING: Golvväxelspak utväxling 4:an direkt, 3:an 1,36, 2:an 1,93, 1:an 2,78.

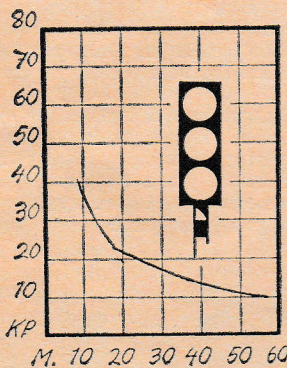
BROMSAR: Hydrauliska trumbromsar, självjusterande.

HJULSTALL: Individuell med dubbla gaffelben, spiralfjädrar, stel bakaxel och bladfjädrar.

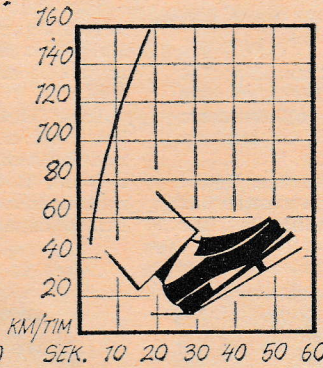
STYRNING: Atercirkulerande kulan.

DACK: 7,00x14 Firestone.

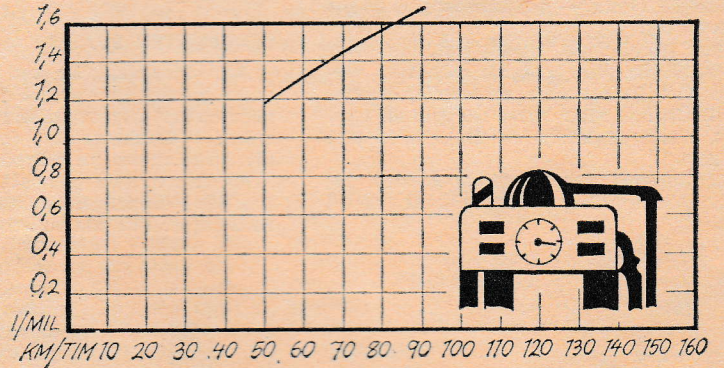
BROMSSTRÄCKA



ACCELERATION



BRÄNSLEFÖRBRUKNING



VI HAR TESTAT

Är ni intresserad av att läsa vår test av någon viss vagn går det bra att rekvidrera det aktuella numret från Teknik för Atlas expedition, Box 3137, Stockholm 3.

BMC 1100 4/63
 NSU Prinz 5/63
 Triumph Vitesse 6/63
 Volvo Amazon 7/63
 Chrysler Valiant 8/63

Simca 1000 9/63
 Fiat 1500 10/63
 Hillman Super Minx 11/63
 Volkswagen 1500 12/63
 Hillman Imp 13/63
 Taunus 17 M TS 14/63
 Opel Rekord 15/63
 Peugeot 404 16/63
 Porsche Super 75 17/63
 Skoda Octavia Super 18/63
 BMC Cooper S 19/63
 Volvo P 1800 S 20/63
 Saab 96 21/63
 Fiat 2300 Familiare 22/63
 Ford Zodiac Mk III 23/63

Cortina GT 24/63
 Rolls Royce 25/63
 Vauxhall Cresta 26/63
 Renault 4L 1/64
 Hillman 1600 2/64
 Citroën ID 19 Break 3/64
 Peugeot 404 stationsvagn 4/64
 Triumph TR4 5/64
 Lotus Cortina 6/64
 DAF de Luxe Extra 7/64
 Ford Corsair 8/64
 Triumph 2000 9/64
 Volkswagen Variant 10/64
 Fiat 1100 D stationsvagn 11/64
 Renault Caravelle 12/64

Vauxhall VX 4/90 13/64
 MG Midget Mk II 14/64
 Lancia Flavia Coupé 15/64
 Triumph Herald 1200 16/64
 Simca 1500 17/64
 Porsche SC 18/64
 BMW 1800 TI 19/64
 Fiat 1500 20/64
 Austin 850 Countryman 21/64
 Chevrolet Impala 22/64
 Renault R8 Major 23/64
 Austin 1800 24/64
 Wartburg 1000 25/64
 Vauxhall Viva 26/64
 Fiat 850 1/65