



**ENKELT VAL.** V8-motorn är, vid sidan om bilens linjer, Mustangens största behållning. Ford har trollat fram 300 hästar ur 4,6 liter volym, med ett vridmoment på 320 Nm. Det räcker!



**LYCKAT.** Linjerna som förfört en hel värld. Cabriolet-versionen gör sig bäst med taket nedfällt. Tygtak är annars melodin och den ljudisolerar hyggligt bra!



# MODERN **MUSTANG** I TOPPPFORM

Med en prislapp på nära 400.000 kronor borde Ford Mustang GT Convertible platsa i premiumsegmentet.

Sportigt elegant och garanterat i blickfånget i trafiken. Men hur bra är bilen egentligen?

Och lever testbilen upp till sitt tilläggsnamn – GT Premium?

AV FREDRIK LUND (TEXT), JOACHIM CRUUS (FOTO)

**P**rivata handlare har upptäckt det. Fords egna återförsäljare här i landet lär inte heller ha missat det. Det faktum att amerikanska Ford har fått en fullträff med sin nya Mustang.

Efterfrågan på bilarna är stor och privata aktörer säljer fortfarande en rad olika nya Mustassar.

Hos anrika bilfirman Auto Classica i Ystad lånar vi en Mustang GT Convertible av 2005 års modell.

Det är just de två bokstäverna GT som avslöjar att detta är en

Mustang av det rätta virket. Åtminstone enligt många USA-bilsfantaster.

GT-modellen har nämligen Fords 4,6-liters V8, en motor som höjer trivseltak markant.

Att det är en bil som syns råder ingen tvekan om. När vi stannar till på en mack dröjer det inte länge innan två män försiktigt närmar sig bilen (som om den vore farlig) för att slutligen stå och stirra på exteriören samt interiören.

Visst, linjerna är förförande. Inte konstigt att folk faller som

käglor för nya Mustang. Men även solen har fläckar.

### Svenska mått mätt

Det märks att mycket möda lagts på att forma en så retro-modern instrumentpanel som möjligt. Tyvärr märks det lika väl att samma instrumentering formats efter att Ford först begränsat innehållet i plånboken så pass att kompromisserna börjar synas tydligt. Känslan av massproducerad plastinlägg stämmer dåligt överens med bilens glittriga image.

Förklaringen till det hela finns att hitta i bilens hemland, USA. Där hade Ford inga planer på att göra nya Mustangen till en bil i övre premiumsegmentet, vilket gör sig tydligt i prissättningen.

Idag kostar en motsvarande Mustang V8 Convertible inte mer än 30.845 US dollar som ny. Det innebär, med gällande valutakurs i skrivande stund, 224.243 svenska kronor. Givet-

vis kan ingen räkna med att få den så billigt i Sverige (där frakt, tull och moms samt övriga kostnader tillkommer), men den ursprungliga prissättningen ger även en vink av att man får vad man betalar för.

Det är alltså främst tilläggsavgifterna, i form av tull, moms, frakt och övrigt, som gör att Mustangen här i Sverige pris-

mässigt platsar in bland de finare modellerna. Och tyvärr ligger mycket av bilens status i just priset, snarare än ifråga om materialval och teknik.

För vad det är, med USA:s prissättning sett, är Mustangen en riktigt bra bil. Möjligen till och med ledande ifråga om körglädje, prestanda och design vs inköpskostnad för en ny bil.

Men med svenska mått mätt blir det ett helt nytt perspektiv. Man förväntar sig helt enkelt mer ur en bil som kostar runt 400.000 kronor.

Visst, bilen är riktigt trevlig att köra. Det tar ett tag att vänja sig vid hastighetsmätarens mph-gradering. Visserligen är mätaren även graderad med km/h, men typsnittet och skalan är så pass liten att det blir mycket svåravläst. Enklare blir att föreställa sig 60 mph som 98 km/h och anpassa allt efter det.

Mustangens största behållning, vid sidan av just designen bör vara V8:an. Efter att ha kört den så blir V6-alternativet närmast ointressant. Främst i en cabriolet, där motorljudet får lite friare spelrum än annars.

### DeLuxe och Premium

Den manuella 5-växlade lådan känns till en början som ett osmört gängjärn. Det tar tid att vänja sig vid motståndet, men ▶

**FULL KOLL.** Den må se hög ut baktill, men sikten bakåt när det är dags att backa är ändå helt okej. Med taket uppfällt blir det dock värre.



”... man kan bara konstatera faktum, att bilmodellen är en succé även här.”



**KLASS-ISKT.** Fälgdesignen för tankarna tillbaka till 60- och 70-talens muskelbils-era. Nog passar modellen även på nya Mustang, här i 17 tum.



#### OMDÖME

##### Plus

- Motorljud.
- Både användbar och rolig.
- Designen.

##### Minus

- Kvalitetskänslan.
- Alla prismässiga påslag.

► efter ett tag sitter det där. Känslan i lådan tilltalar säkert någon, men nog finns det många bilar med skönare växellåda.

Ford delar upp sina Mustangar i olika utrustningsgrader. Det finns två primära tilläggs paket. Det enklare kallas DeLuxe, men testbilen ifråga har det värre av de två: Premium. Det innebär i praktiken eljusterbart säte, ett påkostat audiosystem med 6-skivors cd-växlare och mer skålade säten klädda i skinn.

Ändå upplevs sidostöden i skinnsätena som otillräckliga, inte minst om du är smalt byggd.

I övrigt känns Mustangen som vilken annan bil som helst att köra. Både positivt och negativt. V8-ljudet och retroinstrumenteringen samt det faktum att många medtrafikanter tittar gör att man känner att detta är något utöver det vanliga. Och visst är Mustangen underhållande att köra, åtminstone med denna 300-hästars V8 under huven.

Men i grundutförande känns bilen inte lika övertygande. Särskilt inte för så mycket pengar.

Då hjälper det inte att suffletten faktiskt hissas och fälls helt på elektrisk väg, bortsett från två manuella handtag som fix-

erar taket mot vindruteramen. Handtagen kräver förresten fast beslutsamhet, annars lär du aldrig få fästena till taket att gå i lås.

#### Rimlig prissättning

Mustangens styrka är sannolikt mer dess image än det som 4,6-litersåttan levererar. Folk reagerar, pekar och gör till och med tummen upp emellanåt.

Det är visserligen mer än bara en posörbil, men känslan av en illusion av lyx är ändå påtaglig.

Kvaliteten i prylarna finns säkert där, men den övertygar inte. Tyvärr.

Det bör verkligen påpekas att det inte är något som helst fel på testbilen ifråga. Tvärtom.


På knappa två år har det inte hunnit inträffa några fel och skam vore det annars. Med endast 1.200 passerade mil är det i mångt och mycket fortfarande en ny bil, så ur den aspekten är det inga besvikelser alls.

Inte heller har Auto Classica, som generöst lånat ut bilen till Bilvärlden, satt ett orimligt högt pris jämfört med utbudet på svensk marknad. Snarare ligger de marginellt lägre än majoriteten andra jämförbara ssyskonbilar. Priser över 400.000

kronor för V8-cabbarna är vanligt i Sverige och Auto Classica har lagt sin välskötta och väldokumenterade lågmilare marginellt under denna hundratusenkronorsgräns.

Därtill kan man bara konstatera faktum, att bilmodellen är en succé även här. Efterfrågan på nya Mustang är stor och högst sannolikt dröjer det inte lång tid innan även vårt testexemplar har hittat sin ägare.

Så, bristerna till trots måste det tillskrivas att Mustangen är en fullträff.

Precis som den var redan i sin första skepnad, 1964! 



**PREMIUM.** Testbilen är en GT Premium, vilket innebär skålade, skinnklädda säten, eljusterbart förarsäte och ett audiosystem med 6-skivors cd-växlare.

#### SAMMANFATTNING FORD MUSTANG GT (V8) CONVERTIBLE -05

Effekt:	300 hk/5.750 rpm.
Vridmoment:	320 Nm/4.500 rpm.
0-100 km/h:	5,5 sekunder.
Toppfart:	235 km/h.
Förbrukning:	12 l/100 km.

- **Motor:** 4,6-liters V8, 24 ventiler. Kompression: 9,8:1. Borr x slag: 3,6x3,6.
  - **Transmission:** 5-växlad manuell.
  - **Bromsar:** Skivbromsar, antisladd, ABS.
  - **Mått (L/b/h i cm):** 477,5/187,7/141,4.
  - **Fälgar:** 17-tums 1m-fälgar.
  - **Däck:** P235/55ZR17.
  - **Mil:** 1.200 mil
- Säljes av: Auto Classica.
- **Information:** 0411-666 66.
  - **Pris:** 399.000 kronor.