

# 11 SOMMARDÄCK ▶ **TEST**

**auto  
motor  
& sport**

SVERIGES BÄSTA MOTORJOURNALISTER

NR 7  
2018  
PRIS  
76,90

**VOLVOS STORA  
SUVSATSNING  
VOLVO XC50**



**NYA FORD MUSTANG GT** SKRÄMMER  
SKITEN UR EUROPAS SPORTBILAR



**HET PROVKÖRNING AV**

# FORD MUSTANG GT



## PROVKÖRDA

ALFA ROMEO GIULIA VELOCE  
FORD MUSTANG GT  
MASERATI QUATTROPORTE  
MAZDA SKYACTIV-X  
MERCEDES-AMG CLS 53

## BEGDUELLEN

HYUNDAI i30 VS VW GOLF

*"Delfiner är egentligen bland  
de elakaste och jävligaste  
däggdjuren som existerat"*  
- Peter Ternström -

## ▶ VINTAGE-TEST HONDA NSX ◀

ALLT FRÅN  
BILSALONGEN  
I GENÈVE

**4x4  
STORT  
TEST!**

**KIA STINGER GT MOT AUDI S5,  
BMW 440i & VW ARTEON GTR**



# KÖRMA

## FORD MUSTANG GT

**SJÄTTE GENERATIONEN FORD MUSTANG HAR FÅTT EN ORDENTLIG UPPDATERING MED MÅNGA PRESTANDAHÖJANDE NYHETER. VI DRAR TILL KALIFORNIEN FÖR EN TIDIG PROVKÖRNING OCH ÖVERRASKAS AV EN RIKTIG RÖKARE TILL KOMPETENT PRESTANDAVAGN.**

**TEXT JOHN ERIKSSON /// FOTO JOHN ERIKSSON & FORD**





# SKINEN





**L**os Angeles, Kalifornien. Plötligt överröstas bruset i det livliga flygplatsgaraget av en skarpt dunkande V8-motor som startar någonstans i lokalen. Mullret ekar i den luftiga byggnaden och dränker sorlet från andra bilar, människor och gatan utanför. Håret på armarna ställer sig genast i givakt. Vilket ljud!

Jag väntar på att få min testbil framkörd och undrar om det verkligen kan vara den som låter så högt. Det basiga dunkandet rullar runt hörnet och jag möts av en ny Mustang som kommer mot mig. Jo, visst är det den.

Bilen inte bara hörs, den syns också, eftersom den är lackerad i en godisläcker, solnedgångsvarm orange kulör. Formgivningen är försiktigt finslipad med bland annat en ny frontspoiler och nya strålkastare, men de retroinspirerade grunddragen är fortfarande väldigt lika de hos den föregående generationen som lanserades 2004. De inledande intrycken är en fest för öron och ögon. Snacka om att göra entré!

Provbilen är en manuellt växlad GT Fastback med den nya adaptiva fjädringen MagneRide, det nya (uppenbart högljudda) sportavgassystemet och ett Performance Package. De sista två sitter som standard i Sverige och paketet inkluderar bland annat svartlackade 19-tumsfälgar skodda med superklistriga, breda Michelin Pilot Sport 4 S, Brembobromsar med sexkolvsok och grövre fjädrar fram, större kylare och fläktar, samt en mekaniskt låsande Torsendiff. Rätt seriösa grejer, som hjälper till att göra Forden till en riktigt hårdkokt körmaskin, ska det visa sig.

Mustang är en av de där – nuförtiden ganska få – bilarna som inte bara ser karaktäristiskt speciell ut, den känns också väldigt speciell när man kliver in bakom ratten. Redan från första stund. Det här är inte bara en

vanlig vagn i en vassare tappning, som är fallet med så många andra sportiga bilar. Mustang är en helt egen upplevelse.

Visuellt fortsätter den unika formgivningen även på insidan med influenser av första generationen från 60-talet. Kvalitetskänslan är riktigt hygglig och rejäl i knappar och reglage. Vipporna i aluminium under infotainmentskärmen imponerar särskilt med en tung, solid känsla. Dessutom är de ett tufft och annorlunda inslag. Materialvalen är också trevliga med mjuk vaddering på de vanliga beröringsytorna – armstödet i dörrsidan, handtaget på handbromsen (som är klassiskt manuell, tack för det) och rattkransen. Allt känns väl ihopskruvat och det är aldrig något som skramlar, ens när man kör på dåligt underlag.

Körupplevelsen inleds visserligen med något så modernt som en startknapp nere på mittkonsolen, men i övrigt är den fortfarande härligt analog och gammaldags. Man måste anstränga sig och köra Mussen med

▲ Den läckra färgen heter "Orange Fury". Ventilationshålen i huven är nya i och med facelift. Vingen på bakluckan ingår i Performance Package i USA. I Sverige är den tillbehör.

▼ Texten på dörrtröskeln lyser rött när det är mörkt. Tufft.





fast hand. Kopplingspedalen är tung och ingreppet lite abrupt, varför det kräver en finkänslig fot och starka benmuskler om man ska lyckas köra mjukt. Själva växelföringen är distinkt och mekanisk med lagom mycket motstånd. En viss kärvhet finns dock ibland, speciellt när bilen är kall. Det känns verkligen som att man är med och byter kuggar. Gött. Spaken är kort och lådan har korta slag. Perfekt för aktiv körning.

Den mulliga V8-motorn har uppdaterats med ett nytt direktinsprutningssystem, nytt topplock, ny vevaxel och nya vevstakslager. Dessutom har borrningen ökat från 92,2 millimeter till 93 och på så vis knuffat upp volymen från strax under fem liter till precis över. Roligast är dock att rödmarkeringen har fått en rejäl höjning och den ligger nu på hela 7 400 r/min. Sportigt! Allt som allt betyder det att effekten har ökat till 451 hästkrafter i Europa (medan min amerikanska bil har motsvarande 466 metriskä hästar).

Maskinen är en pärla – bottenstark, vass respons, varvar fritt och villigt, och den drar utan minsta protest från låga varv på höga växlar. Imponerande körbarhet. Och återigen ljudet, som bara blir bättre av det höga varvstoppet.

Dags för Mustangen att få bekänna färg. Bakom grinden ligger den privata lilla tvåfiliga vägen utslängd likt ett trassligt, åtta kilometer långt snöre i det kuperade bergslandskapet. Asfalten klamrar sig fast längs sluttningarna och följer en bergsrygg i en vild kombination av tajta hårnålar, korta raksträckor, krön, sänkor och S-böjor upp mot toppen. Här har jag ett eget hillclimb där bilen kan få visa vad den går för. Underlaget är bitvis knöligt och lappat, blandat med sträckor av ny, kolsvart, slät asfalt.

Jag känner vägen sedan tidigare och ger fullt genom de fyra första växlar i de inledande rakare och flackare partierna. Avgassystemet står i sitt mest högljudda läge, Track (som enligt varningstexten också är till



▲ I Europa har Mustang ett digitalt instrumentkluster som kan ändra utseende som standard.

▼ De två mätarna ovanför skärmen visar oljetryck och vakuum. Del av Performance Package i USA.

endast för användning på bana). V8-motorn hamrar ilsket intensivt ur piporna och dånet verkar fortplanta sig in genom bagageutrymmet. Det är som att vara tätt förföljd av stegrande maskingevärseld. Med fast hand och bestämda fötter flyter växlingarna snabbt och smidigt. Både koppling och spak känns så rejäla att de skulle kunna klara av riktigt mycket misshandel.

Fjädringen är fast med korta och snabba men ändå följsamma rörelser över det ojämna underlaget, även i normalläget. Mustangen känns spänstig, tajt och välkontrollerad. Överraskande europeisk, kan man säga. Den tappar aldrig balansen, ens över gupp mitt i en kurva, utan behåller linjen stabilt. Förtroendeingivande.

Jag står på upp mot den första, tvåra nittiogradaren i backen. Chassit kommunicerar föredömligt, liksom den fina, naturliga och lagom snabba elservostyrningen. Man vet hela tiden vad bilen har för sig och vilket grepp som finns tillgängligt. Ställer mig på bromsen och ger snabb mellangas ner till tvåans växel. Pedalkänslan är utmärkt och bromsarna har ett kraftigt bett. Vrider in Mussen i kurvan. Greppet i framvagnen är fenomenalt bra. Upptäcker att jag behöver ta ett



■ ■ Körupplevelsen är härligt analog och gammaldags. Man måste anstränga sig och köra Mussen med fast hand.





lite snävare spår för att hamna rätt. Vrider mer. Bilen svarar och styr in på ett sätt jag knappt trodde var möjligt. Inte ett spår av understyrning. Den gamla bilen imponerade på bana (se test i ams 10/2016), men så här vass var den inte. Det märks att Ford har slipat och fått till klart skarpare köregenskaper.

Ger fullt ut på raksträckan. Varvräknarnålen jagar ursinnigt mot rödmarkeringen. Maskinen trivs högt uppe i registret och lämnar toppeffekt först vid 7 000 r/min. Man måste jobba för att få ut maximalt av V8:an. Kul. Accelerationen är brutal. Diffbromsen hjälper till att få ner kraften i backen samtidigt som jag märker att bakvagnen vill kliva ut så smått i sidled. Det välkalibrerade antisladdsystemet tillåter lagom

▲ Fullt fokus på den snirkliga vägen. En imponerad redaktör.

Hur härligt är det inte att köra manuellt växlad bil med en högvarvig V8? Det är så att det börjar pirra i magen!

► Mustangs V8 kallas "Coyote". I och med uppdateringen har den bland annat fått något större borrning, nytt insprutningssystem, ny vevaxel, högre kompression och högre varvstopp.

mycket sladd och spinn för att inte hindra framfarten.

Pressar vidare upp mot toppen. Attackerar hårnå-larna, S-kurvorna och de korta raksträckorna däremel-lan. Forden rinner fram på ett imponerande vis. Vilket grepp, vilken balans. Och ljudet. Föreställer mig hur V8:ans argt, vassa hamrande hörs på flera kilometers håll och ekar mellan de omkringliggande bergssidorna. Kanske ser någon avlägsen granne hur en orange bil rusar fram genom landskapet.

Har Mustang rent av blivit för hårdkokt? Inte alls, den klarar även vardag och landsvägstransport utmärkt. Den nya fjädringen (tillval) har ställbara stötdämpare med metallspån i oljan. På magnetisk väg kan man ändra viskositeten och på så vis få mjukare eller hårdare dämpning. Fjädringskomforten är fast i varierande grad, beroende på vilket köräge man väljer (Normal, Snow/Wet, Sport, Track och Drag), utan att för den skull bli irriterande fast och stötig. Det finns liksom en grundläggande följsamhet. På motorvägen rör sig bilen stadigt, stabilt och med ett visst lugn. En del däckbuller finns, men det är faktiskt förhållande-vis väl dämpat. Motorn mullrar naturligtvis och skulle man mot förmodan tröttna på det har sportavgassys-temet ett tyst läge som tar ner det basiga dunket be-tydligt från det redan högljudna normalläget. Övriga inställningar (Sport och Track) justerar bara volymen till ännu högre och jättehögt.



Mustang upplevs så potent att den kan skrämma skiten ur europeiska sportbilar.







LYSSNA PÅ DET GRYMMA LJUDET HÄR:  
[WWW.AUTOMOTORSPORT.SE/MUSTANG](http://WWW.AUTOMOTORSPORT.SE/MUSTANG)

Efter några dagar med bilen börjar jag tänka på Mustang-loggan i grillen, vildhästen i full galopp. Just sådana vibbar får jag av den uppdaterade Mussen. Den har blivit en frustande vilde, ett spänstigt muskelpaket som kräver ett bestämt grepp om tömmarna. Äntligen känns det som att bilen kan leva upp till sitt namn och sin logotyp. Faktum är att Mustangen nu upplevs så potent att den på allvar skulle kunna skrämma skiten ur långt dyrare, europeiska sportbilar.

Men den kräver verkligen att man jobbar för det. Jämfört med en vanlig turboladdad Porsche 911 Carrera (jo, jag vågar faktiskt nämna den som en tänkbar konkurrent) som ger maximalt vridmoment redan från 1 700 r/min, levererar inte Fordens sugmotor lika lätt-

▲ Diffusor och fyra kaxiga pipor. Potent ljud och utseende. De röda lyktglasen är USA-specifikation. I Europa är de vita.

► Seriösa sutor. Michelin Pilot Sport 4 S. 255 mm breda fram och 275 bak. Bromsar med sexkolvsok från Brembo fram.

tillgängliga prestanda. Man måste varva den, se till att ligga på rätt växel – som en klassisk sportbil. Men det ger den karaktär och tilltalar en aktiv förare.

När det blir dags att lämna ifrån mig bilen rullar jag in i samma parkeringsgarage som jag hämtade den i. Rutan nere. Det mulliga V8-dunket fyller lokalen. Parkeringsvärderna vänder på klacken, får syn på min orangefärgade Mustang och utbrister ett imponerat "Wow". Jag kopplar ur och torrvarvar. Det högljudda, ilsket vassa V8-dunket ekar i garaget. Några andra gäster vänder förvånat på huvudena. "Grymt, den låter som värsta racerbilen", säger parkeringsvärderna glatt. Jag kan bara hålla med. Och den går dessutom numera som den låter! 📺



## TEKNISKA DATA — PERSONLIGHET

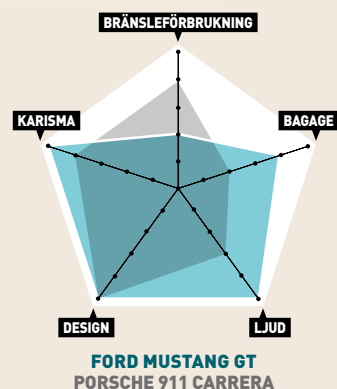
### FORD MUSTANG GT FASTBACK

**MOTOR:** V8, bensen, 5 038 cm<sup>3</sup>, 451 hk vid 7 000 r/min, 529 Nm vid 4 600 r/min. 6-växlad manuell låda, eller 10-stegad automatlåda. Bak-hjulsdrift och Torsendiff.

**KAROSS:** L/b/h 4 784/1 916/1 381 mm. Axelavstånd 2 720 mm. Tjänstevikt 1 818 kg. Bagagevolym 408 liter.

**PRESTANDA:** 0–100 km/h 4,0 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 12,4 l/100 km, CO<sub>2</sub> 277 g/km.

**PRIS:** 462 500:–. Aktuell nu.



## SUMMERING

**PLUS:** Härligt högvarvig och välljudande V8, snygg retrodesign, fina köregenskaper.

**MINUS:** Höga utsläpp och dyr skatt efter Bonus-malus. Slå till snabbt!





FORD MOTOR COMPANY PRESENTERAR



## NYA FORD MUSTANG 2018

-MER NÄRVARO, PRESTANDA OCH INNOVATION.  
GÖR DIG REDO ATT UPPLEVA NYA MUSTANG,  
EN BIL SOM INTE LIKNAR NÅGON ANNAN.

SVERIGES FRÄMSTA ÅTERFÖRSÄLJARE AV MUSTANG

**FordStore  
HEDIN BIL**

[www.ford-hedinbil.se](http://www.ford-hedinbil.se)

**FordStore Hedin Bil Segeltorp**

Smista Allé 11  
Tel: 08-735 05 10  
Mån-fre: 9-18  
Lör-sön: 11-16

**FordStore Hedin Bil Eklanda**

Jolengatan 15  
Tel: 031-751 75 20  
Mån-fre: 9-18  
Lör-sön: 11-15



Bränsledeklaration blandad körning: (2,3 l. I4 EcoBoost Fastback Manual – 5,0 l. TiVCT V8 Convertible Automatic) 8,0 – 12,83 l/100 km, 179 – 289 CO<sub>2</sub>/km.