

Vorsicht, hier kommt der Boss!

Nach mehr als vierzig Jahren ist der Ford Mustang Boss 302 wieder da. Mit einem brüllenden V8.





Text | Herbie Schmidt
Fotos | Pirmin Rösli

Sitzt man drin im Muscle Car aller Muscle Cars, gibt es nur eines: die Vorfreude auf den Motorstart. Die nüchterne Hartplastik-Atmosphäre weckt zwar wenig Emotionen, aber die Instrumente deuten es an: Dieser Wagen ist gebaut zum Fahren, seine Leistung findet auf der Strasse statt. Die schiere Kraft ist wichtiger als eine Promenaden-

Wohlfühlatmosphäre im Interieur. Also nichts wie ran. Zündschlüssel ins Schloss und einmal drehen.

Der Vierliter-V8 grollt wie der argwöhnische Wachhund einer texanischen Ranch. Die Kraftentfaltung des Boss ist fast im Stand greifbar, das Flirren in der Luft rund um den leuchtorange Mustang ist zu spüren.

Raus aus dem Stall und in gemächlichem Tempo Richtung Koppel. Schon will der Mustang seine unbändige Kraft heraus-

lassen, scharrt mit den Hufen. Einbiegen auf die Landstrasse, angaloppieren. Der mächtige Mocken, paradoxerweise trotz 302 Kubik-Zoll oder fünf Litern Hubraum ein «Small Block», äussert sich zunächst verblüffend zurückhaltend.

Doch dann: Ein herzhafter Tritt aufs Gaspedal, und das Ponycar wiehert nicht, es brüllt wie ein Grizzly in den Rocky Mountains. Unvergesslich, dieses zornige Geräusch, das weniger von den beiden Auspuff-

Stattlicher Auftritt

Der Boss 302 ist am tiefergelegten Fahrwerk und am dominanten Frontsplitter zu erkennen. Die Standardfarbe «Competition Orange» steht dem Ponycar gut.

«1969 geboren, noch bevor
die **Radarpistole** erfunden wurde.»



Bestes Pferd im Stall

Der neue Boss 302 ist der insgesamt leistungsfähigste Serien-Mustang, den Ford je gebaut hat.

rohren im Heck herrührt, sondern von den versteckten Side Pipes vor den Hinterrädern.

Gleich nochmal aufs Gas, doch Vorsicht – das Tempolimit ist längst erreicht, spielerisch. Dass den Machern des neuen Ford Mustang Boss 302 die exakte Geschwindigkeitsangabe eigentlich Wurst ist, zeigt der Tacho mit seinen kaum ablesbaren Meilenangaben und mikroskopisch kleinen Kilometer-Marken im Zentrum. Oder wie es bei Ford zum Boss heisst: «1969 geboren, noch bevor die Radarpistole erfunden wurde.»

Einen Boss 302 fährt man eben am besten nach Gehör.

Reminiszenz an den Ur-Boss

Klar, dieser Mustang ist ein Muscle Car der Neuzeit. An den Ahnen von 1969 mit gleicher Bezeichnung erinnert nur der identische Hubraum. Die Karosserie entspricht dem 2011 aufgelegten Modell in der GT-Version, die Technik ebenso.

Der erste Mustang Boss ist ein Klassiker, eine Rarität. Das Zeug zu einem gesuchten Sammlerstück hat aber ebenso der neue Boss, denn er wird in

einer auf 3250 Stück limitierten Auflage produziert und im Lauf des Jahres noch ein Facelift erhalten. Schweizer Kunden können ihn kaufen, allerdings vorerst nur über den Direktimport (siehe Box S. 15). Noch figuriert der Mustang nicht in der offiziellen Ford-Modellpalette für Europa. Noch, denn die «One Ford»-Strategie sieht vor, dass der nächste Mustang weltweit vermarktet wird, damit sich die Investition lohnt.

«Dann aber», vermutet René Suter, Vorstandsmitglied des offiziellen Ford Mustang Clubs



Fahrmaschine statt Wohlfühloase

Der nüchterne Look des Interieurs verrät, dass der Fokus auf den Fahreigenschaften liegt. Die Recaro-Sitze tragen zum guten Fahrgefühl bei.



Schweiz, «kriegt er einen Mondeo-Unterbau und einen Vierzylindermotor. Wenn's hoch kommt, einen V6.»

Enttäuschend, aber kaufen würde Suter selbst den, gibt er mit glänzenden Augen zu: «Davon habe ich immer geträumt: Neben meinem 1965er-Mustang-Cabrio noch einen ganz neuen, am liebsten den Boss. Und träumen darf man ja.»

Was steckt eigentlich hinter der Modellbezeichnung? Die Zahl 302 ist durch den Hubraum gegeben. Es gab 1970 noch einen deutlich grösseren

Motor, den 429 mit sieben Litern Hubraum. 1971 folgte der Boss 351 mit 5,8 Litern.

Der Zusatz «Boss» ist keine Abkürzung für eine komplizierte Technikapplikation, wie man sie gelegentlich bei japanischen Herstellern findet. Vielmehr sind am «Boss» zwei in den 60er-Jahren von General Motors abgewanderte Ford-Leute verantwortlich. Projektleiter Bunkie Knudsen und Designer Larry Shinoda gaben dem Super-Mustang 1969 das Zusatzattribut, weil es damals ein Wort war, das Dinge symbolisierte,

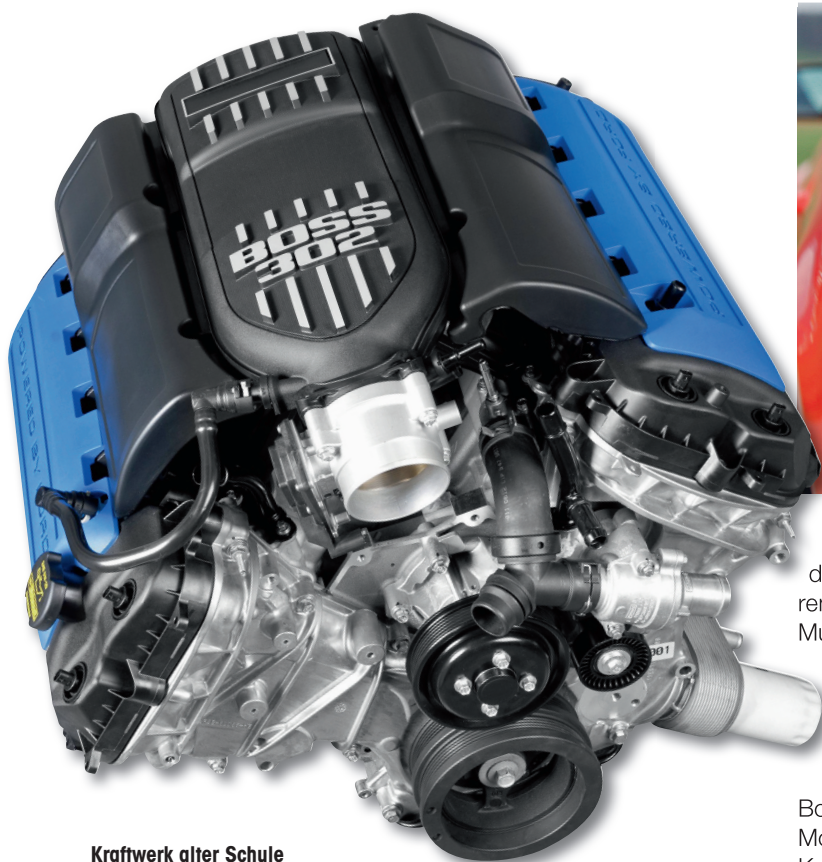
Dampfhämmer nach US-Geschmack

Die mächtige Motorhaube verdeckt den nicht minder mächtigen Fünfzylinder-V8-Saugmotor. Schon die Optik der Frontpartie ist eine Kampfansage. Dabei hält der Boss 302 auf der Strasse, was sein Auftritt verspricht.



Im Auge des Mustangs

Die Halogenfrontlampen des Ford Mustang sorgen zwar nicht für Rundumsicht wie die Augen des edlen Vierbeiners, doch sie geben ausreichend Licht. Tagfahr-LEDs gibt es frühestens mit dem Facelift im Lauf des Jahres.



Kraftwerk alter Schule

Der «Small Block» mit 302 Kubik-Zoll Hubraum und zentraler Nockenwelle arbeitet nach dem gleichen Prinzip wie sein Urahn aus den Sechzigerjahren.

die «cool», «hip» und «in» waren. Eben Chef-mässig. Der Mustang Boss sollte eine junge Klientel ansprechen.

Neue Käufer

An der Vorgabe hat sich mit der Lancierung des neuen Boss 302 nichts geändert. Das Modell 2012 ist für eine frische Kundengeneration gedacht. Die 1969 noch ohne Fahrausweis im Sack, wenn überhaupt erlebt hat, sondern bestenfalls vom Hören-Sagen kennt. Die Sehnsucht nach archaischer Kraft treibt diese neuen Kun-

den. Und wem es nicht reicht, Boss zu sein, der kann ja zum Shelby 500 greifen, mit 5,8 Litern, Kompressor und 660 PS eher ein 351er-Nachfahre. Aber für Boss-Fans ist das neumodischer Protz, ein No-Go.

Dagegen stehen die Chancen ausgezeichnet, mit dem neuen Boss so gut auszusehen wie 302-Fahrer der ersten Stunde. Die Ingenieure haben behutsam neue Technik und Elektronik in der frischen Ikone verbaut, die auf dem Mustang GT von 2010 basiert. Gas geben und den Motor brüllen las-



Quelle des Donnerrolls

Die vor den Hinterrädern mündenden Side Pipes sorgen für den unvergesslichen Brachialsound des neuen Boss.



Standesgemässe Verzögerung

Mit Vierkolbenzangen und Scheiben mit 355 Millimetern Durchmesser ist der 1650 Kilo schwere Mustang für kräftiges Abbremsen gerüstet.

sen ist das eine, das nackte Vergnügen. Drifts sind ebenfalls möglich, na klar. Die verlangen jedoch bei der satte 4,78 Meter langen Heckschleuder nach reichlich Auslauf.

Muskelkraft gefragt

Dank «Advance Trac»-System geht aber viel mehr. Wenn der Ur-Boss vor allem geradeaus gut aussah, flitzt der neue Mustang am Limit durch die Kurven, ohne auch nur im Entferntesten aus dem Tritt zu kommen. Seitenneigung gibt es gerade so viel wie nötig, um der Traktion

in den Kurven nicht abträglich zu sein. Einlenken geht trotz breiter Frontschlappen recht spontan.

Die Sechsgang-Handschaltung ist hochpräzise, verlangt vor allem bei raschen Gangwechseln im hohen Drehzahlbereich gelegentlich nach harter Hand und Muckis im rechten Arm. Hohe Drehzahlen sind das Revier dieses Ponycars. Sorry, Mädels: Der Ford Mustang Boss 302 ist ein Männerauto.

Die Abstimmung ist den Mannen um Chefindgenieur David Pericak gut gelungen. Gar

aerotechnik.ch/movit

aerotechnik
MOTORSPORT- + FAHRZEUGTEILE

MOVIT
the brakes

AWT VERBÄGERNTUR

www.gmc-racing.ch

10

BASE

No compromise

aerotechnik.ch/knfilters

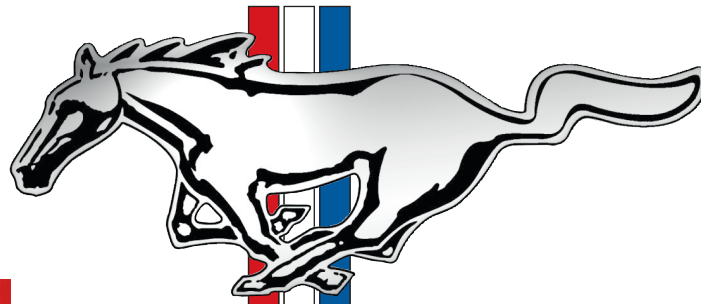
K&N
HIGH-FLOW AIR FILTERS & INTAKE KITS

**direct filters
replace filters**

**more intake air
more engine power**

the best brands for wheels, suspensions & tuning

Aerotechnik Fahrzeugteile AG · 8260 Stein am Rhein · Tel. 052 742 00 55 · www.aerotechnik.ch



Geburtsstunde des Pony Car

Der Ur-Mustang läuft vom Band. Fünf Jahre später entsteht der erste Boss 302.



Neue Bescheidenheit

Mitten in der Ölkrise debütiert der Mustang II. Ein Jahr später gibt es wieder einen V8.



Rückkehr zu alten Werten

Der Mustang IV feiert Premiere und orientiert sich wieder vermehrt am 1964er-Original.



Aufbruch in die Moderne

Die überarbeitete Version verfügt erstmals über ESP, vier Airbags und dreiteilige Heck-LEDs.

1964

1969

1974

1979

1994

2006

2010

2012



Der erste Boss

Mit fünf Litern Hubraum kommt der Urvater des heutigen Boss 302 auf den Markt.



Stilbruch und Euro-Look

Auf Basis der «Fox»-Plattform entsteht der Mustang III mit europäischen Stilelementen.



Das wahre Revival

Der Mustang V debütiert als Wiederauferstehung des Urmodells im Retro-Look.



The Boss is back

Der 2010er-Mustang GT ist die geeignete Grundlage für das Revival des Boss 302.

Bescheidenes Heck

Der Boss kommt ohne grosses Spoilerwerk und mit dezentem Diffusor aus. Fulminanter ist die Akustik.



Im Wandel der Zeit

Im Vergleich zum aerodynamisch ausgefeilten Boss 302 wirkt der Mustang-Vorfahre von 1965 filigran. Einen starken Auftritt legen beide an den Tag.

so gut, dass sich der Boss 302 anders als so manche brachiale US-Schleuder auf einer Runde um die Nürburgring-Nordschleife nicht blamieren würde.

Aber bitte nach doppeltem Druck auf die Traktionskontrolltaste, um den Sportmodus zu aktivieren. Dann schaltet der Mustang auf Rennbetrieb um, deaktiviert die Traktionskontrolle und lässt die ESP-Zügel wohlwollend schiessen.

Das Fahrwerk, im Vergleich zur GT-Version vorn elf und hinten einen Millimeter tiefergelegt,

wird dann noch härter. Die mächtige Brembo-Bremsanlage bekommt ordentlich zu tun.

Wahre Rennprofis mit Charakter können das Regelprogramm in seiner Gänze wegschalten und zusätzlich bei den Dämpfern sogar mit dem guten alten Schraubenzieher das Setting noch anpassen. Dann gibt es nur die rohe Kraft des V8-Saugers und die Haftung der 19-Zoll-Gummis. Dann gilt das Gesetz des Wilden Westens. Und der Sheriff mit dem stärksten Mustang ist – der Boss. 

Technische Daten

Ford Mustang Boss 302

Preis ab	ca. Fr. 50 000*
Zylinder/Hubraum	V8/4951 cm ³
Leistung	331 kW/450 PS bei 7400/min
Drehmoment	515 Nm bei 4500/min
Antrieb	Hinterrad
0 bis 100 km/h	4,1 s
Spitze	250 km/h
Norm-Mix	13,0 l/100 km, Benzin**
Länge/Breite/Höhe	4,78/1,88/1,41 cm
Ladevolumen	380 Liter

* Direktimport vor dem 30.6.2012, siehe Box

** US-Angaben, Europa-Verbrauch nicht bekannt

Mustang-Direktimport

Spass-Zulage



Mit einem Listenpreis von 42 000 US-Dollar ist der Mustang Boss 302 derzeit noch ein Schnäppchen. René Suter, Chef des Auto-Zentrums West in St. Gallen, rechnet vor: «Hinzu kommen etwa 10 000 Franken für Transport, Importsteuer, Umbau und MFK.»

Die Krux liegt bei der künftigen CO₂-Steuer: «Ab 1. Juli müssen wir für ein solches Direktimportauto nochmals geschätzte 23 000 Franken abliefern, die wir an den Endkunden weiterbelasten müssen.»

Dann gibt es nur noch eine günstige Alternative. Wer es nicht schafft, ein Neufahrzeug vor dem 1. Juli 2012 zu importieren, sollte auf einen Vorfürwag zurückgreifen. Ein solches Auto muss laut Joël Thiébaud, Generalsekretär des Verbands Freier Autohandel Schweiz, mindestens sechs Monate im Ausland eingelöst und 2000 Kilometer gelaufen sein. Die Suche lohnt sich, denn für solche Occasionen-Importe entfällt die CO₂-Steuer gänzlich.