



Neuer Ford Mustang: Mehr Power, weniger Verbrauch und interessante Getriebe-Alternativen

- Neu entwickelter 2,3-Liter-Vierzylinder aus der erfolgreichen EcoBoost-Familie bringt Turbo-Technologie in die Ford Mustang-Baureihe
- Stark überarbeiteter V8-Motor mit 5,0 Liter Hubraum erfüllt die Wünsche besonders leistungsorientierter Fans der amerikanischen Sportwagen-Ikone
- Manuelles 6-Gang-Getriebe begeistert mit sportlichen Schaltmanövern, die 6-Gang-Automatik überzeugt mit Schaltwippen am Lenkrad

KÖLN, im Frühjahr 2014 – Die komplett neu entwickelte nächste Ford Mustang-Generation zeichnet sich durch überzeugend kraftvolle Motorisierungen aus, die dem besonderen Anspruch dieser amerikanischen Sportwagen-Ikone vollauf gerecht werden. Während gemeinsam mit dem ebenfalls neuen 2,3-Liter-EcoBoost-Vierzylinder (227 kW / 309 PS) die Turbo-Technologie in dieser legendären Baureihe Einzug hält, steht an der Spitze des Motorenangebots traditionell wieder ein Achtzylinder. Dieses hochmoderne und drehfreudige Vollaluminium-Aggregat mit 5,0 Liter Hubraum ist mit 313 kW (426 PS) Garant für Fahrspaß pur. Für beide – europäischen – Mustang-Motorisierungen bietet Ford neben dem serienmäßigen 6-Gang-Schaltgetriebe auf Wunsch auch eine Automatik mit ebenfalls sechs Vorwärtsgängen sowie Schaltwippen am Lenkrad an.

Stark und sparsam: der 2,3-Liter-EcoBoost-Vierzylinder-Turbo

Den 2,3-Liter-EcoBoost-Vierzylinder mit Benzindirekteinspritzung hat Ford speziell für den Einsatz im neuen Mustang konzipiert, der als erstes Mitglied dieser ruhmreichen Sportwagen-Dynastie offiziell auch in Europa auf den Markt kommen wird. Der Motor vereint beeindruckende Fahrleistungswerte mit einer Verbrauchs- und Abgaseffizienz, wie es sie in dieser Baureihe zuvor nicht gab. Sie sind das Ergebnis innovativer Technologielösungen, die von nochmals optimierten Ansaugkanälen bis hin zu einem speziellen Turbolader-Gehäuse reichen. Diese Maßnahmen sorgen für eine verbesserte Beatmung der Brennräume und steigern das Leistungsangebot. Dieses kann sich wahrlich sehen lassen: Mit einem angepeilten Spitzenwert von mehr als 227 kW (309 PS) sowie einem Drehmoment-Maximum jenseits der 407 Newtonmeter (Nm) kann der Mustang 2,3-Liter-EcoBoost auch anspruchsvolle Sportwagenfahrer überzeugen.

„Egal bei welcher Drehzahl: Dieser EcoBoost-Motor verleiht dem neuen Ford Mustang jenes souveräne Temperament, das die Fans dieser legendären Baureihe auch von der jüngsten Generation erwarten“, betont Scott Makowski, Manager Ford EcoBoost Powertrain der Ford Motor Company. „Das Aggregat verwöhnt selbst anspruchsvolle Kunden mit hoher Durchzugskraft und einem unter allen Bedingungen agilen Ansprechverhalten“.

Im Sinne besonders großer Kraftstoffeffizienz kombiniert auch das jüngste Mitglied der weltweit erfolgreichen EcoBoost-Motorenfamilie fortschrittliche Technologielösungen miteinander. Hierzu zählen moderne Benzin-Direkteinspritzung ebenso wie die hochvariable Steuerung der beiden oberliegenden Nockenwellen und eine moderne Abgasaufladung. Das Resultat überzeugt: Dem bulligen Leistungsangebot und dem satten Drehmoment eines

deutlich hubraumgrößerer Motors steht ein beeindruckend niedriger Verbrauch und damit auch deutlich sauberere Abgasemissionen gegenüber.

So ist der 2,3-Liter-EcoBoost auf der einen Seite der erste Turbomotor, der werksseitig in einem Mustang-Modell zum Einsatz kommt. Auf der anderen Seite zählt der Lader dank reduzierter Massenträgheit („Low Inertia“) und dem spezifischen Twin-Scroll-Layout seiner zweigeteilten Abgaseinströmöffnung auch zu den besonders fortschrittlichen Exemplaren seiner Zunft. Vorteil dieser Doppelaufladung: ein schnellerer Druckaufbau in Verbindung mit einem direkteren Ansprechverhalten.

Möglich macht diese Lösung ein speziell konstruierter Zylinderkopf mit integriertem Abgaskrümmern, der die Auslassseiten der inneren und äußeren Brennraumpaare getrennt zusammen- und dem Turbolader zuführt. Da die Auslassventile dank dieser technischen Lösung länger geöffnet bleiben können, haben die Ingenieure von Ford auf diese Weise auch den Gaswechsel in den Zylindern verbessert – allein die hierdurch reduzierten Strömungsverluste mindern den Kraftstoffverbrauch um gut ein Prozent. Zugleich wurde der Antrieb der Turboschaufeln optimiert. Das Ergebnis überzeugt auf ganzer Linie: Der EcoBoost-Motor des neuen Mustang reagiert besonders schnell auf Gaspedalbefehle, während die Leistungsentwicklung praktisch jener einer Bi-Turbo-Konfiguration gleicht.

Damit diese Mustang-Variante trotz der enormen spezifischen Leistung des EcoBoost-Aggregats auch in puncto Zuverlässigkeit höchste Anforderungen erfüllt, setzten die Konstrukteure auf qualitativ herausragende Komponenten. Hierzu zählen unter anderem:

- eine geschmiedete Kurbelwelle aus Stahl
- über Ölspritzdüsen gekühlte Kolben
- Kolbenringträger aus Stahl
- Hochleistungsdichtungen
- optimierte Materialien für den Ventilsitz
- geschmiedete Pleuel
- hochdruckgegossener Aluminium-Zylinderblock mit Lagerschalen, die durch Leiterstrukturen verstärkt wurden
- Ölwanne aus Aluminium-Druckguss

Ein V8 auch die jüngste Generation des Ford Mustang

Bis heute gilt: Ein Ford Mustang ohne einen großvolumigen V8 als Top-Motorisierung bleibt unvorstellbar. Das fortschrittliche 5,0-Liter-Aggregat der jüngsten Modellgenerationen vereint Tradition und Moderne auf wunderbare Weise. Dank einer Vielzahl an Verbesserungen und Optimierungen kann dieses Triebwerk speziell bei höheren Drehzahlen nun noch freier und effizienter atmen – konstruktive Maßnahmen, die sich auf die Kraftentwicklung ebenso vorteilhaft auswirken wie auf das Drehmoment. Sie umfassen beispielsweise:

- größere Ein- und Auslassventile
- entsprechend angepasstes Design der Brennräume
- verbessertes Nockenwellenprofil auf der Ein- und Auslassseite
- steifere Ventilsfedern, die auch bei hohen Drehzahlen das vollständige Schließen der Ventile sicherstellen
- einen überarbeiteten Zylinderkopf, der den Gaswechsel in den Brennräumen erleichtert

- geschmiedete und gewichtsoptimierte Pleuel aus Sintermetall, die größere Drehzahlbelastungen bei unveränderter Standfestigkeit ermöglichen
- neu gestaltete Kolbenoberflächen mit tieferen Aussparungen für die größeren Ventile
- eine noch präziser ausbalancierte Kurbelwelle aus geschmiedetem Stahl, die ebenfalls höhere Drehzahlen ermöglicht

Hinzu kommen neu gestaltete Einlasskanäle mit einer sogenannten Registeraufladung. Dabei verlängert ein spezielles Ventil bei niedrigen Drehzahlen den Weg für das vom zuschnappenden Einlassventil zurückgeworfene Benzin-Luft-Gemisch. Hierdurch flutet diese Welle genau zu dem Zeitpunkt wieder in Richtung Brennraum, wenn das Einlassventil erneut öffnet. Effekt: eine verbesserte Füllung der Zylinder, die zu einer effektiveren Leistungsausbeute, einer größeren Leerlaufstabilität sowie einer verbesserten Abgasqualität führt. Eine ähnliche Aufgabe erfüllt die variable Steuerung der beiden obenliegenden Nockenwellen pro Zylinderbank. Sie ermöglicht auf der Einlassseite einen noch größeren Verstellwinkel, der über einen weiten Drehzahlbereich den Kraftstoffverbrauch und auch die Abgasemissionen reduziert.

In der Summe ergeben diese Modifikationen einen V8-Motor mit begeisternd kraftvollen und kultivierten Umgangsformen. In puncto Leistungsabgabe streben die Ingenieure von Ford mehr als 313 kW (426 PS) sowie ein Drehmomentmaximum über 529 Nm an.

Mustang-Fans haben die Wahl zwischen 6-Gang-Schalt- und Automatikgetriebe

Der neue Ford Mustang vereint überschäumendes Temperament mit einer problemlosen Alltagstauglichkeit, die unterschiedlich sportlichen Fahrweisen ebenso gerecht wird wie individuellen Lebensstilen. Dies verdankt die jüngste Generation dieses Muscle-Cars unter anderem den beiden zur Wahl stehenden Getriebe-Alternativen. Denn neben der

- für beide Motorisierungen serienmäßigen *6-Gang-Handschrift* von Getrag – ab Werk mit einer Schaltweg-Verkürzung für noch präzisere und knackigere Gangwechsel erhältlich –,
- ist jeweils auch eine besonders komfortable *6-Gang-Automatik* erhältlich. Sportlich engagierten Fahrern bietet sie über Schalt-Paddles am Lenkrad die Möglichkeit, jederzeit selbst die Kontrolle über das Schaltgeschehen zu übernehmen. Das gegossene, durch spezielle Rippen nochmals verstärkte Gehäuse der Automatik zeichnet sich durch geringeres Gewicht aus. Zugleich haben die Experten von Ford auch die innenliegenden Kupplungen optimiert. Sie heizen sich selbst bei starker Belastung weniger auf, was hilft, Reibungsverluste zu reduzieren.

###

Ford-Werke GmbH

Die Ford-Werke GmbH ist ein deutscher Automobilhersteller mit Sitz in Köln. Das Unternehmen beschäftigt an den Standorten Köln, Saarlouis und Genk/Belgien insgesamt 29.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Seit der Gründung des Unternehmens im Jahr 1925 in Berlin hat Ford über 40 Millionen Fahrzeuge in Deutschland und Belgien produziert. Für weitere Informationen zu den Produkten von Ford besuchen Sie bitte www.ford.de

Kontakt: Isfried Hennen
Ford-Werke GmbH
0221/90-17518
ihennen1@ford.com