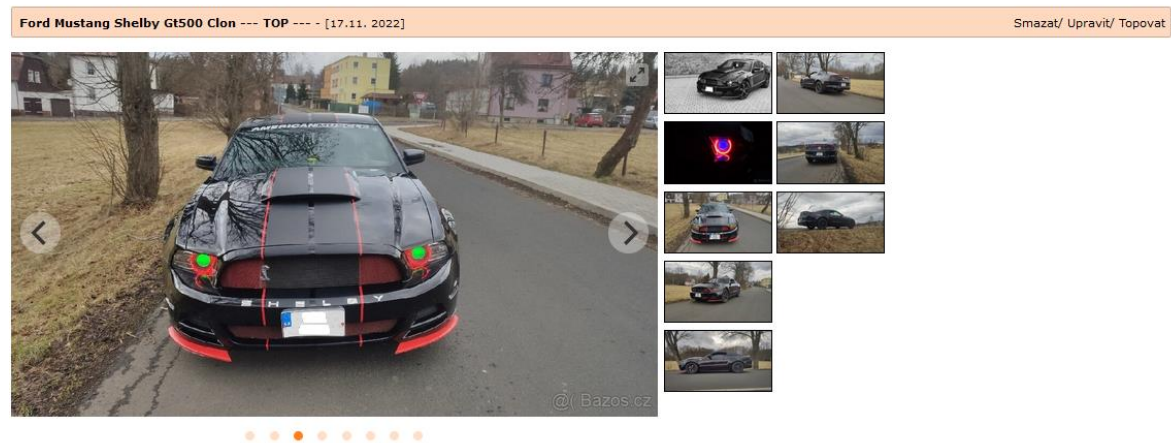


Na co si dát pozor při koupi Mustanga z druhé ruky?

Ahoj Mustang rodino, v tomto článku se podíváme na to, na co si dát pozor při koupi Mustanga z druhé ruky. Shrňeme zde naše dlouholeté zkušenosti, které jsme posbírali od členů klubu, z různých webů a také od jiných nadšenců do amerických aut.

Na začátek se pobavíme trochu obecněji a tyto rady budou obecně platné v podstatě pro jakékoliv US auto (veterány mohou být trochu specifičtější v určitých bodech, o tom ale později). Pokud se rozhodnete, že chcete zaparkovat ve své garáži legendární Mustang, vaše nadšení asi celkem rychle zchladne po navštívení klasických stránek jako sauto.cz, bazos.cz apod. Mustangů na výběr zde nebude až tak mnoho a spousta z nich bude na webu viset už dobré 2 nebo 3 měsíce, což všeobecně často znamená, že se jedná buď o specifický kus (třeba díky úpravám), nebo za to úplně nestojí.



Na začátek je dobré si udělat samozřejmě přehled alespoň z toho, co na podobných serverech dohledáte, stojí ale také za zmínku navštívit některou z bazarových skupin na Facebooku, kde je velká šance narazit na auto od někoho z klubu, kdo o něj dobře pečoval. Pokud se umíte domluvit cizím jazykem, bývá dobrým zvykem mrknout i na auta v Německu a Polsku. Spousta lidí vás sice bude od koupě v jiných zemích odrazovat, nicméně je zde daleko větší výběr. Má to ale své úskalí. O tom ale později.

Na co si pak případně při výběru dát pozor? Neoriginální světlomety často mohou značit nehodu na předeek, kde se původnímu majiteli nechtěl řešit nákup drahých originálních světlometů. S tím se setkáváme hlavně u 5. generace. Dalším obdobným problémem jsou mřížky chladiče – spousta lidí je mění kvůli vzhledu. Pak se ale většinou jedná o tuningové mřížky známých firem (např. Roush). Na trhu je ale i spousta levných čínských náhrad, které opět často znamenají neochotu majitele investovat. U 6. generace se setkáváme s podobným problémem, kdy po opravě má auto kopii nárazníků Shelby GT350 nebo GT500. Je to z toho důvodu, že sada těchto nárazníků z Číny je levnější než originální nárazníky. Někteří předělávají vzhled na Shelby cíleně, obecně ale doporučujeme se vyhýbat všem inzerátům, které se tímto už někde v nadpisu chlubí. Nic jako Ford Mustang Shelby GT, Shelby optický paket, Shelby V6, Shelby Clon apod. zkrátka neexistuje. Cílem často je pouze to, aby majitel svůj vůz nadhodnotil. Nicméně naopak tyto neprofesionálně provedené úpravy/opravy často spíše hodnotu snižují. Příkladem budiž úvodní fotka, kde se jedná o Mustang z roku 2013 – 2014



s motorem V6 a přidaným znakem kobry na neoriginální masku chladiče. Mustang GT500 z tohoto ročníku má nejen jinou masku, ale i úplně jiný nárazník a spoustu dalších detailů. Shelby je sice zdaleka nejoblíbenější způsob, jak svůj vůz „upravit“ (a vydávat jej za něco, co bohužel není), často se setkáváme i s pokusy o různé limitované edice (Mach 1, Boss 302, Bullit apod.). Tyto edice jsou všeobecně méně známé, často nedosahují cen Shelby GT350 / GT500, přes to jsou ale výrazně cennější než obdobný Mustang bez této edice. Pokud se tedy majitel chlubí nějakou edicí či výbavou, nebojte se nás zeptat na facebooku – vždy se najde někdo, kdo konkrétním ročníkům rozumí a často už z fotek lze snadno odhalit, jestli se opravdu o danou edici jedná, nebo se za ni vůz pouze vydává. Pokud majitel předělával například nárazníky do nového stylu, tak dost pravděpodobně bude mít i původní díly uschované, nebo alespoň zdokumentovaný stav před výměnou.

Než ale budeme házet všechny vozy do jednoho pytle, je dobré si rozmyslet, pro jaký účel chci auto využívat. Spousta z nás využívá Mustangy i jako auto k běžnému každodennímu ježdění, jiní jej naopak mají jako klenot a vytáhnou jej párkrát za rok. Ani jeden z přístupů není špatně, auto zvládá bez problému oboje. Nicméně na víkendové svezení bych všem doporučil hledat Mustanga s V8. Pokud s autem najezdím minimum kilometrů, Mustangy s V8 si všeobecně lépe drží svoji hodnotu a je dost pravděpodobné, že při jeho prodeji v budoucnu o moc peněz nepřijdete. Mustangy ve slabších motorizacích (V6 nebo klasický čtyřválec) naopak mohou dávat větší smysl z pohledu každodenního ježdění. Jejich pořizovací hodnota je často nižší (i výrazně) oproti stejným modelům s V8 a některé umí také být úspornější. Rozdíl ve spotřebě je sice průměrně jen kolem 1 - 2 litrů oproti V8, pokud ale už najezdíte s autem větší porce kilometrů, úspora na palivu může být celkem znatelná. Nenechte se ale odradit – žádná z variant není vyloženě špatná, byť vám samozřejmě většina fanoušků amerických aut bude klást na srdce, že V8 je V8. Pokud se neumíte na 100 % rozhodnout, doporučujeme využít širokých možností zapůjčení různých Mustangů po celé zemi – je to už jen poměrně drobná investice. Z druhého úhlu pohledu – V8 není servisně nijak zvlášť náročnější. Vejde se do ní o trochu více oleje, některé mají třeba větší brzdy, všeobecně jsou ty náklady ale porovnatelné. Stejně tak i pojištění bývá většinou na dost podobné úrovni. Hlavním rozhodovacím faktorem tedy je pořizovací cena. Nutno dodat, že V8 bývají často lépe vybaveny, což může pak dělat podstatnou část rozdílu cen mezi V8 a ostatními.

Základem u konkrétního kousku je pak zjistit od stávajícího majitele VIN kód. Slušný prodejce nebude mít problém VIN kód poskytnout. Někteří pak k VIN kódu automaticky zasílají i reporty, kterými dokládají, že jsou najeté kilometry opravdové a ... jak moc a kdy bylo auto bourané. **Ano, je potřeba si přiznat, že opravdu velká většina aut v prodeji byla bouraná.** Platí to hlavně pro auta určené pro americký trh (do 6. generace jsou všechny pro USA trh, od 6. generace se prodávaly i v EU a na blízkém východě). U těchto aut je dobré předpokládat, že byla bouraná naprostá většina z nich. Nicméně to ale hned nemusí znamenat problém. Existuje několik možností, jak nekupovat zajíce v pytli. U novějších aut (resp. u aut, které nejsou v EU příliš dlouho) často stačí zadat VIN kód přímo do Google a povětšinou na vás hned vyskočí fotky z aukce, kde lze vidět, jak bylo auto bouráno (a někdy taky údaje jako rok výroby, najeté km apod. – to se pak hodí k ověření, že nedošlo ke stočení tachometru při převozu do EU). Nicméně vždy doporučujeme využít některou z placených služeb (carfax.com, autodna, carvertikal apod.). Každá služba bohužel má trochu jiné možnosti, takže neexistuje jedna „univerzální“ a nejlepší. Pokud jste v procesu nákupu, doporučujeme si rovnou zaplatit balík vícero reportů. Je dost pravděpodobné, že nekoupíte hned první kousek, na který narazíte.

Obsah reportu pak záleží na tom, jestli například předchozí majitelé jezdili do autorizovaného servisu (pak v reportu naleznete i provedený servis), jestli auto jezdilo ve státě s povinnou technickou

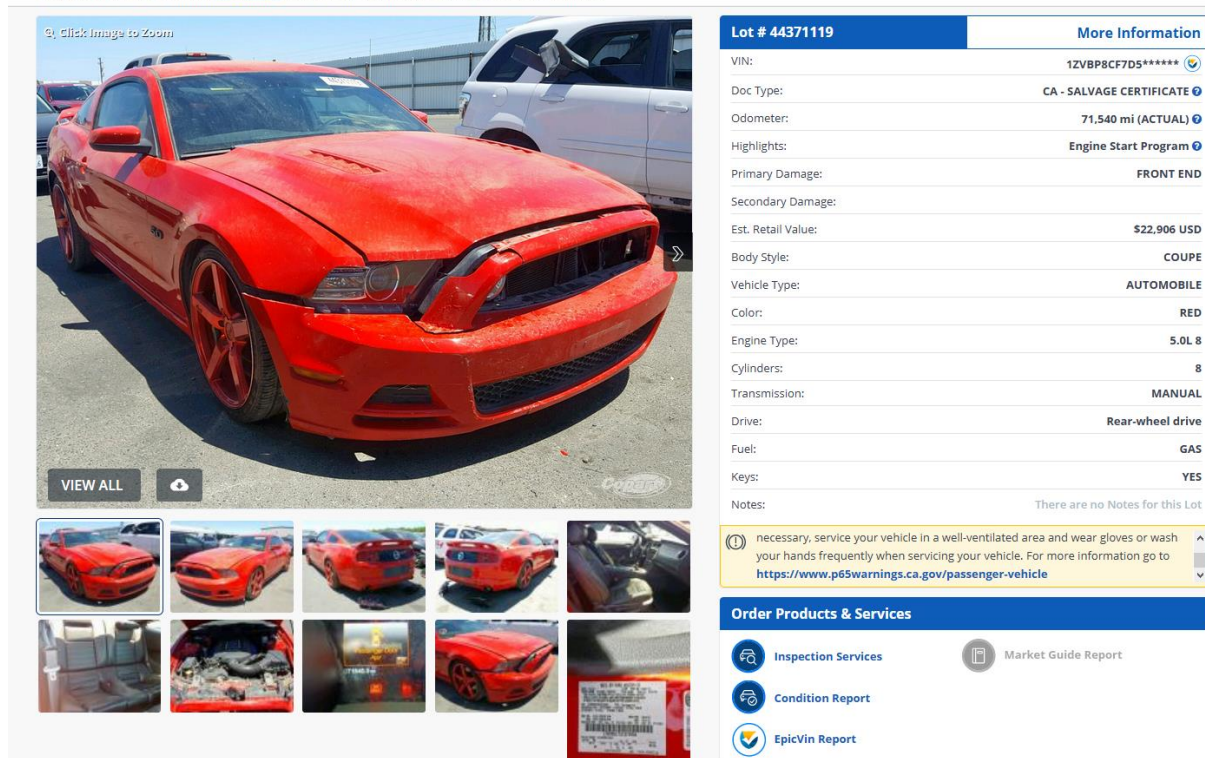
kontrolou apod. Většinou slouží dobře k ověření počtu předchozích majitelů (pokud auto střídalo majitele, nebude to nejspíše dobré znamení) a k ověření, že auto opravdu nehodou prošlo (a případně kdy – tohle může být také důležitý údaj, protože některé auta pak na aukci čekají i klidně řádově několik měsíců až roků).

06/09/2013	4,843	Courtesy Ford Portland, OR 503-255-1771 courtesyportland.com	Vehicle sold
06/14/2013		 Honest-1 Auto Care - Clackamas Clackamas, OR 503-655-4404 honest1clackamas.com ★ 4.8 / 5.0 36 Verified Reviews ✓ ❤️ 81 Customer Favorites	Vehicle serviced - Drive belts checked - Battery/charging system checked - Fluids checked - Oil and filter changed - Tire condition and pressure checked - Wipers/washers checked - Body lubricated - Lights checked - Brake fluid checked - Brake system bled - Brake fluid flushed/changed
06/27/2013	5,171	 Honest-1 Auto Care - Clackamas Clackamas, OR 503-655-4404 honest1clackamas.com ★ 4.8 / 5.0 36 Verified Reviews ✓ ❤️ 81 Customer Favorites	Vehicle serviced
07/06/2013		Oregon Inspection Station	Passed emissions inspection

Příklad Carfax reportu, kde vůz jezdil do autorizovaných servisů (ve sloupci vedle datum je nájezd v mílich)

2013 FORD MUSTANG GT |

Lot # 44371119 | Sale Location: CA - FRESNO - C/3026/VIR01 | Sale Date: Thu, Jul 23, 2020 - 09:00 PM CEST



Lot # 44371119		More Information
VIN:	1ZVBP8CF7D5*****	
Doc Type:	CA - SALVAGE CERTIFICATE	
Odometer:	71,540 mi (ACTUAL)	
Highlights:	Engine Start Program	
Primary Damage:	FRONT END	
Secondary Damage:		
Est. Retail Value:	\$22,906 USD	
Body Style:	COUPE	
Vehicle Type:	AUTOMOBILE	
Color:	RED	
Engine Type:	5.0L 8	
Cylinders:	8	
Transmission:	MANUAL	
Drive:	Rear-wheel drive	
Fuel:	GAS	
Keys:	YES	
Notes:	There are no Notes for this Lot	

Order Products & Services

- Inspection Services
- Market Guide Report
- Condition Report
- EpicVin Report

Příklad auta z aukce – na fotkách je viditelná relativně nízká úroveň poškození (opravdu i tohle je fotka auta po „totální škodě“)

Report se ale může vyplatit i u vozu zakoupeném v EU. Dá vám relativně dobrou představu o tom, co se s vozem dělo. Doporučujeme prověřit i tachometr přes www.kontrolatachometru.cz, je to web Ministerstva dopravy. Najdete zde záznamy z STK a SME, pokud auto již jezdilo v České republice.

Pokud konečně naleznete Mustanga svých snů, který ideálně nebyl příliš bouraný, je na čase zajet se podívat naživo. **Kontrolu doporučujeme nepodcenit a vzít si s sebou zkušeného automechanika.** Mustang není nijak speciální auto, takže všechny běžné finty servisáků pro kontrolu fungují i zde – auto nesmí táhnout do stran, nesmí mít sjeté vzorky pneumatik po stranách, vše musí fungovat na jedničku. Těch bodů ke kontrole je samozřejmě více a zmíníme je pak u jednotlivých ročníků/modelů. Všeobecně jsou ale Mustangy poměrně dost odolná auta a za posledních 30 let zde nebyl žádný zásadnější problém. Samotnou koupi doporučujeme nedělat v zimě – přeci jen se bavíme o autech se zadním náhonem a často vysokým výkonem – takové auto se na sněhu nebo v mrazu testuje poměrně blbě.

Auto každopádně musí být celkově v dobrém stavu a pokud bylo bourané, je dobré se při kontrole zaměřit na místo nehody a zkontrolovat, že vše bylo opraveno kvalitně. Celkový stav také považujeme za nejdůležitější parametr při koupi. Není třeba se bát aut s vyšším nájездem či dokonce vícekrát bouranými auty, pokud je aktuální celkový stav vozu velmi dobrý. Některé kousky se blíží nájездem ke 200 tisícům km a vypadají stále jako nové, zatímco jiné mohou být po 50 tisících km v dost nevalném stavu. Nízký nájезд totiž neznamená, že auto nestrávilo většinu času děláním donutů na parkovišti nebo ho někdo netýral při popojíždění po městě.

Pojďme ale už ke konkrétním generacím:

4. generace (1994 – 2003)



Tato generace je u nás k vidění aktuálně asi nejméně. Zároveň je ale také nejlevnější na pořízení. Ceny prvních V6 modelů začínají už pod 100 tisíci Kč, s V8 byste se měli bez problému vejít pod 300 tisíc Kč a u více ojetých kousků i pod 200 tisíc Kč. Jejich ceny ale nejspíše už příliš klesat nebudou (alespoň u V8 modelů), protože jich na trhu příliš není. Auto je to poměrně jednoduché a jeho největší nevýhodou byl nejspíše samotný výkon. Základní V6 v roce 94 měla jen 145 koní. Od faceliftu v roce 1999 na tom byl Mustang už podstatně lépe. Z našich znalostí se u této generace nevyskytovaly žádné zásadnější opakující se problémy, co ale zmínit musíme je všeobecná kvalita auta – v 90. letech americká auta nebyla etalonem výrobní kvality a je to značně poznat například v interiéru, kde pak lze snadno rozlišit udržované kousky od těch „vyježděných“. Občas bojovali se zatékáním nebo loupajícím se lakem. Jsou to ale samozřejmě už více jak 20 let stará auta, takže s podobnými vrtochy je třeba počítat. 4. generace rozhodně není pro každého, pořád to ale může být fajnová kára na víkendy za cenu starší ojeté Oktávky.

5. generace (2004 – 2014)

V roce 2004 přišla nová 5. generace, která zapříčinila velký boom s retro stylem a jedná se o poměrně oblíbenou generaci vozů. Pátá generace prošla několik facelifty a je dobré vědět, kde se s čím můžete setkat.

Všeobecně 5. generace narostla jak do velikosti, tak na váze a je dobré od auta neočekávat vyloženě sportáka s nízkým těžištěm a řízným průjezdem zatáček. Více než sporták se jedná o cestovní kupé/kabrio a při klidnější jízdě se vlastně budete cítit nejpříjemněji. Pokud hledáte okruhovou hračku, bude potřeba hledat buďto speciální edice (Boss 302, GT500), nebo investovat nemalou částku do podvozku a brzd.

2004 – 2009



Mezi těmito roky byl Mustang téměř nepozměněn a nabízel základní motorizaci V6 (4.0 L, 210 koní) a V8 (4.6 L, cca 300 koní). Dále se lišil výbavou, kde v základní výbavě byly klasické látková sedadla (což je často nejjednodušší znak pro rozpoznání stupně výbavy). Vyšší výbava se nazývala Premium, přinášela například kožená sedadla a čalounění ve dveřích, možnost měnit barevné podsvícení budíků a osvětlení kabiny, lepší rádio s více reproduktory (velké basové repro ve dveřích) apod. Za nás bych určitě doporučil hledat auta v této výbavě – základní výbava v kombinaci s motorem V6 byla často oblíbená autopůjčovkami, což není úplně nejlepší startovní bod pro nákup. Navíc u těchto ročníků nemá často výbava tak velký vliv na cenu. Cena se často odvíjí hlavně od počtu najetých kilometrů, motoru (V6 / V8) a celkového stavu vozu. Pokud chcete tento ročník, doporučujeme neuspěchat nákup a počkat si na hezký kousek.

K obvyklým problémům patří odlepující se výplň dveří a všeobecná degradace interiéru. Tohle běžně značí kousky, které už mají něco za sebou. Motory jsou poměrně spolehlivé. U 4.0 V6 se občas lze setkat s vytahaným rozvodovým řetězem, který se projeví hrubým chodem a problémem se starty. Někdy je problém dokonce s praskajícími napínáky řetězu a zde se už nejedná o jednoduchou výměnu. Vyhněte se zkrátka jakémukoliv kousku s nepravidelným chodem, špatným startem apod. U obou motorizací se může projevit prolínající automatická převodovka, která často už po těch letech provozu může vyžadovat výměnu oleje a přetěsnění. Poznat to lze při jízdě tak, že i při klidné jízdě je cítit cukání při přeřazení. U manuálu pro měnu dávejte pozor na vibrace – mohou značit potřebnou výměnu kovového těsnění mezi převodovkou a motorem. U starších kousků po neodborné opravě také může docházet k reznutí. Spousta drobnějších problémů může pak souviset s vypovězením služby u různých senzorů (často třeba senzor množství nasávaného vzduchu). Většinou se jedná o levnou opravu, nenechte se ale uchláchat od prodejce, protože to někdy může být součástí větších problémů.

2009 – 2011



V roce 2009 přišel Mustang s modernizovaným vzhledem, a to jak interiéru, tak exteriéru. Motory zůstaly stejné. Výčet problémů je tedy velice podobný, jako u předchozích ročníků. Pryč by ale měly být problémy s rozlepujícím se interiérem (který je všeobecně na lepší úrovni). Zavedeny do výroby byly některé nové prvky výbavy. Byť rozdělení na Base a Premium zůstalo zachováno, od těchto ročníků bylo možné objednat třeba například skleněnou střechu nebo velkou navigaci do středového panelu.

V roce 2010 byla taky poprvé vydána verze „Track Pack“, která měla oproti obyčejnému GT navíc velké 4 pístkové Brembo brzdy, jiný zadní diferenciál se stálým převodem 3.73 (standard je 3.31), stabilizátory a spodní ramena ze Shelby GT500. Byť originální Track Pack je poměrně těžko sehnatelný, upgrade na 4 (nebo rovnou 6 pístkové brzdy z novější GT500) rozhodně doporučujeme.

2011 – 2012



V roce 2011 oproti tomu přišla modernizace hlavně pod kapotou. Oba motory byly nahrazeny značně modernějšími variantami – 3.7 V6 a 5.0 V8. Zatímco s touto V6 jsme se setkávali až do roku 2018 i v novější generaci, 5.0 V8 řadí pod kapotami Mustangů i dnes v roce 2023. To samo už vypovídá o kvalitě tohoto motoru a skutečně za celou dobu nejsou známy zásadnější problémy. Velice podobně je na tom i „nová“ V6 o objemu 3.7 litru. Byť tento motor měl o kousek menší objem než starší brácha, výkonově je na tom podobně, jako předchozí V8 4.6! Pokud tedy hledáte V6, určitě doporučujeme až od ročníku 2011, který zvládá auto propůjčit adekvátní dynamiku. U V8 byl výkonnostní skok také veliký – z cca 315 koní u 4.6 na 412 koní u 5.0.

Kde ale problém v těchto ročnících nastává, je nově představená 6 stupňová manuální převodovka. Převodovka s označením MT-82 byla dokonce cílem hromadné soudní žaloby nespokojených majitelů, nikdy se ale nepřišlo s nějakým zásadnějším řešením. Až v roce 2018 byly vnitřnosti trochu zásadněji pozmeněny, některé drobné problémy ale trápí tyto převodovky dodnes. Problémů je spousta (pravidlem je, že čím pozdější ročník, tím méně hlášených problémů – Ford to sice nikdy oficiálně nepřiznal, za ty roky ale vzniklo několik revizí převodovky, kdy se snažili původce problémů řešit) – vyznačují se hlavně špatným řazením při vyšších otáčkách (někdy prostě nejde přeřadit třeba z druhého na třetí stupeň při vysokých otáčkách), všeobecně těžké a „humpolácké“ řazení, než se převodovka zahřeje, vibrace, nadměrné opotřebení synchronů na prvním a druhém stupni, „kvílení“ u některých stupňů (většinou 4, 5 a 6 – zvuk je podobný jako kdyby auto mělo kompresor, pouze je trochu tišší). Největší záhadou je to, že zatímco někomu převodovka funguje bez problému i 150 tisíc km, jiným začala odcházet už po pár tisících mil. Lidi brali často věci do vlastních rukou – třeba špatné řazení lze vyřešit zkrácenými drahami řazení (short shifter) v kombinaci s aftermarket spojkou a odlehčeným setrvačником. Spouště lidem také dost pomáhá výměna olejové náplně. Pokud jsou ale už synchrony vadné, nezbyvá, než je vyměnit, na což si připravte klidně 15 – 20 tisíc Kč. Nový automat je oproti tomu téměř bezporuchový a platí u v zásadě to samé, co u předchozího. Tedy musí řadit plynule a neměl by z nikde téct olej. Problémy u těchto ročníků také nastávají s uložením kardanu.

Obě motorizace mají dvoudílný kardan (z důvodu tlumení vibrací), kde často steří prostřední gumové uložení. Problém je, že nový kardan je téměř nesehnatelný a většinou času to končí náhradou za jednodílný kardan. Pokud taková úprava na voze je provedena, dejte si pozor na značku. Pokud se jedná o celohliníkový kardan (např. od Ford Performance), majitel měl svoje auto rád. Levné náhrady se mohou vyznačovat vibracemi ve vyšších rychlostech a zpravidla to stejně po čase znamená řešit kardan nový. Verze V6 je také z důvodu poměrně tenkého (až neadekvátního) kardanu omezena rychlost někde kolem 185 km/h. Omezovač lze vypnout, nicméně to kardan nemusí vydržet.

Běžným problémem pak také bývá nefunkční kompresor klimatizace – projevuje se hvízdavým zvukem při nastartování či sepnutí. Nejjednodušší je nastartovat auto bez zapnuté klimatizace a klimu zapnout až po chvíli. Pokud drasticky klesnou otáčky (nebo se dokonce motor úplně zastaví), pak je většinou špatná spojka klimakompresoru. Ten lze vyměnit celý, přichystejte si ale cca 10 - 15 tisíc Kč.

2013 – 2014



V roce 2013 přišel poslední vzhledový facelift. Do základní výbavy se dostaly bixenony, LED denní svícení, LED zadní světlomety a pro verzi Premium také digitální barevný displej mezi budíky, který uměl například měřit zrychlení nebo přetížení. Vrátila se také oblíbená varianta „Track Pack“, která v ročnících 2011 – 2012 nebyla dostupná a byla zase o fous dál – měla třeba olejový chladič, větší chladič motoru, nebo zadní diferenciál typu Torsen. Všeobecně jsou tyto ročníky komunitou brány jako „to nejlepší“ z 5. generace. Ročníky 2013 – 2014 ve verzi Shelby GT500 měly dokonce 667 koní! I běžnější varianta s 5.0 V8 posílila o pár koní na 420 koníků. Problémy jsou zde velice podobné, jako u ročníku 2011 – 2012.

U bouraných vozů se zde navíc často setkáváme, že není po lehčí nehodě vyměněn nárazník, ale je pouze svařený. Kvůli členitosti v horní části nárazníku je ale zásadně snížena pevnost a už při relativně malém propružení nárazník znovu praskne. Problémový spoj naleznete označený na dalším obrázku. Svařený nárazník prozradí popraskaný lak okolo tohoto místa. Jediné dlouhodobé řešení je vyměnit nárazník celý, což se ale může prodražit.



6. generace (2015 – 2023)

Zatím aktuálně poslední generace znamenala zásadní změnu a posun vpřed – Mustang 6. generace se začal oficiálně prodávat i na evropském trhu a díky tomu došlo k výraznému posunu v rámci kvality zpracování interiéru. Dále taky Mustang opustil klasickou tuhou zadní nápravu a přešel u všech svých modelů na nápravu víceprvkovou. Díky tomu se Mustang opět trochu více přiblížil „sportovnímu“ vozu. Zatímco předchozí generaci považujeme spíše za cestovní kupé, tato nová generace už zvládá poměrně obstojně i okruhové hrátky. Navíc verze jako GT350 a GT350R už uměly obstojně zatápnět i mnohem sportovněji laděným autům např. značky Porsche.

U této generace tedy musíme začít rozeznávat vozy pro evropský a americký trh. Rozdíly jsou zde jak motorové (V6 byla dostupná pouze v USA), tak vzhledové (USA verze má menší zpětná zrcátka a celočervená zadní světla, EU verze bílá), tak i funkční (V8 i čtyřválec pro USA má o pár desítek koní navíc, chladicí otvory v kapotě a spoustu příplatků navíc). Mustang v EU oproti tomu zase nabízel lepší výbavu v základu (v podstatě analogie Premium výbavy pro USA).

2015 – 2018



Byť se jedná o novou generaci Mustangu, kde vzhled a šasi je kompletně nové, zůstaly nám víceméně shodné pohonné jednotky. Mustang ale od roku 2015 nabízel i oturbený 4 válec. K tomu zůstaly v nabídce 3.7 V6 (pouze pro USA) a 5.0 V8. Byť došlo k pár drobným úpravám a navýšení výkonu, všeobecně se nejedná o nějaké zásadní změny a všechny problémy k pohonné jednotce a převodovkám jsou platné i zde. Mrkněte tedy na popis Mustangů pro rok 2011, kde jsme již všechny tyto problémy probrali.

Co se týče nového čtyřválece, tak se jedná o celkem povedený motor. Již v základu nabízel podobný výkon jako atmosférická V6 (EU verze 4 válce nabízela 286 koní, americká verze 310 koní), a to s příznivější spotřebou. Výhodou tohoto motoru také je levnější a širší škála úprav výkonu (díky turbu). Je podobný s Focusem RS, který trpěl na přehřívání a praskání hlav nebo těsnění pod hlavou. Tyto problémy se ale Mustangům vyhnuly a nemusíte se jej bát.

Kde nastaly zásadnější změny je podvozek – jak už jsme zmiňovali, 6. generace byla (až na výjimku) první sériový Mustang s nezávislým zavěšením zadní nápravy, což se projevilo podstatným zlepšením ovladatelnosti. Přidalo to také ale na zadní nápravu několik komponent, u kterých je dobré prověřit při koupi stav. Jsou to sice všechno běžně dostupné a vyměnitelné věci, nicméně mohou pak nákup prodražit.

2018 - 2023



Mustang v roce 2018 prošel prvním (a zatím posledním) větším faceliftem. Měnil se hlavně vzhled, došlo ale také na změny pod kapotou. V rámci vzhledu byl přepracován v podstatě celý předek vozu, díky čemuž došlo ke zlepšení aerodynamiky vozu. Pod kapotou došlo k nasazení nové generace motoru 5.0 V8, který od toho roku začal kombinovat přímé i nepřímé vstřikování (dříve pouze nepřímé). Díky tomu vzrostl základní výkon USA varianty až na 460 koní. Posunula se také celá křivka výkonu a motor dokáže točit až 7500 ot/min. S těmito většími změnami ale přišly i nové problémy – trochu více nás začaly trápit karbonové úsady (díky přímovstřiku) a přišly i určité problémy s časováním vaček. Doporučujeme tedy vůz před nákupem otestovat v celém spektru otáček. Zátah musí být krásně lineární.

Došlo i na změnu v manuální převodovce, kterou se Ford pokouší zahnat předchozí problémy. Byť většina majitelů hlásí výrazné zlepšení, některé drobné problémy se stále u několika kusů vyskytují (např. zhoršená možnost řadit ve vysokých otáčkách). Všeobecně stále platí rady jako u Mustana

z roku 2011, kdy byla tato převodovka poprvé nasazena. U automatu došlo k výraznější změně – představen byl nový 10 stupňový automat. Automat je už mnohem modernější, než jeho starší 6 stupňový brácha, díky tomu tedy i trochu poskočily čísla u zrychlení, zlepšila se spotřeba a i samotná rychlost řazení. Převodovka ale nebyla úplně stavěná na okružové řádění a měla tendence se při dlouhodobějším plném výkonu přehřívat. Neřadí také úplně hladce, jak můžete znát třeba z koncernových DSG. Jedná se ale o její standardní projev a lehkých cuknutí se při koupi nemusíte bát.