



Ford Mustang Fastback 5.0 Ti-VCT V8 GT Automatik

Zweitüriges Coupé der oberen Mittelklasse
(310 kW / 421 PS)

Nicht viele Autos können von sich behaupten, eine Fahrzeuggattung begründet zu haben - der Ford Mustang kann es. 1964 präsentierte Ford die erste Generation, die als Begründer der sogenannten Pony Cars gilt. Mehr als fünfzig Jahre mussten die Fans in Deutschland warten, jetzt wird der meistverkaufte Sportwagen der Welt hierzulande auch offiziell vertrieben. Die sechste Generation des Mustang ist als Coupé und Cabrio sowie mit einem Vierzylinder-Turbo oder mit einem Fünfliter-Sauger erhältlich. Dem ADAC Autotest stellt sich der geschlossene Mustang Fastback mit dem Achtzylinder, der 421 PS leistet. 530 Newtonmeter sorgen für souveränen Durchzug und sehr gute Fahrleistungen, der Sound des V8 ist einfach klasse. Weniger überzeugen kann hingegen der Verbrauch, der mit 11,7l/100 km hoch ausfällt. Erstmals hat der Mustang an der Hinterachse keine Starr-, sondern eine moderne Mehrlenkerachse verbaut. Diese sorgt im Vergleich zum Vorgänger für ein deutlich agileres Fahrverhalten. Mit einem Preis von 45.000 Euro für den Mustang V8 bietet Ford nicht nur preislich einen sehr attraktiven Sportwagen an, der wie derzeit nur wenige Autos die Blicke auf sich zieht. **Karosserievarianten:** Cabriolet.

Konkurrenten: Chevrolet Camaro.

+ kultivierter und toll klingender V8-Benziner, sehr gute Fahrleistungen, kräftige Bremsanlage, sichere Fahreigenschaften, konkurrenzlos günstiger Preis für einen Sportwagen mit mehr als 400 PS

- träge Automatik, hoher Verbrauch, kaum Fahrerassistenzsysteme vorhanden, hohe Unterhaltskosten



ADAC-URTEIL

3,1 AUTOTEST

4,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,8 Familie

3,8 Stadtverkehr

3,5 Senioren

2,8 Langstrecke

3,7 Transport

1,7 Fahrspaß

3,8 Preis/Leistung

Stand: Juli 2016
Text: A. Lidl

3,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,2

Verarbeitung

Der Mustang wartet insgesamt mit einer durchschnittlichen Verarbeitung auf. Wie bei den meisten US-Fahrzeugen merkt man auch dem Mustang an, dass die Ansprüche an die Verarbeitungs- und Materialqualität in den USA nicht ganz so hoch sind. Zudem sieht man dem Ford bei genauerem Hinsehen den unschlagbar günstigen Fahrzeugpreis an. So sind die Spaltmaße der Karosserie recht groß und teils ungleichmäßig. Der Kofferraum ist mit einem billig wirkenden Teppich und kratzempfindlichen Kunststoffen verkleidet, die Motorhaube beginnt bei höheren Geschwindigkeiten zu flattern. Der Innenraum hinterlässt insgesamt einen zufriedenstellenden Eindruck, Materialqualität und Verarbeitung gehen in Ordnung. Zwar ist viel harter Kunststoff verbaut, durch die großflächige Zierleiste in Aluminium-Optik sowie zahlreiche Applikationen im Chrom-Look wirkt das Interieur dennoch recht wertig. Der Testwagen ist mit dem Premium-Paket ausgestattet, zu dessen Umfang neben Lederimitat auf der Oberseite des Armaturenbretts auch geschäumte Türverkleidungen gehören. Der Unterboden ist mit Ausnahme des Motors unverkleidet, Korrosionsschutz ist nur spärlich aufgebracht. Die Türschweller sind befriedigend gegen Verschmutzen geschützt. Da diese jedoch sehr breit sind und im unteren Bereich schnell dreckig werden, macht man sich beim Aussteigen leicht das Hosenbein schmutzig. Kunststoffleisten schützen den Lack vor unschönen Kratzern.

- ⊕ Der Mustang verfügt über einen praktischen Fehlbetankungsschutz, der einen unachtsamen Fahrer vor hohen Folgekosten bewahrt.
- ⊖ Sowohl die Stoßfänger als auch die Fahrzeugseiten besitzen keine Leisten, die vor unschönen Kratzern schützen. Die schwere Motorhaube muss ohne Gasdruckfedern auskommen, die nicht nur beim Öffnen nützlich wären, sondern diese auch offenhalten würden.

4,2

Alltagstauglichkeit

Mit einer Breite von 2,09 m (inkl. der Außenspiegel) ist der Mustang für einen Sportwagen ziemlich breit geraten, was ihn nicht nur in der Stadt, sondern auch beim vergnüglichen Cruisen über verschlungene Landstraßen unhandlich macht. Der Tank ist mit 61 Liter recht knapp bemessen. Auf Basis des EcoTest-Verbrauchs ergibt sich daraus eine Reichweite von 520 km.

- ⊖ Wie bei einem Sportwagen nicht anders zu erwarten fällt die Alltagstauglichkeit des Mustang recht bescheiden aus. Das zweitürige Coupe verfügt über zwei vollwertige Sitzplätze sowie zwei Notsitze im Fond. Die Zuladung beträgt lediglich 347 kg, was für zwei Personen samt Gepäck allerdings in den meisten Fällen ausreichen dürfte. Wer mit seinem Fahrzeug einen Anhänger ziehen oder Gepäck auf dem Dach transportieren möchte, ist beim Mustang an der falschen Adresse - beides ist nicht möglich. Im Falle einer Reifenpanne hat der Ford lediglich ein Reifenreparaturset an Bord, das sich schnell als unwirksam erweisen kann. Ein Wagenheber oder Bordwerkzeug befinden sich nicht an Bord.

2,9

Sicht

Die Sichtverhältnisse für den Fahrer sind im Mustang allenfalls durchschnittlich. Während die Sicht nach vorn und zur Seite in Ordnung geht, leidet diese nach hinten trotz der großen Heckscheibe unter den wuchtigen C-Säulen. Die Sicht durch die Außen- und den Innenspiegel nach hinten fällt ebenfalls durchschnittlich aus. Aufgrund der recht tiefen Sitzposition lässt sich der umliegende Verkehr nur mäßig erkennen, gleiches gilt für die Übersichtlichkeit des Mustangs. Während sich die Front noch ordentlich abschätzen lässt, ist das hintere Ende für den Fahrer nicht einsehbar. Gut, dass das Coupe serienmäßig eine Rückfahrkamera an Bord hat. Allerdings verschmutzt diese sehr leicht und liefert dadurch unter Umständen nur ein schlechtes Bild. Hilfreiche Parksensoren an Heck- (im Testwagen) und Frontschürze sind zumindest optional erhältlich.

⊕ Ford stattet den Mustang serienmäßig mit Bixenon-Scheinwerfern aus. Dies verfügen zwar über keine adaptiven Lichtfunktionen, sorgen nachts aber dennoch für eine gute Ausleuchtung. Auch Tagfahrlicht ist serienmäßig an Bord, leider handelt es sich dabei lediglich um zwei schnöde Halogenlampen in der Frontschürze. Die US-Version verfügt über je drei LED-Stäbe im Hauptscheinwerfer, die bestens zur dynamisch gestalteten Front des Mustang passen. Der Innenspiegel blendet automatisch ab, ausschalten lässt sich die Funktion allerdings nicht. Die Außenspiegel haben einen asphärischen Bereich und verkleinern dadurch den toten Winkel.

3,7

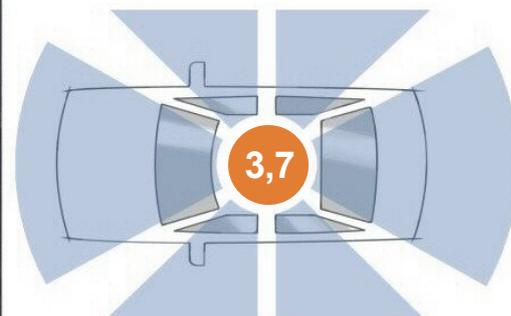
Ein-/Ausstieg

Die großen und schweren Türen verfügen zwar über drei Arretierungen, werden an Steigungen aber nicht zuverlässig offen gehalten, da diese zu schwach dimensioniert sind.

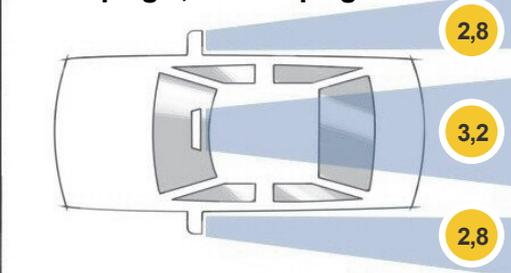
⊕ Nachts wird das Umfeld des Fahrzeugs nach dem Ent- oder Verriegeln für einige Zeit beleuchtet. Netter Gag: Die Leuchten in den Außenspiegeln projizieren das typische Mustang-Pony auf den Boden.

⊖ Wer einen Sportwagen sein Eigen nennt, muss in der Regel auch beim Ein- und Ausstieg Abstriche machen - so auch im Falle des Mustang. Die Sitze sind, wie es sich für einen Sportwagen gehört, recht tief montiert. Der Fahrersitz befindet sich 53 cm über der Straße. Das Ein- und Aussteigen gestaltet sich nicht sonderlich komfortabel, da der Schweller sehr breit und der Abstand zwischen dem Sitz und der A-Säule klein ist. Großgewachsene Personen können sich leicht den Kopf stoßen. Da hilft es insgesamt auch wenig, dass der Schweller recht tief ist. Wer sich in den Fahrzeugfond schlängeln möchte, muss schon ein hohes Maß an Beweglichkeit an den Tag legen. Eine Easy-Entry-Funktion hat der Mustang nicht zu bieten, die Handhabung gestaltet sich dementsprechend umständlich. Haltegriffe am Dach, die im Falle des Mustang sehr hilfreich wären, fehlen leider.

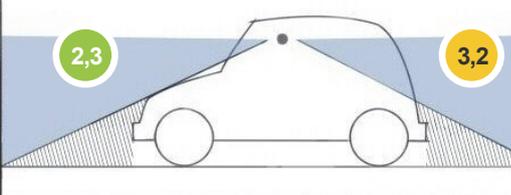
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Breite Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless

4,0

Kofferraum-Volumen*

➔ Für einen Sportwagen bietet der Mustang einen durchaus brauchbaren Kofferraum, der für zwei Personen in den meisten Fällen ausreichen dürfte. Zumal sich das Volumen durch Umklappen der Rücksitzlehnen erweitern lässt - keine Selbstverständlichkeit bei dieser Fahrzeuggattung. Das Gepäckabteil fasst ordentliche 370 Liter (oder alternativ sechs Getränkeboxen), bei umgelegten Lehnen passen 615 Liter hinein.



Der Kofferraum mit 370 Liter Volumen ist für einen Sportwagen dieser Klasse recht ordentlich.

3,8

Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Kofferraum lässt sich via Taste am Armaturenbrett oder am Fahrzeugschlüssel entriegeln. Zusätzlich gibt es eine Taste am Stoßfänger, an der man sich allerdings leicht die Finger schmutzig macht. Leider ist der Heckdeckel nicht federvorgespannt, sodass man er nach dem Entriegeln nicht selbstständig hochschwingt. Der Kofferraum ist durchschnittlich breit und tief sowie sehr zerklüftet, was die Nutzbarkeit einschränkt.

➔ Die Ladekante ist mit 77 Zentimetern sehr hoch, zusätzlich muss man beim Entladen eine 22 Zentimeter hohe Stufe überwinden. Die Ladeöffnung ist schmal und besonders zwischen den Rückleuchten sehr eng, sperrige Gegenstände lassen sich dadurch nicht einladen. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen steigt die Ladefläche an, eine Stufe erschwert das Beladen zusätzlich. Mit nur einer Lampe ist der Kofferraum schwach beleuchtet.

3,3

Kofferraum-Variabilität

Das Kofferraumvolumen lässt sich durch Umklappen der Rücksitzlehnen im Verhältnis 50/50 erweitern. Zum Entriegeln der Lehnen muss man umständlich in den Fond klettern und anschließend an einer Schlaufe oben an der Rücksitzlehne ziehen.

➔ Im Kofferraum befinden sich weder Ablagen noch Netze zum Verstauen kleinerer Gegenstände, auch auf Zurrösen muss man verzichten. Zumindest in der Reserveradmulde findet sich etwas Stauraum.

3,1

INNENRAUM

2,5

Bedienung

Das Cockpit des Mustang lässt sich weitgehend problemlos bedienen. Bis auf das mit Tasten überfrachtete Lenkrad wirkt es aufgeräumt und stellt den Fahrer vor keine großen Aufgaben. Unten auf der Mittelkonsole befindet sich eine Leiste mit Kippschaltern (u. a. für Lenk-, Fahrmodus und ESP), die allerdings schlecht zu erkennen sind. Während dies bei den genannten Funktionen zumindest unpraktisch ist, stellt es im Falle des Warnblinkschalters einen echten Sicherheitsmangel dar. Das serienmäßige Infotainment-System bedarf etwas der Gewöhnung, die teils sehr kleinen Schaltflächen reagieren erst auf kräftigen Druck.

Recht umständlich gestaltet sich die Handhabung des verschachtelten Bordcomputers, der per Lenkradtasten bedient wird. Die Klimabedieneinheit ist recht tief angebracht. Damit lassen sich grundlegende Einstellungen wie die Temperatur oder die Gebläsestärke justieren. Weitergehende Einstellungen (u. a. Luftverteilung, Einstellung für Fahrer und Beifahrer synchronisieren) werden allerdings im Klimamenu mithilfe des Touchscreens vorgenommen. Leider sieht man die aktuell eingestellte Temperatur nur im Bildschirm und nicht im Bereich der Klimabedieneinheit. Die Innenraumbeleuchtung fällt mit zwei Leselampen vorn überschaubar aus.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite verstellen, dürfte sich für Personen mit langen Beinen aber weiter herausziehen lassen. Die Alupedale sind passend angeordnet. Der Wählhebel liegt gut zur Hand, der beleuchtete Start-Knopf ist sehr gut erreichbar und sichtbar im unteren Bereich der Mittelkonsole angebracht. Auf der übersichtlich gestalteten Mittelkonsole finden sich wenige Tasten, die meisten Funktionen sind im acht Zoll großen Touchscreen des Infotainment-Systems gebündelt. Die Schalter für Umluft und die Heckscheibenheizung (inkl. automatischer Abschaltung) sind gut auffindbar. Der Lichtschalter befindet sich links vom Lenkrad, ist bei ausgeschaltetem Licht allerdings unbeleuchtet. Die Tasten für die Nebelleuchten sowie zur Anpassung der Instrumentenhelligkeit sind daneben angeordnet. Die klassischen Rundinstrumente für Tacho und Drehzahlmesser sind stets beleuchtet und passend skaliert. Der Tachometer besitzt im inneren Bereich zusätzlich eine Meilen-Skalierung - hier wird man daran erinnert, dass der Mustang ursprünglich aus den USA stammt. Im Kombiinstrument finden sich alle wichtigen Kontrollleuchten und Warnsignale, für Stand- und Abblendlicht gibt es allerdings nur eine Leuchte. Öffnet man eine Tür, die Motorhaube oder Heckklappe, wird dies ebenfalls angezeigt. Der Bordcomputer verfügt über einen Kurz- und Langzeitspeicher, dort lassen sich viele nützliche Fahrdaten abrufen. Die Außenspiegel sind elektrisch verstellbar und lassen sich zudem anklappen. Die Beleuchtung im Innenraum ist gut, sogar die Becherhalter sowie der Fußraum werden erhellt. Die optionale Premium-Soundanlage sorgt für einen kräftigen und gleichzeitig klaren Klang. Die vorderen Fenster lassen sich elektrisch öffnen und schließen. Sie funktionieren auch bei ausgeschalteter Zündung, bis eine Tür geöffnet wird.

⊖ Die Hebel zur Sitzverstellung sind seitlich angebracht, durch den wenigen Platz zwischen Sitz und Tür aber schlecht zu erreichen. Hinzu kommt, dass die Verstellung der Lehnenneigung nur grob gerastet ist. Das Handschuhfach ist klein, lässt sich aber immerhin abschließen und ist beleuchtet. Es gibt keine Ablagemöglichkeiten im Fond.



Die Verarbeitung des Ford Mustang ist zufriedenstellend, die Funktionalität hinterlässt einen guten Eindruck.

2,7 Raumangebot vorne*

Für einen Sportwagen bietet der Mustang den Insassen der ersten Reihe ein ordentliches Platzangebot. Sowohl die Bein- als auch die Kopffreiheit reicht für knapp 1,95 m große Personen. Die Innenbreite ist hingegen nicht sonderlich üppig bemessen, das Raumgefühl wird durch die kleinen Fensterflächen, den schwarzen Dachhimmel und das wuchtige Armaturenbrett geschmälert.

5,4

Raumangebot hinten*

– Die hinteren Sitze sind selbst für Kinder nur dann nutzbar, wenn die vorderen Insassen Rücksicht nehmen. Bei auf eine 1,85 Meter große Person eingestellten Vordersitzen findet man nicht genügend Platz vor, um seine Beine zu verstauen - selbst Kinder nicht. Die Kopffreiheit ist ebenfalls sehr knapp bemessen und reicht für gerade einmal 1,65 Meter große Personen.



Die hinteren Sitzplätze sind lediglich als Notsitze zu betrachten und nur für kurze Fahrten geeignet.

4,0

Innenraum-Variabilität

– Niemand erwartet von einem Sportwagen eine besonders gute Variabilität. Der Mustang bietet umklappbare Rücksitzlehnen und ist damit vielen anderen Sportler voraus. Etwas größere Gegenstände lassen sich dadurch durchaus transportieren.

3,0

KOMFORT

3,3

Federung

Für den Mustang sind keine Fahrwerksoptionen erhältlich. Im Vergleich zur US-Version wurde das Set-up aber straffer abgestimmt. Das Fahrwerk ist insgesamt recht straff geraten, was für ein Fahrzeug wie den Mustang etwas unverständlich ist. Schließlich möchte man mit diesem Fahrzeug in erster Linie entspannt Cruisen, zum Kurvenrübern ist der Mustang aufgrund des hohen Gewichts und der ausladenden Karosserie ohnehin nicht gemacht. Die straffe Abstimmung hat zur Folge, dass kurze Bodenwellen etwas Unruhe ins Fahrzeug bringen. Treten diese kurz hintereinander auf, neigt die Vorderachse zudem zum Stuckern. Gleichzeitig führen lange Bodenwellen dazu, dass die Karosserie etwas nachschwingt - ein Beleg dafür, dass die Dämpfer recht weich ausgelegt sind. Dies erklärt auch, weshalb der Mustang für einen Sportwagen eine recht ausgeprägte Wankneigung an den Tag legt. Beim kräftigen Beschleunigen hebt es zusätzlich den Vorderwagen stark aus den Federn. Auch Einzelhindernisse wie Kanaldeckel werden speziell bei langsamer Fahrt trocken an die Insassen weitergereicht, bei höherem Tempo bessert sich das Ansprechverhalten etwas. Raue Oberflächen oder Kopfsteinpflaster sind im Fahrgastraum deutlich zu spüren, was teilweise auch an den großen 19-Zoll-Rädern liegt.

2,6

Sitze

Ford stattet den Mustang serienmäßig mit elektrisch verstellbaren Ledersitzen sowie einer ebenfalls elektrisch einstellbaren Lordosenstütze aus. Der Testwagen verfügt über die optionalen Recaro-Sportsitzen ausgestattet. Diese bieten zwar einen ausgezeichneten Seitenhalt, Funktionen wie die elektrische Sitzverstellung, Sitzheizung oder -belüftung sind damit allerdings nicht zu haben. Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe und Weite verstellen, der Beifahrersitz nur in der Weite. Zudem lässt sich lediglich die Neigung der Lehnen verstellen, die der Sitzflächen ebenso wenig wie etwa die Länge der Sitzfläche. Die Sitze bieten mit ihren stark ausgeprägten Wangen einen sehr guten Seitenhalt, etwas fülligere Personen sollten aber eher zu den Standardsitzen greifen, da diese weiter geschnitten sind. Die Polsterung ist für Sportsitze recht weich, was auf Dauer etwas ermüdend für die Gesäßmuskulatur ist. Auch die Lehne ist nicht optimal geformt, da sie im Lendenbereich etwas drückt.

Ob kleine oder große Fahrer, im Mustang findet nahezu jeder eine bequeme Sitzposition. Sportlich ambitionierte Fahrer würden sich allerdings wünschen, den Sitz etwas weiter nach unten verstellen zu können. Die Fußablage ist breit und stabil ausgeführt. Der Komfort auf der Rücksitzbank geht speziell für einen Sportwagen durchaus in Ordnung, aufgrund der sehr beschränkten Platzverhältnisse lässt sich die Bank dennoch kaum nutzen. Ford hat zwei tiefe und durchaus bequeme Sitzmulden in die Rückbank eingelassen, die guten Seitenhalt bieten. Die Polsterung ist allerdings auch hier recht weich geraten.

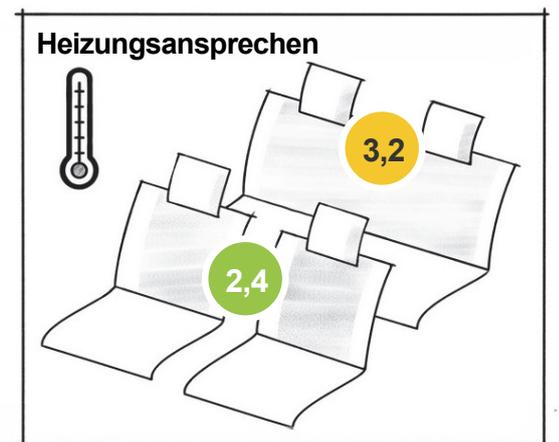
3,4 Innengeräusch

Der Sound des V8-Motors klingt toll und ist für die meisten Kunden sicherlich einer der Kaufgründe, unter Komfortaspekten bringt dem Mustang der voluminöse Klang allerdings keine gute Bewertung ein. Selbst bei sanftem Beschleunigen ist der Motor klanglich sehr präsent. Auch bei höheren Geschwindigkeiten bleibt der Achtzylinder deutlich vernehmbar. Bei Tempo 130 beträgt der gemessene Schalldruckpegel recht hohe 71,5 dB (A). Hinzu kommt, dass sowohl die Wind- als auch die Abrollgeräusche nicht sonderlich gut gedämmt sind, was bei flotter Fahrt eine kräftige Geräuschkulisse zur Folge hat.

3,0 Klimatisierung

⊕ Der Mustang ist mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Während die Temperatur für die Fahrer und Beifahrer getrennt regelbar ist, lässt sich die Luftmengenverteilung nur für beide gemeinsam vornehmen. Dafür muss man allerdings das Klimamenu auf dem Touchscreen aufrufen. Der großvolumige Motor und der kleine Innenraum haben zur Folge, dass sich der Innenraum bei niedrigen Temperaturen rasch erwärmt - vorn etwas schneller als hinten. Die Umluftfunktion wird automatisch deaktiviert, wenn die Scheiben zu beschlagen drohen.

⊖ Für die optionalen Recaro-Ledersitze ist keine Sitzheizung verfügbar, was bei winterlichen Temperaturen unangenehm ist.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen*

Neben dem V8-Benziner gibt es für den Mustang einen Vierzylinder-Turbomotor, der 317 PS leistet.

⊕ Einen V8-Saugmotor findet man nur noch in ganz wenigen Fahrzeugen, er gehört zu einer aussterbenden Art. Umso schöner ist es, dass es ihn im Mustang noch gibt. Der Achtzylinder schöpft aus 5,0 Liter Hubraum bis zu 421 Pferdestärken und ein maximales Drehmoment von üppigen 530 Nm, das saugmotortypisch aber erst bei 4.250 Umdrehungen anliegt. Trotz mehr als 1,7 Tonnen Leergewicht sorgt der Viertventiler für sehr gute Fahrleistungen: Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Mustang in rasanten 3,5 s. Ford gibt den Standardsprint von null auf 100 km/h mit 4,8 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei elektronisch abgeregelten 250 km/h.

2,2

Laufkultur

⊕ Der V8 läuft angenehm ruhig, Vibrationen sind im Innenraum kaum zu spüren. Brummen oder Dröhnen sind dem Motor ebenfalls nicht zu entlocken, der sehr voluminöse Achtzylinder-Klang ist aber sehr präsent und auf Dauer für sensible Naturen störend.

2,6

Schaltung

Serienmäßig ist der Mustang V8 GT mit einem manuellen Schaltgetriebe ausgestattet. Der Testwagen hat das optionale Automatikgetriebe an Bord. Letztere hinterlässt keinen überzeugenden Eindruck. Die Automatik lässt den Motor oft unnötig hoch drehen, arbeitet in den unteren Gängen mit hohem Wandlerinsatz, die Schaltvorgänge gehen langsam von statten und auf Beschleunigungswünsche reagiert das Getriebe träge. Gleichzeitig schaltet die Automatik auf der Autobahn hektisch hin und her, anstatt das satte Drehmoment des Fünfliter-Achtzylinders zu nutzen und im hohen Gang zu beschleunigen. Im Nässe-Modus bessert sich die Schaltstrategie spürbar: Die Schaltvorgänge erfolgen früher, gleichzeitig schaltet die Sechsstufen-Automatik bei Beschleunigungswünschen nicht mehr so hektisch runter, sondern hält meist den gerade eingelegten Gang. Zusätzlich gibt es einen Sport-Modus, der die Gänge höher ausdreht, aber nicht so recht zum Mustang passt. Mithilfe der Schaltpaddles sind auch manuelle Schalteingriffe möglich, der angewählte Gang wird dann im Kombiinstrument angezeigt. Eine Berganfahrhilfe haben lediglich die Modelle mit Schaltgetriebe an Bord. Durch den kräftigen Motor und die Kriechfunktion des Automatikgetriebes rollt der Mustang an den meisten Steigungen nicht zurück. Der Mustang besitzt eine automatische Motorabschaltung, die den Verbrenner nach 30 Sekunden Stillstand abstellt.

2,3

Getriebeabstufung

⊕ Die Sechsstufen-Automatik ist weit gespreizt, die Drehzahlsprünge fallen daher in den unteren Gängen teils recht groß aus. Bei Tempo 130 lässt das Getriebe den V8-Motor bei entspannten 2.450 Touren arbeiten.

2,0

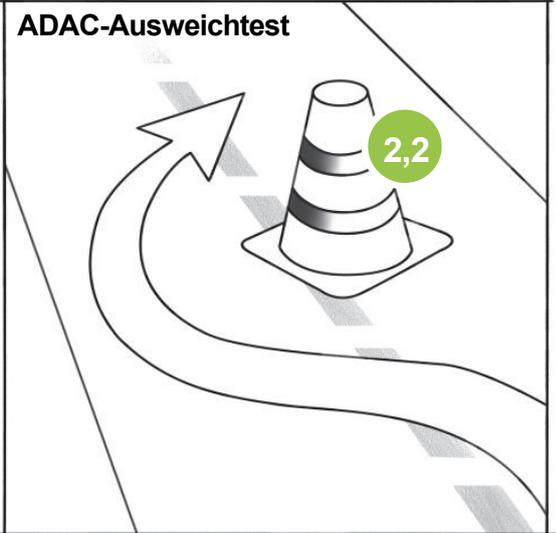
FAHREIGENSCHAFTEN

2,4

Fahrstabilität

Auch geübte Fahrer sollten den Mustang bei nasser Fahrbahn mit Vorsicht genießen, da die Regelschwelle des ESP recht hoch liegt. Dadurch kann es bei starkem Gaseinsatz zu einem ausbrechenden Heck kommen, welches vom ESP nicht mehr eingefangen werden kann.

⊕ Erstmals kommt im Mustang hinten keine Star-, sondern eine moderne Mehrlenkerachse zum Einsatz. Da durch haben sich die Fahreigenschaften im Vergleich zum Vorgänger-Modell deutlich verbessert, was sich besonders beim Ausweichtest auswirkt. Der Mustang erledigt das Fahrmanöver sicher, fährt sich dabei allerdings für einen Sportwagen nicht sonderlich agil. Hier merkt man das hohe Gewicht des Ponycars.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Bei den Spurwechseln dauert es etwas, ehe sich der Wagen zur Seite geneigt und gesetzt hat, dann aber baut der Wagen erstaunlich viel Seitenführung auf und lässt sich problemlos und mit weitgehend neutralem Fahrverhalten um die Pylonen dirigieren. Nur beim Einfahren in die Ausfahrgasse neigt der Ford zum Übersteuern, das ausbrechende Heck lässt sich durch eine gezielte Lenkbewegung aber problemlos einfangen. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift bei diesem Fahrmanöver nicht ein. Auch bei provozierten Lastwechseln, die durchaus kräftig ausfallen können, greift das ESP erst sehr spät ein. Die Traktion des Hecktrieblers ist auf trockenem Asphalt erstaunlich gut, bei Nässe kommen die Antriebsräder allerdings trotz der serienmäßigen mechanischen Differenzialsperre schnell an ihre Haftgrenze.

2,5 Lenkung*

Der Fahrer hat die Wahl zwischen drei verschiedenen Lenkmodi (Normal, Sport und Komfort). Während die erforderliche Lenkkraft bei Sport höher liegt, wird sie im Komfort-Modus gesenkt.

+ Die elektromechanische Servolenkung macht für ein US-Fahrzeug insgesamt einen guten Eindruck - man merkt, dass die Entwickler hier nochmals Feinabstimmung für den europäischen Markt betrieben haben. Die Lenkung ist recht direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind nur 2,5 Umdrehungen nötig. Sie bietet eine ordentliche Rückmeldung und vermittelt dem Fahrer bei höheren Geschwindigkeiten ein gutes Lenkgefühl. Aus der Mittellage spricht die Lenkung spontan an, die Präzision ist gut, auch wenn das Lenkgefühl um die Mittellage etwas teigig ist. Beim Rangieren ist die Servounterstützung hoch, der Kraftaufwand dementsprechend niedrig.

- Der Wendekreis beträgt 12,5 Meter. Das macht den ohnehin recht unhandlichen Mustang speziell im Stadtverkehr noch sperriger.

1,3 Bremse

+ Die stärkere Version des Mustang ist mit einer Sechskolben-Festsattelbremse an der Vorderachse ausgestattet. Im Verbund mit der Mischbereifung (Pirelli P Zero der Dimension; vorn: 255/40 ZR 19Y; hinten: 275/40 ZR 19Y) sorgt die Bremsanlage mit rundum innenbelüfteten Scheiben für kurze Bremswege. Aus Tempo 100 steht der Mustang GT V8 bereit nach 34,8 Metern (Durchschnitt aus zehn Messungen, halbe Zuladung). Zudem spricht die Festsattel-Bremsanlage bereits bei wenig Pedalweg sehr gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

2,9 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Für den Mustang sind keinerlei Fahrerassistenzsysteme wie Spurhalte- und -wechselassistent oder ein Notbremssystem zu haben. Unverständlich, da Ford über diese Techniken verfügt und diese in zahlreichen Ford-Modellen auch zum Einsatz kommen.

+ Der Umfang der aktiven Sicherheitsausstattung ist im Falle des Mustang sehr übersichtlich. Wie vom Gesetzgeber gefordert, sind ein elektronisches Stabilitätsprogramm, ein hydraulischer Bremsassistent sowie ein Reifendruckkontrollsystem (direkt messend) an Bord. Im Falle einer Notbremsung leuchten die schnell ansprechenden LED-Bremslichter in hoher Frequenz auf und warnen damit den nachfolgenden Verkehr. Im Stand wird anschließend die Warnblinkanlage aktiviert.

Für den Mustang ist das Schlüsselsystem MyKey serienmäßig. Damit kann der Zweitschlüssel individuell programmiert werden. So lässt sich z. B. die maximale Fahrgeschwindigkeit oder Lautstärke des Radios begrenzen. Es kann auch eingestellt werden, dass Sicherheitssysteme wie das ESP nicht deaktiviert werden können. MyKey ist eine sehr innovative und sinnvolle Ergänzung, wenn das Fahrzeug z. B. von Fahranfängern genutzt wird.

⊖ Der Warnblinkschalter befindet sich in einer Schalterleiste weit unten auf der Mittelkonsole und ist dadurch nur schlecht erkenn- und erreichbar. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert. Rückstrahler oder -leuchten, die nachts auf geöffnete Türen hinweisen würden, hat der Mustang nicht zu bieten.

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

Für den Mustang lag zum Zeitpunkt des Testberichts kein ADAC-Crashtest-Ergebnis vor. Auf den vorderen Sitzen gibt es Gurtwarner, für die Sitzplätze der Rückbank allerdings nicht.

⊕ Ford stattet den Mustang mit Front- und Seitenairbags sowie einem Knieairbag für den Fahrer aus. Das Coupe verfügt über Kopfairbags, die Cabriovariante muss darauf verzichten. Die integrierten Kopfstützen der Recaro-Sportsitze reichen lediglich für knapp 1,80 Meter große Personen, allerdings liegen sie sehr nahe am Kopf an. Die stabilen Türgriffe erlauben im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte. Wird bei einem Unfall ein Airbag ausgelöst oder die Kraftstoffpumpe abgeschaltet, setzt der Notruf-Assistent über ein per Bluetooth angebundenes Mobiltelefon einen Notruf ab.

⊖ Für die Fondinsassen gibt es keine Kopfstützen, was bei einem Unfall schwerwiegende Wirbelsäulenverletzungen zur Folge haben kann. Das Warndreieck und der Verbandkasten befinden sich in der Reserveradmulde unter dem Ladeboden und sind daher im Falle eines Unfalls unter Umständen schlecht zu erreichen. Im Kofferraum fehlen Zurrösen, mit denen sich Gepäckstücke bei umgeklappten Rücksitzlehnen sicher fixieren lassen.

3,6 Kindersicherheit

Zur Kindersicherheit lag zum Zeitpunkt des Testberichts kein ADAC-Crashtest-Ergebnis vor. Der Beifahrersitz verfügt über eine Sitzbelegungserkennung zur Deaktivierung der Beifahrerairbags. Hohe Kindersitze stoßen an der Heckscheibe an und lassen sich daher nur schwerlich montieren.

⊕ Der Mustang bietet auf der Rücksitzbank zwei Isofix-Halterungen samt Ankerhaken.

⊖ Das Unterbringen von Kindersitzen gestaltet sich aufgrund der Coupe-typisch schlechten Zugänglichkeit zur Rücksitzbank sowie den schmalen Sitznischen und den ungünstigen Gurtanlenkungen schwierig. Auch Isofix-Sitze lassen sich wegen der schlechten Erreichbarkeit der Isofix-Halterungen trotz Einsteckhilfen nur mühevoll montieren. Befindet sich ein Kindersitz auf der Rücksitzbank, reicht die Beinfreiheit auf dem Vordersitz für eine 1,85 m große Person nicht aus. Auf der Rücksitzbank dürfen ausschließlich Isofix-Kindersitze montiert werden, auf dem Beifahrersitz sind lediglich Kindersitze der Gewichtsgruppen 1,2 und 3 erlaubt.

3,0 Fußgängerschutz

Ein ADAC-Crashtest-Ergebnis lag zum Zeitpunkt des Testberichts nicht vor. Zwar ist die Fahrzeugfront recht nachgiebig gestaltet, deren spitze Form, der geringe Abstand zwischen Motorhaube und Motor sowie die Domstrebe dürften aber für ein erhöhtes Verletzungsrisiko sorgen.

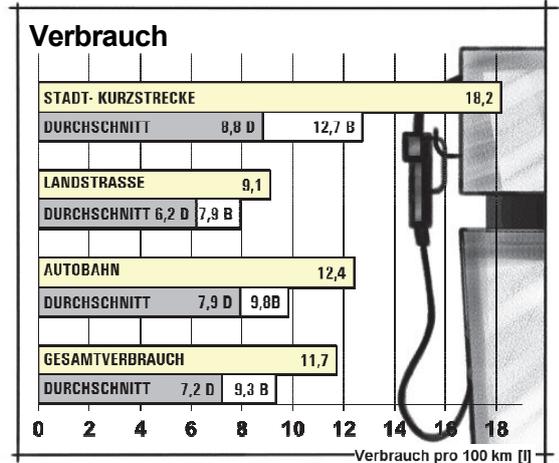
4,1

UMWELT/ECOTEST

5,5

Verbrauch/CO₂*

– Von einem derart leistungsstarken Achtzylinder-Motor in einem Sportwagen verspricht sich niemand ein Verbrauchswunder. Da auch keine Spritspartekniken wie ein Start-Stopp-System, Direkteinspritzung oder Zylinderabschaltung zum Einsatz kommen, fällt der ermittelte Durchschnittsverbrauch mit 11,7 l/100 km dementsprechend hoch aus. Besonders im Stadtverkehr zeigt sich der V8-Benziner mit 18,2 l/100 km sehr schluckfreudig. Auf der Landstraße (9,1 l/100 km) sowie der Autobahn (12,4 l/100 km) ist er etwas sparsamer. Die ermittelte CO₂-Bilanz von 320 g/km im ADAC EcoTest beschert dem Mustang V8 zwei kümmerliche Punkte.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,6

Schadstoffe

Aufgrund der erhöhten Kohlenmonoxid-Emissionen im Autobahn-Zyklus sammelt der Mustang V8 bei der Schadstoff-Messung bescheidene 34 Punkte. Zusammen mit den beiden Zählern aus der Verbrauchswertung kommt der Ford auf 36 Punkte und damit auf lediglich zwei Sterne im ADAC EcoTest.

4,5

AUTOKOSTEN

5,5

Betriebskosten*

– Da die Betriebskosten sich größtenteils aus den Kraftstoffkosten zusammensetzen und der Mustang viel vom teuren Super-Kraftstoff verbraucht, erzielt er hier ein denkbar schlechtes Ergebnis.

5,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung mit Ölwechsel fällig.

– Die jährlichen Serviceabstände sind vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer relativ kurz und bringen mehr Werkstattaufenthalte mit sich. Durch die üppige Bereifung ist mit hohen Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was zusätzlich eine bessere Benotung verhindert.

4,8

Wertstabilität*

– Der prognostizierte Restwertverlauf für den vierjährigen Berechnungszeitraum fällt recht bescheiden aus.

3,0 Kosten für Anschaffung*

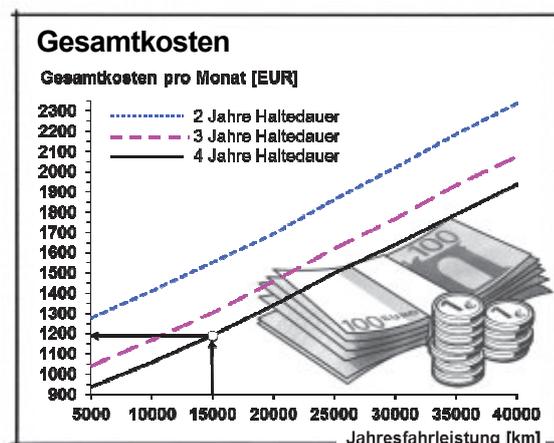
Der Grundpreis von 45.000 Euro für den Mustang V8 GT mit Automatikgetriebe ist für ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse zwar nur Durchschnitt, für einen mehr als 400 PS starken Sportwagen ist der Preis jedoch geradezu günstig. Hinzu kommt, dass die Serienausstattung mit Annehmlichkeiten wie elektrischen Ledersitzen, Bixenon-Scheinwerfern, Klimaautomatik und 19-Zoll-Alurädern umfangreich ausfällt.

5,5 Fixkosten*

Die ungünstigen Versicherungseinstufungen (KH: 19; VK: 28; TK: 27) sowie die hohe Kfz-Steuer sorgen dafür, dass die Fixkosten hoch ausfallen.

4,2 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen insgesamt hoch aus. Verantwortlich dafür sind vor allem die hohen Unterhaltskosten für den Kraftstoff, Reifen sowie Versicherung, während der Anschaffungspreis vergleichsweise günstig ist.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1193 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.3 EcoBoost	5.0 Ti-VCT V8
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2261	8/4951
Leistung [kW (PS)]	233 (317)	310 (421)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	432/3000	530/4250
0-100 km/h[s]	5,8	4,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	234	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	8,0 S	13,5 S
CO2 [g/km]	179	299
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/28/27	19/28/27
Steuer pro Jahr [Euro]	214	508
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	945	1175
Preis [Euro]	38.000	43.000

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 GR = Van

KT

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = Kfz-Haftpflicht
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

8-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	4951 ccm
Leistung	310 kW (421 PS)
bei	6500 1/min
Maximales Drehmoment	530 Nm
bei	4250 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/40R19/275/40R19
Reifengröße (Testwagen)	255/40R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,5/12,35 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	12,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	11,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	18,2/9,1/12,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	281 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test (*WTW)	320 g/km
Innengeräusch 130 km/h	71,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4784/1916/1381 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2085 mm
Leergewicht/Zuladung	1740 kg/347 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	370 l/615 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	61 l
Reichweite	520 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	217 Euro
Monatliche Werkstattkosten	151 Euro
Monatliche Fixkosten	191 Euro
Monatlicher Wertverlust	634 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.193 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/28/27
Grundpreis	45.000 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.000 Euro ^o
Digitaler Radioempfang (DAB)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurven-/Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne	nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (Zweizonen)	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	1200 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (zweigeteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder (Lederoptik)	Serie

AUSSEN

Alarmanlage	Serie
Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	700 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

3,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,6	Fahreigenschaften	2,0
Verarbeitung	3,2	Fahrstabilität	2,4
Alltagstauglichkeit	4,2	Lenkung*	2,5
Sicht	2,9	Bremse	1,3
Ein-/Ausstieg	3,7	Sicherheit	2,9
Kofferraum-Volumen*	4,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,7
Kofferraum-Variabilität	3,3	Kindersicherheit	3,6
Innenraum	3,1	Fußgängerschutz	3,0
Bedienung	2,5	Umwelt/EcoTest	4,1
Raumangebot vorne*	2,7	Verbrauch/CO ₂ *	5,5
Raumangebot hinten*	5,4	Schadstoffe	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	3,0		
Federung	3,3	AUTOKOSTEN	4,5
Sitze	2,6	Betriebskosten*	5,5
Innengeräusch	3,4	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Klimatisierung	3,0	Wertstabilität*	4,8
Motor/Antrieb	2,0	Kosten für Anschaffung*	3,0
Fahrleistungen*	1,2	Fixkosten*	5,5
Laufkultur	2,2	Monatliche Gesamtkosten*	4,2
Schaltung	2,6		
Getriebeabstufung	2,3		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen