



Ford Mustang Fastback 5.0 Ti-VCT V8 GT

Zweitüriges Coupe der oberen Mittelklasse (331 kW / 450 PS)

Der Mustang ist eines dieser Autos, die quasi jedes Kind schon kennt. Wie auch der VW Käfer, der Porsche 911 oder etwa der VW Bulli ist der Mustang klassenprägend. Seit Anbeginn der Ponycar-Zeitrechnung als preiswerter Sportler konzipiert, ist auch bei der aktuellen sechsten Generation das Preis-Leistungsverhältnis herausragend: Für deutlich unter 50.000 Euro gibt es bei Ford einen V8-Sportwagen mit Handschaltung und richtig guter Ausstattung. Zudem gilt seit spätestens dieser Generation, dass der Mustang nicht nur Optik und Klang zu bieten hat, sondern auch richtig gut ums Eck geht. Die seit dem Facelift verfügbaren, adaptiven Dämpfer machen auch einen guten Job und sorgen je nach Einstellung für einen vernünftigen Langstreckenkomfort. Schon mit der Einführung der aktuellen Baureihe erhöhte die Einzelradaufhängung die fahrdynamische Kompetenz. Zwar merkt man dem Innenraum schon noch an, woher das in Europa gepflegte Klischee des innen mit einer simplen Plastiklandschaft versehenen Ami-Wagens kommt, aber man sitzt im Mustang beileibe nicht in einer Spardose. Zumal der Wagen jetzt serienmäßig mit Notbremsassistentz und Spurhaltehilfen daherkommt, außerdem (für die vorderen Sitze) viele Airbags parat hat. Auch die Kompetenz in Sachen Multimedia ist serienmäßig hoch. Und dann kommt erst noch der Grund des Mustang-Kaufs hinzu: der V8. Frei saugend, tief bohlend, hoch drehend entlockt er nur in tiefe Meditation versunkenen Zeitgenossen keine heftigen Gefühlsregungen ob der Pracht des Aggregats. Die Kehrseite ist natürlich bekannt: Viel Kraft durch viel Kraftstoff. Ein Testverbrauch von 10,5 Litern auf 100 Kilometer spricht Bände. **Konkurrenten:** u.a. BMW M4, Chevrolet Camaro, Toyota Supra, Lexus RC F.

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

⊖ hoher Verbrauch, hohe Unterhaltskosten, durchschnittliche Materialqualität

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **4,2**

Zielgruppencheck

	Familie	4,4
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	3,4
	Langstrecke	3,3
	Transport	4,2
	Fahrspaß	1,4
	Preis/Leistung	3,6

Ecotest ★★☆☆☆

3,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,0 Verarbeitung

Der Mustang wartet insgesamt mit einer durchschnittlichen Verarbeitung auf, im Innenraum werden seit dem Facelift von 2018 aber etwas hochwertigere Materialien verbaut. Gegen Aufpreis gibt es auch Alcantara- oder Kunstleder-Oberflächen. 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. Man sieht dem Ford bei genauerem Hinsehen den unschlagbar günstigen Fahrzeugpreis an. So sind die Spaltmaße der Karosserie recht groß

4,4 Alltagstauglichkeit

Mit einer Breite von 2,09 m (inkl. der Außenspiegel) ist der Mustang 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 l recht knapp bemessen. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 10,5 l Benzin auf 100 km ergibt sich daraus eine Reichweite von 580 km.

⊕ Der Mustang verfügt über einen praktischen Fehlbetankungsschutz, der einen unachtsamen Fahrer vor hohen Folgekosten bewahrt. Überhaupt ist die Tankklappe praktisch, denn dahinter konnte Ford dank der geschickten Gestaltung des Einfüllstutzens auf einen zusätzlichen Tankdeckel verzichten.

3,3 Licht und Sicht

Die Sichtverhältnisse für den Fahrer sind im Mustang allenfalls durchschnittlich. Während die Sicht nach vorn und zur Seite in Ordnung geht, leidet sie nach hinten trotz der großen Heckscheibe unter den wuchtigen C-Säulen. 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. Parksensoren am Heck sind ebenfalls serienmäßig, an der Front sind solche nicht verfügbar.

und teils ungleichmäßig. Der Kofferraum ist mit einem billig wirkenden Teppich und kratzempfindlichen Kunststoffen verkleidet, die Motorhaube beginnt bei höheren Geschwindigkeiten zu flattern.

⊖ Die schwere Motorhaube muss ohne Gasdruckfedern auskommen, die nicht nur beim Öffnen nützlich wären, sondern diese auch offenhalten würden.

⊖ Wie bei einem Sportwagen nicht anders zu erwarten fällt die Alltagstauglichkeit des Mustang recht bescheiden aus. Rangieren muss man öfters in mehreren Zügen, da der Wagen einen sehr großen Wendekreis von 12,7 m hat. Das zweitürige Coupe verfügt über zwei vollwertige Sitzplätze sowie zwei Notsitze im Fond. Die erlaubte Zuladung des Testwagens beträgt lediglich 343 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.



Breite Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

⊕ Ford stattet den Mustang GT serienmäßig mit LED-Scheinwerfern aus. Diese verfügen zwar über keine adaptiven Lichtfunktionen, sorgen nachts aber dennoch für eine gute Ausleuchtung, wenngleich sie noch etwas homogener sein könnte. Ebenfalls steht jedem Mustang GT ein Fernlichtassistent zur Verfügung. Der Innenspiegel blendet automatisch ab. Die Außenspiegel haben einen asphärischen Bereich und verkleinern dadurch den toten Winkel.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert.

3,3 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 bei Ein- und Ausstieg Abstriche machen - so auch im Falle des Ford Mustang. Die Sitze sind, wie es sich für einen Sportwagen gehört, recht tief montiert. Die Sitzfläche des Recaro-Fahrersitzes befindet sich 40 cm über der Straße, wenn der Sitz ganz nach unten gestellt ist. 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

3,1 Kofferraum-Volumen

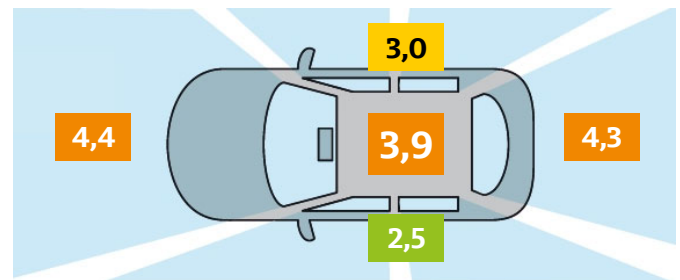
Für einen Sportwagen bietet der Mustang einen durchaus brauchbaren Kofferraum, der für zwei Personen in den meisten Fällen ausreichen dürfte. Zumal sich das Volumen durch Umklappen der Rücksitzlehnen erweitern lässt - keine Selbstverständlichkeit bei dieser Fahrzeuggattung. Das Gepäckabteil fasst ordentliche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

3,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

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 er nach dem Entriegeln nicht selbstständig hochschwingt. Der Kofferraum ist durchschnittlich breit und tief sowie sehr zerklüftet, was die Nutzbarkeit einschränkt.

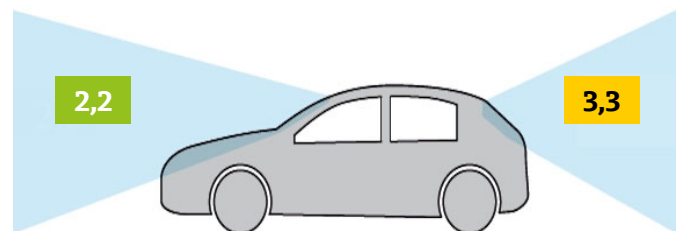
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen

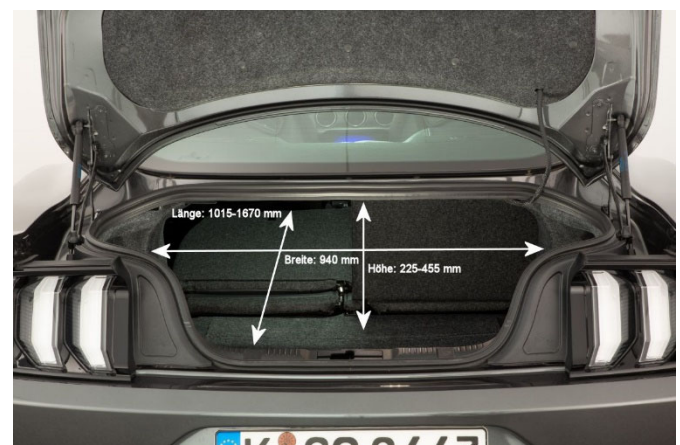


Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



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. Haltegriffe am Dach, die im Falle des Mustang sehr hilfreich wären, fehlen leider. Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless



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

⊖ 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

2,4 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 Kipp-schaltern (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. Recht umständlich gestaltet sich die Handhabung des verschachtelten Bordcomputers, der per Lenkradtasten bedient wird. Die Klimabedieneinheit ist ziemlich 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.

⊕ Seit dem Facelift ist die deutsche Variante des Mustang stets mit einem digitalen Kombiinstrument ausgestattet. Wirkt ein Bildschirm anstelle herkömmlicher Zeiger oft wie eine als Modernität verpackte Sparmaßnahme, gefällt die Variante im Mustang tatsächlich. Denn Ford bietet eine mannigfaltige Vielfalt bei den Darstellungsoptionen, da ist für jeden was dabei. Dabei bleibt die Anzeige stets klar und zeigt die gewählten Informationen deutlich an. Die Alupedalerie ist passend angeordnet. Der Schalthebel 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. Öffnet



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

man eine Tür, die Motorhaube oder Heckklappe, wird dies ebenfalls angezeigt. Der Bordcomputer verfügt über einen Kurz- und Langzeitspeicher, dort lassen sich zudem viele nützliche Fahrdaten wie Drücke und Temperaturen 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.

1,9 Multimedia/Konnektivität

Multimedia kann auch der alte Haudegen der Muscle Cars. Musik lässt sich per analogem und digitalem (DAB+) Radio hören, genauso wie per Bluetooth oder auch - und das freut die Freunde des guten Klangs - per CD. Mittlerweile sind CD-Laufwerke eine Seltenheit geworden, deshalb die gesonderte Erwähnung. Das Handy kann man natürlich zum Telefonieren koppeln, auch Apple CarPlay und Android Auto sind an Bord. Darüber kann man dann auch die einschlägigen Navigationsapps in den Mustang holen. Gesteuert wird alles über den Acht-Zoll-Touchscreen in der Mitte. Alles Genannte gehört beim

Mustang GT zum Serienumfang. Für die ersten 10 Jahre ab Erstzulassung ist auch FordPass Connect kostenfrei dabei. Über diese Schnittstelle kann man allerhand per Smartphone überprüfen und steuern, zum Beispiel lässt sich der Mustang aus der Ferne ver- und entriegeln, der Tankfüllstand, Reifendruck oder Kilometerstand abfragen. Möchte man sich lieber über ein Ford-Navigationssystem als über eine Smartphone-App leiten lassen, steht dieses in der Aufpreisliste - attraktiv ist auch das Soundsystem von Bang&Olufsen, das dann ebenfalls ins Auto einzieht.

2,5 Raumangebot vorn

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.

5,5 Raumangebot hinten

⊖ Die hinteren Sitze sind selbst für Kinder nur dann nutzbar, wenn die vorderen Insassen Rücksicht nehmen. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, findet man nicht genügend Platz vor, um die Beine zu verstauen - selbst Kinder nicht. Die Kopffreiheit ist ebenfalls sehr knapp bemessen und reicht für gerade einmal 1,65 m große Personen.



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

3,9 Innenraum-Variabilität

Niemand erwartet von einem Sportwagen eine besonders gute Variabilität. Der Mustang bietet umklappbare Rücksitzlehnen und ist damit vielen anderen Sportlern voraus. Etwas größere Gegenstände lassen sich dadurch durchaus transportieren. Zwischen den Vordersitzen bekommt man zwei Becher oder

kleine Flaschen unter, ansonsten hat man noch eine Ablage unter der Mittelkonsole, ein (Brillen-)fach vor dem linken Fahrerhock, kleine Türablagen und das Handschuhfach zur Verfügung. Ablagen sind bei einem Sportwagen eben nicht sehr weit oben im Lastenheft.

2,9 KOMFORT

3,2 Federung

Mittlerweile gibt es auch für den Mustang ein optionales adaptives Fahrwerk, das von Ford MagneRide genannt wird. Die Technik ist von anderen Herstellern bekannt: Metallpartikel im Dämpferöl werden über ein Magnetfeld so beeinflusst, dass sich die Viskosität des Dämpferöls ändert und die Dämpfer straffer oder weicher werden. Das Fahrwerk arbeitet adaptiv,

stellt sich also selbsttätig im Rahmen der technischen Möglichkeiten auf die jeweilige Fahrsituation ein, lässt sich aber über die verschiedenen Fahrmodi auch in seiner Grundausrichtung manuell verstellen. Das Fahrwerk kann überzeugen. Natürlich verwandelt sich der Mustang nicht auf Knopfdruck in einen sanft dahinwogenden Ford Scorpio, in der komfortabelsten

Stellung gibt sich der V8-Sportler aber alle Mühe, sensibel anzusprechen. Die immens großen und damit schweren Räder unterminieren die Bemühungen natürlich, dennoch lässt es sich diesseits der Sportmodi mit dem Mustang recht komfortabel leben, gerade auf der Autobahn kann man bei

Richtgeschwindigkeit entspannt Meilen machen. Bemüht man die Sport-/Rennstreckenmodi, strafft sich das Fahrwerk des Coupés deutlich, dann ist wenig Komfort übrig - das Auto aber noch präziser zu fahren.

2,5 Sitze

⊕ Ford stattet den Mustang serienmäßig mit elektrisch verstellbaren Ledersitzen sowie einer ebenfalls elektrisch einstellbaren Zweibege-Lordosenstütze am Fahrersitz aus. Der Testwagen verfügt über die optionalen Recaro-Sportsitze. Diese bieten zwar einen ausgezeichneten Seitenhalt, Funktionen wie die elektrische Sitzverstellung, Sitzheizung oder -belüftung sind damit allerdings nicht zu haben. Der Fahrersitz des Testwagens kann in der Höhe eingestellt werden, der Beifahrersitz nicht. 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 Sitze sind gerade für optionale Sportsitze in einem Sportwagen recht weich gepolstert.

⊖ 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.

3,7 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 70,4 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.

2,7 Klimatisierung

Der Mustang ist mit einer Zweizonen-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 Klimamenü auf dem Touchscreen aufrufen.

⊖ Für die optionalen Recaro-Ledersitze ist weder Sitzheizung noch -belüftung verfügbar. Wenn man diese möchte, muss man bei den Standardsitzen bleiben.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

Seit Ende 2020 ist der V8 die alleinige Motorisierung im Mustang, der Vierzylinder-Turbo als preisgünstigere Alternative entfiel.

⊕ 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 450 Pferdestärken und ein maximales Drehmoment von üppigen 530 Nm, das saugmotortypisch aber erst bei 4.600

Umdrehungen anliegt. Trotz mehr als 1,7 Tonnen Leergewicht sorgt der Vierventiler für sehr gute Fahrleistungen: Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Mustang in rasanten 2,9 s. Ford gibt den Standardsprint von null auf 100 km/h mit 4,9 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei elektronisch abgeregelten 250 km/h. Die Ergebnisse unserer Elastizitätsmessungen zeugen davon, dass die Übersetzung recht lang gewählt ist. Langsam ist der Mustang nie, angesichts des potenten Motors sind 15 Sekunden im sechsten Gang von 60 auf 100 km/h aber nicht allzu flott.

1,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ 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. Ein besonderes Schmankerl hat sich Ford für die aktive Klappenauspuffanlage überlegt: Nicht nur bietet der Mustang vier verschiedene Lautstärkeinstellungen, auch kann man abspeichern, zu welchen Uhrzeiten der Auspuff besonders leise bleiben soll. Die Stimmung in der Nachbarschaft bleibt so besser, ansonsten würde der Mustang nämlich beim morgendlichen Start bei einigen Nachbarn den Wecker ersetzen. Der Motor zeigt mustergültig die Vorteile eines hubraumstarken Antriebs mit mehr als nur einer Handvoll Zylindern: Schon aus niedrigsten Drehzahlen spricht das Triebwerk prima an, entwickelt spontan Vortrieb.

Zusätzlich dreht der mit einer Kombination aus Direkt- und Saugrohreinspritzung ausgestattete Vierventiler engagiert und ohne Hänger durch das Drehzahlband bis über 7.000 Touren. Anders als bei vielen der heutzutage üblichen Turbomotoren mit wenig Hubraum heißt es hier zudem über den gesamten Drehzahlbereich: Mehr Drehzahl, mehr Leistung, und das auch noch bei deutlich über 4.000 Touren. Je höher die virtuelle Drehzahl nadel wandert, desto mehr Leistung wird an die Hinterräder geschickt. Das wirkt beim Fahren ganz anders als das Leistungsplateau bei einem Turbomotor. Ein Prachtkerl von einem Motor. Auch die Ingenieure bei Ford wissen, dass sie da einen potenten Block auf die Räder gestellt haben: Laut Bedienungsanleitung soll man in der Ebene im zweiten Gang anfahren.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Serienmäßig ist der Mustang V8 GT mit einem manuellen Schaltgetriebe ausgestattet, gegen 3.000 Euro Mehrpreis gibt es auch ein Automatikgetriebe mit nicht weniger als zehn Gängen. Der Testwagen hat den Handschalter an Bord. Dieser passt prima zum hemdsärmeligen Charakter des Mustang. Die Schaltwege sind kurz und präzise, die Kupplung prima dosierbar. Man muss mit dem rechten Arm und auch mit dem Kupplungsfuß im Vergleich zum 100-PS-Kompaktwagen aber beherzter zupacken. Dank des bärenstarken Motors konnte Ford die Gesamtübersetzung

recht lang wählen, bei 130 km/h hat man 2.200 Touren anliegen. Eine Berganfahrhilfe ist an Bord, ein Start-Stopp-System nicht. Zwar macht der Mustang nach 30 Sekunden im Leerlauf den Motor aus, das geht aber nicht als ein Start-Stopp-System durch. Als Handschalter kommt der Mustang mit einer Zwischengasfunktion, die beim Zurückschalten die Drehzahl passend zum neuen Gang anpasst. So wird das nicht gerade niedrige Schleppmoment des Antriebsstrangs an der Hinterachse beim Herunterschalten reduziert und das Auto ist beim Abbremsen vor Kurven stabiler.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

In der sechsten Mustanggeneration kommt erstmals (Sondermodelle ausgenommen) hinten keine Star-, sondern eine moderne Mehrlenkerachse zum Einsatz. Das ist auch nach dem Facelift weiterhin so, das Fahrwerk wurde aber bei der Überarbeitung nachgeschärft und zum Beispiel mit dickeren Querstabilisatoren verbindlicher gestaltet. Auch das elektronische Stabilitätsprogramm scheint verbessert, es greift (außer in den sportlicheren Fahrmodi) früher und gezielter ein als beim letzten Mustang im ADAC Autotest. Dennoch gilt: Auch geübte Fahrer sollten den Mustang vor allem bei nasser Fahrbahn mit Vorsicht genießen, da die Regelschwelle des ESP im Vergleich zu den meisten anderen Autos immer noch recht hoch liegt. Dadurch kann es bei starkem Gaseinsatz und bei starken Lastwechseln im Allgemeinen zu einem ausbrechenden Heck kommen, welches von der Elektronik nicht mehr eingefangen werden kann.

⊕ 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: Der Motor gewinnt dann das Kräftemessen mit der Reifenaufstandsfläche spielerisch. Im ADAC Ausweichtest macht der auf den allerersten Blick für einen Sportwagen doch eher massig und behäbig wirkende Mustang klar, dass mit ihm zu rechnen ist: Er durchheilt er den Parcours bei normalen Geschwindigkeiten mit einer stabilen Lässigkeit, die den erfahrenen Tester erahnen lässt, dass der Grenzbereich deutlich höher liegt als bei den meisten Autos. Und so ist es auch. Die erzielbaren Geschwindigkeiten sind absolut auf Sportwagen-Niveau.

2,3 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 einen guten Eindruck. Die Lenkung ist recht direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind nur etwas über zweieinhalb 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.

2,1 Bremse






⊕ Die stärkere Version des Mustang ist mit einer Sechskolben-Festsattelbremse an der Vorderachse ausgestattet. Die Bremsanlage mit rundum innenbelüfteten Scheiben sorgt für kurze Bremswege. Aus Tempo 100 steht der Mustang GT V8 bereits nach 34,3 Metern (Durchschnitt aus zehn Messungen, halbe Zuladung). Zudem spricht die Festsattel-Bremsanlage bereits bei wenig Pedalweg sehr gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

2,8 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Umfang der aktiven Sicherheitsausstattung ist seit dem Facelift sehr ordentlich - zuvor gab es quasi keine Assistenten im Mustang. Jetzt warnt der Ford vor dem Verlassen der Fahrspur und korrigiert im Zweifel per Lenkeingriff die Fahrtrichtung. Zudem ist ein Notbremsassistent an Bord, der bis etwa 80 km/h auf stehende Fahrzeuge und bis zur Höchstgeschwindigkeit auf vorausfahrende Fahrzeuge reagiert. Nach einer Warnung leitet der Mustang dabei selbsttätig eine Notbremsung ein. Ebenfalls serienmäßig ist ein adaptiver Tempomat im Mustang GT verfügbar, der mittels Radar den Abstand zum vorausfahrenden Verkehr konstant hält. Im Menü lässt sich die adaptive Eigenschaft deaktivieren und das System so als einfacher Tempomat nutzen. 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-

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt)

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

3,6 Passive Sicherheit - Insassen

Der Mustang erreicht bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm im Juli 2017 72 Prozent der Punkte für den Insassenschutz. Ford stattet den Mustang mit Front- und Seitenairbags sowie Knieairbags für Fahrer und Beifahrer aus. Das Coupe verfügt über Kopfairbags vorn, die Cabrio-Variante muss darauf verzichten. Auf den vorderen Sitzen gibt es Gurtwarner, für die Sitzplätze der Rückbank allerdings nicht.

⊕ Die integrierten Kopfstützen der optionalen Recaro-Sportsitze reichen lediglich für etwas über 1,80 Meter große Personen. Wird bei einem Unfall ein Airbag ausgelöst oder die

4,0 Kindersicherheit

⊕ Der Mustang bietet auf der Rücksitzbank zwei Isofix-Halterungen samt Ankerhaken. Der Beifahrersitz verfügt über eine Sitzbelegungserkennung zur automatischen Deaktivierung der Beifahrerairbags und ist im Allgemeinen gut geeignet, um Kindersitze mit dem Gurt zu befestigen.

⊖ Der Mustang erreicht bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm im Juli 2017 schmale 32 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit. Hohe Kindersitze auf der Rücksitzbank stoßen an der Heckscheibe an und lassen sich daher nur schwerlich montieren. Das Unterbringen von Kindersitzen gestaltet sich aufgrund der Coupe-typisch schlechten Zugänglichkeit zur Rücksitzbank sowie den schmalen Sitznischen und den ungünstigen Gurtpunkten ohnehin schwierig. Auch Isofix-Sitze lassen sich wegen der schlechten Erreichbarkeit der Isofix-Halterungen selbst mit 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 Kindersitze aller

Sicherheitssysteme wie das ESP nicht deaktiviert werden können. MyKey ist eine sehr sinnvolle Ergänzung, wenn das Fahrzeug z. B. von Fahranfängern genutzt wird.

⊖ Der Totwinkelassistent samt Querverkehrserkennung ist der US-Variante des Mustang vorbehalten.

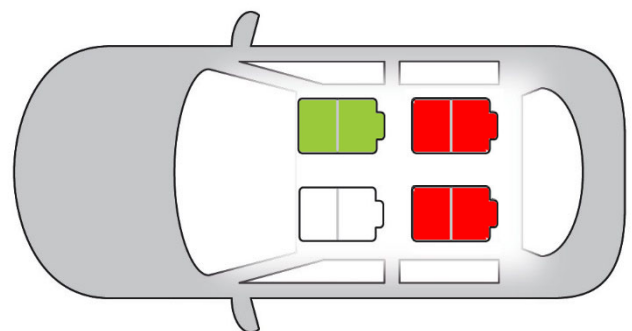
Kraftstoffpumpe abgeschaltet, setzt der gesetzlich vorgeschriebene Notruf-Assistent einen Notruf ab.

⊖ 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.

Gewichtsguppen erlaubt. Ordert man die optionalen Recaro-Sitze, rät Ford laut Bedienungsanleitung von einer Kindersitz-Montage auch auf dem Beifahrersitz ab.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5) ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,4 Fußgängerschutz

Der Mustang erreicht bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm im Juli 2017 78 Prozent der Punkte für den Fußgängerschutz.

⊕ Das serienmäßige Notbremssystem kann bis 80 km/h auch Fußgänger erkennen, nicht aber Radfahrer.

4,0 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Von einem derart leistungsstarken Achtzylinder-Motor in einem Sportwagen verspricht sich niemand ein Verbrauchswunder. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch fällt mit 10,5 l/100 km dementsprechend hoch aus - die seit dem Facelift verwendete Kombination aus Direkt- und Saugrohreinspritzung in Verbindung mit einer höheren Verdichtung zeigt aber Wirkung: Das Vorfaceliftmodell mit dem 30 PS schwächerem Vorgängermotor verbrauchte im ADAC Ecotest mit Automatikgetriebe über einen Liter mehr auf 100 Kilometer. Besonders im Stadtverkehr ist der V8 mit 13,4 l/100 km sehr schluckfreudig. Auf der Landstraße (8,9 l/100 km) sowie der Autobahn (10,8 l/100 km) ist er etwas sparsamer. Die ermittelte CO₂-Bilanz von 291 g/km im ADAC Ecotest beschert dem Mustang V8 nach aktuellen Maßstäben im CO₂-Kapitel keinen einzigen der 60 möglichen Punkte.

2,4 Schadstoffe

Aufgrund der erhöhten Kohlenmonoxid-Emissionen im Autobahn-Zyklus sammelt der Mustang V8 bei der Schadstoff-Messung nur 36 von 50 Punkten. Da aus der Verbrauchswertung

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	13,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	8,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	10,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	10,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

kein einziger dazu kommt, bleibt es bei 36 Punkten und damit lediglich zwei Sternen im ADAC Ecotest.

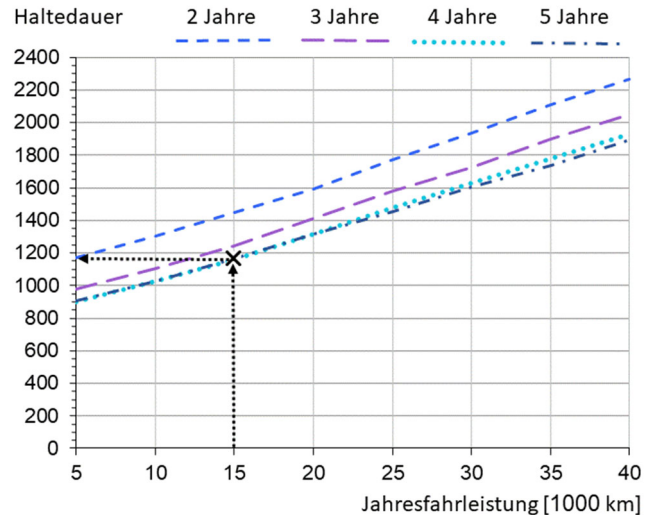
4,2 AUTOKOSTEN

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: Mit serienmäßigem Notbrems- und Spurhalteassistenten sowie LED-Scheinwerfern, Fernlichtassistenten und elektrischen Ledersitzen kostet der V8-Klassiker 46.595 Euro.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1163 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	5.0 Ti-VCT V8 GT	5.0 Ti-VCT V8 Mach 1
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	8/5038	8/5038
Leistung [kW (PS)]	330 (449)	338 (460)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	529/4600	529/4900
0-100 km/h [s]	4,9	4,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	267
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	12,2/11,8 S	13,6/12,4 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	278/268	312/284
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/29/27	19/29/27
Steuer pro Jahr [Euro]	654	718
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1203	1315
Preis [Euro]	49.300	60.800

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

8-Zylinder Ottomotor (V-Motor), Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	5.038 ccm
Leistung	331 kW/450 PS bei 7.000 1/min
Maximales Drehmoment	529 Nm bei 4.600 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	12,2/11,7 l
CO ₂ -Ausstoß	278/268 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/40 R19 / 275/40 R19
Länge/Breite/Höhe	4.794/1.916/1.381 mm
Leergewicht/Zuladung	1.818/287 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	408/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg
Stützlast/Dachlast	- kg
Tankinhalt	61 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	USA, Flat Rock

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	2,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,6/10,5/14,6 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Reifengröße Testwagen	255/40 ZR19 100Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4 S
Wendekreis links/rechts	12,4/12,6 m
Ecotest-Verbrauch	10,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	13,4/8,9/10,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	247 g/km (WTW* 291 g/km)
Reichweite	580 km
Innengeräusch 130 km/h	70,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.762/343 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	370/615/- l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	222 Euro	Werkstattkosten	187 Euro
Fixkosten	221 Euro	Wertverlust	533 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1163 Euro		
Steuer pro Jahr	448 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/29/27		
Basispreis Mustang Fastback 5.0 Ti-VCT V8 GT	46.595 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.07.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	52.320 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.288 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
■ gut (1,6 – 2,5)
■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5)
■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	2.000 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.300 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	600 Euro/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 800 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,0

AUTOKOSTEN

4,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,4	Motor/Antrieb	1,6
Verarbeitung	3,0	Fahrleistungen	1,3
Alltagstauglichkeit	4,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,7
Licht und Sicht	3,3	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	3,3	Fahreigenschaften	2,3
Kofferraum-Volumen	3,1	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,7	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	3,3	Bremse	2,1
Innenraum	3,1	Sicherheit	2,8
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,6
Multimedia/Konnektivität	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	3,6
Raumangebot vorn	2,5	Kindersicherheit	4,0
Raumangebot hinten	5,5	Fußgängerschutz	2,4
Innenraum-Variabilität	3,9	Umwelt/Ecotest	4,0
Komfort	2,9	Verbrauch/CO ₂	5,5
Federung	3,2	Schadstoffe	2,4
Sitze	2,5		
Innengeräusch	3,7		
Klimatisierung	2,7		

Stand: März 2021

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.