



## Ford Mustang Mach-E Extended Range AWD

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (258 kW/351 PS)

Nach der Basisversion tritt nun die "mittlere" Variante des Ford Mustang Mach-E zum ADAC Autotest an - das obere Ende bildet die GT-Version mit heftigen 358 kW/487 PS. Die heckgetriebene Einstiegsversion hinterließ im ersten Test einen zwiespaltenen Eindruck: Den guten Qualitäten als E-Auto standen ausgeprägte Fahrwerksschwächen gegenüber. Die griparmen Reifen in Kombination mit dem lastwechselanfalligen Fahrwerk und der zaghaften ESP-Regelung führten zu einem übertrieben lebhaften Fahrverhalten, das viele Fahrer im Grenzbereich überfordern dürfte. Ford hat sich der Kritik angenommen und das elektronische Stabilitätsprogramm überarbeitet. Die Fahrsicherheit ist nun besser, woran im Falle des Testwagens auch die zusätzlich angetriebene Vorderachse sowie die sportlichere Bereifung ihren Teil beitragen. Die Federung wurde ebenfalls überarbeitet und geht nun etwas verbindlicher zu Werke, ist allerdings weiterhin recht straff - das können die meisten Konkurrenten besser. Für den Ford aus mexikanischer Produktion sprechen das großzügige Raumangebot samt praktischem Frunk, das hohe aktive und passive Sicherheitsniveau sowie die ordentliche Reichweite von 450 km. Mit knapp 70.000 Euro ist der Mustang Mach-E Extended Range AWD allerdings sehr teuer, der Traum vom familientauglichen Mustang in der Garage dürfte daher für die meisten weiterhin unerfüllt bleiben. **Konkurrenten:** u. a. BMW iX3, KIA EV6, Skoda Enyaq, Tesla Model Y, VW ID.4.

⊕ gutes Platzangebot, praktischer Frunk, gute Reichweite, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung

⊖ mäßiger Federungskomfort, keine Dachlast angegeben

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 3,9

### Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,7
	Fahrspaß	2,2
	Preis/Leistung	3,0

Ecotest ★★★★★☆

## 2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,5 Verarbeitung

Die Karosserie des Mustang Mach-E hinterlässt einen soliden Eindruck, auch wenn Nachlässigkeiten wie teils recht große Spaltmaße, eine schlecht eingepasste Heckklappe und der nicht ganz saubere Übergang vom Kotflügel zu den vorderen Türen eher amerikanischen denn deutschen Ansprüchen genügen. Die Material- und Verarbeitungsqualität befindet sich auf dem Niveau des VW ID.4, zur deutschen Premiumkonkurrenz hält der in Mexiko gefertigte Mach-E jedoch einen sichtbaren Abstand. So sind zwar die oberen Bereiche von Armaturenbrett und Türverkleidungen mit weichem Kunststoff

überzogen, weiter unten findet sich jedoch ebenso harter und kratzempfindlicher Kunststoff wie an den Dachsäulen und den Sonnenblenden.

⊕ Der Unterboden ist glattflächig und komplett verkleidet. Das schützt nicht nur die darüber befindlichen Komponenten, sondern sorgt auch für eine bessere Aerodynamik. Die Fronthaube lässt sich aufgrund der einfachen Entriegelung (zweimaliges Ziehen am Hebel im Fußraum) und der Gasdruckfedern sehr einfach öffnen.

### 3,8 Alltagstauglichkeit

Die netto 88 kWh große Batterie kann mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Kabel mit Typ-2-Stecker ist ebenso Serie, wie ein Ladekabel für die typische „Haushaltssteckdose“ (Schuko). Beide Kabel können praktischerweise unter der Fronthaube im sogenannten Frunk verstaut werden.

Das Laden an der Haushaltssteckdose (2,3 kW) dauert etwa 45 Stunden und ergibt daher wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung rund 9,5 h (bei 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS. Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann rund 42 Minuten an einer Schnellladesäule – der Mach-E lädt bei nicht zu niedriger Außen- und Batterietemperatur mit bis zu 158 kW. Allerdings kann der Ford diese hohe Ladeleistung nur für kurze Zeit halten. Diese fällt bereits ab circa 13 Prozent SOC auf rund 105 kW und fällt anschließend bis 80 Prozent auf rund 80 kW ab.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 450 km – das ist für ein Elektro-SUV der Mittelklasse ein guter Wert. Bei Innerortsfahrten oder bei

zurückhaltender Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von deutlich über 500 km möglich.

Das SUV besitzt mit 4,71 m Länge und einer Breite von 2,10 m (inkl. Außenspiegeln) stattliche Ausmaße und ist daher für den Einsatz in der Stadt nur bedingt geeignet. Erschwerend kommt hinzu, dass der Wendekreis mit 12,1 m recht groß ausfällt.

⊖ Dachlasten werden seitens des Herstellers nicht angegeben. Wer also mit Dachbox oder einem Fahrradträger auf dem Dach in den Urlaub fahren möchte, für den kommt das Elektro-SUV nicht in Frage. Bei der Stützlast gilt es, genauer hinzusehen: Für Fahrradheckträger gibt Ford eine zulässige Stützlast von 75 kg an, was auch für zwei E-Bikes ausreichend sein sollte. Für den Anhängerbetrieb ist die Stützlast allerdings lediglich bis 30 kg erlaubt. Hinzu kommt, dass die maximale Anhängelast mit 750 kg für ungebremste und 1.000 kg für gebremste Anhänger überschaubar ausfällt.

Im Falle einer Reifenpanne steht lediglich ein Pannenset zur Verfügung. Ein Not- oder gar Ersatzrad bzw. Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Mach-E nicht zu haben.

### 3,0 Licht und Sicht

Die Karosserie lässt sich nur schlecht abschätzen, was vor allem an der langen Fronthaube liegt, deren Ende sich nicht einsehen lässt. Man hat insgesamt eine mäßige Sicht rundherum aus dem Auto, wobei besonders die breiten hinteren C- und D-Säulen, aber auch die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond die Sicht nach hinten stark einschränken – vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Bodennahe Hindernisse können besonders hinter dem Fahrzeug nur in großer Entfernung erkannt werden. In diesem Fall kann allerdings die serienmäßige Rückfahrkamera helfen, die jedoch nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt wird. Gerade



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt. Auch Parkensoren rundum sowie ein Einparkassistent sind Serie. Wer ein 360-Grad-Kamerasystem haben möchte, muss das 2.500 Euro teure Technologie-Paket ordern.

⊕ Der Mustang Mach-E AWD ist im Gegensatz zur Heckantriebsvariante mit LED-Projektionsscheinwerfern samt dynamischem Fernlichtassistenten ausgestattet. Die Fahrbahnausleuchtung ist gut, reicht aber nicht an die von Premium-Lichtsystemen heran. Zudem vermissen wir ein Abbiegelicht sowie eine Scheinwerferreinigungsanlage.

⊖ Die Außenspiegel haben keinen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Auch eine automatische Abblendfunktion ist für die Außenspiegel nicht zu haben. Die feinen Drähte der Frontscheibenheizung können nachts zu störenden Reflexen führen. Ist der Warnblinker aktiviert, kann die Fahrtrichtung – etwa beim Abschleppen – nicht angezeigt werden.

## 2,1 Ein-/Ausstieg

Wer die Türen des Mustang Mach-E öffnen möchte, schaut bei der ersten Begegnung mit dem Elektro-SUV vermutlich verduzt drein: Konventionelle Türgriffe sucht man in den glattflächigen Türen vergebens. Stattdessen gibt es in den B- und C-Säulen jeweils eine unscheinbare Taste, nach deren Betätigung die Türen ein Stück aufschwingen. An den Vordertüren gibt es einen kleinen, aber wenig ergonomischen Griff zum Öffnen. Hinten muss man die Hand zwischen Tür und Karosserie führen, eine Bedienungshilfe gibt es nicht.

Zum Entriegeln und Fahren des SUV kann man alternativ zum Fahrzeugschlüssel auch auf ein legitimiertes Smartphone zurückgreifen, das via Bluetooth vom Mustang Mach-E erkannt wird. Dritte Zugangsmöglichkeit ist eine festgelegte Zahlenkombination, die mithilfe eines in die B-Säule eingelassenen Ziffernfelds eingegeben wird. Auf dem zentralen Touchscreen tippt man einen weiteren Code ein, um die Fahrbereitschaft herzustellen.

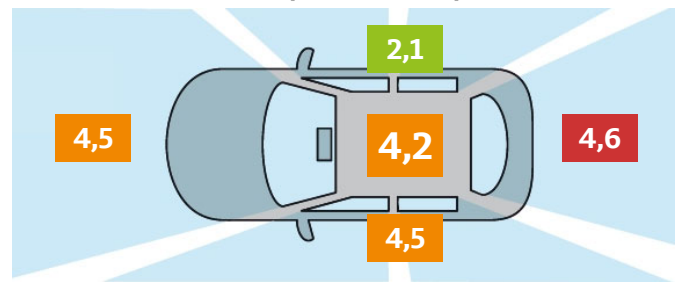
⊕ Für ein SUV ist der Mustang Mach-E zwar nicht sonderlich hoch, aber doch deutlich höher als etwa eine klassische

## 2,6 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 360 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 500 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 800 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den

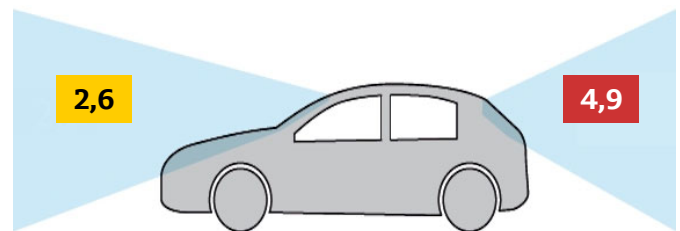
## Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



Limousine. Das bringt gewisse Vorteile mit, wenn es ums Ein- und Aussteigen geht, denn beides gelingt erfreulich bequem. Nur die Schweller befinden sich recht hoch über der Straße und hinten muss man wegen der nach hinten abfallenden Seitenlinie besonders beim Aussteigen auf den Kopf achten. Die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 55 cm über der Straße in idealer Höhe (Sitz ganz nach unten gestellt), außerdem sind die Türausschnitte hoch und breit genug. Am Dachhimmel gibt es vier Haltegriffe, in manchen Situationen sehr praktisch, jedoch heutzutage keine Selbstverständlichkeit. Im Fahrzeugfond stört kein Mittelunnel beim Durchrutschen auf der Rücksitzbank.

Nettes und gleichzeitig praktisches Gimmick: Die Umfeldbeleuchtung projiziert das Mustang-Konterfei auf den Boden vor den vorderen Seitentüren.



Mit 360 l Volumen ist der Kofferraum des Mustang Mach-E von klassenüblicher Größe.

Vordersitzen stehen bis zu 1.375 l Volumen zur Verfügung. Befindet sich der Ladeboden in der oberen Position, kann man damit rund 40 l vom Kofferraum abtrennen.

Unter der Fronthaube findet sich ein zusätzliches rund 80 l großes Fach (Frunk), in dem sich beispielsweise die Ladekabel unterbringen lassen. Dort sind sie im Gegensatz zu einem Fach im

Kofferraum jederzeit problemlos zu erreichen, auch wenn der Kofferraum vollgeladen ist oder das Heck nahe an einer Wand steht. Das Fach verfügt auch über einen Wasserablauf und lässt sich somit auswaschen oder als Ablage für nasse Kleidung nutzen.

## 2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die große Kofferraumklappe öffnet und schließt beim Testwagen elektrisch (Technologie-Paket), bei Bedarf auch per Fußschwenk unter die Heckklappe. Personen bis 1,90 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten aber dennoch die Heckklappe im Auge behalten, weil das Heckklappenschloss deutlich absteht. Insgesamt kann man den glattflächigen Kofferraum gut nutzen.

⊖ Die Ladekante liegt mit 77 cm recht hoch über der Fahrbahn. Innen dagegen stört die kleine Stufe mit 4 cm beim Be- und Entladen kaum – zumindest wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Befindet er sich unten, ist die Stufe 13 cm hoch.

Der Frunk lässt sich nur umständlich – analog zu einem Verbrenner-Modell – über einen Hebel im Fußbereich des Fahrers öffnen. Auf dem Fahrzeugschlüssel oder im Cockpit ist dafür keine Taste vorgesehen. Immerhin wird die Haube durch das zweimalige Ziehen am Hebel vollständig entriegelt und lässt sich auch dank der Gasdruckfedern einfach öffnen.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich vom Fahrgastraum aus entriegeln und asymmetrisch geteilt umklappen. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Die Rücksitzlehnen fallen nach dem Entriegeln allerdings nicht automatisch um. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt je ein kleines Fach links und rechts im Kofferraum sowie eine Ablagemöglichkeit unter dem



Mit ca. 77 cm liegt die Ladekante doch recht hoch und macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Tätigkeit.

Ladeboden, wo sich kleine Gegenstände verstauen lassen. Überdies stehen vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens zur Verfügung.

⊖ Eine Durchlademöglichkeit für lange Gegenstände wie etwa Skier gibt es für den Mustang Mach-E nicht.

## 2,5 INNENRAUM

### 3,3 Bedienung

Das Cockpit des neuen Ford Mustang Mach-E wird von den beiden Displays dominiert und wirkt sehr reduziert und aufgeräumt. Besonders das 15,5 Zoll große, vertikal angeordnete Zentraldisplay erinnert doch stark an den E-Autopionier Tesla. Eine Besonderheit ist der in den Touchscreen integrierte, überdimensionale Drehregler für die Lautstärke – das muss einem der Verantwortlichen bei Ford ein großes Anliegen gewesen

sein. Das Display überzeugt mit einer hochauflösenden Graphik und spiegelarmen Oberfläche, ist aber nicht zum Fahrer geneigt und die Darstellung teils etwas unübersichtlich. Praktisch sind die stets sichtbaren Touchfelder für die Steuerung der Klimatisierung, allerdings ist dieses Bedienfeld weit unten angebracht, die Ablenkung vom Verkehrsgeschehen dadurch groß. Gleiches gilt für die wenig intuitive Menüstruktur, die

vom Nutzer eine längere Eingewöhnung erfordert. Und auch danach bleiben einige Bedienschritte aufgrund der fehlenden Direktwahltasten und der verzweigten Menüs umständlich. Insgesamt kommt man mit der Bedienung jedoch ordentlich zu recht. Dies liegt auch an dem gut erreichbaren Getriebedrehregler auf der Mittelkonsole und den bedienfreundlichen, konventionellen Tasten des Multifunktionslenkrads. Hinter dem Lenkrad befindet sich das horizontal angeordnete Kombiinstrument, auf dem die wesentlichen Fahrinformationen dargestellt werden. Es lässt sich gut ablesen und geizt im Gegenteil etwa zum VW ID.4 nicht mit Informationen. Ein Head-up-Display ist allerdings nicht erhältlich. Sitze und Lenkrad lassen sich in einem weiten Bereich verstellen und ermöglichen kleinen wie großen Fahrern eine bequeme Sitzposition. Die beiden Becherhalter sind ebenso gut zu erreichen wie die USB-Anschlüsse und die induktive Ladeschale für das Smartphone.

⊖ Anstelle eines konventionellen Türgriffs zum Entriegeln der Tür von innen, findet man im Mustang Mach-E einen in die Armauflage integrierten Hebel, der sich allerdings weit hinten

## 0,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ In punkto Konnektivität ist der Mustang Mach-E sehr gut aufgestellt. Er bringt ein Audiosystem mit FM- sowie digitalem Radioempfang (DAB+) und sechs Lautsprechern mit. Auch ein Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen und Routenplanung unter Einbindung der Ladestationen ist ebenso serienmäßig wie Online-Dienste, mit denen Informationen entweder direkt im Fahrzeug (z. B. Parkplätze, Wetter) oder mithilfe des Smartphones über den Wagen (u. a. Ladestand, Fahrzeugstandort) abgerufen werden können. Um externe Medien über das Soundsystem abzuspielen, bietet das SUV vier USB-Anschlüsse (je zwei USB-A und USB-C) sowie Bluetooth-Audiostreaming. Und neben einer Bluetooth-Freisprecheinrichtung hat der Ford zudem eine gut erreichbare

## 1,7 Raumangebot vorn

⊕ Der Mustang Mach-E bietet selbst für große Menschen viel Platz. Die Bein- und Kopffreiheit reichen für knapp zwei Meter große Personen. Die Innenbreite ist ebenfalls großzügig und lässt den Innenraum luftig wirken. Nur die hohe Seitenlinie sowie das hoch aufbauende Armaturenbrett beeinträchtigen das gute Raumgefühl etwas.

## 2,6 Raumangebot hinten

⊕ Auch im Fond bietet der Ford gute Platzverhältnisse. Die Beinfreiheit ist dank des langen Radstands geradezu opulent, allerdings schränkt die nach hinten abfallende Karosserie die Kopffreiheit merklich ein – 1,90 m große Insassen stoßen mit

befindet und dort nicht gut erreichbar ist. Die Taste für den Warnblinker ist neben dem Getriebewahlschalter vor der Mittelarmlehne ungünstig angeordnet.



Die Verarbeitungs- wie auch die Materialqualität im Innenraum machen einen ordentlichen Eindruck. Der Fahrerplatz wirkt aufgeräumt, die Bedienung ist aber aufgrund einer unübersichtlichen Menüstruktur wenig intuitiv und lenkt zu sehr vom Verkehrsgeschehen ab.

induktive Lademöglichkeit für das Smartphone sowie Apple CarPlay und Android Auto serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis verwöhnt der Ford die Ohren der Mitfahrer mit dem tollen Klang des optionalen Soundsystems von Bang&Olufsen mit zehn Lautsprechern und einer unauffällig in das Armaturenbrett integrierten Soundleiste.

Dass der Mustang Mach-E brandneu und bei der Konnektivität auf dem letzten Stand der Technik ist, demonstriert er mit der gut funktionierenden Spracherkennung sowie den Möglichkeiten, das Infotainmentsystem via Updates over-the-air (OTA) aktualisieren und das Fahrzeug per Fernfreigabe auch ohne Fahrzeugschlüssel fahren zu können.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m Platz.

dem Kopf an den Dachhimmel. Für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig ausreichend, drei Erwachsenen nebeneinander sei die Rückbank eher für kurze

Strecken empfohlen. Das optionale Panorama-Glasdach reicht bis über die hinteren Sitzplätze.

### 3,0 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Verschiebbare Sitze hinten oder in der Neigung variierbare Lehnen gibt es nicht.

⊕ Dafür ist das Angebot an Ablagen gut, man findet kleine wie große, offene wie geschlossene. Das Handy kann rutschfest verstaut und gleichzeitig kabellos geladen werden. Praktisch

sind das Brillenfach im Dachhimmel sowie die gut erreichbaren Becherhalter. Die Türfächer vorn sind recht groß und nehmen auch größere Gegenstände auf, während die Türablagen hinten recht klein geraten sind. Das Handschuhfach ist zumindest ausreichend groß und beleuchtet, wird aber nicht über die Klimaanlage mitgekühlt und ist nicht abschließbar.

## 2,6 KOMFORT

### 3,4 Federung

Ford hat die Kritik seitens des ADAC am zu straffen Fahrwerk ernst genommen und die Feder-Dämpfer-Kombination neu abgestimmt. Der gebotene Federungskomfort ist nun zwar etwas besser, jedoch immer noch ein gutes Stück entfernt vom Komfortniveau der Konkurrenten mit optionalen adaptiven Dämpfern (u. a. BMW iX3 und VW ID.4). Der Ford Mustang Mach-E ist stets mit einem konventionellen Fahrwerk

ausgerüstet, eine adaptive Dämpferregelung auch gegen Aufpreis nicht erhältlich. Innerorts stolpert der Ford über Unebenheiten, untermalt von unschönen Poltergeräuschen. Auf welliger Fahrbahn liegt der Aufbau nun etwas ruhiger, die Neigung zum Kopieren der Fahrbahn ist nicht mehr ganz so ausgeprägt. Auf der Autobahn fehlt dem Fahrwerk nach wie vor die Gelassenheit, um entspannt große Strecken zurückzulegen.

### 2,4 Sitze

In der zweiten Reihe geht es nicht so bequem zu wie vorn, doch auch dort kann man es gut aushalten. Lehne und Sitzfläche sind nur mäßig konturiert, die Polsterung auch auf längeren Strecken bequem.

⊕ Der Mustang Mach-E AWD ist serienmäßig mit elektrisch verstellbaren Stoffsitzen samt Memory-Funktion ausgestattet, gegen Aufpreis stehen wie im Falle des Testwagens Polster in

Leder-Optik zur Wahl. Die Vordersitze verfügen nur über eine elektrische Lendenwirbelstütze, auch die Sitzneigung lässt sich anpassen. Der gebotene Seitenhalt fällt aufgrund der schwachen Konturierung mäßig aus, zum Kurvenrübern taugen die Sitze eher nicht. Der Sitzkomfort ist auch dank der weichen Armauflagen ordentlich, leider lässt sich die Mittelarmlehne nicht verstellen.

### 2,3 Innengeräusch

⊕ In puncto Geräuschkomfort kann der Ford Mustang Mach-E überzeugen. Bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 65,9 dB(A) – das ist ein guter Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge erreichen können. Die Abrollgeräusche sind vergleichsweise niedrig,

allerdings macht das Fahrwerk beim Überfahren von Unebenheiten mitunter durch Poltergeräusche auf sich aufmerksam. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Windgeräusche bei Autobahntempo auf.

### 2,0 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ist beim Mustang Mach-E bei allen Varianten an Bord – eine Drei- oder gar Vierzonen-Ausführung ist nicht erhältlich. Die Intensität des Automatikmodus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt

oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Wie bei vielen Elektroautos lässt sich der Innenraum vorklimatisieren – auch bequem per Smartphone. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum sowie zwischen den Vordersitzen zur

Verfügung, zudem schützen die getönten Scheiben ab der B-Säule vor direkter Sonneneinstrahlung. Beheizbare Vordersitze, Lenkrad- und Frontschiebenheizung sind ebenfalls Serie,

belüftete Vordersitze oder Sitzheizung hinten sucht man allerdings vergebens.

## 0,9 MOTOR/ANTRIEB

### 0,9 Fahrleistungen

⊕ Der beiden permanenterregten Synchronmotoren leisten zusammen bis zu 258 kW/351 PS und entwickeln ein maximales Drehmoment von 580 Nm. Die Fahrleistungen fallen daher trotz des hohen Fahrzeuggewicht von knapp 2,2 t sehr gut aus. Der Mustang Mach-E Extended Range AWD beschleunigt in lediglich 3,1 s von 60 auf 100 km/h – ein sehr guter Wert. Von 80 auf 120 km/h benötigt das Elektro-Crossover

4,4 s. Interessant: Damit unterbietet der Allradler die zuvor getestete Heckantriebsvariante mit 216 kW/294 PS jeweils lediglich um 0,1 s. Die Höchstgeschwindigkeit wird ebenfalls hier wie da bei 180 km/h aberegelt. Wer sich vom leistungsstärkeren AWD-Modell deutlich bessere Fahrleistungen verspricht, wird daher enttäuscht.

### 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Die beiden E-Motoren beschleunigen das

Crossover vom Start weg mit Nachdruck und geben ihre Leistung sehr gleichmäßig ab.

### 0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Mustang Mach-E kein Getriebe mit mehreren Übersetzungsstufen, sondern lediglich eine Konstantübersetzung (1-Gang-Reduktionsgetriebe). Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die Wahl der Fahrstufe erfolgt über einen praktischen

und gut zur Hand liegenden Drehregler auf der Mittelkonsole. Es gibt zwei grundsätzliche Rekuperationsstufen, eine geringe Bremswirkung in Stufe D und eine erhöhte Bremswirkung in Stufe L. Zudem lässt sich über das Zentralsdisplay auch das sogenannte One-Pedal-Driving aktivieren, bei dem Bremsen und Beschleunigen weitestgehend mit dem Fahrpedal erfolgen. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

## 2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,3 Fahrstabilität

Der zuvor getestete Heckantriebsvariante wurde vom ADAC für die stark ausgeprägte Übersteuerneigung sowie das sehr spät und nur zaghaft eingreifende ESP harsch kritisiert. Als Reaktion darauf haben die Ford-Verantwortlichen jedoch beispielhaft reagiert: Die ESP-Abstimmung wurde nachgebessert, das elektronische Stabilitätsprogramm soll in einer kritischen Fahrsituation nun frühzeitiger und nachdrücklicher eingreifen. Neufahrzeuge sind damit ohnehin ausgerüstet, für die Bestandsflotte bietet Ford ein seitens des ADAC dringend empfohlenes Over-the-Air-Update (OTA) an. Die Fahrversuche mit der getesteten Allradvariante und aktuellem ESP-Stand zeigen, dass sich die Fahrsicherheit gebessert hat, das effizienter arbeitende ESP lässt im Grenzbereich weniger Schwimmwinkel zu. Dennoch führt Ford den Mustang Mach-E weiterhin an einer im Vergleich zu den meisten Konkurrenten vergleichsweise

langen Leine und gestattet dem Heck mehr Freiraum als die andere Hersteller. Dies bleibt weiterhin die Fahrwerksphilosophie von Ford, die in dem SUV aufgrund der namentlichen Verwandtschaft zum Ford Mustang eher einen Sportwagen denn ein Familienauto sehen. Ein Eindrehen des Fahrzeuges wird nun jedoch verhindert, dennoch kann die Hinterachse trotz Allradantrieb bei vollem Leistungseinsatz und eingeschlagenen Vorderrädern im unteren Geschwindigkeitsbereich nach wie ausbrechen – hier ist die Regelschwelle im Standardmodus nach wie vor zu hoch. Dies ist verständlich, da sich die Leistung von E-Motoren deutlich besser als bei Verbrennungsmotoren gut regeln lässt, wodurch Stromer exakt an der Haftungsgrenze entlang beschleunigen können – wie es die meisten Konkurrenten eindrucksvoll beweisen.

Der Mustang Mach-E AWD besteht den ADAC Ausweichtest,

die erzielbaren Geschwindigkeiten sind dabei jedoch nur Durchschnitt. Die Allradversion hat im Gegensatz zum Hecktriebler zwar 19- statt 18-Zoll-Räder, die Breite ist mit 225 mm jedoch identisch. Die Seitenführungskraft der Reifen befindet sich daher auf ähnlichem Niveau, die Untersteuertendenz ist damit auch beim Allradler vergleichsweise stark ausgeprägt. Der Geradeauslauf geht noch in Ordnung, leidet aber ebenfalls unter der um die Mittellage sehr direkten und spontan ansprechenden Lenkung.

## 2,6 Lenkung

Ebenso wie das Fahrwerk wurde auch die Lenkung sehr sportlich ausgelegt. Die Folge: Der Mustang Mach-E wird dadurch nicht zum Sportwagen, auch wenn die Namensgebung und das Design dies suggerieren sollen, sondern für den Einsatz im Alltag unnötig nervös und damit anstrengend. Die mit 2,7 Lenkradumdrehungen recht direkt ausgelegte Lenkung reagiert um die Mittellage sehr spontan, was sich im ersten Moment agil anfühlt. Allerdings macht diese Auslegung das SUV sehr nervös. Die Zentrierung ist gut ausgeprägt, die Lenkkräfte steigen beim Herauslenken aus der Nulllage Ford-typisch stark an.

## 2,7 Bremse

Aus 100 km/h kommt der Mustang Mach-E nach 35,5 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Messungen) – ein durchschnittlicher Wert. Auch die Dosierbarkeit der Bremsanlage geht in Ordnung, ist aber speziell bei niedrigen Geschwindigkeiten verbesserungswürdig.














# 1,4 SICHERHEIT

## 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die aktive Sicherheitsausstattung ist sehr umfangreich. So ist ein Radarsensor für die automatische Distanzregelung ACC, die Kollisions- und Abstandswarnung und den Notbremsassistenten serienmäßig an Bord. Das Notbremsystem samt Kreuzungsassistent soll ebenso wie der Ausweichassistent helfen, Kollisionen zu vermeiden. Das Fahrerassistenzpaket Ford Co-Pilot360 inklusive Ford Intelligent Drive Assist umfasst zudem einen Spurhalte- und Totwinkelassistenten sowie eine automatische Übernahme der Geschwindigkeitsbeschränkungen für den adaptiven Abstandsregeltempomaten und den Geschwindigkeitsbegrenzer.

Serienmäßig sind zudem eine Müdigkeitserkennung, ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem sowie schnell blinkende LED-Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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



## 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Ford Mustang Mach-E 92 Prozent der erreichbaren Punkte und erhält insgesamt eine Fünf-Sterne-Bewertung (Stand: 10/2021). Das SUV ist mit Frontairbags, einem Fahrer-Knieairbag sowie Kopf- und Seitenairbags vorn und hinten serienmäßig ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird die Multikollisionsbremse sowie das Notrufsystem aktiviert, um eine Verbindung mit einer Rettungsleitstelle herzustellen.

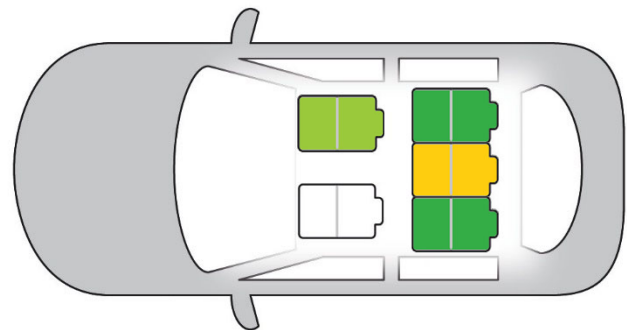
⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind lose im Kofferraum untergebracht und dort unter Umständen schlecht zu erreichen. Die mittlere Fondkopfstütze lässt sich nicht weit genug herausziehen und bietet Erwachsenen daher nur eine ungenügende Schutzfunktion. Ein Gepäcktrennnetz ist nicht erhältlich.

## 1,8 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit im Crashtest nach Euro NCAP kommt der Mustang Mach-E auf 86 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 10/2021). Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Der Mittelsitz eignet sich weniger gut, da keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Fixierung des Kindersitzes nicht optimal ist. Auch auf dem Beifahrersitz ist die Sitzmontage per Gurt möglich, der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren. Die Kindersicherung in den hinteren Türen lässt sich vom Fahrerplatz aus komfortabel und sicher betätigen.

### 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)

## 3,1 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Ford Mustang Mach-E im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test: 10/2021) mit 69 Prozent der erreichbaren Punkte mäßig ab. Trotz der aktiven Motorhaube, die im Falle einer Kollision mit einem Fußgänger automatisch angehoben wird, um mehr Freiraum zu den darunter befindlichen steifen Bauteilen zu erzeugen, besteht eine erhöhte Verletzungsgefahr für das Becken und den Kopf.

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt auch Fußgänger sowie Fahrradfahrer und sorgt dafür, Kollisionen zu verhindern oder zumindest die Schwere der Verletzungen zu reduzieren. Ein Akustiksystem, das bei niedrigen Geschwindigkeiten auf das leise Elektroauto aufmerksam macht, ist ebenfalls serienmäßig.

## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 1,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 23,6 kWh/100 km ermittelt, womit der Mustang Mach-E Extended Range AWD 1,9 kWh/100 km mehr verbraucht als das Heckantriebsmodell. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A (11 kW). Um die netto 88 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 106,3 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Mustang Mach-E Extended Range eine Reichweite von 450 km. Aus den 23,6 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 118 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest 44 von 60 möglichen Punkten.

### 2,7 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 21,7 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 96 mg/km verbunden –

## 3,9 AUTOKOSTEN

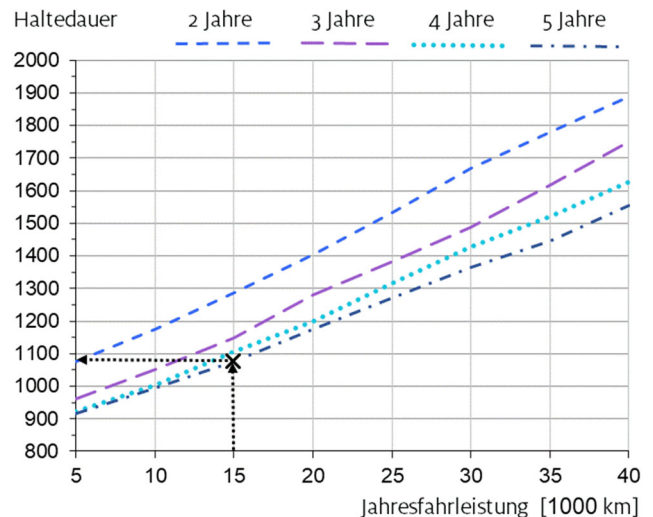
### 3,9 Monatliche Gesamtkosten

Ford hat die Preise für den Ford Mustang Mach-E zuletzt heftig erhöht. Das Basismodell Standard Range (76-kWh-Akku) wurde um satte 9.600 Euro teurer und startet aktuell bei 56.500 Euro. Für die zum Test angetretene Variante Extended Range AWD mit dem 99-kWh-Akku ruft Ford 69.700 Euro auf (zuvor 63.700 Euro). Damit zählt der Mustang Mach-E zu den teuersten Vertretern der elektrischen Mittelklasse-SUV, allerdings ist der (teure) Akku auch mit Abstand der größte und der Kunde bekommt dafür ein sehr gut ausgestattetes Fahrzeug, für das nur wenige Optionen verfügbar sind.

Die Unterhaltskosten fallen nicht allzu hoch aus, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 80 Euro fällig – aber erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen in den Kaskoklassen sind

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1075 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Ford im Bereich Schadstoffe 33 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe kommt der Mustang Mach-E somit auf 77 Punkte und schafft somit ein Vier-Sterne-Ergebnis im ADAC Ecotest.

hoch: Die Haftpflicht liegt bei 18, die Teil- und Vollkasko kommen mit Typklasse 25 sehr teuer. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt und damit die Reifen rasch verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab. Ford gibt auf das ganze Auto zwar nur zwei Jahre Garantie, auf die Batterie aber acht Jahre bzw. 160.000 km.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Mustang Mach-E Standard Range	Mustang Mach-E Extended Range Premium	Mustang Mach-E Extended Range Premium AWD	Mustang Mach-E Extended Range GT AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	198 (269)	216 (294)	258 (351)	358 (487)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	430/0	430/0	580/0	860/0
0-100 km/h [s]	6,9	7,0	5,8	4,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	180	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	17,2 kWh E	17,3 kWh E	18,8 kWh E	21,2 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/25/25	18/25/25	18/25/25	18/27/26
Steuer pro Jahr [Euro]	74	80	80	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	999	k.A.	k.A.	1455
Preis [Euro]	62.900	71.200	77.200	86.200

### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

### Versicherung

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

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel

FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

### ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	258 kW (351 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	154 kW
maximales Drehmoment	580 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	23,6 kWh/100km/450 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	98,7 kWh/88 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	106,3 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km

### REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Gangwahlhebel

### KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	nein
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

### WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	10% Batt. orange, 6% Batt.-Ladezustand niedrig, 0% Batt leer/Bitte anhalten/Batt rot
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

### LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	mittig, links
Entriegelung Ladekabel	Knopf am Ladeanschluss

### LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

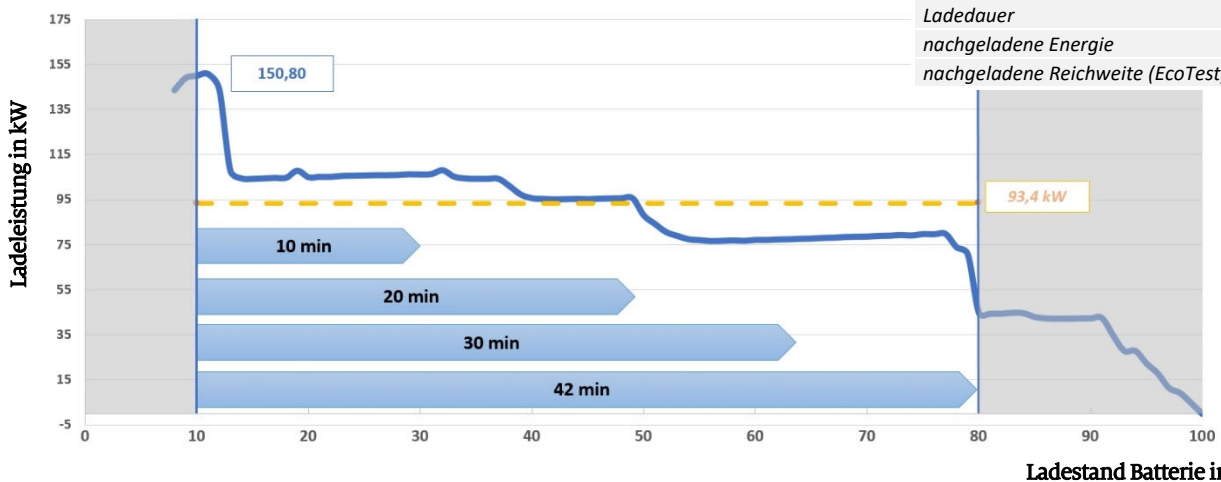
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	nein
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (in 20 %-Blöcken)

### LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	10 A	2,3 kW	46 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	16 A	11 kW	9,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 150 kW	42 min

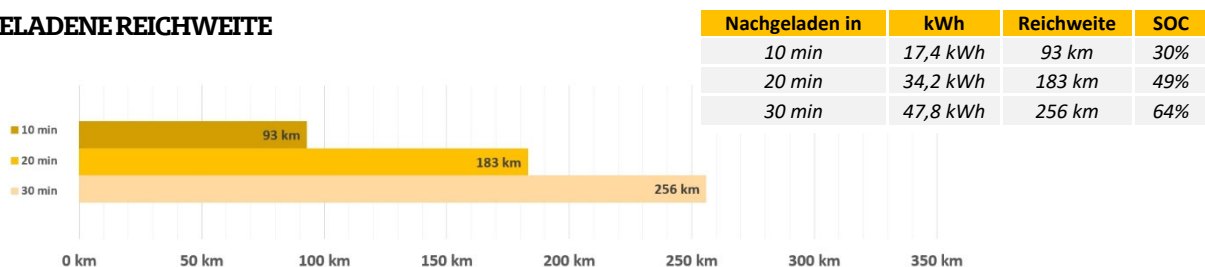
\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	93,4 kW
Ladedauer	00:42:00
nachgeladene Energie	63 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	336 km

### NACHGELADENE REICHWEITE



## HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn und hinten	
Leistung	258 kW/351 PS
Maximales Drehmoment	580 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	18,7 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.713/1.881/1.624 mm
Leergewicht/Zuladung	2.257/433 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	402/1.420 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	40/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	98,7/88 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Mexiko, Cuautitlan

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R19 103V XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact 6
Wendekreis links/rechts	12,1 m
Ecotest-Verbrauch	23,6 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 118 g/km)
Reichweite	450 km
Innengeräusch 130 km/h	65,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	2.196/494 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	360/800/1.375 l

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

Betriebskosten	112 Euro	Werkstattkosten	100 Euro
Fixkosten	123 Euro	Wertverlust	740 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.075 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/25		
Basispreis Mustang Mach-E Extended Range AWD	69.700 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.12.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	74.150 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	15.738 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/2.500 Euro°(Paket)
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
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	Serie

### INNEN

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

### AUSSEN

Anhängerkupplung (Zubehör, exkl. Montage)	619 Euro
Metalllackierung	ab 1.000 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach (Paket)	3.250 Euro° (Paket)

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

### AUTOKOSTEN

3,9

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

Stand: September 2022  
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner