



Ford Mustang Mach-E Extended Range

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (216 kW/294 PS)

Bereits 2013 unternahm Ford mit dem Focus Electric einen ersten, leider erfolglosen Versuch auf dem Gebiet der Elektromobilität. Ganze acht Jahre hat es gedauert, ehe Ford einen neuen, nun deutlich erfolgversprechenderen Anlauf nimmt. Der Mustang Mach-E startet nicht nur im weltweit äußerst beliebten Segment der Mittelklasse-SUV, er bedient sich mit dem „Mustang“ im Namen auch des Images des weltweit meistverkauften Sportwagens der letzten Jahre. Dieses Versprechen kann der Mustang Mach-E optisch mit seiner für ein SUV sehr dynamischen Formensprache durchaus einlösen. Beim Fahren kann der in Mexiko gefertigte Stromer die selbstgestellten Ansprüche allerdings nicht erfüllen. Obwohl die Lenkung spitz und das Fahrwerk sehr straff abgestimmt sind, liegt die Fahrdynamik nur auf durchschnittlichem Niveau. Hinzu kommt, dass das Pony in der getesteten Heckantriebsvariante leicht mit dem Hinterteil auskeilt, das ESP den Mustang Mach-E aber gleichzeitig an der viel zu langen Leine lässt. Hier begeht Ford den gleichen Fehler wie beim echten Mustang und geht damit fahrlässig mit der Sicherheit der Kunden um. Ford hat auf die ADAC-Kritik bereits reagiert, ab Anfang 2022 kommt eine konservativer ausgelegte ESP-Abstimmung zum Einsatz. Bestandsfahrzeuge können ab April „Over-the-Air“ upgedatet werden.

Dies ist erfreulich, denn der Mustang Mach-E Extended Range ist aktuell eines der besten E-Autos auf dem Markt. Im ADAC Ecotest erzielt der Ford eine Reichweite von 480 km – weiter ist bislang kein E-Fahrzeug gekommen. Zudem ist er vergleichsweise effizient, lädt mit hoher Leistung und bietet einen praktischen Frunk unter der Fronthaube. Auch die sehr guten Fahrleistungen, das großzügige Platzangebot sowie die umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung können vollauf überzeugen. Als Zugfahrzeug ist das Crossover allerdings wenig geeignet: Die Stützlast für Anhänger beträgt gerade einmal 30 kg, die maximale Anhängelast 750 kg. Und auf dem Dach darf der Ford gar keine Lasten transportieren. **Konkurrenten:** u. a. BMW iX3, Jaguar i-Pace, Skoda Enyaq, Tesla Model Y, VW ID.4.

- +** gutes Platzangebot, praktischer Frunk, für E-Auto sehr gute Reichweite, sehr gute Fahrleistungen, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- eingeschränkte Fahrsicherheit durch spät regelndes ESP, unkomfortables Fahrwerk, geringe Stütz- und Anhängelast, keine Dachlast angegeben

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,9

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,9
	Langstrecke	3,0
	Transport	2,7
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★☆

2,8 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 über-

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

⊕ Der Unterboden 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 (1,3 bis 2,3 kW) dauert etwa 80 bis 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 (bei 11 kW) bis 4,5 h (bei 22 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS. Die Ladung auf 80 Prozent dauert dann nur 35 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 im Bereich von 13 bis 30 Prozent SOC auf 105 bis 115 kW und anschließend bis 80 Prozent auf 80 kW. Danach lädt der Mustang Mach-E nur noch mit rund 12 kW, weshalb man auf einer Reise dann besser die Weiterfahrt antritt. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 480 km – das ist die höchste Reichweite, die bislang ein E-Auto im ADAC Ecotest erreicht hat. 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 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 lediglich 750 kg beträgt – unabhängig ob, gebremst oder ungebremst.

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.



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

3,3 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 eine insgesamt eine mäßige Sicht rundherum aus dem Auto, wobei vor allem 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 nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt. Auch Parksensoren rundum sowie ein Einparkassistent sind Serie. Wer auch das Ausparken der Fahrzeugtechnik überlassen und ein 360-Grad-Kamerasystem haben möchte, muss das 2.500 Euro teure Technologie-Paket ordern.

⊕ Der Mustang Mach-E ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, ein statischer Fernlichtassistent (an/aus) sowie eine dynamische Leuchtweitenregulierung sind ebenfalls serienmäßig. Die Ausleuchtung ist gut, ohne an die Homogenität und die Helligkeit von Premium-Lichtsystemen heranzureichen. Das Matrix-LED-System mit Kurvenlicht und einem dynamischen Fernlichtassistenten ist den Allrad-Versionen vorbehalten. Leider ist auch für dieses weder ein Abbiegelicht noch eine Scheinwerferreinigungsanlage zu haben.

⊖ Die Außenspiegel haben keinen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Auch eine automatische Ablendfunktion ist für die Außenspiegel nicht zu haben. Die feinen Drähte der Frontscheibenheizung können nachts zu störenden Reflexen führen. Ist der Warnblinker aktiviert, kann

2,1 Ein-/Ausstieg

Wer die Türen des Mustang Mach-E öffnen möchte, schaut bei der ersten Begegnung mit dem Elektro-SUV vermutlich verärgert 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 Bedienhilfe gibt es nicht.

Zum Entriegeln und Fahren des SUV kann man alternativ zum Fahrzeugschlüssel auch auf ein legitimes 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.

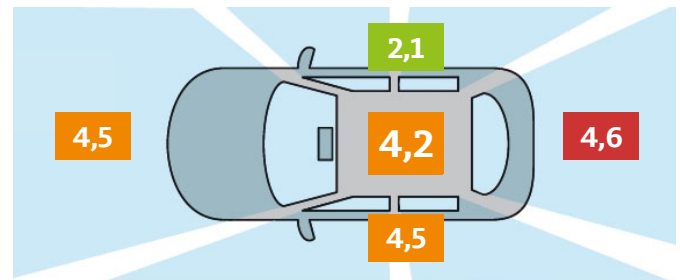
2,6 Kofferraum-Volumen

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

die Fahrtrichtung – etwa beim Abschleppen – nicht angezeigt werden.

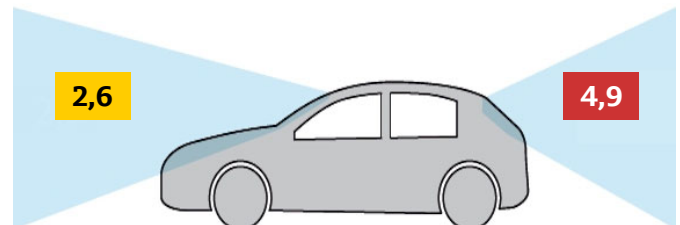
Rundumsicht

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.



⊕ Für ein SUV ist der Mustang Mach-E zwar nicht sonderlich hoch, aber doch deutlich höher als etwa eine klassische Limousine. Das bringt gewisse Vorteile mit, wenn es ums Ein- und Aussteigen geht, 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.

auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 800 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den 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 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 sowie eine Ablagemöglichkeit unter dem Kofferraum, wo sich

2,4 INNENRAUM

3,2 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 Zentralscreen erinnert doch stark an den E-Autopionier Tesla.



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



Mit ca. 77 cm liegt die Ladekante doch recht hoch.

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.

sein. Das Display überzeugt mit einer hochauflösenden Graphik und spiegelarmen Oberfläche, leider ist er 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 unständig. 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.

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

1,6 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

⊖ 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 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 hält einen deutlichen Abstand zur Premiumkonkurrenz. Der Fahrerplatz wirkt aufgeräumt, die Bedienung ist aber aufgrund einer unübersichtlichen Menüstruktur wenig intuitiv und lenkt zu sehr vom Verkehrsgeschehen ab.

Bluetooth-Audiostreaming. Und neben einer Bluetooth-Freisprecheinrichtung hat der Ford zudem eine gut erreichbare induktive Lademöglichkeit für das Smartphone sowie Apple CarPlay und Android Auto serienmäßig an Bord.

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.

sowie das hoch aufbauende Armaturenbrett beeinträchtigen das gute Raumgefühl etwas.

2,5 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 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



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

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.

2,8 KOMFORT

3,8 Federung

Der Ford Mustang Mach-E ist stets mit einem konventionellen Fahrwerk ausgerüstet, im Gegensatz zu manchem Konkurrenten ist eine adaptive Dämpferregelung auch gegen Aufpreis nicht erhältlich. Die Abstimmung des Fahrwerks würde für den „echten“ Mustang noch durchgehen, für ein Elektro-SUV der Mittelklasse ist sie allerdings eindeutig zu straff geraten. Die Karosserie kommt nur auf topfebener Fahrbahn zur Ruhe, das Fahrwerk wirkt bockig und spricht unsensibel auf Unebenheiten an, was sich bei höheren Geschwindigkeiten nur bedingt

bessert. Auch auf der Autobahn führt die straffe Fahrwerksauslegung dazu, dass die Karosserie und dadurch auch die Insassen ständig in Bewegung sind. Trotz der Reifen mit großem Querschnitt dringen auch kleine Unebenheiten deutlich zu den Insassen durch. Alles in allem ist der Federungskomfort für ein SUV der Mittelklasse nicht angemessen, hier haben es die Entwickler mit der vermeintlichen Sportlichkeit eindeutig übertrieben.

2,5 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 Mach-E ist mit manuell verstellbaren Stoffsitzen ausgestattet, gegen Aufpreis stehen elektrisch verstellbare Sitze in Leder-Optik zur Verfügung. Letztere verfügen nicht nur über

eine Lendenwirbelstütze, auch die Sitzneigung ist dann verstellbar. Nicht nur die serienmäßigen Verstellmöglichkeiten sind nur durchschnittlich, gleiches gilt für den Seitenhalt, der aufgrund der schwachen Konturierung nicht sonderlich gut ist. Der Sitzkomfort ist ordentlich, auch wenn die Mittelarmlehne nicht verstellbar ist und sich die Kopfstützen nicht in Längsrichtung verschieben lassen.

2,4 Innengeräusch

⊕ In puncto Geräuschkomfort kann der Ford Mustang Mach-E überzeugen. Bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 66,4 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.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Der permanenterrregte Synchronmotor an der Hinterachse leistet bis zu 216 kW/294 PS und gibt ein maximales Drehmoment von 430 Nm ab. Der kräftige Motor sorgt für flotte Fahrleistungen, auch wenn das hohe Fahrzeuggewicht von knapp 2,1 t etwas auf das Temperament drückt. Der Mustang Mach-E Extended Range beschleunigt in lediglich 3,2 s von 60 auf 100 km/h – ein sehr guter Wert. Von 80 auf 120 km/h

benötigt das Elektro-Crossover 4,3 s. Der Zwischenspur von 15 auf 30 km/h ist in lediglich 1,0 s abgehakt – perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Ford verspricht 7,0 s von null auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h (elektronisch abgeregelt).

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor beschleunigt das Crossover vom

Start weg mit Nachdruck und gibt seine Leistung gleichmäßig ab, die erst bei höheren Autobahngeschwindigkeiten und dann auch hohen Drehzahlen spürbar nachlässt.

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 Zentraldisplay auch das sogenannte One-Pedal-Drivng aktivieren, bei dem Bremsen und Beschleunigen weitestgehend mit dem Fahrpedal erfolgen. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

3,2 FAHREIGENSCHAFTEN

3,9 Fahrstabilität

Der Mustang Mach-E besteht den ADAC Ausweichtest, gibt dabei aber keine rühmliche Figur ab. Das Gripniveau der 18-Zoll-Bereifung ist vergleichsweise niedrig, die Untersteuertendenz dementsprechend hoch. Die erreichbaren Durchfahrge-

schwindigkeiten sind dadurch nicht sonderlich hoch – von der Fahrdynamik eines Mustangs ist das Stromer weit entfernt. Hinzu kommt, dass die direkt ansprechende Lenkung im Zusammenspiel mit dem verzögerten Seitenkraftaufbau der

Reifen es erschweren, das große SUV präzise durch den Pylonenparcours zu dirigieren.

Der Geradeauslauf geht noch in Ordnung, leidet aber ebenfalls unter der um die Mittellage sehr spontan ansprechende Lenkung.

⊖ Wie schon beim „echten“ Mustang, haben die Fahrwerksentwickler eine sehr lose ESP-Abstimmung gewählt. Unter- oder übersteuert das SUV – beides ist beim Mustang Mach-E stark ausgeprägt – greift der elektronische Schutzengel erst sehr spät ein, was zu kritischen Fahrsituationen führen kann. Gleiches gilt für die Antriebsschlupfregelung, die bei

durchdrehenden Hinterrädern sehr zögerlich eingreift und sogar Leistungsübersteuern zulässt – und das bei eingeschaltetem ASR. Die ist besonders verwunderlich, da speziell bei E-Autos eine extrem sensible ASR-Abstimmung möglich ist. Erschwerend kommt hinzu, dass die Hinterachse wenig Seitenkraft aufbaut und bei Lastwechseln oder Wechselkurven schnell und kräftig nach außen dringt. Ford hat die Kritik seitens des ADAC angenommen und die ESP-Abstimmung nochmals überarbeitet. Ab Januar 2022 bekommen alle neu produzierten Fahrzeuge das verbesserte ESP, Bestandsfahrzeuge können ab April „Over-the-Air“ upgedatet werden.

2,9 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. Zudem erfolgt der Seitenkraftaufbau an den Reifen mit hoher und damit nachgiebiger Reifenflanke deutlich verzögert, was zu einem unharmonischen Lenkverhalten führt, worunter auch die Präzision spürbar leidet. Die Zentrierung ist gut ausgeprägt, die Lenkkräfte steigen beim Herauslenken aus der Nulllage Ford-typisch stark an.

2,8 Bremse

Aus 100 km/h kommt der Mustang Mach-E nach 35,8 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 C-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.

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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	-/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)

den hinteren Türen lässt sich vom Fahrerplatz aus komfortabel und sicher betätigen.

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 geben, 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.

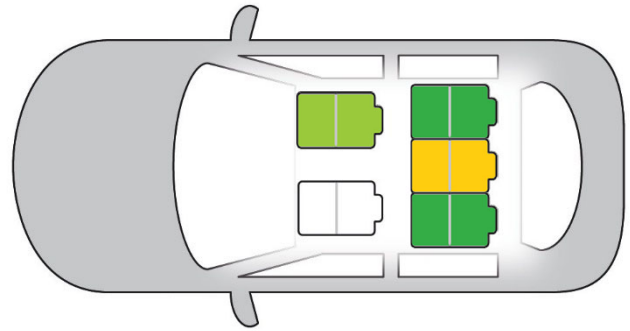
1,8 UMWELT/ECOTEST

1,3 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 21,7 kWh pro 100 km ermittelt, womit der Mustang Mach-E Extended Range die gute Effizienz des deutlich schwächeren VW ID.4 Performance Max (22,8 kWh/100 km) nochmals überbietet. 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 104,3 kWh benötigt, damit

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)

2,3 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 CO₂-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

fallen die Ladeverluste mit rund 19 Prozent recht hoch aus. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Mustang Mach-E Extended Range eine Reichweite von 480 km. Aus den 21,7 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 108 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 47 von 60 möglichen Punkten.

einem Stromverbrauch von 21,7 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 88 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Ford im Bereich Schadstoffe 37 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 84 Punkte und schafft somit ein Vier-Sterne-Ergebnis im ADAC Ecotest.

2,9 AUTOKOSTEN

2,9 Monatliche Gesamtkosten

Der Einstieg für den Ford Mustang Mach-E beginnt als Standard Range (76-kWh-Akku) bei 46.900 Euro. Für die zum Test ange-tretene Variante Extended Range mit 99 kWh großem Akku ruft Ford 54.750 Euro auf – ein stattlicher Preis für ein SUV der

Mittelklasse. Allerdings bekommt der Kunde dafür auch ein sehr gut ausgestattetes Fahrzeug, für das nur wenige Optionen verfügbar sind. Aktuell bekommt der Käufer zudem 7.500 Euro Förderung durch die Elektroautoprämie (5.000 Euro vom Staat,

2.500 Euro vom Hersteller), die den Preis zumindest etwas senken.

Dafür sind die Unterhaltskosten relativ günstig, 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 bei der Versicherung sind niedrig, 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	Standard Range	Extended Range	Extended Range AWD	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	16,5 kWh E	18,7 kWh E	20,0 kWh E
CO ₂ [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]	748	836	957	1118
Preis [Euro]	47.500	54.750	63.700	72.900

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	216 kW (294 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	130 kW
maximales Drehmoment	430 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	21,7 kWh/100 km / 480 km

BATTERIE

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	98,7 kWh/88 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	104,3 kWh
Garantie	8 Jahre, 160.000 km

REKUPERATION

Rekuperationsbegrenzung (z.B Batterie voll)	reduzierte Verzögerung
Stufen / Einstellung	2/Wählhebel

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	bei SoC 0% und 1 km Restreichweite
2. Warnung	Schildkrötensymbol
Leistungsreduzierung	k.A.
Notfallstrecke bei Neustart	ca. 12 km

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	linker Kotflügel
Entriegelung Ladekabel	per Taste an der Ladebuchse

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 16 A	Serie
Typ 2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

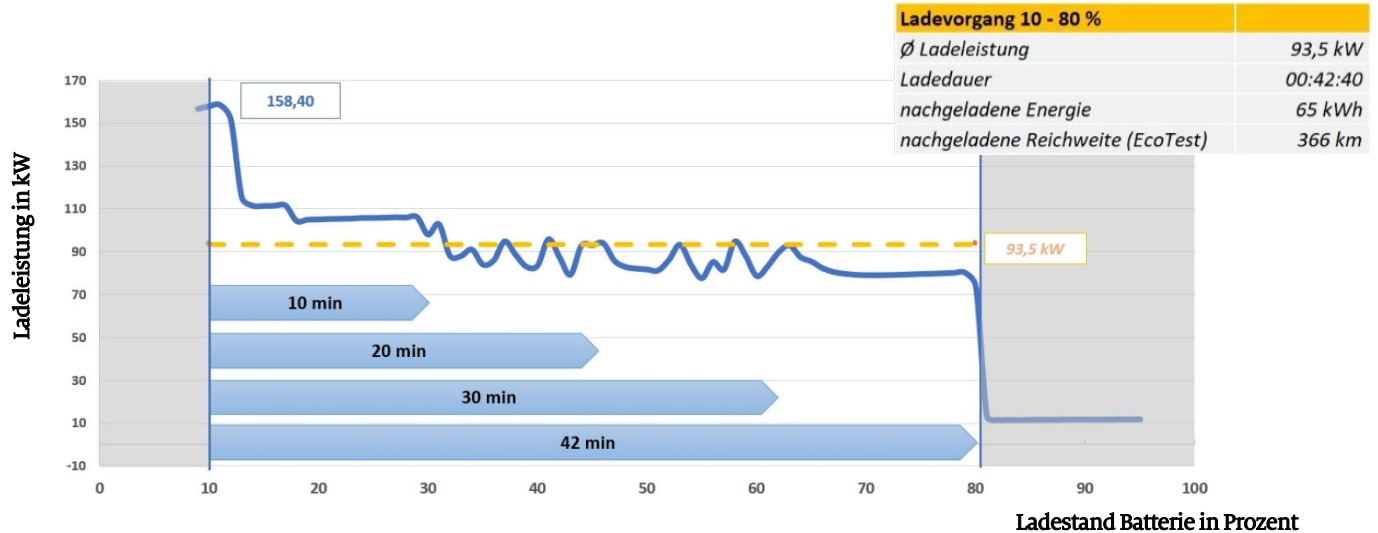
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	nein
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED-Kreis am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 – 3,7 kW	80 - 28 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	Serie	16 A	7,2 kW	14,5 h
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	16 A	11 kW	9,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 158 kW	35 min.*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



ADAC-Messung kursiv

HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanenterregter Synchronmotor an der Hinterachse	
Leistung	216 kW/294 PS
Maximales Drehmoment	430 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,5 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.713/1.881/1.624 mm
Leergewicht/Zuladung	2.160/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	402/1.420 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	30 kg/-
Batteriekapazität (brutto/netto)	98,7/88,0 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Mexiko, Cuautitlan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Reifengröße Testwagen	225/60 R18 104V XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact 6
Wendekreis links/rechts	12,1 m
Ecotest-Verbrauch	21,7 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 108 g/km)
Reichweite	480 km
Innengeräusch 130 km/h	66,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	2.090/515 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	360/800/1.375 l

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

Betriebskosten	95 Euro	Werkstattkosten	80 Euro
Fixkosten	124 Euro	Wertverlust	515 Euro
Monatliche Gesamtkosten	814 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹⁾	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/25		
Basispreis Mustang Mach-E Extended Range	54.750 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.12.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	58.450 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.617 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. ¹⁾ 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	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/2.500 Euro°
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)	572 Euro
Metalllackierung	ab 1.000 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach (Paket)	4.000 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

2,9

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

Stand: Oktober 2021

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