
Praxistest Ford Mustang Mach-E: 500 Kilometer sind möglich

Von Guido Borck, cen

Beim Namen Mustang, fällt einem sofort das legendäre Pony-Car mit zumeist blubberndem V8 unter der Haube ein. In unserem Testwagen ist es jedoch muxmäuschenstill. Er surrt nur ganz leise, schließlich ist der Mustang Mach-E ein reiner Stromer und sogar noch einer mit guter Reichweite. Ford nutzt das Image ihres berühmten Muscle-Cars, um die traditionsreiche Fangemeinde ins Elektrozeitalter mitzunehmen.

Der Mustang Mach-E ist allerdings weder Coupé noch Cabrio, sondern ein viertüriger Crossover, der die markentypischen Elemente der amerikanischen Traditionsmarke geschickt aufgreift. Angefangen von der langen und leicht gewölbten Motorhaube mit dem springen Pferd im geschlossenen Kühlergrill, bis hin zu den Rückleuchten im bekannten Drei-Balken-Design.

Bis zu 610 Kilometer Reichweite sollen mit dem Mustang Mach-E möglich sein, vorausgesetzt man wählt die kräftigere Variante mit einer Batteriekapazität von 98,7 kW. Alternativ lässt sich der elektrische Mustang auch mit einem kleineren 75,7 kW-Akku ordern, damit kommt die Limousine immerhin noch bis zu 440 Kilometer weit. Lieferbar ist der elektrische Mustang sowohl mit Heck- oder Allradantrieb und mit einer Leistung von 198 kW (269 PS) bis 258 kW (346 PS).

Preislich ist der Mustang Mach-E mit 46.900 Euro fast schon ein Schnäppchen. Zieht man den Umweltbonus von bis zu 9000 Euro ab, sind es nur noch 37.900 Euro. Ein vergleichbarer Tesla Model Y mit 254 kW (345 PS) beginnt ohne die Förderung bei 58.620 Euro, für einen ebenbürtigen VW ID 4 GTX mit 220 kW (299 PS) wechseln knapp über 50.000 Euro den Besitzer. Zugegeben, den elektrischen Wolfsburger gibt's auch schon günstiger, dann reicht er aber nicht mehr an das hohe Leistungspotential des Mustang Mach-E heran. Ein ebenfalls vergleichbarer Jaguar I-Pace powert zwar mit sogar 294 kW (400 PS) an, doch verlangen die Briten auch gleich stolze 77.300 Euro für ihren Stromer.

Der Mustang will anders sein als andere Stromer, denn er ist ein wenig verspielt. Allein beim Zugang zum Auto, offeriert das elektrische Pony seinem Fahrer viele Zugangsmöglichkeiten. Neben der klassischen Schlüsselfernbedienung, lässt sich der E-Ami auch per Klick aufs Smartphone oder durch das Eintippen einer vorher gewählten Zahlenkombination am Rahmen der Fahrertür öffnen. Alternativ springt die Pforte auch per Knopfdruck auf den beleuchteten Sensor auf. Allerdings gibt es eine hilfreiche Griffschale nur vorne, hinten haben die Designer aus optischen Gründen darauf verzichtet. Wer hier einsteigt, muss ständig mit den Händen an die Pforten patschen. Was unschöne Fingerabdrücke auf dem Lack, dem Rahmen oder der Seitenscheibe hinterlässt.

Multimedia mit Eigenleben

Dafür herrscht großes Kino im Innenraum. Den Fahrer erwartet ein riesiger Monitor, ähnlich pompös wie in den Modellen von Tesla. Der hochkant stehende Bildschirm misst stolze 25,9 Zentimeter in der Diagonalen. Herkömmliche Knöpfe und Schalter gibt es nur noch wenige im Mach-E, daher dient das Multimediasystem ebenso als Kommandozentrale für die meisten anderen Funktionen. Das mag Neuankömmlinge Anfangs verwirren, doch erweist sich nach einer kurzen Zeit der Eingewöhnung alles als selbsterklärend und einfach bedienbar.

Auch das serienmäßige Navi überzeugt. Es rechnet schnell, zeigt die Karte formatfüllend auf dem riesigen Touchscreen an und führt einen per Live-Verkehrsdaten sicher ans Ziel. Sogar die aktuellen Preisinformationen zu den nächstgelegenen Ladestationen lassen sich abrufen und Smartphones lassen sich ebenso einfach mit dem System vernetzen. Einziger Schönheitsfehler: Während unserer Testfahrt schaltete das Display nach ein paar Minuten selbsttätig auf Apple Carplay um, obwohl das so nicht gewollt war. Daher musste alles wieder per Hand auf die gewünschte Ausgangsposition zurückgestellt werden. Eine seltsame Eigenheit des Entertainments, die öfter als nervig empfunden wurde.

Nichts zu meckern gibt es dagegen beim Platzangebot. Davon gibt's im 4,71 Meter langen Mustang reichlich. Und da der Radstand sich auf ordentliche drei Meter erstreckt, herrscht auf allen Sitzplätzen viel Bewegungsfreiheit. Selbst auf der Langstrecke fühlt man sich auf der Rückbank noch komfortabel aufgehoben, und für das benötigte Gepäck hält der Kofferraum ein Stauvolumen von 402 bis 1420 Litern bereit. Das reicht in den meisten Fällen vollkommen aus. Und damit das für den Stromer unabhörmliche Ladekabel nicht im Kofferraum herumfliegt, kann es entweder unter dem Ladeboden verstaut werden oder man packt es einfach in den 100 Liter fassenden zusätzlichen Stauraum unter der vorderen Motorhaube.

Der gefahrene Testwagen leistet 216 kW (294 PS) und hat das größere Speicherdepot mit 98,7 kWh an Bord. Zudem wird die Kraft auf die Hinterräder übertragen. Satte 430 Newtonmeter beträgt das maximale Drehmoment, welches schon ab der ersten Umdrehung der E-Maschine bereitsteht.

Beeindruckende Fahrleistungen

Kleinste Bewegungen am Fahrpedal setzt der Elektro-Mustang daher vehement um und sprintet innerhalb von nur 6,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit ist dagegen auf 180 km/h begrenzt. Dann setzt die Bordelektronik einen schützenden Riegel vor, um die Reichweite nicht noch mehr zu strapazieren. Außerdem gibt es mehrere Fahrprogramme: Wer möglichst weit kommen will, wählt den zahmen Eco-Modus, und für die maximale Performance gibt es ein temperamentvolles Sport-Programm.

Die Fahrleistungen sind beeindruckend, obwohl der Ami mit 2,1 Tonnen kein Leichtgewicht ist. Auf kurvenreichen Straßen bereitet der Crossover eine Menge Fahrspaß. Das Fahrwerk ist straff abgestimmt und die Lenkung agiert präzise, allerdings könnte sie mehr Fahrbahnkontakt vermitteln. Licht und Schatten auch beim Fahrkomfort: Zwar werden die meisten Bodenunebenheiten gekonnt gefiltert, doch auf schlechten Strecken reagiert der Mustang so manches Mal störrisch und schüttelt seine Insassen durch.

Die versprochene Reichweite von maximal 610 Kilometern haben wir nicht ganz geschafft, obwohl das Auto im stark rekuperierenden One-Pedal-Driving-Modus bewegt wurde, der zusätzliche Energie zurückgewinnt. Mit gemäßigttem Druck auf das Fahrpedal sind in der Praxis aber immer noch gute 500 Kilometer drin. Dadurch sind sogar längere Urlaubsreisen ohne Zwischenstopp möglich.

Ist das Speicherreservoir erschöpft, dauert das Aufladen mit elf kW gut 7,2 Stunden bis es wieder auf 80 Prozent befüllt ist. Natürlich geht es an einer Schnellladestation wesentlich flotter. Dann sind die Akkus in nur 54 Minuten von 0 auf 80 Prozent befüllt. Für das heimische Laden bietet Ford zudem eine dreiphasige Wallbox für 599 Euro an.

Fazit: Der Mustang Mach-E ein günstiges Elektroauto mit viel Platz und hoher Reichweite. Die kleinen Schwächen wie beim Infotainment und dem Fahrkomfort verzeiht man dem amerikanischen Stromer daher gerne. (ampnet/gb)

Daten Ford Mustang Mach-E

Länge x Breite x Höhe (m): 4,71 x 1,88 x 1,62
Radstand (m): 2,98
Motor: permanenterregter Synchronmotor
Leistung: 216 kW (294 PS)
Max. Drehmoment: 430 Nm
Antriebsart: Hinterradantrieb
Batteriekapazität 98,7 kWh
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,2 Sek.
Elektr. Reichweite (WLTP): 610 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 16,5 kWh
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 0 g/km
Garantie Batterie: 8 Jahre, 100.000 Km
Leergewicht / Zuladung: min. 2111 kg / 494 kg
Anhängelast (gebremst): 750 kg
Kofferraumvolumen: 402–1420 Liter (+ 100 L vorne)
Wendekreis: 11,6 m
Bodenfreiheit: 145 mm
Reifengröße: 225/60 R18
Basispreis: 54.475 Euro
Testwagenpreis: 55.675 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Mustang Mach-E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



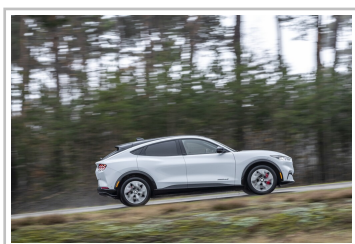
Ford Mustang Mach-E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



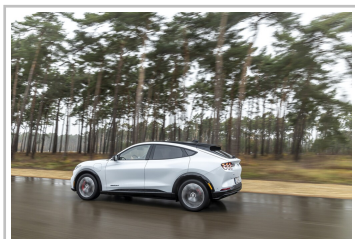
Ford Mustang Mach-E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang Mach-E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang Mach-E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang Mach-E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang Mach-E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



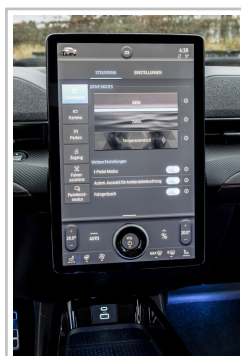
Ford Mustang Mach-E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang Mach-E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang Mach-E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang Mach-E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang Mach-E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang Mach-E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang Mach-E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang Mach-E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford
