

Testnotizen zum Ford Mustang Mach-E mit Batterie Standard Range, Heckantrieb und 198 kW/269 PS

Im Test vom 17. Juni bis zum 2. Juli 2022.
Kennzeichen: K – ZE 4532E

Von Redaktion taxi heute, Dietmar Fund
HUSS-VERLAG GmbH, Joseph-Dollinger-Bogen 5, 80807 München
Tel. 0 89 / 3 23 91 -2 52
Home Office: 0 86 31 / 92 85 35
E-Mail: dietmar.fund@gmx.de / dietmar.fund@huss-verlag.de

Karosserie

LED-Scheinwerfer mit Fernlichtautomatik sind schon beim Basismodell Mach-E Serie. Ihr **Abblendlicht** leuchtet die Fahrbahn **schön homogen** aus und das Fernlicht reicht weit. Der **Einstieg** ist vorn wie hinten **bequem**, weil die Sitze etwas höher als bei Limousinen üblich angeordnet sind und nicht ganz so hoch wie in SUV. Beim **Ausstieg aus dem Fond** muss man allerdings die Beine über einen **relativ hohen Schweller** hieven. Die Fronthaube lässt sich vom höhenverstellbaren Fahrersitz aus gut einsehen. Die hinteren Türen öffnen weit genug. Der Fahrer muss **den Fahrgästen** allerdings **zeigen, wie man die Türen per Tastendruck öffnet**. Sie gehen danach ein Stück weit auf. Vorne kann man danach eine kleine Griff-Rinne greifen, aber an den hinteren Türen muss man praktisch in die Türe greifen. Das ist keine gute Lösung.

Die „**Motorhaube**“ vorn lässt sich nach dem zweimaligen Ziehen eines Hebels im Fahrer-Fußraum leicht öffnen und dank Gasdruckfedern prima aufstellen. Die Klappe vorne links, hinter der sich die beiden Ladeanschlüsse für langsames Laden mit Wechselstrom und schnelles Laden mit Gleichstrom per CCS-Anschluss verbergen, öffnet bei leichtem Druck wie sonst viele Tankdeckel auch.

Weil der Testwagen das Technologie-Paket I hatte, ließ sich die **elektrisch angetriebene Heckklappe** auch per **Fußsensor** steuern. Das funktionierte beim Öffnen und beim Schließen ganz gut. Die **Rückfahrkamera** bot auch eine 360-Grad-Rundumsicht. Ihre Linse sitzt recht ungeschützt, weshalb sie bei Schmuttelwetter rasch verschmutzt. Außer vielen bunten Flecken sieht man dann nicht viel, während die Rückfahrkamera bei trockenem Wetter auch nachts ein gutes Bild abgibt und zum Beispiel beim Einparken eine große Hilfe ist.

Innenraum

Fahrer- und Beifahrersitz sind **sechsfach manuell einstellbar**. Die Neigung kann man aber nicht verstellen. Auch eine Lendenwirbelstütze sowie eine nach vorn ausziehbare Sitzfläche hat das Basismodell nicht. Achtfache Verstellmöglichkeiten und Lendenwirbelstützen gibt es erst beim Allradmodell AWD. Die schwarze **„Premium-Polsterung Sensico in Leder-Optik“** ist Serie. Sie passt gut zum Einsatz als Taxi oder Mietwagen. Die **Polsterung** ist **angenehm straff** und die Rückenlehne ist auch für breiter gebaute Menschen dimensioniert. Die Vordersitze

bieten **guten Seitenhalt**, ohne seitlich einzuengen. Serie ist ebenso eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik. Auf den Vordersitzen legt man gerne lange Strecken zurück.

Sehr **bequem** auf langen Strecken ist auch die Armauflage am Ende der vorderen Mittelkonsole, unter der sich ein hohes offenes Staufach auftut.

In der Mittelkonsole hat der Mach-E nur einen **Drehregler für Vor- und Rückwärtsfahrt** sowie die Parkstellung samt einem mittigen Knopf mit der Bezeichnung L, den man von den Vollhybriden der Vans Galaxy und S-Max sowie des Kompakt-SUV Kuga her kennt. Das lässt **sehr viel Platz für drei große offene Ablagen**. Eine sitzt unter der bequemen Mittelarmlehne vorn, eine zweite etwas versteckter am vorderen Ende der Mittelkonsole unterhalb der obenliegenden, gut einsehbaren Ablage vor den beiden großen Getränkehaltern, deren Durchmesser sich an verschiedene Flaschen und Becher anpassen lässt und sie so sicher hält. In die **Türablagen vorne** passen **Literflaschen**, die man allerdings nur liegend mitführen kann. Das **Handschuhfach** ist nicht sonderlich geräumig. Es fasst nur Dokumente der Größe DIN A 5. Oberhalb des Innenspiegels gibt es vorn zwei LED-Innenleuchten und ein geschlossenes Fach für eine Sonnenbrille.

Das **Lenkrad** des Mach-E ist nicht mit Tasten überfrachtet. Mit dem Tastenfeld links steuert man den Geschwindigkeits- und den Abstandsregler, mit dem rechten Feld die Audioanlage. Dort ist auch eine Taste zur Aktivierung der **Sprachbedienung** untergebracht.

Im **Fond** sitzt man relativ aufrecht und mit ordentlicher Kopffreiheit trotz der nach hinten abfallenden Dachlinie. Die Lehnenneigung lässt sich nicht verstellen, was in Taxis oder Mietwagen kein Nachteil ist. Dank des ebenen Bodens kann man **bequem auf den Mittelsitz durchrutschen**, dessen Dreipunktgurt in die Lehne integriert ist. Dort drückt allerdings die serienmäßige Mittelarmlehne in den Rücken, weil wegen ihr der Sitz dort kaum gepolstert ist. Seine **Füße kann man unter die Vordersitze schieben**. Hinter einem 1,85 Meter großen Fahrer herrscht noch eine gute Kniefreiheit. Nutzt der Vordermann den großen Längsverstellbereich aus und sitzt nicht ganz aufrecht, wie man dies dem Fahrer empfiehlt, können die Knie großer Fahrgäste im Fond an die Vordersitzlehne stoßen. Im Fond kann man nur auf den Außensitzen Kindersitze über Isofix-Anschlüsse verankern.

Auch in den **hinteren Türablagen** kann man **Literflaschen liegend mitnehmen**. In den Lehnen der Vordersitze gibt es zwei Dokumententaschen, die zum Mitführen von Flyern in Taxis und Mietwagen recht praktisch sein könnten. Am Ende der Mittelkonsole gibt es zwei Luftausströmer und zwei USB-Anschlüsse zum Aufladen mobiler Endgeräte. Je eine LED-Innenleuchte hat der Mustang Mach-E in den hinteren Haltegriffen.

Die **Gepäckraumabdeckung ist mit der Heckklappe verbunden** und stört so auch im Taxi-Einsatz nicht, vor allem dann, wenn man den Kofferraum durch Abklappen der Rücksitzlehne erweitern möchte. Deren Teilungsverhältnis beträgt 60:40. Es entsteht eine nach vorn leicht ansteigende Ladefläche, die aber keine Stufe aufweist. Der breitere Teil der Lehne ist in Fahrtrichtung links. Im Testwagen war die Lehne des Beifahrersitzes nicht nach vorn absenkbar, was beim Transport langer Gegenstände nachteilig ist und deren Breite sehr begrenzt. Die **Gepäckraumabdeckung lässt auch leicht aushängen**, unter dem

Kofferraumboden ablegen und hinterher leicht wiedereinsetzen. Am Kofferraumboden gibt es je **zwei Zurrösen** vorn und hinten. Der Kofferraum wird nur von einer einzigen Leuchte in Fahrtrichtung rechts beleuchtet, die in etwa auf halber Höhe sitzt und daher leicht von Gepäck verdeckt wird. Oben in der weit öffnenden Heckklappe sitzt immerhin noch eine weitere Leuchte.

Unter dem ebenen Kofferraumboden führt der Mustang Mach-E nur ein Tirefit-System mit. In den flachen Ablagen könnte man zum Beispiel Regenkleidung oder andere flache Dinge mitführen, die man als Fahrer nicht ständig braucht.

Ein **Smartphone** ließ sich **leicht** mit dem aktuellen Multimediasystem des Typs Ford Sync 4A **koppeln**. Die Sprachqualität ist im Auto und beim Angerufenen sehr gut. Wer bei der **Sprachbedienung** die vorgegebenen Befehle befolgt, kann mit ihrer Hilfe leicht gespeicherte Telefonkontakte anrufen oder Naviziele eingeben. Manchmal funktionierten die Sprachbefehle nicht, weil zum Beispiel das Lüftergeräusch der Klimaautomatik zu hoch war – jedenfalls kam dieser Sprach-Hinweis. Das **Navi** weist auch mit einem sprachlichen Hinweis auf Verzögerungen entlang der gewählten Route hin. Es **schlägt bei aktivierter Routenführung Schnelladestationen entlang der Route vor**, die in mehreren Fällen trotz des Navis erst nach längerer Suche aufgefunden werden konnten. Man muss auf jeden Fall selbst Ausschau nach den **oft an der Straße gar nicht ausgeschilderten Schnellladesäulen** suchen.

Der **Fahrer** sieht **durch den Lenkradkranz** einen **schmalen Bildschirm**, der über die wichtigsten Dinge informiert: die Reichweite, den Ladezustand in Prozent, die gefahrene Geschwindigkeit und etwaige Geschwindigkeitsbegrenzungen, die die Frontkamera über die Verkehrszeichenerkennung anzeigt.

Alles Weitere zeigt der riesige mittige 15,5-Zoll-Bildschirm mit seinen klaren Anzeigen, die auch bei seitlichem Lichteinfall spiegelreflexfrei sind. Für die Audioanlage gibt es einen praktischen zentralen Ein- und Ausschaltknopf. Ein **Navi zählt zur Serienausstattung des Basismodells**.

Nachts bietet der Mustang Mach-E **vorne und hinten eine recht helle Innenbeleuchtung**. Die Bedienelemente sind durch die **Ambientebeleuchtung von oben** gut auffindbar und auch die Bedienung des dann dezent beleuchteten Touchscreens macht keine Probleme.

Motor und Antriebsstrang

Der Testwagen hatte wegen des Heckantriebs unter der vorderen „Motorhaube“ einen tiefen, in mehrere Fächer unterteilten „**Frunk**“. Dort kann man das Ladekabel für das Aufladen an öffentlichen Wechselstrom-Ladesäulen gut verstauen. Auch in dem während des Tests dauerhaft eingestellten **Fahrmodus „Lahm“** bietet der Mustang Mach-E **genügend Leistungsreserven fürs Beschleunigen** beim Einfahren auf Autobahnen oder bei Überholmanövern. Das gleichfalls über den Touchscreen einstellbare und dann bis zu einer Änderung dauerhaft aktive **Fahren mit einem Pedal** ist eine feine Sache, weil man sich so rasch an die Rekuperation gewöhnt und deren Stärke feinfühlig anpassen kann. Wenn man vorausschauend fährt, kann man so **bis zum Stillstand nur mit dem „Gas“-Pedal fahren**. Laut der Bedienungsanleitung ist das auch die sparsamste Art zu fahren.

Batterie und Auflademöglichkeiten

Der Mustang Mach-E mit Batterie Standard Range hat eine **Batterie mit einer Kapazität von 75,7 kWh**. Sein On-Board-Lader erlaubt das Aufladen an Wechselstrom-Wallboxen mit **bis zu 11 kW dreiphasig**. An **Schnellladern** kann man ihn **mit 150 kW laden**. Von 10 bis 80 Prozent Ladung soll das dann rund 38 Minuten dauern. Als **maximale Reichweite** gibt Ford für diese Variante **440 Kilometer** an, gemessen nach dem aktuellen Messverfahren WLTP. Der Ladeanschluss befindet sich vorne links. Das Fahrzeug zeigt die verbleibende Ladezeit recht zutreffend an. An der geöffneten Ladeklappe zeigt eine pulsierende Leuchte mit mehreren Abschnitten an, wie weit der Ladevorgang ungefähr gediehen ist.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Sommerreifen** des Typs Continental PremiumContact 6 in der **Dimension 225/60 R 18 V XL** bestückt. Diese Dimension ist die Serien-Ausstattung des Fahrzeugs. Sie sorgt für eine zwar **straffe, aber immer noch komfortable Abstimmung** des Fahrwerks. Der Mustang Mach-E rollte mit ihnen manierlich über kurze Bodenwellen und schwang sich schon wegen seines Gewichts auf langgezogenen Bodenwellen wie etwa auf Autobahnen nicht auf.

Während die **Abrollgeräusche sehr niedrig** sind, fallen schon bei Landstraßen-Fahrten **deutliche Windgeräusche** von den A-Säulen her auf. Sie stehen einem Verbrenner-Modell nicht nach. Möglicherweise kann man die Vordertüren im Hinblick auf die Windgeräusche noch genauer einstellen.

Fahrerassistenzsysteme

Das Basismodell des Ford Mustang Mach-E hat die **Frontkamera**, die Basis eines ziemlich deutlich spürbaren Fahrspur-Assistenten ist. Sie hat auch eine **Verkehrszeichenerkennung** und wirkt gut mit den offenbar sehr aktuellen Navidaten zusammen. So warnte das Fahrzeug schon vor einer temporären Baustelle, bevor die überhaupt in Sicht kam. Die **Kamera erkennt Tempolimits und Überholverbote sowie deren Aufhebung** und Beschränkungen nach Ortsschildern recht gut. Unter Überholverboten **werden auch Zusatzschilder angezeigt**, wobei man zum Beispiel eine **zeitliche Begrenzung** im Display nicht lesen kann. Sie hat aber ein eigenes Zeichen mit einem **Uhren-Symbol**. Erkannt wurden auch die andersartigen Ortsschilder in Österreich.

Nervig ist der **ständig leicht eingreifende Fahrspurassistent**. Sein Wirken wird dem Fahrer auf dem Display hinter dem Lenkrad in zwei Farben angezeigt. Sie signalisieren, ob alles „im grünen Bereich“ ist oder der Fahrer zu sehr zum rechten oder linken Fahrbahnrand tendiert.

Der **Abstandsregler** lässt sich mit dem Tastenfeld links im Lenkrad einwandfrei bedienen. Den Abstand kann man in vier Stufen wählen, was zum Beispiel hilfreich ist, wenn man sieht, dass man sich auf mehrspurigen Straßen einem vorausfahrenden Fahrzeug nähert, während gerade jemand von hinten überholt. Dann kann man den Abstand kurzzeitig verringern, um nicht ausgebremst zu werden.

Der **Regler greift sehr geschmeidig** und nicht abrupt ein, sodass man ihn selbst auf Landstraßen gerne nutzt, um den Abstand einzuhalten. Der wird im Übrigen blau angezeigt, wenn er groß genug ist, und rot, wenn er zu gering ist. Der **Notbremsassistent packt kräftig zu**, wenn man beispielsweise beim Fahren mit einem Pedal hinter einem Vordermann an einen Kreisverkehr heranrollt, und der Vordermann wider Erwarten anhält und man daher nicht rechtzeitig den Gasfuß anhebt.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.619 Test-Kilometern **verbraachte** der Ford Mustang Mach-E **zwischen 17,94 kWh und 20,28 kWh auf 100 Kilometer**. Ford gibt für dieses Modell einen Durchschnittsverbrauch von 17,2 kWh/100 Kilometer an, gemessen nach dem aktuellen Messverfahren WLTP. Nach dem Nachladen auf 100 Prozent war die **höchste vom Fahrzeug angezeigte Reichweiten-Angabe 393 Kilometer**, während Ford für diese Variante eine maximale Reichweite von bis zu 440 Kilometer nach dem aktuellen Messverfahren WLTP angibt. Bei Fahrten nach Navi wurden die Ladestationen entlang der Route angezeigt und angesteuert, was meist nach rund 250 Kilometern fällig war. Unterwegs wurde nur zu 80 Prozent aufgeladen, um den Zeitverlust durch das Laden zu minimieren.

Preise

Der Grundpreis des Testfahrzeugs laut Datenblatt der Pressestelle betrug 47.479 Euro (Preise ohne MwSt.). Hinzu kamen das Technologie-Paket 1 für 2.101 Euro und die Farbe Dark-Matter Grey für 840 Euro. Schon die Grundausstattung des Basisfahrzeugs ist sehr umfassend.