

SPECIAL FORD MUSTANG MACH-E GT



Der 358 kW starke GT ist das Top-Modell der Mach-E-Baureihe



DIE ALTERNATIVEN

Den Ford Mustang Mach-E gibt es neben dem GT in vier weiteren Antriebsvarianten



DIE EFFIZIENTEN

Für den Mustang Mach-E bietet Ford unterschiedlich große Akku-Pakete an



DIE PRAKTISCHEN

Großes Ladevolumen, durchdachte Details und bis zu 1000 kg Anhängelast

Das Wildpferd



Seit Anfang 2021 bietet Ford hierzulande mit dem Mustang Mach-E sein rein elektrisches Crossover-SUV an. Mit dem GT erweitern die Kölner die Reihe nun um eine ab sofort bestellbare, besonders sportliche Variante. Ein erster Ausritt

[TEXT Christoph Reifenrath FOTOS Frank Ratering]



Gewaltige 15,5 Zoll misst die hochkant eingebaute Mustang-Schaltzentrale mit Spracherkennung

M

it 358 kW, oder um im traditionellen Mustang-Bild zu bleiben, 487 Pferdestärken ist der Mustang Mach-E GT die bislang leistungsstärkste Version der Baureihe. In puncto Drehmoment übertrifft er sogar alle bisherigen von Ford in Europa angebotenen Serienmodelle. Gewaltige 860 Newtonmeter, knapp 90 Nm oder 15 Prozent mehr als selbst der exklusive Supersportwagen GT aus gleichem Haus bietet, sollen ihn in nur 4,4 Sekunden von null auf 100 km/h (Rollstart, 3,7 s) beamen. Damit wäre der Mustang Mach-E GT auch der sprintstärkste Fünfsitzer im europäischen Programm.

Zwei kraftvolle Elektro-Motoren, serienmäßiger Allradantrieb, ein adaptives MagneRide-Fahrwerk sowie Hochleistungs-Bremsen vom Rennsportspezialisten Brembo verhelfen dem Mustang Mach-E GT neben herausragenden Fahrleistungen auf Supersportwagenniveau auch zu einer beeindruckenden Agilität. Dazu spendierte Ford der GT-Version eine spezielle Kalibrierung des Antriebsstrangs: Sie teilt den



Der Ford Mustang Mach-E GT ist alles andere als ein zahmer Acker-gaul. Er will gebändigt werden

Hinterrädern einen größeren Anteil des Motor-moments zu als den anderen Mach-E-Allradversionen – unterstützt durch speziell entwickelte Reifen, die das extreme Drehmoment zumindest auf trockener Straße völlig unbeeindruckt in Vortrieb umsetzen. Hinzu kommt der neue, nur für den Rennstreckeneinsatz zugelassene Fahrmodus „Temperamentvoll Plus“. Mit ihm lässt sich die Leistung des Antriebsstrangs für das Fahren im Grenzbereich feiner dosieren, auch die Traktions- und Stabilitätskontrolle wird entsprechend angepasst.

Besondere Ausstattungsdetails wie Sportsitze von Ford Performance, Leichtmetallräder im serienmäßigen 20-Zoll-Format, die Karosserie-farbtöne wie das Cyber Orange unseres Foto-fahrzeugs oder Grabber Blue Metallic und spezielle Design-Elemente heben den Mustang Mach-E GT optisch von den „zivileren“ Mach-E-Versionen ab. Die Modifikationen unterstreichen die kraftvolle Erscheinung des Crossover-SUV, während sie die unverwechselbaren Ford Mustang-Merkmale beibehalten, die den Ford Mustang Mach-E als nahen Verwandten des 1964 auf den Markt gekommenen Sportwagens kennzeichnen.

Die „Extended Range“-Batterie des Mustang Mach-E GT hat eine nutzbare Kapazität von 91 Kilowattstunden (Brutto-Kapazität: 98,7 kWh), was mit einer Reichweite von bis zu 500 Kilometern im kombinierten WLTP-Zyklus einen absolut alltagstauglichen Aktionsradius ermöglichen sollte. Mit maximal 150 kW Ladeleistung kann das elektrische Crossover-SUV >



Vorsprung durch Akku: Der GT (vorn) schafft dank größerem Speicher bis zu 500 km Reichweite



Mit seinem Radstand von annähernd drei Metern bietet auch das neue Hochleistungsmodell des Mustang Mach-E trotz der sportlichen Coupé-Silhouette einen geräumigen Innenraum.

zudem in nur zehn Minuten genug Energie für weitere 99 Kilometer „tanken“. Für den Auflade-Vorgang von zehn auf 80 Prozent vergehen lediglich 45 Minuten. Fahrern aller Mustang Mach-E steht zudem das FordPass-Ladennetzwerk zur Verfügung (IONITY: ein Jahr kostenloser Zugang zum Netzwerk und vergünstigter Preis von 31 Cent/kWh; Ford Blue Oval Charge Netzwerk: fünf Jahre kostenloser Zugang zum Netzwerk inklusive Ladekosten). Ford hat die Auslegung des serienmäßigen MagneRide-Fahrwerks für die Anforderungen

der europäischen Kunden modifiziert. Seine adaptive Funktion basiert auf Stoßdämpfern mit einer metall-partikelreichen Hydraulik-Flüssigkeit, deren Viskosität sich über Magnetfelder nahezu in Echtzeit den veränderten Bedingungen oder dem gewählten Fahrmodus anpassen lässt. Das Ergebnis ist laut Hersteller ein fließender Übergang zwischen eher komfortablen Federungseigenschaften bis hin zu einer betont dynamischen Charakteristik.

Serie: adaptive Stoßdämpfer, speziell entwickelte Pirelli-Pneus

Auch die Bremsen- und Reifenspezifikationen sind einzigartig für den Mustang Mach-E GT. Ford arbeitete eng mit Pirelli zusammen, um eine maßgeschneiderte Mischung sowie ein spezielles Reifen-Profil für die GT-Serienbereifung im Format 245/45 R20 zu entwickeln. Dadurch sollen die Pneus dem höheren Leistungs- und Drehmomentniveau des supersportlichen Elektro-Fahrzeugs gerecht werden. Aufgezogen auf acht Zoll breiten Felgen – ein Zoll mehr als die Felgen des „konventionellen“ Mustang Mach-E –, bieten sie außergewöhnlichen Grip bei hoher Seitenstabilität. Die Dimensionierung der Hochleistungs-Bremsen des Rennsport-Spezialisten Brembo entspre-



Serienausstattung: Brembo-Hochleistungsstopper mit 385 mm Durchmesser vorn



chen den Fahrleistungen des Mustang Mach-E GT: Die innenbelüfteten Bremsscheiben an der Vorderachse weisen mit 385 Millimetern den größten Durchmesser aller Mustang Mach-E-Modelle auf. Bereits der konventionelle Mustang Mach-E bietet drei Fahrmodi, die der Fahrer über das zentrale Display auswählt: „Zahm“, „Aktiv“ und „Temperamentvoll“. Je nachdem, welcher eingestellt ist, werden die Kennlinien der Lenkung und des Fahrpedals, der Dämpfung, der simulierten Schaltvorgänge sowie des im Innenraum bei Bedarf künstlich erzeugten „Motorsounds“ angepasst.

Vier Fahrmodi: Die Dynamik passt sich den Wünschen des Fahrers an

Im Mach-E GT kommt mit „Temperamentvoll Plus“ ein weiterer hinzu. Er reduziert die Aktivierungsschwelle der elektronischen Sicherheits- und Stabilitätskontrolle (ESP) sowie der Traktionsregelung, um – gedacht ausschließlich für abgesperrte Strecken – dem engagierten Akteur am Volant größeren Handlungsspielraum zu lassen. Übrigens: Mit kabellosen Updates, Over-the-air (OTA) genannt, lässt sich die Software des vollelektrischen SUV-Modells zukunftssicher auf dem jeweils aktuellen Stand halten. Im ebenso geräumigen wie ergo- >



*Der Stromverbrauch
des Mach-E GT über-
rascht, unter 20 kW/h
auf 100 km sind drin*

Preislich trennen die Mach-E-Basis-Version (Standard-Range, RWD, 269 kW, hinten) und die neue GT-Version 20.700 Euro. In Sachen Performance liegen aber Welten zwischen den beiden Varianten

Schöner Laden: Im Seed&Greet Ladepark in Hilden lädt der Mach-E GT mit maximaler Leistung



FORD MUSTANG MACH-E GT

Zwei Permanentmagnet-Synchronmotoren, 358 kW/487 PS, max. Drehmoment 860 Nm, Konstantübersetzung, Allradantrieb, Akku-Kapazität: 91/98,7 kWh (netto/brutto), L/B/H: 4713/1881/1613 mm, Leergewicht: 2273 kg, Anhängelast/Stützlast: 750/30 kg, 0-100 km/h in 4,4 s, Höchstgeschw.: 200 km/h, Verbrauch: 20 kWh/100 km (WLTP), Preis: 77.200 Euro

nomischen Innenraum fällt das riesige, senkrecht angeordnete, 15,5 Zoll große HD-Touchdisplay ins Auge. Als zentrales Bedienelement des Kommunikations- und Entertainmentsystems Ford SYNC 4a passt es sich automatisch den Vorlieben des Fahrers an. Mit dem System kompatible Smartphones und andere Endgeräte docken kabellos per Apple CarPlay, Android Auto und Applink an. Zudem bietet der Mach-E ab Werk die Möglichkeit des induktiven Ladens von Smartphones, und die Spracherkennung versteht Befehle in 15 europäischen

Sprachen aus der Konversation heraus. Die serienmäßigen Ford Performance-Sportsitze offerieren auch bei engagierter Fahrt exzellenten Seitenhalt. Ebenso wie das Lenkrad zeichnen sie sich durch ein Oberflächenmaterial aus, das die Qualitätsanmutung von echtem Soft-Touch-Leder erreicht. Auf Wunsch lässt ein Panorama-Glasdach noch mehr Licht in den Innenraum. Für hochkarätige Klangerlebnisse sorgt das Premium-Soundsystem von Bang & Olufsen mit zehn Lautsprechern inklusive Subwoofer und einer Leistung von 560 Watt.

Ein umfassendes Paket an Fahrer-Assistenzsystemen soll den Ausritt im Mustang Mach-E GT so sicher und angenehm wie möglich machen. Zur Serienausstattung gehören eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage samt Fahrspur- und Stauassistenten mit Stop & Go-Funktion, Toter-Winkel-Assistent und der Pre-Collision-Assist mit Notbremsfunktion und Querverkehr-Erkennungssystem. Den bislang heißesten Mustang-Ritt gibt es ab 77.200 Euro. Anders als viele E-Autos soll der GT in wenigen Monaten verfügbar sein – also aufsatteln! ■

Unverkennbar ein Mustang: Je drei horizontal angeordnete Leuchten erinnern an das Urmodell



Mit max. 860 Nm Drehmoment düpiert der Mach-E GT sogar den Ford Supersportler GT

Detail Liebe

Der Ford Mustang Mach-E glänzt nicht nur in Sachen Umweltverträglichkeit und Performance, auch seine praktischen Qualitäten können sich sehen lassen

Manch einer hat immer noch Vorbehalte gegen reine Elektro-Mobile. Am Verbrauch jedenfalls kann es nicht liegen. Selbst der stärkste Mustang Mach-E rollt bei ruhiger Fahrweise mit dem Energiegehalt von etwa zwei Liter Benzin 100 km weit. Effizienter geht es kaum. Wer den Ladetarif über Ford nutzt, zahlt an IONITY-Ladesäulen im ersten Jahr vergünstigt nur 31 Cent pro kWh. Das macht unterm Strich „Kraftstoffkosten“ von 6,20 Euro, an der Tanke gäbe es dafür derzeit – trotz Spritpreisbremse – gerade einmal 3,4 Liter E10. Pro E-Auto sprechen auch – Ölwechsel ade – geringere Unterhalts-



SESAM ÖFFNE DICH: Der Mach-E kann per Code, Smartphone oder Schlüssel entriegelt werden

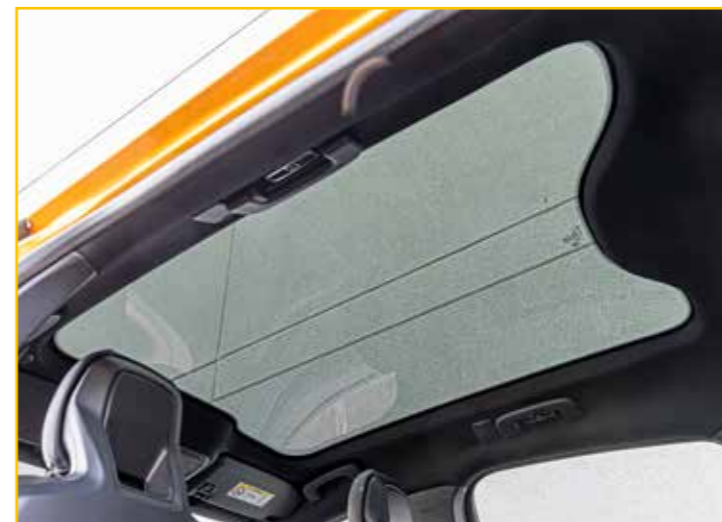
kosten, sodass viele Stromer bereits heute auch bei Betrachtung der Vollkosten günstiger fahren als Benziner oder Diesel. Bleibt noch die berühmte Reichweiten-Angst: Bis zu 610 km (WLTP) zwischen den Ladestopps (Mach-E RWD, Extended Range) sollten zwar mehr als genug für die allermeisten Anwender sein, doch Ford ergänzt die üppig dimensionierte Batterie-Hardware noch um viele weitere clevere Funktionen, um Nutzern das mulmige Gefühl endgültig zu nehmen. „Intelligent Range“ etwa ist mit dem bordeigenen Navisystem vernetzt und ermöglicht eine präzise Berechnung der tatsächlichen

Reichweite. Dabei bezieht das System sowohl das vorausgegangene Fahrverhalten als auch Faktoren wie zum Beispiel das Streckenprofil mit ein. Das Navigationssystem mit Cloud-Anbindung schlägt auf der schnellsten Route zum Ziel passende Ladestationen vor. „Intelligent Range“ nutzt die Cloud-Anbindung auch, um den Energieverbrauch bei künftigen Fahrten zu evaluieren und verwendet dafür die Crowdsourcing-Daten anderer vernetzter Ford-E-Fahrzeuge, sofern deren Nutzer die Übermittlung ihrer Fahrdaten erlauben. Der Mach-E-Kunde kann über Ford Lade-Abos abschließen, die etwa über fünf Jahre kostenlosen Zugang zum Ford Blue Oval Charge Network mit über 300.000 Ladepunkten in 21 europäischen Ländern gewähren (Ladekosten exklusive). **Christoph Reifenrath**

Anhänger – läuft! Bis zu 1000 kg sind gebremst erlaubt (Extended Range-Modelle), die Standard-Range-Varianten und der GT dürfen 750 kg ziehen. Kleine Tear-drop-Caravans bleiben häufig unter diesem Limit – und schonen gleichzeitig die Batterie.



Platz – da: Bei Beladung bis zur Gepäckraumabdeckung schluckt der Heck-Kofferraum 402 Liter, bei dachhoher Beladung 1420 Liter. Mit passender Luftmatratze reicht die Laderaumlänge (1,76 x 1,00 m am Boden) sogar für eine Not-Übernachtung. Beim GT öffnet die Heckklappe serienmäßig per Fußsignal. Der vordere Stauraum (Frunk) nimmt 100 Liter auf und verfügt sogar, etwa für nasse Neopren-Anzüge, über einen Wasserablauf. Bein- und Kopffreiheit im Fond sind auch für Erwachsene mehr als ausreichend.



Gute Aussichten: Beim Mach-E GT kostet das Panorama-Glasdach 1000 Euro Aufpreis. Bei den übrigen Modellen ist diese Option Bestandteil des Technologiepakets 2, das neben dem B&O Soundsystem unter anderem die sensorgesteuerte Heckklappe und die 360-Grad Kamera enthält. Kostenpunkt: 3250 bzw. 4000 Euro (Mach-E RWD).



Ein Universum der Möglichkeiten: Die Ford SYNC 4A-Version erlaubt die individuelle Anpassung von mehr als 80 Fahrzeugfunktionen – angefangen bei der Innenraumtemperatur über die Sitzposition bis hin zur Ambiente-Beleuchtung. Das System rechnet doppelt so schnell wie bisher.



Clever gemacht: Moderne E-Mobile ersparen ihren Fahrern die lästige Schaltarbeit. Der Mach-E hat neben den üblichen Schaltpositionen einer Automatik noch eine Low-Taste: Sie lässt sich bei jeder Fahrgeschwindigkeit aktivieren und erhöht beispielsweise bei Bergabfahrt die Rekuperationsleistung und damit die Eigenbremswirkung. Der Mach-E bietet neben dem drahtlosen Laden von Smartphones sechs weitere Lade-Anschlüsse (USB-A/C/12V).

Wahl Freiheit

Neben dem Topmodell Mustang Mach-E GT bietet Ford seinen vollelektrischen Crossover in vier weiteren Batterie- und Antriebskonfigurationen an

Aber welche Akku-/Antriebs-Kombination ist die beste? Pauschal lässt sich das nicht beantworten, wofür es mehrere Gründe gibt. Die Wahl des kleineren Akkus etwa reduziert zwar das Gewicht, im Fall des Mustang Mach-E um rund 120 Kilogramm, und senkt dadurch die Fahrwiderstände. Doch dieser Vorteil kommt hauptsächlich im Stadtverkehr zum Tragen, wo die Fahrzeugmasse häufig beschleunigt wer-

den muss. Insgesamt aber spielt das Gewicht bei Stromern, die beim Verzögern Energie zurückgewinnen können, eine deutlich geringere Rolle als bei konventionellen Fahrzeugen. Einen größeren Einfluss auf den Praxisverbrauch hat die Reifenbreite beziehungsweise ihr Rollwiderstand. Alle Mach-E-Varianten mit Ausnahme des GT rollen serienmäßig auf 225er-Bereifung (18 bzw. 19 Zoll). Überraschender und sogar in den technischen Daten ablesbar: Die Mach-E-Varianten mit größerem Akku sind, trotz höherer Leistung, tendenziell sparsamer als die mit kleinerem. Wie kommt das? Vereinfacht gesagt, erleichtert die höhere Zellenzahl die Elektronenwande-

lungen, der Strom fließt bei ansonsten gleichem Antrieb „leichter“, was die Effizienz erhöht. Allein deshalb den größeren zu Akku zu wählen, lohnt sich aber nicht, dafür sind die Verbrauchsunterschiede zu gering. Für den großen Speicher sprechen jedoch zwei weitere Faktoren: Erstens muss er bei gegebener Fahrstrecke seltener geladen werden, was die Akkulebensdauer erhöht, und zweitens ist die effektive Reichweite bei sinnvoller Nutzung – das heißt beim Laden möglichst nur zwischen zehn und 80 Prozent – größer. Last but not least: Ein wichtiger „Verbrauchsfaktor“ ist und bleibt auch beim Elektro-Auto der rechte Fuß des Fahrers.

Christoph Reifenrath



Serienmäßig gibt es den Mach-E (RWD) mit mechanisch einstellbaren Komfort-Sitzen und hochwertigen Sensico-Ledernachbildungs-Bezügen in Schwarz mit grauen Ziernähten

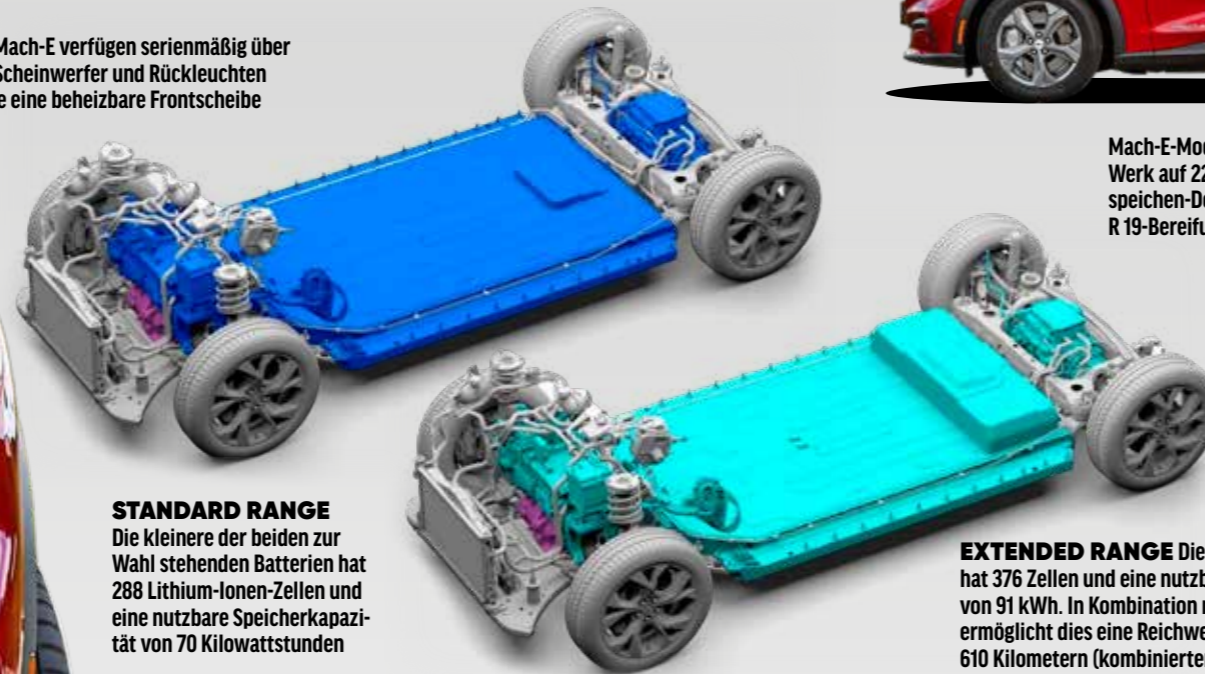
Das konfigurierbare Fahrerinformationsdisplay misst bei allen Versionen 10,2 Zoll (25,9 Zentimeter), das Mitteldisplay 15,5 Zoll, der adaptive Tempomat ist serienmäßig



Mach-E-Modelle mit Heckantrieb rollen ab Werk auf 225/60 R 18 mit 7 x 18-LM-Rädern im Fünf-speichen-Design (Bild), die Allradler auf 225/55 R 19-Bereifung (7 x 19-LM-Felgen, fünf Speichen Y)

Von AWD und GT unterscheidet sich die hier gezeigte RWD-Version optisch unter anderem durch schwarz eingefärbte Kunststoffteile und in Wagenfarbe lackierte Spiegel

Alle Mach-E verfügen serienmäßig über LED-Scheinwerfer und Rückleuchten sowie eine beheizbare Frontscheibe



STANDARD RANGE

Die kleinere der beiden zur Wahl stehenden Batterien hat 288 Lithium-Ionen-Zellen und eine nutzbare Speicherkapazität von 70 Kilowattstunden

EXTENDED RANGE

Die größere Batterie hat 376 Zellen und eine nutzbare Kapazität von 91 kWh. In Kombination mit Heckantrieb ermöglicht dies eine Reichweite von bis zu 610 Kilometern (kombinierter WLTP-Zyklus)

Technische Daten

	RWD STANDARD R.	RWD EXTENDED R.	AWD STANDARD R.	AWD EXTENDED R.
Motor(en)	Single (hinten)	Single (hinten)	Dual (v./h.)	Dual (v./h.)
Akku-Kapazität	75,7 kWh (brutto)	98,7 kWh (brutto)	75,7 kWh (brutto)	98,7 kWh (brutto)
Leistung	198 kW/269 PS	216 kW/294 PS	198 kW/269 PS	258 kW/351 PS
Max. Drehmoment	430 Nm	430 Nm	580 Nm	580 Nm
Getriebe	1-Gang-Automatik	1-Gang-Automatik	1-Gang-Automatik	1-Gang-Automatik
0 - 100 km/h ¹	6,9 s	7,0 s	6,3 s	5,8 s
Höchstgeschwindigkeit ¹	180 km/h	180 km/h	180 km/h	180 km/h
Stromverbrauch (WLTP) ¹	17,2 kWh/100 km	16,5 kWh/100 km	19,5 kWh/100 km	18,7 kWh/100 km
Grundpreis	56.500 €	62.950 €	62.250 €	69.700 €

¹ Werksangaben



Die Ford Mustang Mach-E Versionen mit „Extended Range“-Batterien erreichen am Schnelllader nach zehn Minuten wieder über 100 km Reichweite





Der neue Ford E-Transit ist das erste batterieelektrische Nutzfahrzeug der Kölner. Ein 400-Volt-Akku mit 68 kWh nutzbarer Energie erlaubt eine WLTP-Reichweite von bis zu 317 km, der E-Antrieb leistet wahlweise 135 oder 198 kW. Der Ford E-Transit ist in drei Radständen erhältlich und bietet ein Laderaumvolumen von bis zu 15,1 Kubikmetern. Den E-Transit gibt es als Kastenwagen mit Einzel oder Doppelkabine und als Fahrgestell.



Den E-Transit offeriert Ford unter anderem als Kastenwagen (oben), mit Einzel- oder Doppelkabine (links) in drei Radständen und zwei Dachhöhen



Unter Strom

Von 2030 an will Ford in Europa nur vollelektrische Fahrzeuge anbieten. Schon heute haben die Kölner neben dem Mustang Mach-E weitere Stromer im Programm: E-Transit und Kuga Plug-in-Hybrid

[TEXT Klaus Uckrow]

Der Ford Kuga Plug-in-Hybrid wird von einer Kombination aus effizientem Vierzylinder-Benziner und Elektro-Motor angetrieben. Die Systemleistung liegt bei 165 kW (225 PS), die rein elektrische Reichweite des SUV bei bis zu 64 Kilometern (WLTP). Die Lithium-Ionen-Batterie mit einer Kapazität von 14,4 kWh kann an einer Wallbox in rund 3,5 Stunden aufgeladen werden. Auch beim regenerativen Bremsen während der Fahrt füllt sich der Akku.



Der Ford Kuga Plug-in-Hybrid erreicht einen WLTP-Verbrauch von nur 1,3 Liter Super + 15,6 kWh auf 100 Kilometern. Listenpreis: 43.500 Euro

