

# Für elektrische

Mustang. Da denkt der Cavallista direkt an Mähne, Schweif und Flankenschweiß. Und wir Multicavallisti? Eher an den erreichbaren Traum von ehrlicher Mechanik mit wummerndem V8 plus Hinterradantrieb. Und da kommt Ford einfach so mit dem Mach-E ums Eck gesummt ...



# Reiter



## CAR-GUIDE

**SEGMENT:** Vollelektrische SUV/  
Crossover mit reichlich Leistung

**KOSTEN:** Basis ab 46 900 Euro,  
vorläufiger Top-Act 62 900 Euro

**VERKAUFSSTART:**  
erstes Quartal 2021

**KONKURRENTEN:** Audi e-tron,  
Jaguar I-Pace, Mercedes EQC

**V**or 56 Jahren übernahmen die Ponycar-Pioniere noch vor der Tür ihres Ford-Dealers, um bei der Vergabe der ersten Mustangs auf Pole zu sein. Ob das Anfang 2021 wohl genauso wird, wenn der Mustang Mach-E erstmals bei den Händlern steht? Ähnlich revolutionär für die Marke ist er ja. Nun mag man die Sache mit dem Namensrecycling ja als Frevel empfinden, wie bei Kuga aka Cougar oder dem Puma, der vom Coupé zum SUV wurde.

Doch beim Mach-E könnte die Sache anders aussehen. Reinsetzen, Pedal drücken und – uiiii. Da geht was. Große Freude im straff gepolsterten Sitz über den deftigen Antritt. Kunststück, wir fahren gleich das aktuelle Topmodell mit zwei Motoren und großem Akku. Zum Start kommen vier Varianten, mit Heck oder Allrad, mit 75 oder 99 kWh Akku-Bruttokapazität. Grundsätzlich mit Synchronmotoren, wobei der vordere etwas weniger leistet als der hintere. Womit wir schon mitten in der Plattform stecken.

**Kenn ich doch irgendwoher ... Richtig, die Rückleuchten zitieren ganz klar Mustang**

Die wurde eigens für Elektroautos vom „Edison-Team“ entwickelt. Dazu muss man wissen, dass in den 1920ern Herr Ford, Herr Edison und Herr Firestone dicke Buddys waren, einen Millionaires Club bildeten und gemeinsam zu Campingtouren aufbrachen. Kultige Zeiten waren das im letzten Jahrtausend. Doch zurück zu unseren Zwanzigern, zur frischen E-Plattform, mit MacPherson-geführten Rädern vorn und Multilenker-Konstruktion hinten, die Motoren an den Achsen platziert und dazwischen Platz für die Akkus mit ihren 288 respektive 376 Lithium-Ionen-Zellen. Schwerpunktünstig, eh klar. Alles nicht revolutionär, aber das war der Mustang auch nie. Und – hat es ihm geschadet? Sehen Sie.

Springen wir zurück zum Fahreindruck des 4,71-Meter-SUV, es lohnt sich. Nix mit gewaltfrei geklöppelter Sisal-Unterhose. Der Ford fühlt sich fast nach der feuerfesten an. Also im Vergleich zu den E-Mitbewerbern. Du könntest diese Lenkung mit verbundenen Augen einem Ford zuordnen

– wenn die Strecken hier auf dem Testgelände in Lommel nicht so kurz wären, da sollte man schon hingucken. Und sich über das griffige Handmoment, die strammen Rückstellkräfte und die beredte Rückmeldung ohne Störeinflüsse von der Federung freuen. Toll, wenn dir ein E-Auto so einen zupackenden Handschlag gibt. Nicht knöchelknackend, aber verbindlich. Genau dank dieser Verbindlichkeit lässt sich der 2,2-Tonner (Basisversion: zwei Tonnen) querdynamisch freudig bewegen.

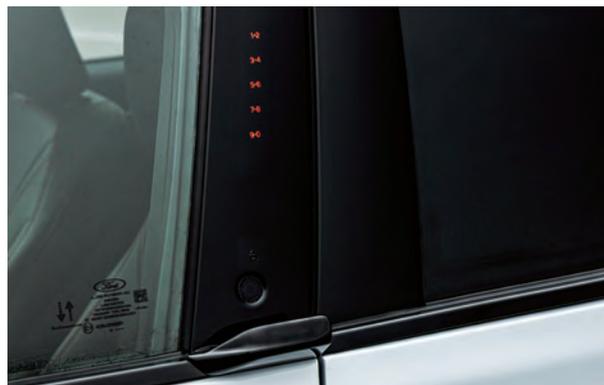
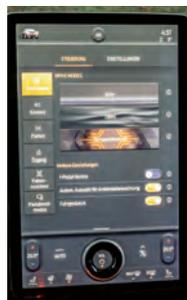
### **Rutschgrenze? Gern!**

Nach zwei, drei Kurven auf der nassen, fünf Grad kalten Piste führst du das Elektrogerät an der Rutschgrenze entlang, als ob du nie was anderes gemacht hättest. Nachhaltigkeit, Ökostrom, CO<sub>2</sub> – später. Jetzt ist Koordination von Hand und Fuß gefragt. Die beiden Motoren haben richtig Druck, lassen sich feiner regeln als ein Verbrenner. Dabei gehen die Ford-Ingenieure nach eigener Aussage mit der Regelelektronik re-





Große Klappe, 402 bis 1420 Liter Volumen, Kofferraum (Trunk) vorn auswaschbar mit Wasserablauf. Henkel, Knopf, Schlüssel oder Code statt konventioneller Griffe. Ausreichend Platz im Fond, drei Fahrmodi



Luftiges, schick gemachtes Interieur mit 39-Zentimeter-Screen; Bedienung mittels Sync



lativ früh rein und lassen sie so sanft arbeiten, dass es den Fluss der Geschwindigkeit nicht stört, die Linie nicht zerhackt. Die guten Gefühle enden nicht mal auf den Schlechtwegstrecken, die auf dem Testgelände den kompletten Oberflächen-Kosmos konzentriert darbieten. Klingt komisch, stimmt aber.

### Transparent, schick

Von der Asphalt-Brecherwelle über die mittelgroßen bis zu den kleinen Anregungen und Kanten ist hier alles vertreten. Klar, das konventionelle Fahrwerk mit Stahlfedern ohne Adaptivdämpfer (die kommen mit dem 465 PS starken Topmodell GT Ende 2021) kann nicht alles aufsaugen, aber es kontrolliert gekonnt die Ka-

rosseriebewegungen, stoppt störendes Nachschwingen und filtert den meisten Kleinkram weg. Das passt zur oben beschriebenen Lenkung.

Und die Bremse? Liefert jederzeit solides Pedalgefühl, selbst wenn die Rekuperation leicht spürbar bleibt. Der Pilot hat die Wahl zwischen One Pedal, mit dem per Fahrpedal bis zum Stillstand verzögert wird, oder der konventionellen Trennung. Gewählt wird das so wie die drei Fahrmodi und der weitgehende Rest der Bedienung über den senkrecht stehenden 39-Zentimeter-Screen mit dem pfiffigen Drehregler am unteren Rand – für alle, die es immer noch ein klein wenig haptisch mögen. Für Wortfreunde hält Sync eine Sprachsteuerung parat, die über 80 Einstellungen

**Neue Elektroplattform, zart coupemäßige Form, tiefer Schwerpunkt, wahlweise Hinterrad- oder Allradantrieb. Bis zu 150 kW Ladeleistung (CCS), transparentes Bremspedalgefühl, 750 kg Anhänger-, 30 kg Stützlast**

### TECHNISCHE DATEN

Ford Mustang Mach-E		Standard	Extended	Standard AWD	Extended AWD
<b>Motorbauart/Anzahl</b>		Elektromotor/1	Elektromotor/1	Elektromotor/2	Elektromotor/2
<b>Leistung</b>	kW (PS)	198 (269)	216 (290)	198 (269)	258 (346)
<b>max. Drehmoment</b>	Nm	430	430	580	580
<b>Batteriekapazität</b>	kWh	75,7	98,7	75,7	98,7
<b>Länge × Breite × Höhe</b>	mm	4713 × 1881 × 1624			
<b>Radstand</b>	mm	2984			
<b>Gepäckraum</b>	I/VDA	402–1420			
<b>Beschleunigung 0–100 km/h</b>	s	6,9	7,0	5,3	5,8
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	km/h	180	180	180	180
<b>Verbrauch kombiniert</b>	kWh/100 km	17,2	16,5	19,5	18,7
<b>Reichweite (WLTP)</b>	km	440	610	400	540
<b>Grundpreis</b>	ab Euro	46900,-	54475,-	54000,-	62900,-



beherrscht, Befehle auch aus Konversation heraus versteht und im Laufe der Zeit weiß, was dem Nutzer gefällt und was nicht. Wünscht sich das nicht jeder von seinem Partner? Bisweilen vergeblich... Zwinkersmiley.

Aber jetzt hätten Sie ja einen, ab 46900 Euro (Topversion 62900), der sich überdies, wenn er erschöpft ist, entweder Energie aus der Steckdose, der Wallbox (7,4 oder 11 kW) oder der Schnellladesäule holt. 150 kW füllen den großen Akku in 45 Minuten auf 80 Prozent, den kleinen in 38. Was Zeit gäbe, sich über das schicke, luftige Interieur zu freuen, die durchgehende Stoffleiste und die 560-Watt starke B&O-Anlage.

Und wir? Steigen aus und beklagen das Fehlen konventioneller äußerer Türgriffe, ersetzt durch kleine Henkel, berührungslose Entriegelung per Schlüssel oder Smartphone sowie ein Touchfeld. Das war beim ersten Mustang handfester. Seis drum: Eine kleine Schlange vorm Händler hat sich der Mach-E definitiv verdient.

**Text:** Jörn Thomas  
**Fotos:** Frank Ratering



### FAZIT

■ Dynamischer Einstand für Ford! Der Mustang Mach-E verbindet Alltagskompetenz mit zeitgemäßer Bedienung, dynamischem Handling, Komfort sowie auf Wunsch ordentlich Reichweite.