



Wolf im Schafspelz: Von außen wirkt der bärenstarke GT sehr dezent. Beim Tritt aufs Pedal stürmt er jedoch ansatzlos und vehement nach vorn. Fotos: Ford



Von unserem Redakteur  
Alexander Rülke

Ziemlich dezent kommt er daher, der Mustang Mach-E GT. Das Topmodell der elektrischen Baureihe unterscheidet sich allenfalls in Nuancen von den zahmeren Varianten: Geschlossener Grill mit Wabenmuster, modifizierte Schürzen, 20 Zöller, rot lackierte Bremssättel, dazu ein GT-Logo am Heck – nur dem geübten Auge dürfte somit auffallen, dass da ein bärenstarker Bolide unterwegs ist.

**Power satt** Mit 487 PS und 860 Newtonmeter Drehmoment steht der 2,3-Tonner gut im Saft, beschleunigt ansatzlos und mit Wucht aus dem Stand und bei Zwischensprints – 3,8 Sekunden auf Tempo 100 sind natürlich eine Ansage. Maximal sind 200 km/h drin. Dank Allradantrieb ist die Traktion top, und die Bremsanlage aus dem Hause der italienischen Schmiede-Experten von Brembo sorgt für vertrauenerweckende, heftige Verzögerung.

Mit dem recht hart abgestimmten Fahrwerk muss man jedoch ebenso leben wie mit der relativ schwammigen Lenkung, die ist nicht wirklich Sportwagen-like und macht den wuchtigen GT eher zum Cruiser denn Kurvenrenner.

**Frunk inklusive** Der etwas mehr als 4,70 Meter messende Crossover-Stromer bietet vorn gute, hinten ordentliche Platzverhältnisse, verfügt aber nur über einen durchschnittlichen Kofferraum – mit rund 1400 Litern Ladevolumen. Gut: Eine elektrische Klappe ist serienmäßig. Auch gut: Unter der Fronthaube stehen weitere 100 Liter Stauraum bereit. Dieser sogenannte „Frunk“ (Kunstwort aus „Front“ und „Trunk“, Vorderseite und Kofferraum) besitzt einen Wasserablauf, ist also prädestiniert für nasse und/oder schmutzige Sachen. Und nach dem Transport kann der Frunk ganz einfach abgespült beziehungsweise ausgewaschen werden. Passt irgendwie zum hemdsärmeligen Charakter des US-Amerikaners.

**Reichweite** Energie zieht der Ford Mustang Mach-E GT aus einer 98,7 kWh großen Batterie, was in Relation zum Normverbrauch (21,2 kWh pro 100 Kilometer, CO<sub>2</sub>-Emission: 0 g/km) im Idealfall für knapp 500 Kilometer Reichweite gut sein soll. Nun denn, Wunschdenken: Bei 96 Prozent standen 406 Kilometer auf der Uhr.

Aufgeladen wird der Akku über einen Port auf der Fahrerseite vorn, mit Wechselstrom (Wallbox zum Beispiel) fließen 10,5 kW, mit Gleichstrom maximal 150 kW. Das können Mitbewerber wie Hyundai, Kia oder

# Hier galoppieren 487 Pferde

**FORD Maximale Leistung, maximale Ausstattung, maximaler Preis: Der Mustang Mach-E GT ist ein außergewöhnlicher Stromer**



Strom zieht der Mach-E GT mit maximal 150 kW aus der Dose. Immer serienmäßig dabei: Bremsen aus dem Hause Brembo.

auch Tesla mittlerweile um einiges besser. Ford sollte hier zeitnah per Update nachlegen.

**Senkrecht** In Sachen Bedienkonzept gehen die Amis eigene Wege, setzen auf ein Drehrad zur Fahrstufenwahl sowie auf ein 10,2 Zoll großes Digital-Cockpit hinterm Lenkrad, über das wichtige Basisinfos abgerufen werden können. Für alles andere gibt es einen senkrecht stehenden, 15,5 Zoll messenden Bildschirm in der Mitte des Armaturenrägers. Der ist mit einem Regler sowie Direktwahlbuttons ausgestattet, nach einer relativ kurzen Eingewöhnungszeit hat man sich mit dem Bedienprinzip angefreundet.

Weitere Pluspunkte sammelt der Mach-E GT mit seinen komfortabel gepolsterten, elektrisch einstellbaren Sitzen in Wildleder-Optik, dem feinen Soundsystem von Bang & Olufsen mit zehn Lautsprechern inklusive Subwoofer sowie dem serienmäßigen Panoramadach. Eine Fülle an Assistenten unterstützt den Fahrer, der je nach Einstellung auch im Ein-Pedal-Modus unterwegs sein kann: Geht man vom Gas, verzögert der Elektromotor stark und bringt den Wagen zum Stehen, was zugleich weniger Verschleiß bedeutet, da auf diese Art die Bremsen geschont werden. Wer sich darauf einlässt, sollte eigentlich in kurzer Zeit

## Sonderserie

Ford wertet das SUV-Modell Kuga durch eine Sonderserie auf. Die neue **Kuga Graphite Tech Edition** tritt als erste Variante der Modellreihe im Lackton Grey Matter auf und hat laut Hersteller einige der beliebtesten Fahrer-Assistenzsysteme serienmäßig an Bord. Für die Graphite Tech Edition steht das gesamte Motorenangebot der Kuga-Baureihe zur Wahl – inklusive des Plug-in-Hybrid-Antriebs sowie der Vollhybrid-, EcoBlue-Diesel- und EcoBoost-Benzinvarianten. Verkaufspreis: ab 42 750 Euro. red

damit zurecht kommen. Dem *Autostimme*-Team hat es bei den Testfahrten jedenfalls großen Spaß gemacht, im One-Pedal-Drive unterwegs zu sein.

Darüber hinaus gilt: Viel drin im GT. Bis auf die Lackierung und schwarze Alus sind im Kaufpreis von 77 300 Euro alle Features enthalten, die dem Nutzer ein Lächeln ins Gesicht zaubern. Nur ein Head-up-Display gibt es weder für Geld noch gute Worte. Und: Ford bietet nur zwei Jahre Neuwagengarantie – das ist doch arg kleinlich. Auf die Hochvolt-Komponenten gibt es hingegen wie bei den Wettbewerbern üblich acht Jahre.