



Het volledig elektrische prototype Mustang Mach-E 1400 tilt racen en driften naar nieuwe niveaus

- Ford introduceert de volledig elektrische Mustang Mach-E 1400 – een uniek prototype ontwikkeld in samenwerking met RTR Vehicles om de prestatiemogelijkheden van elektrische aandrijving te demonstreren
- Na de volledig elektrische Mustang Cobra Jet 1400 mikt de Mustang Mach-E 1400 op een maximumvermogen van 1400 pk en meer dan 1.000 kg downforce bij 257 km/u op basis van zijn zeven motoren en ultraperformante batterij
- De Mustang Mach-E 1400, die binnenkort voor het eerst te zien is in een NASCAR-race, werd ontworpen om de perceptie uit te dagen van wat elektrische wagens kunnen met prestatietuning en geavanceerde technologie

KEULEN, Duitsland, 21 juli 2020 – Maximumvermogen: 1.400 pk – en wel elektrisch.

Missie volbracht: Ford introduceert de Mustang Mach-E 1400, een volledig elektrische raket die aantoont hoeveel prestaties kunnen worden benut zonder een druppel brandstof te verbruiken. Deze eenmalige Mustang Mach-E met zeven elektromotoren en hoge downforce, die onmiddellijk na de volledig elektrische Mustang Cobra Jet 1400 van 1400 pk komt, is klaar voor het circuit, de dragstrip of de Gymkhana-race – overal waar hij kan laten zien hoe elektrische aandrijving extreme Mustang-prestaties belooft.

Het prototype werd ontwikkeld in samenwerking met RTR, werd gebouwd op basis van het kale koetswerk van een Mustang Mach-E GT en mikt op een maximumvermogen van 1400 pk. Het chassis en de aandrijflijn werken samen om tal van configuraties met ongeziene capaciteiten mogelijk te maken.

“Het is nu het perfecte moment om elektrische technologie te benutten, ervan te leren en ze toe te passen op ons gamma,” aldus Ron Heiser, Chief Programme Engineer voor de Mustang Mach-E. “De Mustang Mach-E wordt net als elke andere Mustang voor hem een plezier om mee te rijden, maar dankzij de inspanningen van Ford Performance en RTR is de Mustang Mach-E 1400 helemaal waanzinnig.”

De Mustang Mach-E 1400 is het resultaat van 10.000 uren samenwerking tussen Ford Performance en RTR om de kloof te overbruggen tussen wat een elektrische wagen kan en wat klanten denken dat hij kan.

“Achter het stuur van deze auto zitten heeft mijn visie op wat vermogen en koppel kunnen zijn volledig veranderd,” aldus Vaughn Gittin Jr., oprichter van RTR Vehicles, autosportkampioen en professioneel pleziermaker. “Deze ervaring lijkt op niets wat je je ooit voorgesteld hebt, behalve misschien een magnetische achtbaan.”

De Mustang Mach-E 1400 kreeg vorm zonder regels. Het designteam van Ford en RTR gebruikte veel van dezelfde instrumenten die Ford gebruikt voor zijn racewagens en productieprogramma's. De aerodynamica werd geoptimaliseerd met het oog op vorm en locatie, met bijzondere aandacht voor koelkanalen, frontsplitter vooraan, canards en achtereuleugel.

De Mustang Mach-E 1400 heeft zeven motoren – vijf meer zelfs dan de Mustang Mach-E GT. Drie ervan zijn bevestigd aan het voordifferentieel en vier aan de achterkant volgens het schijfankerprincipe. Een enkele aandrijf-as verbindt ze met de differentiëlen, die een enorm verstelbereik bieden om de wagen in te stellen voor alles gaande van driften tot racen op circuits met hoge snelheden.

“De uitdaging bestond erin om het extreme vermogen van de zeven motoren te controleren,” aldus Mark Rushbrook, Motorsports Director bij Ford Performance. “De Mustang Mach-E 1400 is een toonbeeld van de kunst van het mogelijke met een elektrische wagen.”

Het chassis en de aandrijflijn moeten het team in staat stellen om verschillende lay-outs en hun effecten op het energieverbruik en de prestaties te onderzoeken, inclusief achterwielaandrijving, vierwielaandrijving en voorwielaandrijving. De afstellingen voor driften en voor het circuit hebben volledig verschillende configuraties aan de voorzijde, zoals wijzigingen aan de draagarmen en de stuurinrichting, zodat extreme stuurhoeken bij het driften mogelijk zijn. De vermogensontplooiing kan gelijkmatig over de voor- en achteras worden verdeeld of volledig naar een van beide worden gestuurd. De downforce is gericht op meer dan 1.000 kg bij 257 km/u.

De (geïnstalleerde) batterij van 56,8 kilowattuur bestaat uit nikkel-mangaan-kobaltcellen voor ultrahoge prestaties en een hoge ontladingssnelheid. Het batterijsysteem is ontworpen om tijdens het opladen te worden gekoeld met behulp van een di-elektrische koelvloeistof, waardoor de tijd die nodig is tussen races verlaagd wordt.

Een elektronische rembekrachtiger is geïntegreerd om serieel regeneratief remmen mogelijk te maken in combinatie met ABS en stabiliteitscontrole om het remsysteem te optimaliseren. De Mustang Mach-E 1400 beschikt over Brembo-remmen, zoals de Mustang GT4-racewagen, en een hydraulisch handremsysteem voor driften dat geïntegreerd is met de aandrijflijnsturingen om het vermogen van de achtermotoren af te sluiten.

De Mustang Mach-E 1400, die binnenkort debuteert in een NASCAR-race, dient als testbank voor nieuwe materialen. De motorkap is gemaakt van organische composietvezels, een licht alternatief voor de koolstofvezels die in de rest van de wagen gebruikt worden.

Ford investeert wereldwijd meer dan 11,5 miljard dollar in elektrische wagens. De eerste wereldwijde wagen, de Mustang Mach-E, kan nu besteld worden. De eerste volledig elektrische Mustang Mach-E-modellen voor Europese klanten komen er vanaf begin volgend jaar aan.*

#

*Officially homologated energy efficiency figures will be published closer to on-sale date. The declared fuel/energy consumptions, CO₂-emissions and electric range are determined according to the technical requirements and specifications of the European Regulations (EC) 715/2007 and (EU) 2017/1151 as last amended. Light Duty Vehicle type-approved using the World Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP) will have fuel/energy consumption and CO₂-emission information for New European Drive Cycle

(NEDC) and WLTP. WLTP will fully replace the NEDC latest by the end of the year 2020. The applied standard test procedures enable comparison between different vehicle types and different manufacturers. During NEDC phase-out, WLTP fuel consumption and CO₂ emissions are being correlated back to NEDC. There will be some variance to the previous fuel economy and emissions as some elements of the tests have altered, so the same car might have different fuel consumption and CO₂ emissions.

###

About Ford Motor Company

Ford Motor Company is a global company based in Dearborn, Michigan. The company designs, manufactures, markets and services a full line of Ford cars, trucks, SUVs, electrified vehicles and Lincoln luxury vehicles, provides financial services through Ford Motor Credit Company and is pursuing leadership positions in electrification; mobility solutions, including self-driving services; and connected services. Ford employs approximately 190,000 people worldwide. For more information regarding Ford, its products and Ford Motor Credit Company, please visit corporate.ford.com.

***Ford of Europe** is responsible for producing, selling and servicing Ford brand vehicles in 50 individual markets and employs approximately 46,000 employees at its wholly owned facilities and consolidated joint ventures and approximately 61,000 people when unconsolidated businesses are included. In addition to Ford Motor Credit Company, Ford Europe operations include Ford Customer Service Division and 19 manufacturing facilities (12 wholly owned facilities and seven unconsolidated joint venture facilities). The first Ford cars were shipped to Europe in 1903 – the same year Ford Motor Company was founded. European production started in 1911.*

Ford in Belgium & Luxemburg

Ford Belgium distributes Ford vehicles and Ford original parts in Belgium & Luxemburg, since 1922. Ford Lommel Proving Ground is the lead test facility for validation of all Ford models in Europe, with approximately 390 employees.

###

Contact:

Jo Declercq – Directeur Communications & Public Affairs – 02.482.21.03 – jdeclercq@ford.com
Julien Libioul – Press Officer – 02.482.21.05 – jlibioul@ford.com