

Intro

Inmiddels is de Mustang al 40 jaar in productie en zodoende dus een van de oudste auto's waarvan nog steeds een doorontwikkeling gemaakt wordt. Toch zie je ze niet veel op de Nederlandse wegen en dat zal deels te maken hebben met het feit dat het een Amerikaanse auto is en deels met het exclusieve karakter wat de Mustang heeft. Toch is denk ik ook van invloed dat de auto in Nederland niet via een officiële dealer verkocht wordt. Ford USA, zoals het merk ook wel onderscheiden wordt van de Europese variant, komt alleen via de grijze import naar ons land.



Al weer 40 jaar Mustang

Automobilbedrijf Jaarsma in Hartwerd (FRL) is een van de bedrijven in Nederland die deze Mustangs naar Nederland haalt en daar kreeg Rijtesten.nl de gelegenheid om de Mustang GT Convertible eens te ervaren.

Het exterieur

Ook aan de buitenkant verloochent deze Mustang zijn afkomst niet en zijn veel kenmerken van zijn illustere voorgangers zichtbaar. De ronde kop- en mistlampen, de mustang in de grille en de achterlichten die uit meerdere rechthoeken bestaan zijn zo enkele opvallende kenmerken van de generaties Mustang. Maar ook de gehele lijn van de auto is heel herkenbaar.



Krachtig voorkomen

Aan de voorkant komt direct het krachtige voorkomen tot uitdrukking. De auto is breed en heeft naar verhouding een lange motorkap. In de brede grille bevinden zich naast de rennende mustang ook de mistlampen.

Naast de grille zitten de kenmerkende ronde koplampen, al zitten ze in deze uitvoering nog wel achter een extra laagje glas. Een dikke bumper completeert het geheel aan de voorkant.

Waar aan de voorkant de auto een 'brede aanblik' heeft, heeft de auto van de zijkant een 'lange aanblik'. De auto staat vrij laag aan de grond en daarbij genomen de niet al te hoge zijruiten geeft een vrij gestrekt uiterlijk. Met de kap open is dit op het oog zelfs nog wat extremer dan wanneer deze dicht zit. Overigens moet ik zeggen dat ik de kleur van de kap niet zo goed in het geheel vind passen. Het zal misschien ook een karakteristieke kapkleur voor de Mustang Convertible zijn, maar ik vind het erg besmettelijk en zelfs nu al wat 'grauw' aan doen, ondanks dat ik nou niet kan zeggen dat de kap aantoonbaar vies is. Ook de constructie die de kap omhoog houdt, wordt erg geaccentueerd in deze kleur. De kap vormt nu niet één geheel met de rest van de auto. De wielkasten zijn dik aangezet en vanaf de voorste wielkast loopt een lijn over de deur naar de achterwielen om vlak daarvoor ineens af te buigen.

De dikke achterkant is gesierd met een flinke spoiler er bovenop. Geen overbodige luxe denk ik met al die kracht op de achterwielen. Middenop de achterkant prijkt het GT-logo, want het moet natuurlijk duidelijk zijn dat we hier niet met een 'simpele' V6 te maken hebben. De achterlichten die aan beide kanten uit 3 rode rechthoeken bestaan zijn natuurlijk een bekend stijkenmerk van de Mustang. Voor de enkeling die nog niet door had met wat voor kracht we hier te maken hebben zijn er tot slot nog de uitlaten links en rechts onder de weer dikke achterbumper.

Het interieur

Wanneer je in de Mustang plaats neemt krijg je direct een nostalgisch gevoel en dan wel in positieve zin. Het dashboard waar je tegen aan kijkt is een moderne uitvoering van het originele double-eyebrow dashboard uit de eerste Mustangs. Onder deze zwarte toplaag van het dashboard bevindt zich een metaalkleurige strook waarin de vier ventilatieroosters aanwezig zijn, maar ook de supergrote klokken voor toerenteller en snelheidsmeter. Ook het driespaaks-stuur is een directe verwijzing naar zijn eerste voorloper, in tegenstelling tot die eerste heeft deze uitvoering ook de bediening van de cruise control



Kenmerkende wenkbrauwen en driespaaks stuur

erin verwerkt, maar dat is wel weer zo gedaan dat het karakter niet verloren gaat. De middenconsole is voorzien van alle gewenste functionaliteit. Persoonlijk vind ik jammer dat deze console eigenlijk compleet los staat van de rest van het dashboard. Het is puur een functionele zwarte massa van knoppen en heeft totaal geen karakter. De pook ervoor dan ineens weer wel, dat is weer een robuuste en stoere pook die in het geheel past.

De luxe beige-lederen stoelen zitten prima en zijn ietwat aan de harde kant. Ze zijn prima te verstellen met behulp van de elektrische verstelknoppen die zich aan de zijkant van de stoel bevinden. Ze zijn overigens niet erg sportief van vorm. Waar je op de achterbank echt in een kuipje van leer komt te

zitten, is de stoel voorin aanmerkelijk vlakker. Bij het stevige bochtenwerk is dat toch wel een gemis.

Achterin is natuurlijk nog wat ruimte voor de nodige bagage, al houdt het allemaal niet over voor een dergelijk lange auto. Een grappig detail was toch wel het glow-in-the-dark hangertje met daarop een symbool van een mannetje dat uit de koffer springt en weg rent. Mij ontgaat toch even het nut hiervan, want het lijkt mij toch onmogelijk om per ongeluk achter in de koffer terecht te komen en de klep dicht te laten vallen. En al ben je het slachtoffer van een of andere crimineel die je achterin gooit, dan mag je toch verwachten dat deze met de werking van dit trekkoordje rekening houdt in zijn snode plannen.

Het rijden

De sleutel gaat in het contact, wordt een slagje gedraaid en de motor start. Wow... wat een geluid brengt deze machtige 8-cilinder voort. Stationair maakt de motor een heerlijke zware roffel die veel goeds belooft voor de rit. Ik zet de automaat in drive en de Mustang rolt rustig weg. Het landschap biedt veel bochtige plattelandsweggetjes en die laten zich prima gebruiken om de auto wat te leren kennen. Met dit soort vermogens is het soms lastig om met een gestaag gangetje te rijden, maar de Mustang doet geen moment zenuwachtig aan en is niet overgevoelig op het gaspedaal.



Kijk maar goed, voor je het weet is ie weer weg!

De auto laat zich lekker sturen. Hij stuurt relatief licht, maar toch wel accuraat. Iedere soepele draaibeweging aan het stuur is doeltreffend, zowel op lage als hoge snelheid. Smalle straatjes waar je tussen de geparkeerde auto's moet zigzaggen zijn geen probleem, ondanks dat je toch het gevoel hebt met 'heel wat auto' op weg te zijn. Het goede zicht rondom levert ook een bijdrage aan het makkelijke manouvreren in kleine ruimtes. Ook met de kap dicht heb je voldoende zicht in alle kijkrichtingen. Weer terug op de bochtige landweggetjes blijkt de Mustang ook bij hogere snelheden even scherp de bochten te kunnen nemen. Mede dankzij een vrij stug onderstel heeft de auto niet de neiging te gaan 'dweilen'. Het is overigens niet dusdanig stug afgesteld zoals je wellicht zou verwachten bij een dergelijk sterke auto. Laat ik het maar Amerikaans sportief noemen: stevig, maar toch nog wat comfort willen geven. Standaard staat de TCS (Traction Control) ingeschakeld, maar wie echt eens even zou willen spelen met de 300 pk op de achterwielen zou deze handmatig uit kunnen zetten.

Dat deze jongen wel raad weet met snelheid dat moge duidelijk zijn. De V8-roffel verzekerde je daar vanaf het begin al van. En dat blijkt ook wanneer de ruimte er is om de auto eens iets te laten zien van zijn kunnen. Met de nadruk op iets, want je hebt continu het gevoel dat het vat nog niet leeg is. Of je nu de oprit van een snelweg neemt om praktisch vanuit stilstand op gang te komen, of je wanneer je al met een flink gangetje gaat, de V8 wil wel. Vanuit stilstand is hij dan ook al 5,7 seconde op de 100 km/h en het laat zich raden dat tussensprintjes ook in gelijkwaardige tijdspannes gelopen zijn. Wanneer de auto

zich even op constante (hoge) snelheid voortbeweegt, valt op dat het geluid van de motor best meevalt. Sterker nog: je hoort het amper! En dat is toch wel prettig wanneer je ook eens puur functioneel een groot stuk van A naar B moet afleggen. Moet je dan toch een medeweggebruiker inhalen, dan trap je het gas even in, je voelt de wagen terugschakelen en vrooaarr.... daar is het heerlijke geluid weer en je wordt als een raket gelanceerd. Als er dan toch een nadeel genoemd moet worden van het rijden met hoge snelheden, dan is het toch de rijwind. En dan bedoel ik natuurlijk het geluid ervan, want dat is toch fors aanwezig ondanks dat de kap stevig dicht zit. Jammer voor die zeldzame stukjes dat je met deze auto rustig zou willen rijden.

Slot

De Mustang is van origine een echt musclecar. Hij is ooit in de markt gezet om bij de Amerikaanse jeugd in een sportieve, automobiele behoefte te voorzien. Dat karakter is de Mustang gelukkig niet verloren, sterker nog: deze versie is meer een sportieve auto dan ooit tevoren. De pk's waren al nooit een probleem, maar ook de wegligging en het stuurgedrag zijn goed en zorgen dat de bestuurder nog meer kan genieten van de vermogens van deze auto.

Neem daarbij een mooi ontworpen interieur waar alle wenselijke luxe in aanwezig is en je hebt een heel complete auto. Cruisecontrol, cd-wisselaar met

mp3-ondersteuning, airco, lederen bekleden, alles elektrisch en zo kan ik nog wel even doorgaan. Je moet behoorlijk je best doen om iets te bedenken wat aan deze auto ontbreekt.

Natuurlijk is deze auto in Amerika voor een relatief schijntje te kopen, maar dat is helemaal niet interessant hier. Hier in NL komt deze auto in deze uitvoering gebruiksklaar op net 60.000 euro. Da's een hoop geld, maar je hebt er ook veel voor. Ik durf zelfs te zeggen dat die prijs scherp is, want waar vind je een cabriolet met meer dan 300 pk voor die prijs?

Plus

- + Retro interieur
- + Krachtig voorkomen
- + Machtig rijgedrag

Min

- Middenconsole niet in stijl
- Ontbreken eenheid kap/carrosserie
- Windruis bij hoge snelheid



De Mustang is niet te houden!