

## The boss's car

Wie aan een musclecar denkt, kan niet om de Ford Mustang heen. Waar andere Amerikaanse merken hun rijdende spierbundels onlangs weer nieuw leven hebben ingeblazen, is de Mustang sinds zijn geboorte in 1964 nooit weggeweest. In zijn beginjaren stond de Mustang al bekend om zijn sportieve karakter, maar Ford wilde een onverslaanbare Mustang in de gelederen hebben. Zo verscheen vijf jaar na introductie van de Mustang de eerste Boss.



## Lekker ordinair

Net als deze, was de eerste editie een Boss 302. Een verwijzing naar de motorinhoud van 302 cubic inches, ofwel 4,9 liter. Vanwege een afrondingsvoordeeltje meet het blok dit keer zelfs 5,0 liter, maar vanuit historisch perspectief klinkt vooral die 302 natuurlijk lekker. Waar de eerste editie rondom werd voorzien van diverse spoilers, is dat bij deze knaloranje uitvoering niet anders. Verder springen de zwarte motorkap en de speciale striping op de flanken erg in het oog. Ook de negentien inch aluminium wielen die behalve de buitenste rand helemaal zwart geschilderd zijn, doen een flinke duit in het zakje. Natuurlijk is het hartstikke opzichtig, maar als je dat



teveel van het goede vindt, is deze Mustang sowieso niks voor jou. Ook al ben je slechtziend, dan nog bemerk je dat dit een schreeuwerige auto is. Niet alleen door de twee vuistdikke uitlaten aan de achterkant klinkt de zware V8-brom, maar onder de dorpel, vlak voor de achterwielen versterken twee verscholen side-exhausts het geluidsniveau tot hoogst asociale waarden.

## Amerikaans-klassiek

Binnenin herkennen we het typische Mustang interieur, maar dan wel terzijde gestaan door enkele Boss-emblemen en carbon. Het met alcantara omtrokken stuur en de klokkenwinkel daarachter hebben een prachtige Amerikaans-klassieke uitstraling. Die diepliggende tellers liggen achter gebogen glas en hebben een karakteristieke typografie. Uiteraard zien we ook de Mustang-wenkbrauwen bovenop het dashboard liggen. Vanuit die klassieke elementen is het dan juist zo jammer dat bijvoorbeeld de middenconsole heel saai



vormgegeven is. Alles is daarin rechttoe rechtaan ontworpen. Wat zou het gaaf geweest zijn als bijvoorbeeld de radio een mooie retro-uitstraling had gekregen. Helaas is een terugkerend manco van Amerikaanse interieurs ook in deze Boss terug te vinden. De materialen zijn op sommige onderdelen ronduit matig van kwaliteit. Ook de trillingen die tijdens het rijden her en der uit het dashboard komen geven geen goed gevoel. Zolang de Amerikaanse consument daar niet zo zwaar aan gaat tillen als de Europese, zal dit vermoedelijk maar met kleine stapjes vooruit gaan. De stoelen daarentegen zijn weer heerlijk. De donkere Recaro's omklemmen je stevig, maar zitten daarbij ook nog eens behaaglijk. Wel is het vervelend dat je vanuit de sportstoelen moeilijk naar de ver naar achteren geplaatste riemen kan reiken.

## Doelstelling

Waar de eerste Boss tot doel had onverslaanbaar te worden, is dat tegenwoordig een tikje lastig. Toch heeft Ford een heel concreet doel voor ogen gehad. Deze nieuwe Mustang Boss moest sneller het Laguna Seca circuit in Californië over kunnen dan de BMW M3. De oplettende kijker zal gezien hebben dat het Britse kenteken op deze auto van de Ford Motor Company dan ook geen toeval is. Nu is Laguna Seca niet een heel technisch circuit, maar het is ook niet alleen maar rechtuit. Tot deze Boss kon je er dus makkelijk een flink bedrag om verwedden dat de



M3 het zou winnen. Inderdaad, tot deze Boss, want deze meeste recente editie van de Mustang heeft de M3 het nakijken gegeven. Met een tijd van 1.40.21 is de Boss ruim 2,5 seconde sneller dan een E92 M3.

Bij de gelimiteerde Laguna Seca-editie van de Mustang Boss 302 gaat er zelfs nog driekwart seconde vanaf, maar bij dergelijke aanpassingen gaat een vergelijking met een standaard M3 natuurlijk mank. Feit is wel dat de Mustang het bochtenwerk beter onder de knie heeft gekregen. Dat er nog een en ander verbeterd kon worden, blijkt wel uit het feit dat de ophanging, vering en schokdemping gewijzigd zijn ten opzichte van een normale Mustang GT. Daarnaast kent de auto nog diverse aanpassingen als het gaat om stabiliteit en aerodynamica. En ondanks dat de auto wel wat zwaar aanvoelt, glijdt hij toch prettig strak door de bocht, maar daar bovenop blaast deze Mustang ook recht vooruit nog harder weg dan zijn gewone broer.

## Aan het werk

Het vermogen is namelijk nog wat toegenomen tot 450 pk. Maar het mooiste is wel dat je er echt voor aan het werk moet. Waar de automaat gemeengoed is bij Amerikaanse krachtpatsers, zit hier een handgeschakelde zesbak in. En dan ook niet eentje waar iedere Amerikaan mee uit voeten moet kunnen, maar een heuse racebak met korte slagen. En je moet even stevig doordrukken, want het lijkt wel of de versnellingen zich niet graag in laten leggen. Het went, al zal het niet comfortabel worden, maar we hebben hier natuurlijk ook niet



met de eerste de beste auto te maken. Je merkt bij het schakelen – voornamelijk bij het terugschakelen – wat voor krachten er op het moment van aangrijpen spelen, als het met een flink klap tot stand komt. Sowieso is het wel een auto van de bijgeluidjes. Natuurlijk hebben de fenomenale brul van het motorblok die onvervalst Amerikaans klinkt, maar door de hele auto heen hoor je veel mechanische geluiden. Het heeft wel wat, maar we kunnen de vraag niet uit ons hoofd zetten wat dit over een flink aantal kilometers tot gevolg heeft.

## En hij komt... niet

Wie meer uit zijn Boss 302 wil halen, kan de trackkey in het contact steken, waarmee het motormanagement op 400 punten wordt aangepast en het karakter van de motor aangepast wordt op circuitgebruik. Voor permanente aanpassingen ten behoeve van meer sportiviteit is er ook nog de Laguna Seca-uitvoering van de Boss 302, welke slechts in een beperkte oplage van 750 stuks wordt geproduceerd. Welke je echter ook zou willen, je moet sowieso nog wel even regelen dat hij naar Nederland komt. Ford gaat dat namelijk niet voor je doen. Met



een vanafprijs van net boven de 40.000 dollar is het in onze ogen een koopje, maar tel daar immense belastingen bij op en je weet dat de auto hier voor grootschalige import een stuk minder interessant is geworden. Wij waren in ieder geval gelukkig dat we mochten proeven aan dit Amerikaanse beest.

## Plus

- + Lekker ordinair
- + Fijne Recaro's
- + Imposant snel

## Min

- Materialen interieur
- Bijgeluiden
- Hij komt niet