



Ford Mustang 2.3 EcoBoost Convertible



Voor durfinvesteerdere

Wie van een gokje houdt en spanning zoekt kan met aandelen, valutakoersen en startups speculeren. Voor thrillseekers met een autohart komt deze zomer een durfinvestering van een heel ander kaliber op de markt: de Ford Mustang wordt voor het eerst sinds vijftig jaar in heel Europa leverbaar. In een aantal FordStores kun je straks de keuze voor een showpony of renpaard maken. Wij kregen de sleutels van de 2.3 EcoBoost Convertible en 5.0 V8 Fastback GT in onze handen gedrukt en gingen met beide een blokje om.



In twee smaken

Kiezen doe je niet alleen tussen de elegante Convertible of sportiever gelijnde Fastback. Voor het eerst sinds eind jaren tachtig kun je de Mustang weer met een Europa-vriendelijke vierpitter bestellen. Dankzij een twin-scroll turbo schopt de 2.3 EcoBoost het tot 317pk en 432Nm. Niet slecht, maar de echte fanboy zal pas bij de aanblik van de grote gorgelende atmosferische vijfliter V8 gaan watertanden. In ons land zal het vaak daarbij blijven, want met dank aan onze schofterige CO2-heffing kost de pretversie met 421pk en 530Nm je minimaal 98.700 euro. Inderdaad, dat is meer dan het dubbele ten opzichte van de viercilinder. De keuze tussen beide motoren zal daarom vooral door je koopkracht worden bepaald.

Dan is de keuze tussen de gesloten en open versie een stuk persoonlijker. De stoffen kap van de Convertible volgt het klassieke Mustang lijnenspel en laat zich halfautomatisch in een kort tijdsbestek openen. Een hoorbare bevestigingstoon ontbreekt helaas. Zowel open als dicht staat er een heerlijk gelijnde cabriolet voor je neus. Dankzij de lange haaien-neus, lage dakstijlen en brede wielkasten heeft de



Ford Mustang 2.3 EcoBoost Convertible

Mustang lekker veel stance. Ook de stoere Fastback heeft goede proporties. Met zijn lagere en vlakker aflopende daklijn doet die zijn naam eer aan. Beide versies worden in Europa standaard met het Performance Brake Package geleverd en staan standaard op minimaal 19 inch schoeisel. Daarmee ogen beide carrosserievarianten erg strak. Persoonlijk gaat mijn voorkeur naar de gemener getekende Fastback uit. Zeker in het tripple yellow is dat een erg fijn ogend apparaat.



Luchtig versus intiem

In de Verenigde Staten is de Mustang met een vanafprijs van onder de 30 duizend dollar een betaalbare sportauto. Met dit bedrag in het achterhoofd ziet het interieur er best goed uit. Standaard zit je op comfortabele met leder beklede stoelen die je lichaam ook bij een enthousiaste rijstijl op de juiste plek vasthouden. Optioneel zijn Recaro's met nog meer steun. Het verstelbereik van stuur en stoelen is royaal, zodat de lichaamslengte geen belemmering vormt bij het vinden van een aangename zitpositie. Je rechterhand valt altijd precies op de plek van de pook. De glimmende tuimelschakelaars waarmee je de tractiecontrole en verschillende Drive Modes



Ford Mustang 2.3 EcoBoost Convertible

selecteert zitten daar vlak voor. Het driespaaks sportstuur ligt lekker in de hand, maar had voor het ultieme rijgevoel een iets kleinere diameter mogen hebben.

Het Amerikaanse dashboard is hoog en in combinatie met de hoge schouderlijn ontstaat bij de Fastback een intiemer interieurgevoel dan bij de Convertible. Die is met geopend dak natuurlijk luchtiger van aard. De ontgrendelingshendel van de kap is nogal agrarisch vormgegeven. Voor de rest doet het interieur tamelijk Europees aan. Het SYNC 2 infotainmentsysteem kennen we uit de Mondeo en het heeft mooie graphics, veel functies en is eenvoudig bedienbaar. In de volle Beierse lentezon spiegelt het scherm wel iets teveel. Zowel de Convertible als Fastback zijn echte 2+2's. Achterin is de beenruimte beperkt en kunnen hoogstens kleine kinderen met dunne beentjes plaatsnemen. Voor twee personen is de Mustang echter ideaal. In beide versies kun je voldoende bagage kwijt, waarbij de bagageruimte van de Fastback GT met 408 liter de grootste capaciteit heeft.



Ga je voor de showpony...



Ford Mustang 2.3 EcoBoost Convertible

Mensen die een cabrio kopen willen vooral in comfort over zonnige boulevards flaneren en gezien worden. Dat heeft Ford goed begrepen. De Mustang 2.3 EcoBoost Convertible is qua karakter vooral een erg goede allrounder. De afstemming van het onderstel is op comfortabele toertochten gericht en de demping is in vergelijking met de Fastback een stukje weker. Oneffenheden worden beter weggefilterd, maar op slecht wegdek tordeert de koets soms iets teveel. Zeker op de Autobahn had het allemaal wat steviger mogen aanvoelen. Bij hogere snelheden zie je de motorkap vervormen en voel je de koets bewegen. Daarbij voelt de besturing vanaf 170km/h een beetje zoekerig. Als Convertible voelt de Mustang zich veel meer thuis op de bochtige en heuvelachtige wegen in het zuiden van Duitsland. In de basis is het namelijk zeker een fijn rijdende auto. De Ford helt weinig over, blijft het gekozen pad neutraal volgen en heeft door de achterwielaandrijving een lichte neiging tot overstuur. Meer dan prima om een lekker stukje te toeren en van het prachtige Alpenlandschap te genieten.

Bij dat karakter past ook de fijne 2.3 EcoBoost motor in combinatie met de geweldig schakelende manuele zesbak. Na het inleggen van de eerste versnelling rolt de Mustang op een zee van koppel weg. Via speakers in het interieur wordt het motorgeluid synthetisch versterkt. Het klinkt lekker vol en energiek, maar heeft soms ook wel wat weg van een ondefinieerbare grasmaaier. Schakelen gaat met veel gevoel, trefzekerheid en korte slagen. De versnellingsbak is zodanig gespatieerd dat je altijd in een gunstig toereengebied uitkomt. Tussen 2.000 en 5.000tpm voelt de motor het krachtigst aan en verloopt de acceleratie lekker vlot, daarna valt het vermogen snel weg. Maar echt lekker willen de 317pk niet uit de verf komen. Subjectief voelt de 2.3 EcoBoost eerder als 250pk aan en de officiële nul naar honderd tijd van 5,8 seconden lijkt een beetje rooskleurig te zijn. Het is zeker een heerlijk vlotte auto, maar een stoplichtsprint tegen een Golf GTI zou ik wijselijk aan me voorbij laten gaan.



... of het renpaard?

Hoe anders is dat met de 5.0 V8 Fastback GT. Al na een paar meter voel ik dat dit qua setting een compleet andere auto is. Niet alleen vanwege het surplus aan vermogen dat de atmosferische V8 op de achterwielen loslaat, ook de onderstelafstemming is van een geheel andere aard. De demping voelt straffer aan en de hele auto is een stuk steviger. Dit is de Mustang zoals je hem verwacht: gemeen, luidruchtig gorgelend en verpletterend snel. Ook hier zorgt de briljante versnellingsbak voor een brede glimlach. De eerste vijf versnellingen zijn heerlijk kort gehouden waardoor je de Mustang op ieder gewenst moment vliegensvlug naar hoogst illegale snelheden kunt stampen. Zelfs bij 100km/h in vijf draait de alerte achtcilinder 2.500 toeren. En ook dan komt de Mustang bij het vloeren van het gaspedaal rap in beweging. Voor dat je het in de gaten hebt knal je met 180km/h over de smalle heuvelachtige en bochtige wegen tussen het boerenlandschap door. Daarbij geeft het onderstel zoveel vertrouwen dat je op geen enkel moment denkt onverantwoordelijk bezig te zijn. Zet daarbij de veiligheidselektronica in de Sport+ of Track modus en je gaat zomaar dwars een bocht om.



Ford Mustang 2.3 EcoBoost Convertible

Ook op de Autobahn marcheert de Amerikaan vlot vooruit. Voordat je het in de gaten hebt knal je bij 230km/h in de vijfde versnelling de toerenbegrenzer in. De zes is een echte overdrive, na het overschakelen zakt het toerental diep weg en nadert de Mustang met veel geduld zijn topsnelheid van 250km/h. Op zich is dat best fijn. Wil je een keer rustig aan doen of brandstofbesparend rijden dan kan dat. Ten opzichte van de 2.3 EcoBoost krijg je bij de 5.0 V8 gratis leuke speeltjes mee. Met de Circuit Apps kun je onder andere de G-krachten bijhouden. Daarnaast heb je nog de beschikking over Launch Control en LineLock. Met het eerste laat de elektronica de motor 3.000tpm draaien om zo rap mogelijk vanuit stilstand weg te kunnen schieten. Dat gaat met minder spektakel dan verwacht. Dankzij de goede grip van de brede achterbanden stuif je binnen vijf seconden naar 100km/h. Voor nog meer tractie kun je met LineLock in stand alvast de bandjes opwarmen. De voorremmen worden vastgezet terwijl je met het gaspedaal een flinke rookwolk creëert. Na 15 seconden laten de remmen los en stuif je met een flinke burnout weg. Hell yeah!





Ga verhuizen en neem de V8

Ford heeft met de nieuwe Mustang iets opmerkelijks voor elkaar gekregen. Hoewel de 2.3 EcoBoost Convertible en 5.0 V8 Fastback GT in de basis dezelfde auto zijn, zouden ze qua karakter niet sterker van elkaar kunnen verschillen. Het zijn echt twee soorten auto's. Met de Convertible ga je lekker toeren en van het mooie Alpenlandschap genieten. In de Fastback GT krijg je daar de kans niet voor. Dankzij de smeuïge, beresterke vijf-liter achtcilinder en het perfect afgestemde onderstel verandert de Mustang opeens in een serieuze supersportauto. Genieten doe je hier vooral van de diep gorgelende pure vee eight, het fabuleuze onderstel en de magnifieke manuele zesbak. Iedere meter verslind je met plezier. In de 2.3 EcoBoost Convertible worden je zintuigen ook geprikkeld, maar niet meer dan in een willekeurige andere snelle moderne cabrio. Ten opzichte van die andere cabrio's is het natuurlijk een welkom en betaalbaar alternatief. En ook als je de viercilinder neemt ziet je buurman een dikke Mustang op de oprit staan. Maar als ware petrolhead kan ik slechts één conclusie trekken: verhuis naar een land met een gunstiger belastingklimaat en neem lekker de 5.0 V8. That's the real deal.

Plus

- + Fijne motor en puike versnellingsbak
- + Prima uitgerust en als viercilinder betaalbaar
- + Goede allrounder voor wie geen hardcore sportauto wilt

Min

- Een viercilinder is geen achtcilinder
- De Convertible tordeert iets teveel
- Agrie details in interieur