



Bjorn Blokzijl
21 februari 2016

Size matters

Zoveel continenten, zoveel smaken. Waar hier op elke hoek van de straat minstens één A-segmenter staat, moet je een auto van die grootte met een vergrootglas zoeken aan de andere kant van de Atlantische oceaan. In het land der onbegrensde mogelijkheden is het 'size that matters'. Dit geldt niet alleen voor de afmetingen van de auto zelf, maar zeker ook voor de inhoud van het motorblok in het vooronder. Simpele driecilindermotoren zul je niet vinden, maar V8's met een inhoud van zo'n 5 liter - of 305 cubic inches - zijn eerder regel dan uitzondering. Vorig jaar verraste Ford ons met de zesde generatie Mustang. Niet alleen het fraaie uiterlijk deed het hart sneller doen kloppen, ook de verkrijgbaarheid van een relatief zuinige viercilinder is reden tot juichen. Sinds jaren is hierdoor de Mustang in Nederland te kopen via de officiële kanalen. Gelukkig blijft het niet bij die motorisering. Er is ook een dikke vijfliter V8 leverbaar. Wij reden al eerder met de Mustang, maar dan vooral met de auto die prijstechnisch voor de Nederlandse markt aantrekkelijk is.



Historisch verantwoord

Zoals wij bij de eerste kennismaking al meldden, heeft de Fastback - zoals de coupé heet - een meer agressieve look dan de Convertible. Met de eerste generatie Mustang in het achterhoofd, zijn de lijnen van de originele lijnen duidelijk herkenbaar in het ontwerp. Vooral de sterk aangezette lijn rond de achterspatborden is fraai en historisch verantwoord. Ook de daklijn van de coupé heeft dezelfde vorm als het origineel uit 1964. Het 'knapste' gedeelte van de auto vind je aan de voorzijde. De wat grove aanzetten in bijvoorbeeld de grille zorgen voor aanzicht die je niet snel zult verwisselen met een andere auto. Het rennende paard in het midden van de grille laat alle twijfel - waar die nog bestond - verdwijnen. Het uiterlijk laat zelfs in het conservatieve Nederland de duimen omhoog gaan. Dat we onderweg zijn met de zwaarst gemotoriseerde Mustang die hier te krijgen is, is enkel aan een paar details te zien. Zo is de splitter onderaan de voorbumper wat groter en vind je op de achterzijde een GT-logo in plaats van het paard. De auto is te verkrijgen in allerlei hippe, felle kleuren. Maar ook simpel zwart en - zoals de onze - donkerblauw. Hoewel wat minder sprankelend, is het wel een kleur die de auto goed staat. Het lijnenspel komt hierin mooi tot zijn recht en ook

het contrast met de zwarte wielen is precies goed.



Laagvlieger

Vraag de gemiddelde autokenner waar de Mustang zijn naam aan heeft ontleend en het gros zal een antwoord geven waar het woord 'paard' een groot aandeel heeft. Het logo van de auto bevestigt dit vermoeden, maar toch klopt het niet. Bij de ontwikkeling van de auto in het begin van de jaren '60 werd men geïnspireerd door het jachtvliegtuig die furore maakte in de Tweede Wereldoorlog: de P-51 Mustang. Verwijzend naar deze roots is een aantal details aangebracht in het interieur van de Ford. Meest opvallend is de tekst in de snelheidsmeter: 'Ground Speed'. Het ontwerp van het interieur is met dezelfde insteek gedaan als dat van het exterieur. In grote lijnen lijkt het op het dashboard dat in de eerste generatie te vinden was. Hoewel het geheel goed in elkaar zit en rammels en kraakjes achterwege blijven, zijn de gebruikte materialen verre van wat we mogen verwachten van een auto van meer dan een ton. De tuimelschakelaars zijn een leuke gimmick, maar ze voelen weinig verfijnd aan. Nu glimmen ze nog, maar het is een kwestie van tijd dat de aluminiumkleurige verf van het



Ford Mustang GT 5.0 V8

plastic slijt. Ook de aluminiumkleurige baan aan de bovenzijde van het dashboard ziet er niet erg hoogwaardig uit. De glimmende, plastic ringen rond de ventilatieroosters maken het er ook niet beter op.

Ford noemt de Mustang een GT en dat is te merken aan het meubilair. Vooral op langere ritten ga je de Recaro-stoelen waarderen. Ze bieden ruim voldoende ondersteuning voor zowel rug als benen, maar ook als je een bocht met een flinke snelheid neemt, word je keurig op je plek gehouden. Het onderstel heeft dezelfde karaktertrekken: stevig, maar zeker niet te hard. Waar je voorin prinsheerlijk zit, hebben passagiers langer dan 1,40 meter niks te zoeken op de achterbank. Net als bij andere coupés in dit segment, zoals de A5, 4 Serie en RC is de achterbank bedoeld voor nood, maar zeker niet om met volwassenen of pubers op de achterbank op vakantie te gaan. Geheel achterin is ruimte voor net iets meer dan 400 liter bagage. Mede hierdoor is de Mustang redelijk praktisch en ook voor alledag te gebruiken, mits je niet meer dan één passagier hoeft mee te nemen.



Uniek

Onmiskenbaar is het geluid van een dikke V8. Een donkere roffel klinkt van onder de motorkap en uit de stortkokers onder de achterbumper. Uit bijna vijf liter inhoud wordt een vermogen van 421 pk en een maximum koppel van 524 Nm gehaald. Vooral dat laatste zorgt ervoor dat wegrijden zonder wielspin op een vochtig wegdek een hele klus is. De hulpsystemen die het vermogen op de juiste manier op de weg moeten brengen, laten een hoop toe. Al is de traction-control ingeschakeld dan nog moet het rechterpedaal met beleid worden beroerd. Doe je dit niet, dan breekt de achterkant zonder pardon uit en moet je aan de bak om de auto weer in het gareel te krijgen. Voor de ongeoefende automobilist kan dit karakter gevaarlijk zijn, maar het maakt hem ook uniek. De meeste moderne auto's zul je niet met overstuur een af- en oprit van de snelweg zien nemen, maar het gaspedaal van de Mustang net iets dieper intrappen bij het insturen zorgt er al voor dat de achterkant een stapje opzij zet.

Rij je op lange rechte stukken dan zorgt het geweldige geluid en de rappe acceleratie voor een verslaving. Het raampje iets naar beneden en je terug laten zakken naar 80 kilometer per uur, om vervolgens in de derde versnelling door te trekken tot meer dan 7.000 toeren per minuut. Kippenvel! Een automaat is wel te krijgen, maar voor het ultieme plezier is een handbak een must. De gemonteerde zesbak schakelt met veel precisie en met exact voldoende tegendruk. Anders dan je zult verwachten van een auto met duidelijk Amerikaanse wortels, is het gevoel in het stuurwiel ruim voldoende. Strak als een BMW is het niet, maar de gemiddelde Audi doet het niet beter dan de Mustang. Ford geeft een gemiddeld verbruik op van 13,5 liter per 100 kilometer. Wij scoorden een waarde van 13,3 l / 100 km, waarbij gezegd moet worden dat de auto op langere stukken snelweg een stuk zuiniger is. Volgens de boordcomputer moet dan een waarde van 8 ÷ 9 liter per 100 gereden kilometers te halen zijn.



Een voor de prijs van twee

Een blik op de prijslijst van de Mustang laat zien dat je voor vier cilinders extra bijna 56 mille - ruim de instapprijs van de vierpitter - moet bijbetalen. Voor dat bedrag bestel je de automaat. Wil je de handgeschakelde uitvoering, dan vergt dat een investering van meer dan zesduizend euro. Reden voor deze prijzen is de uitstoot die uit de dubbele uitlaatpijpen komt. Op 1.600 gram na wordt per kilometer gemiddeld 300 gram CO₂ uitgestoten. Hierdoor wordt de Mustang V8 flink beboet met een extreem hoge BPM. Concurrenten aanwijzen is verre van eenvoudig. Puur kijkend naar het formaat, het vermogen en de prijs zijn auto's als de Audi S5 en BMW M4 de opponenten. Toch zullen kopers die in de markt zijn voor die auto's niet snel de Ford-showroom in lopen.

In dezelfde niche als de Mustang GT bevindt zich de eerder genoemde Lexus RC-F. Ook in de lange neus van de Japanner ligt een achtcilinder met vijf liter inhoud. Met 477 pk levert hij wat meer vermogen, maar de prestaties komen grotendeels overeen. Met een vanafprijs van 121.990 euro, vergt hij nog diepere zakken, maar biedt hij ook wat meer verfijning in zowel het interieur als de rijeigenschappen. Auto's als de Mustang

Ford Mustang GT 5.0 V8

GT en de RC-F zullen door het belastingsysteem hier in Nederland helaas geen veel geziene gasten op de wegen zijn.



Scheepsladingen emotie

Hoe goed het uitlaatsysteem en de ondersteunende audio in de viercilinder Mustang ook zijn, een echte V8 wordt het nooit. Het is ontzettend jammer dat door de CO2-boete de meerprijs buiten proportie is, want het vijf-liter grote blok is het toonbeeld van wat een echte muscle car moet zijn. Rauw, heerlijk klinkend en een hoog koppel. Door de hoge prijs ben je ook wat kritischer op zaken als materiaalgebruik. Voor het bedrag dat de GT kost, koop je namelijk ook een betere auto van Ã©Ã©n van de Duitse drie. Maar toch is de Mustang GT niet geheel kansloos. Emotie heeft geen prijskaartje en het is emotie dat de Mustang in scheepsladingen biedt.

Plus

- + Mooi, historisch verantwoord design
- + Goede rijeigenschappen
- + Weer Ã©cht een Mustang

Min

- Materiaalgebruik in het interieur niet top
- Flinke vanafprijs
- Tricky rijeigenschappen voor ongeofende bestuurders