



Elektrisch raspaard

De puristen onder ons gruwelen ervan: Ford plakt de naam Mustang op een cross-over. En of dat nog niet erg genoeg is, kun je de Mustang Mach-E alleen als volledig elektrische auto krijgen. Staan je nekharen al overeind? Kalmeer dan maar even, want de auto vervangt niet de befaamde sportauto wiens naam wordt geleend. Sterker nog, deze auto is de reden dat we langer van de muscle car op benzine kunnen genieten. Bovendien beweert Ford dat de merkwaarden in de Mach-E zijn behouden, wat het de leukst rijdende (relatief betaalbare) elektrische auto van dit moment moet maken. In deze autotest lees je of dat klopt.



Eye catcher

Waarom Ford het galopperende paard op deze hoge cross-over plaatst? Omdat iedereen de naam Mustang kent en direct associeert met rijplezier en vrijheid. Ford wil de reputatie gebruiken om aan te geven dat elektrisch rijden op een andere manier voor hetzelfde gevoel kan zorgen. Natuurlijk zouden ze dan ook een tweepersoons elektrische coupé kunnen introduceren, maar met de gekozen carrosserievorm spreek je nu eenmaal een veel groter publiek aan. De Mach-E is zeker geen opgehoogde Mustang geworden, al zie je wel wat verwijzingen naar de sportauto bijvoorbeeld in de achterlichten. Bovenal heeft de Mustang Mach-E een eigen uitstraling, met strenge koplampen en strakke belijning. Door slim gebruik te maken van contrasterende zwarte delen, lijkt de auto meer een SUV-coupé dan hij in werkelijkheid is. Niettemin heeft de auto een zeer sportief voorkomen, dat op veel aandacht van andere weggebruikers kan rekenen.

Door de dichte neus en het ontbreken van Ford-emblemen vragen veel mensen zich af met wat voor auto ze van doen hebben. Je hebt gegarandeerd aanspraak bij een



Ford Mustang Mach-E AWD 98 kWh Extra Rijbereik

snellaadstation, dus deze auto is niet voor verlegen personen. Belangrijke eye catcher is de zijkant van de auto, waar handgrepen schitteren door afwezigheid. Het resultaat is een heel gestroomlijnde koets, wat mogelijk wordt gemaakt door drukknoppen die in de portierstijlen zijn verwerkt. Zodra je hierop drukt, wordt het portier iets naar buiten geduwd. De 'vleugeltjes' bieden vervolgens houvast om het voorportier verder open te trekken.



Geen Tesla

Vanbinnen pakt Ford het ook heel anders aan dan bij de overige modellen. Waar achter het stuur een klein scherm is geplaatst, vind je in het midden een gigantisch touchscreen van het infotainmentsysteem. Het is duidelijk dat Ford goed naar Tesla heeft gekeken voor de indeling van het dashboard, maar op een aantal vlakken wijkt de aanpak toch af. Zo is er in het scherm een fysieke draaiknop als volumeregelaar geplaatst, wat in de praktijk toch prettiger werkt dan een digitale schuifregelaar. En het stuurwiel is als vanouds bezaaid met knoppen, al resulteert dat door de logische indeling nooit tot ergernissen. Het multimediasysteem vraagt even gewenning, voordat



je doorhebt wĀ;Ā;r welke functie zich bevindt. Maar als je de logica eenmaal onder de knie hebt, werkt het systeem als een zonnetje.

Waar je bij andere merken - zoals Tesla - gebonden bent aan een aantal standaardinstellingen, zoals de instellingen voor cruise control en dodehoekhulp, kun je in de Ford alles naar eigen inzicht inregelen. Kost even tijd, maar dan heb je precies de instellingen die je hebben wilt: even geen adaptieve cruise control of automatische snelheidsaanpassing? Dan pas je dat eenvoudig aan. Geen bemoeizuchtige rijbaanhulp? Met een druk op de knop zet je de hulp uit en deze blijft dan ook uit, totdat je het zelf weer inschakelt. We beginnen te merken dat we echt in control zijn bij het bedienen van de Mustang Mach-E.

Bovendien blinkt de Ford uit in opgeruimdheid, zodat je niet afgeleid wordt tijdens het rijden. Het centrale scherm is dan wel groot, maar doordat de onderste balk voor klimaatinstellingen altijd aanwezig is, raak je niet afgeleid tijdens het rijden. En het kleine scherm achter het stuur geeft precies de informatie die je wilt zien, zonder overbodige poespas dat je ogen van de weg haalt.



Verrassend praktisch

Zowel het stuur als de voorstoelen zijn uitgebreid te verstellen, waarbij je als bestuurder gebruik kunt maken van een geheugenhulp voor stoel- en spiegelinstellingen. Het is jammer dat de zittingen niet te verlengen zijn, want qua ondersteuning hebben de Volkswagen ID.4 en Polestar 2 het beter voor elkaar. Het kunstleder in de Ford is vrij glad, wat je een beetje heen en weer doet schuiven in de stoel. Achterin biedt de Mustang plaats aan drie inzittenden, die een prima plek vinden.

Zowel qua hoofd- als beenruimte stelt de auto niet teleur, wat de auto praktischer maakt dan een Tesla Model 3. Ondanks het sportieve uiterlijk blijkt de auto dus behoorlijk praktisch. De vele opbergmogelijkheden in de portiervakken en middenconsole helpen daar aan mee. Ook verscheidene USB-aansluitingen en een draadloze oplader voor de telefoon dragen bij aan het gebruiksgemak.

Als klap op de vuurpijl blijkt de cross-over over een behoorlijke bagageruimte te beschikken. De dubbele bodem zorgt voor een vlakke laadvloer en bovendien kun je



Ford Mustang Mach-E AWD 98 kWh Extra Rijbereik

daardoor de laadkabel uit het zicht wegbergen. Of je plaatst deze onder de 'motorkap', waar ook nog een opbergruimte is gerealiseerd. Enig nadeel is dat je de klep voor met een behoorlijk kracht moet dichtslaan, om deze goed te sluiten.



Zoals het bedoeld is

De Ford blijkt dus een stuk praktischer dan we vooraf konden vermoeden, maar hoe zit dat dan met de sportieve aspiraties?

Voordat we die vraag beantwoorden, kijken we even naar het speelveld. Met het steeds verder uitdijende aanbod, kun je ook in rijgedrag steeds meer onderscheid maken. Je hebt EV's die qua rijervaring dicht bij het rijden met een verbrandingsmotor blijven, of auto's die volledig inzetten op de elektrische ervaring en daarmee wat afstandelijker rijgedrag vertonen. Bovenaan de ladder van de eerste groep staat de Porsche Taycan, die je geen seconde naar een brandstofmotor doet verlangen.

En hoewel de Mustang Mach-E veel minder snel en krachtig is, merk je dat de cross-over dezelfde eigenschappen kreeg aangemeten. Het resulteert in een



Ford Mustang Mach-E AWD 98 kWh Extra Rijbereik

karaktervolle auto, die de voordelen van elektrisch rijden ten volle weet te benutten om reactief en sportief rijgedrag te bieden. Natuurlijk is het leuk dat de auto ruim 500 kilometer ver komt op een batterijlading en een snellaadvermogen van 150 kW heeft. Maar veel belangrijker is dat de auto geen krimp geeft als je hem de bocht omhoekt, terwijl je constant het gevoel hebt dat je de volledige controle over de auto bezit. De auto stuurt ontzettend direct, zodat je de Mustang heel goed kunt plaatsen in bochten en precies weet hoe de auto reageert.

We rijden de versie met AWD, maar desondanks lijkt het net of de Mach-E in bochten wil uitbreken. Om daarna door de techniek weer tot de orde te worden geroepen en zonder problemen weer rechttrekt. Ondanks de hoge koets is van overhellen geen sprake en door de fijne remmen heb je geen last van het hoge gewicht. Motorgeluid via de speakers zorgt voor een extra beleving, maar even gemakkelijk zet je die functie weer uit. Jij beslist.



Schaterlachen



Ford Mustang Mach-E AWD 98 kWh Extra Rijbereik

Na wat opstartproblemen zijn de eerste Mustangs Mach-E gearriveerd in het land. Het logistieke proces laat niet veel ruimte voor individuele afwijkingen, wat resulteert in een lekker overzichtelijke optielijst. Naast de kleur en wielen vind je een optiepakket in de lijst. Dat pakket biedt onder meer het panoramadak, een elektrisch bedienbare achterklep en het fijne B&O audiosysteem. Als AWD beschikt de auto standaard over goede adaptieve koplampen en 19 inch wielen. Ook elektrisch verstelbare voorstoelen zijn inbegrepen in deze versie, die minstens 57.665 euro kost.

Als achterwielaandrijver is de auto vanaf 49.925 euro de jouwe, al lever je dan ook wat in qua accessoires. Het grotere batterijpakket kost meer, maar laat het rijbereik wel flink toenemen. De achterwielaandrijver komt dan op papier 610 kilometer ver (standaard 440 km) en de AWD 540 km (standaard 400 km). De testauto is voorzien van dat grotere batterijpakket, waarmee we met gemak bijna 400 km ver komen. Reken bij het standaard bereik dus op ongeveer 300 km reëel rijbereik voor de AWD.

De puristen onder ons kunnen we geruststellen: als het toch allemaal elektrisch wordt, leidt dat bij Ford in ieder geval niet tot afstandelijk en tegenvallend rijgedrag. Sterker nog, naast de benzine-Mustang en de ST-modellen is dit de leukste Ford die je op dit moment kunt kopen en in dat rijtje is het ook nog eens de meest praktische. De Mach-E is bovendien de eerste betaalbare elektrische auto die sportief rijgedrag combineert met een prima rijbereik en plek voor vijf inzittenden.

Het is een auto die je doet omkijken bij het weglopen en bij het dagelijkse gebruik laat glimlachen. Tenzij je een dijkweggetje neemt, want dan wordt het echt schaterlachen. En dan moet de GT nog komen...

Plus

- + Elektrisch rijplezier
- + Unieke uitstraling
- + Best praktisch

Min

- Voorstoelen kunnen beter
- Voorklep met handleiding