



Het nieuwe abnormaal

Een Ford met de iconische Mustang op de neus die het opneemt tegen een nuchtere Skoda? Voorheen ondenkbaar, maar in de elektrische wereld zijn het gedoodverfde concurrenten.

TEKST PETER HILHORST FOTOGRAFIE MARTIJN BRAVENBOER

FORD GALOPPEERT HET CONCOURS D'ÉLECTRIQUE OP MET DE MUSTANG MACH-E en laat met die naam het nodige stof opwaaien. Daar is het de Amerikanen precies om te doen. Elektrisch rijden moet begeerlijk(er) worden en niet alleen door belastingvoordelen of andere stimulansen worden gedreven. Deze Mustang staat op een grondig aangepast platform van de huidige generatie Kuga, waarmee de Mach-e zich qua positionering in grote lijnen laat vergelijken. Het is een SUV voor consumenten die voorheen in het D-segment shopten voor een Mondeo. Met een

basisprijs van grofweg 50.000 euro vormt hij het nieuwe normaal in deze klasse. Dat geldt ook voor de Skoda Enyaq, die gebruikmaakt van het MEB-platform. Die modulaire bouwstenen zijn de drijvende kracht achter het immense elektro-offensief van de Volkswagen-groep. De Enyaq is het elektrische surrogaat voor de Kodiaq en de ruimste keuze op deze bodemplaat. Is hij opgewassen tegen de Mustang?

Kosten, veiligheid & uitrusting

De middenklasse moet wel diepe zakken hebben om in een ruime elektrische gezins-

auto te rijden. Voor een fatsoenlijk uitgerust exemplaar met een flinke accu is een halve ton het minimum. Sterker nog, een budget van tien mille extra is welkom en dat zal voor de particuliere koper abnormaal veel zijn. Op de zakelijke markt gelden echter andere normen en waarden. Daar is een bedrag van 56.575 euro voor de Mustang Mach-e met 88 kWh bruikbare accucapaciteit makkelijker te verteren. Zeker aangezien opties niet noodzakelijk zijn, omdat de Ford met een royale uitrusting aan zijn elektrische oefening begint. Het ontbreekt hem aan weinig, zoals het uitrustingsoverzicht

laat zien. Deze achterwielaangedreven variant levert 294 pk en 430 Nm, terwijl een range van 610 kilometer mogelijk moet zijn.

De Skoda Enyaq iV80 is voorzien van een batterij met een bruikbare capaciteit van 77 kWh en zou ruim 500 kilometer moeten halen. Als 60.735 euro kostende First Edition bulkt hij van de luxe. Net als de Mustang heeft hij een navigatiesysteem, leren bekleding, smartphone-connectiviteit, adaptieve cruise control met stuurhulp, parkeersensoren rondom, een achteruitrijcamera en stoel-



Hij voelt wat Amerikaans aan, maar de Europese Ford-tak is de snellere versies aan het fijnslipen. Onder: bakken met ruimte.



Handig ingedeelde, ruime frunk. Onder: Ford is matig met verwijzingen naar de oer-Mustang. Deze lichtunits zijn mooi gedaan.



Grote buttons voor de hoofdthema's. Drie rijmodi waarin 'untamed' relatief de wildste is. Rechts: Amerikaanse stoelen.



verwarming. Voorts kan alleen de Skoda pochen met 21-inch wielen, variabele dempers, een verwarmbare achterbank, een elektrisch bedienbare trekhaak, een warmtepomp en elektrisch verstelbare voorstoelen. Daar staat wel tegenover dat hij 'slechts' 204 pk en 310 Nm heeft te vergeven aan de aangedreven achterwielen. In de verzekering zijn ze vrijwel gelijk geprijsd, terwijl het leasetarief van de Ford een forse 90 euro per maand lager ligt. De Mustang laat het hart sneller kloppen door zijn prijs en krachtvoordeel, maar de Enyaq verwent met zijn rijke uitrusting.

Ontwerp & interieur

In eerste instantie is het wennen om her en der mustangs te zien galopperen op het koetswerk van een elektrische vijfdeurs SUV, maar marketingtechnisch is het een logische keuze. Iedereen kent de Mustang en de elektrische auto kan over het algemeen wel een testosteroninjectie gebruiken. Dat is aardig gelukt, want het is best een gaaf ding. Zolang je de jaarlijkse toerit van de Mustang-club niet tegenkomt, is er geen enkele reden om je ongemakkelijk te voelen. De achterlichten vormen een respectvolle verwijzing naar de pony-car, maar voor de

rest heeft hij niets te maken met de Amerikaanse volksheld. Al geven de gespierde heupen wel een visuele hint naar zijn stamboom. Het is in het echt vooral een grote auto. Hoog, lang, breed en met een uitgestrekte wielbasis van bijna drie meter. De 18-inch wielen met flinke bandwang ogen iel, maar passen bij zijn SUV-voorkomen. De Enyaq is volgens het meetlint iets korter, maar komt ook fors over. Geen SUV, maar een crossover die in dit Arctic Silver en op deze fraaie 21-inch wielen een bijkans chique indruk maakt. Strakke lijnen, een krachtig front en een massieve uitstraling naast de meer organisch gevormde Mustang.

In het interieur van de Ford is geen geforceerde poging gedaan om het verleden op te rakelen. Hij is simpelweg geïnspireerd door Tesla. Er zijn (helaas) geen fysieke sneltoetsen, maar wel een groot rechthoekig scherm met linksboven een Mustang-icoon als home-toets. De menu's hebben flinke buttons voor de hoofdthema's, maar wat priegelige schuifjes voor de daadwerkelijke functie. Bovendien vergt de indeling nogal wat verticaal scrollwerk en de bediening van de airco is te laag op het scherm ondergebracht. Daardoor ben



je te lang afgeleid van de weg om al rijdend het menu te activeren en de temperatuur te wijzigen. Maar de reacties zijn snel genoeg, de menu's redelijk vlot te doorgronden en de graphics simpel maar duidelijk. Het systeem werkt niet zo intuïtief als dat van een Tesla en scoort toch een ruime voldoende. In de Skoda zijn er centraal onder de ventilatieroosters enkele sneltoetsen om direct de aircobediening op het scherm te krijgen. Het hoofdpaneel is compacter dan dat van de Ford en heeft kleurrijke graphics met duidelijke app-symbolen voor de hoofdthema's. Het scherm reageert langzamer dan dat van de Mustang en de me-

nu's vragen iets meer gewenning. Het systeem van Ford heeft dan ook de voorkeur, omdat het gebruiksvriendelijker is. Op afwerkingsgebied ontlopen ze elkaar niets. Het Skoda-dashbord heeft een luxere uitstraling, maar het materiaalgebruik is vergelijkbaar. Een mix van zachte kunststoffen, met in nepleer of stof ingepakte materialen en een paar stripjes hard plastic. In beide auto's zit het keurig in elkaar en doordat er nauwelijks echte knoppen zijn, zijn er ook weinig sluitnaden, zodat de dashboards strakker zijn dan voorheen.

Comfort & functionaliteit

De vingers gaan van het dashboard naar de stoelverstelling. In allebei is de plek van de bestuurder elektrisch verstelbaar. De Mustang heeft een vormloze stoel met een zachte vulling. De afmetingen van het meubilair zijn in orde en de vlakke zitting torent flink boven het asfalt uit, maar de ondersteuning schiet tekort. Daar staat

tegenover dat de zitpositie wel kan concurreren met die van een echte SUV. Dat telt voor sommige bestuurders. Door de platte stoelen klim je namelijk makkelijk achter het stuur. In de Enyaq hebben de voorstoelen een betere vorm en een stevige vulling, waardoor het zitcomfort van hoger niveau is. De stoelhoogte overstijgt het niveau van een crossover niet en is lager dan in de Mustang. Nog een paar verschillen voorin: de Ford biedt fors meer schouder ruimte, terwijl de Skoda meer speling laat tot de dakhemel.

Achter in de Mustang betaalt de ruim twintig centimeter langere wielbasis zich uit. Hij heeft een royale achterbank met een vracht aan beenruimte. De zitting is zacht en vlak, maar staat onder een voldoende grote hoek om de bovenbenen op te vangen. De bank is relatief laag gemonteerd om ervoor te zorgen dat er net voldoende speling blijft tot de dakhemel. De Enyaq heeft een betere bank, meer

hoofdruimte en minder plaats voor de benen. Maar het zijn allebei rianten vijfzitters met een flinke kofferbak. Waar de lengte van de Mustang vooral tussen de assen zit, heeft de Enyaq een grotere overhang aan de achterkant. Het zal geen verrassing zijn dat de Skoda dan ook de ruimere kofferbak heeft. Die is dieper en langer, waardoor er 585 liter en maximaal 1710 liter verstouwd kan worden. Vergelijkbaar met een Focus Wagon, terwijl de Ford zich beter laat vergelijken met een Focus hatchback. De Mustang heeft een hogere tildrempel om de laadbak van 402 liter te bereiken en met de bank plat past er op een vlakke vloer 1420 liter. Maar de Mustang heeft onder de voorklep nog een vak van ruim 80 liter om bijvoorbeeld de laadkabels in op te bergen. In de Skoda is daar geen extra opbergruimte gecreëerd en berg je de kabels achterin onder de vloer op. De Enyaq heeft traditioneel paraplu's in de voorportieren en een ijskrabber die om begrijpelijke redenen naar de kofferklep is verhuisd.

Prestaties & verbruik

Gaan we verder met de aandrijflijnen. Het krachtvoordeel van 90 pk en 120 Nm van de Mustang laat zich logischerwijs voelen. Tot

'De Mach-e weet te boeien met goede rijeigenschappen, bijna ouderwets'



Het dashboard heeft een rijkere uitstraling dan dat van de Ford. De afwerking is vergelijkbaar goed. Onder: veel laadvolume.



Geen frunk, wel strakke carrosserienaden. De traditionele paraplu ontbreekt niet en de ijskrabber zit in de achterklep.



Testnotitie Dries van den Elzen



Dat de automarkt met de opkomst van de EV's tot een saaie eenheidsworst zou worden, blijkt minder het geval te zijn dan we vreesden. Het blijft verwonderlijk hoeveel auto's met elektrische aandrijving qua karakter kunnen verschillen. Met een andere onderstelafstemming kun je logischerwijs veel bereiken, maar ook weten we nu dat de ene elektromotor de andere niet is. Dat zit 'm voor een groot deel in de software, die bepaalt wat de motor precies doet als je vermogen vraagt. De snelheid waarmee hij reageert, de manier waarop het koppel wordt op- en afgebouwd, alsook de eindoverbrenging zorgen voor kleine verschillen in beleving en prestaties. De volgende elektrische auto van Ford zal daarin een goede lakmoesproef zijn. Die wordt namelijk gebouwd op het MEB-platform, waarop ook de Skoda Enyaq en diens verwanten staan. Benieuwd of Ford die auto, net als deze Mach-e toch als een echte Ford kan laten aanvoelen.

De Enyaq voelt log en zwaar aan. De 21-inch wielen maken hem zelfs met variabele dempers nodeloos hard. Fijne achterbank.

80 km/h is het verwaarloosbaar, maar erboven gaan de grotere spierballen tellen. De Skoda trekt vlot op om daarna af te vlakken, terwijl het koppel van de Ford vanuit stilstand wordt geknepen tot zo'n 60 km/h om beschaafd van zijn plek te komen, wint vervolgens aan kracht en blijft stevig doortrekken. Daardoor zit er meer beleving in de elektromotor van de Mustang. Maar eerlijk is eerlijk, zo groot als de opgegeven cijfers doen vermoeden, is het verschil niet. In de praktijk tikt hij in 7,2 seconden 100 km/h aan, waarmee hij de Enyaq 1,3 tellen voorblijft en ruim een seconde boven de fabrieksopgave uitkomt. Allebei hebben echter gebruiksvriendelijke en soepele aandrijflijnen. De Skoda heeft flippers aan het stuur om de mate van recupereren te manipuleren, terwijl de Ford een prima werkende en uitschakelbare *one pedal driving*-modus heeft. Opmerkelijk is de ruwe manier waarop de automatische parkeerrem van de Ford ontgrendelt. Als een stoplicht bijvoorbeeld op groen springt en je gas geeft, blijft zijn rem net even te lang 'plakken' om vloeiend weg te komen.

Over naar belangrijkere zaken, zoals het verbruik. Met de Skoda wisten we op een win-

derige dag een verbruik van 18,0 kWh per 100 kilometer te halen en dat betekent een actieradius van 428 kilometer. Daarmee komt hij 80 kilometer minder ver dan de fabrieksopgave en dat is een acceptabele afwijking. De Ford liet een praktijkverbruik van 20,0 kWh per 100 kilometer noteren en op zijn 11 kWh grotere accu haalt hij een range van 440 kilometer. Een verschil van 170 kilometer met de WLTP-opgave en dat is fors. Een knappe prestatie van de efficiëntere Enyaq, die met een kleinere batterij en op breder rubber dan de Mustang een vrijwel gelijke actieradius haalt.

Het volgende testelement bestaat uit verschillende laadsessies. Aan de lokale buurtpaal trekken beide 11 kW binnen, waardoor je een nacht nodig hebt om de accu's van achtereenvolgens 77 kWh van de Skoda en 88 kWh van de Ford te vullen. Aan de snellader moet de Tsjech 125 kW en de Amerikaan 150 kW binnenhenge-

len. De Enyaq wist zelfs te pieken op 128 kW en bleef tot 50% vulling ruim boven 100 kW laden. Daarna liep dat tot 80% acculading langzaam terug naar 65 kW. Gedurende een halfuur laden wist hij gemiddeld 102 kW te halen. Reken op ongeveer 35 minuten om van 10-80% te komen. De Mustang haalde aan een vergelijkbare 350 kW-paal maximaal 129 kW tot 20% vulling. Daarna daalde dat naar 110 kW tot 40% om bij halfvol af te zakken naar 90 kW en bij 65% vulling laadde hij nog met 78 kW. Over een halfuur stekkeren trok hij gemiddeld 94 kW binnen. Reken op 45 minuten om van 10-80% te laden. Precies zoals Ford opgeeft, maar de beloofde piek van 150 kW heeft hij niet gehaald.

Rij eigenschappen

Zodra er testpylonen en bochten in het spel komen, heeft menig Ford iets extra's te bieden. Ook de Mach-e weet te boeien met goede rij eigenschappen op zijn smalle 225/60 R18-



banden. Grotere wielen kan, maar de breedte blijft hetzelfde. Het zorgt voor een levendig weggedrag, want het rubber kan het koppel van 430 Nm en het hoge gewicht van ruim 2000 kilo niet aan. Zelfs op een snelle afrit zet de kont zonder al te veel provocatie een stap opzij, voordat het niet-uitschakelbare ESP ingrijpt. De gemiddelde leaserijder zal ervan schrikken, terwijl de liefhebber die onstuimigheid alleen maar kan waarderen. De tractiecontrole kan op non-actief en dan zijn er kleine schuivers te maken. Helemaal dwars mag niet, maar je kunt het eventuele onderstuur ombuigen naar licht overstuur door gas te geven of te lossen. De

achterkant schuift dan een paar bandbreedtes opzij en weet zo een authentiek achterwiel-aangedreven gevoel te geven. Bijna ouderwets, door de beperkte grip. De lichte besturing heeft niet de Ford-perfectie van de Fiesta en Focus. Het stuurwiel geeft een prettige tegendruk, maar heeft rond de middenstand ook iets kunstmatig als er snel gestuurd wordt. Echt gevoel zit er niet in, maar de auto reageert wel direct en puntig op je input. Dat doet hij vooral erg goed. De Mach-e weet zich weliswaar niet zo overtuigend als bijvoorbeeld de Focus in zijn segment als dé stuurmanskeuze te profileren, maar voor een loodzware BEV rijdt hij bovengemiddeld lekker. Niet alles is top. Het rempedaal is te bijterig in het eerste gedeelte van de pedaalslag en dat is niet optimaal in stadsverkeer. Het onderstel heeft verder voldoende souplesse op drempels en dwarsrichels, maar de stijve achteras heeft moeite met klinkerwegen op lage snelheid. Dan zit je van links naar rechts te schudden in de stoel.

De Skoda heeft ook zo zijn eigenaardigheden. De variabele demping heeft een flink verstelbereik, maar de 21-inch wielen, voorzien van banden met een lage wang, laten zich toch

voelen. Vooral op een diepliggend putdeksel of een hobbelige weg klapperen de achterwielen. Op glooiingen en drempels zijn er geen onvolkomenheden en is het heerlijk kalm familie-transport. Net als de Mustang. Maar het fraaie lichtmetaal gaat ten koste van het afrolcomfort in de Enyaq. Ook produceren de 255 millimeter brede achterbanden bij snelheden boven 50 km/h goed hoorbare rolgeluiden, waardoor hij de geluismeter in de cabine verder laat uitslaan dan de Ford. De Mustang is stiller en in de bebouwde kom doorgaans comfortabeler, maar wat wil je ook op banden met zo'n hoge wang? Op het dynamische vlak houdt de Skoda zich rustig en is hij probleemloos. Hij voelt log en groot aan, terwijl de 235 millimeter brede voorbanden en het ESP hem een veilig onderstuur karakter geven. Van de achterwiel-aandrijving is vrijwel niets te merken, laat staan dat er plezier uit te halen is. Het rempedaal geeft onnatuurlijke tegendruk bij hard remmen en het hoge gewicht drukt flink door tijdens een noodstop. De besturing is mooi van gewicht en geeft voldoende precisie om de auto te kunnen plaatsen, maar de Enyaq kan niet tippen aan het natuurlijker aanvoelende rijgedrag van de Ford Mustang.


'De Enyaq haalt met een kleinere accu en breder rubber dezelfde actieradius'

Ford Mustang Mach-e RWD 98 kWh Extended Range / Skoda Enyaq iV 80 First Edition


Specificaties

	Ford	Skoda
motor	synchroon met perm. magneet	synchroon met perm. magneet
max. vermogen	294 pk (216 kW)	204 pk (150 kW)
max. koppel	430 Nm	310 Nm
bruto accu capaciteit	98 kWh	82 kWh
netto accu capaciteit	88 kWh	77 kWh
max. ac laadsnelheid	11 kW	11 kW
max. dc laadsnelheid	150 kW	125 kW
specifieke massa	7,0 kg/pk	9,7 kg/pk
transmissie	eentraps reductieversnelling	eentraps reductieversnelling
aandrijfwijze	achterwielen	achterwielen
besturing	elektrisch bekrachtigd, tandheugel	elektrisch bekrachtigd, tandheugel
wielophangingen	vóór onafhankelijk, McPherson	vóór onafhankelijk, McPherson
	achter onafhankelijk, multi-link	achter onafhankelijk, multi-link
remmen	vóór geventileerde schijven	vóór geventileerde schijven
	achter schijven	achter trommels
abs	ja	ja
esp	ja	ja
banden	225/60 R18	v: 235/45 R21, a: 255/40 R21


De concurrentie



Volkswagen ID.4
1st Max
€ 57.690,-
★★★★



Volvo XC40 Recharge
€ 55.495,-
★★★



Tesla Model Y
€ 64.000,-
nog niet getest



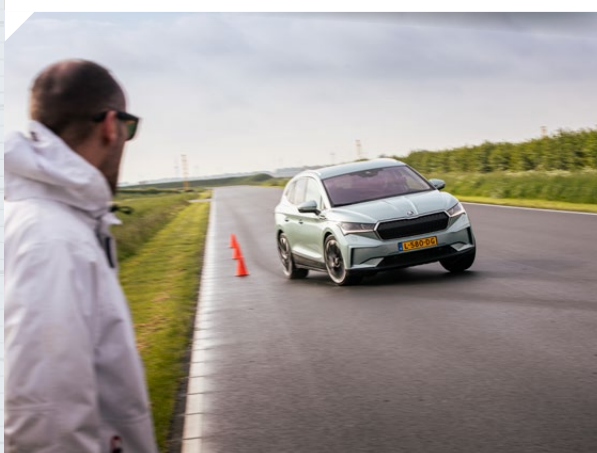
Maten en gewichten

	Ford	Skoda
carrosserie	vijfdeurs SUV	vijfdeurs crossover
binnenhoogte voor (1)	93/100 cm	100/106 cm
binnenhoogte achter (2)	91 cm	99 cm
binnenbreedte voor (3)	148 cm	143 cm
binnenbreedte achter (4)	133 cm	135 cm
zitdiepte voor (5)	51 cm	50 cm
zitdiepte achter (6)	49 cm	48 cm
instaphoogte min./max. (7)	60/67 cm	55/61 cm
zithoogte min./max. (8)	31/33 cm	28/34 cm
achterbankhoogte (9)	34 cm	36 cm
zitruimte (10)	73 cm	71 cm
tildrempel (11)	78 cm	69 cm
klephoogte (12)	188 cm	190 cm
inhoud bagageruimte	min. 402 l, max. 1420 l	min. 585 l, max. 1710 l
draaicirkel	11,6 m	9,3 m
kentekengewicht	2060 kg	1975 kg
max. toegelaten gewicht	2605 kg	2658 kg
max. trekgewicht	750 kg	1000 kg

Testresultaten

	Ford	Skoda
topsnelheid (km/h)	180*	160*
acceleratie (s)		
0-50 km/h	3,2	3,2
0-80 km/h	5,3	5,9
0-100 km/h	7,2 (6,2)*	8,5 (8,5)*
0-120 km/h	9,8	12,1
0-140 km/h	13,4	17,1
tussenacceleratie (s)		
80-120 km/h in D	4,5	5,8
100-140 km/h in D	6,2	8,1
geluid (db(a))		
50 km/h	56,1	54
80 km/h	58,6	60
100 km/h	61,7	62,6
120 km/h	64,6	66,1
140 km/h	69,2	68,4
tellerafwijking (km/h)		
50 km/h	53	53
80 km/h	84	83
100 km/h	104	103
120 km/h	124	124
140 km/h	144	144
remweg (m)		
100-0 km/h	35,6	36,3
VDA uitwijkproef		
max. inrijsnelheid met esp (km/h)	79,6	76,9
testcondities	vochtig	vochtig
kilometerstand	1930	1504
omgevingstemperatuur	12 °C	12 °C

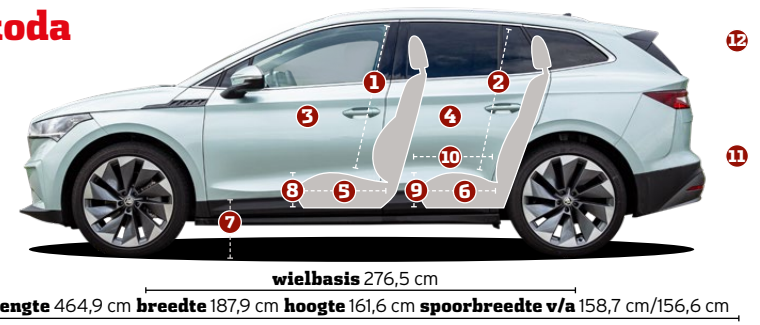
* = fabrieksopgave



Ford



Skoda



Standaarduitrusting

	Ford	Skoda
in hoogte verstelbaar stuurwiel	ja	ja
axiaal verstelbaar stuurwiel	ja	ja
in hoogte verstelbare voorstoelen	ja	ja
elektrisch verstelbare bestuurdersstoel	nee	ja
stoelverwarming	ja	ja
stuurverwarming	ja	ja
voorruiwverwarming	ja	ja
in delen neerklapbare achterbank	ja	ja
leren bekleding	ja	ja
isofix aansluiting voor kinderzitjes	ja	ja
elektrisch bedienbare ramen v/a	ja/ja	ja/ja
elektrisch verstelbare buitenspiegels	ja	ja
elektrisch verwarmbare buitenspiegels	ja	ja
keyless entry	ja	ja
adaptieve cruise control	ja	ja
led-koplampen	ja	ja
autom. lichtsensoren	ja	ja
regensensor	ja	ja
parkeersensoren v/a	ja/ja	ja/ja
parkeercamera	ja	ja
audiosysteem	ja	ja
aux/usb-aansluiting	ja	ja
bediening vanaf het stuurwiel	ja	ja
navigatiesysteem	ja	ja
apple carplay en android auto	ja	ja
autom. airco	ja	ja
lichtmetalen wielen	ja	ja
twee airbags vóór	ja	ja
zij-airbags vóór	ja	ja
zij-airbags achter	ja	nee
gordijnairbags	ja	ja
tractiecontrole	ja	ja
stabiliteitscontrole	ja	ja
automatisch remsysteem	ja	ja
rijstrookassistent	ja	ja
dodehoekassistent	ja	ja

Kosten en onderhoud

	Ford	Skoda
catalogusprijs	€ 56.575,-	€ 60.735,-
prijs testauto	€ 58.075,-	€ 61.760,-
kosten rijklaar maken	€ 1500,-	€ 1025,-
houderschapsbelasting p.j.	€ 0,-	€ 0,-
leaseprijs*	€ 889,21	€ 980,55
verzekeringspremie**	€ 832,20	€ 815,64
onderhoudsinterval	2 jaar	2 jaar
garantietermijn	2 jaar zonder kilometerbeperking	2 jaar zonder kilometerbeperking

* Bron: Alphabet. Tarief per maand, gebaseerd op 10.000 km per jaar, looptijd 60 maanden, incl. verzekering en btw, exclusief laden.
** Verzekering bij Univé

Verbruik en milieu

	Ford	Skoda
verbruik gemiddeld (WLTP)	16,5 kWh/100 km	16,3 kWh/100 km
testverbruik	20,0 kWh/100 km	18,0 kWh/100 km
actieradius WLTP	610 km	508 km
gemeten actieradius	440 km	428 km
milieulabel	A	A
CO₂-emissie	0 g/km	0 g/km

Eindoordeel

Het nieuwe (ab)normaal in de middenklasse is een bedrag van minimaal 50.000 euro en een elektrische range van op zijn minst 400 kilometer. Skoda gooit hoge ogen met de Enyaq en is op dit moment het beste aanbod op het MEB-platform van de Volkswagen-groep. Hij is groot, efficiënt, heeft goede laadprestaties, rijdt probleemloos en ziet er goed uit. Foutloos is hij niet met deze te grote wielen en eigenlijk komt hij beter uit de verf in een voordeligere uitvoering dan in deze First Edition-variant van ruim 60.000 euro.

verkrijgen om het uitdagende weggedrag van de goedkopere Ford niet te belonen. Hij levert bovendien meer kracht, is ruimer, comfortabeler en voorzien van een beter mediasysteem. De Mustang Mach-e is zeker niet vrij van naden met zijn platte stoelen, minder efficiënte aandrijflijn en tegenvallende laadprestaties. Maar om te rijden is hij in de elektrische wereld abnormaal goed.



1. Ford ★★★★★
2. Skoda ★★★