

Revisión del Ford Mustang GT Convertible 2020

Ciudadanía, 29/11/2020



Con un precio de \$ 74,890 antes de las opciones y los costos en carretera, el techo

blando V8 cuesta \$ 8200 sobre su hermano cupé de techo fijo, y \$ 14,600 sobre el Mustang Convertible turboalimentado de cuatro cilindros de "alto rendimiento".

El salto desde el automóvil con motor 'menor' se puede explicar (porque V8), pero la brecha con el cupé es un poco exagerada para lo que equivale a un techo de tela negra relativamente simple que aún necesita soltar manualmente cada vez que abre mientras el automóvil está parado.

Sin embargo, lo que sí obtiene es un Coyote V8 de 5.0 litros con 339kW y 556Nm combinado exclusivamente con una transmisión automática de 10 velocidades. Hay rines de 19 pulgadas, faros delanteros y traseros LED, asientos de cuero ventilados y con calefacción ajustables eléctricamente y una pantalla táctil SYNC 3 de 8.0 pulgadas compatible con Apple CarPlay y Android Auto.

Agregue el control de crucero adaptativo, un sistema de advertencia de cambio de carril y AEB para ayudar con la comodidad del conductor, pero el Mustang solo obtiene una calificación de seguridad ANCAP de tres estrellas (a partir de 2017, y técnicamente solo se aplica al cupé). Sin embargo, la propiedad no es demasiado considerable, con tres años de servicio de precio limitado que ascienden a \$ 897 y de cinco a \$ 1596.

Hay 10 opciones de color disponibles, y nuestro automóvil tiene un acabado en el encantador Rapid Red metálico (\$ 650), que funciona de manera brillante con el techo y las ruedas en contraste. Y sí, es básicamente el mismo que el Soul Red Crystal de Mazda, que no es un mal tono para imitar.

Es un automóvil indudablemente atractivo, con el techo arriba o abajo, que rezuma ese encanto de mandíbula cuadrada que los estadounidenses logran lograr tan bien. El diseño interior también, con la mayoría de los componentes exclusivos del Mustang, ha mejorado a lo largo de los años y continúa equilibrando el diseño de la interfaz humana moderna con los interruptores de palanca de inspiración retro y los diales de temperatura rodantes.

Si bien puede ser un cuatro plazas, el par trasero es bastante estrecho para cualquier persona mayor de 10 años, pero los asientos delanteros son bajos y cómodos, y es fácil deslizarse hacia adentro y hacia afuera mientras se embarca en una

carretera aspirante a la Ruta 66. viaje al supermercado.

Como para comprender que no hay dos crisis de mediana edad iguales, el Mustang ofrece una amplia gama de personalización y personalización de los modos de conducción, incluida la respuesta del acelerador y la nota de escape, así como la pantalla en el grupo de instrumentos totalmente digital de 12.0 pulgadas.

Puede cambiar los colores de iluminación, la sensación de la dirección, incluso la cantidad de información y cómo se muestra frente a usted.

Es una característica interesante, pero la desventaja de la implementación es que el interruptor de palanca de selección de modo solo funciona en una dirección. Por lo tanto, cuando busque el "MyMode" completamente personalizado, debe pasar por todos los modos normales, incluidos Track y Drag Race, para llegar allí.

Al igual que con todos los Ford que ejecutan el sistema SYNC 3, el infoentretenimiento funciona lo suficientemente bien y tiene navegación nativa, radio DAB y control de voz, así como soporte plug-and-play para proyección de dispositivos móviles. Es una buena unidad y funciona de manera muy confiable, pero la interfaz es bastante básica y puede ser difícil navegar por algunas partes.

Es importante destacar que puede usar los comandos de voz para simplemente "tocar algo de Van Halen" y seguir su camino.

El V8 de aspiración natural se actualizó en 2018 para incluir inyección directa junto con la inyección en el puerto existente para ayudar no solo en el rendimiento (33 kW más de 306 kW) sino también en la economía. Dicho esto, el consumo de combustible declarado no ha cambiado del motor de segunda generación al actual, con un ciclo combinado de 12,7 L / 100 km bastante sediento en las tarjetas. Podría decirse que hay un total de cero personas que enumeran el "bajo consumo de combustible" como la principal razón para comprar un Mustang V8, así que sigamos adelante.

Piense en el rendimiento de fuerza bruta de la vieja escuela, con la potencia máxima de 339 kW tardando hasta las 7000 rpm en llegar. También es un viaje divertido, rápido y ruidoso y, a pesar de la modernización del V8, es un retroceso a los días pasados, donde simplemente no había ningún reemplazo para el desplazamiento aspirado naturalmente. ¿Quieres un recordatorio? Mire debajo del capó y no intentará ocultar los rieles del chasis, los puntos de soldadura o el telar de cableado. Movimiento clásico ", Murica.

Sin embargo, sustancialmente más moderna es la transmisión automática de 10 velocidades. El nivel de relaciones de Malvern-Star ayuda a mantener el consumo bajo control, y es fácil cambiar entre números, pero hooley dooley es una pequeña caja ocupada.

Nunca parece saber en qué marcha quiere estar. No está cazando o sosteniendo, simplemente cambiando de opinión para siempre. Acelera desde las luces, primero se convierte en tercero y luego en quinto, pero cuando comienza a levantar el acelerador, salta a siete y a seis, luego, con un ligero toque del acelerador, salta rápidamente a cuatro, luego vuelve a cinco y sube a ocho.

Es una pena que no haya una opción manual para la capota abatible, ya que debo decir que sería preferible.

El gran Ford esboza una sonrisa por minuto siempre que mantenga las cosas simples. Como, en realidad, el Mustang es un automóvil de una sola tarea a la vez.

Es apropiadamente rápido en línea recta, con Ford afirmando una carrera de 4.2 segundos a 60 mph (o 97 km / h), lo cual es suficiente para superar al Audi S5 convertible de \$ 120,400. También se agarra bien en las curvas cuando se ejecuta a las velocidades indicadas.

Sin embargo, mezcle estos y trate de empujar rápido en una esquina, y las cosas comienzan a desconectarse un poco. No es terrible en absoluto, especialmente para un convertible, pero tal vez no sea tan comunicativo como debería ser. Sin embargo, es un problema fácil de resolver, simplemente regule las cosas y vuelva a un ritmo de cruce hasta que la carretera se vuelva a enderezar.

Puede mejorar el control de la carrocería con la opción de suspensión MagneRide de \$ 2750, que permite una amortiguación de viscosidad variable, pero yo diría que realmente no vale la pena en un automóvil que se conduce lo suficientemente bien desde el primer momento y se desempeña mejor como cruce de todos modos.

El Ford Mustang GT Convertible 2020 es rápido, ruidoso y divertido, al igual que la lista de reproducción de hair-metal que sabes que quieres subir a 11. Como de alguna manera, a pesar de todos sus defectos, el Pony de trapo logra ser más grande que la suma de sus partes, y es capaz de entregar muchas más sonrisas de las que tiene derecho de ingeniería.