

AMERICKÝ SEN

Ford Mustang GT 2015: legendární pony car pro Evropu
Kráčet ve stopách legendy je vždycky těžký úkol. A nová generace Fordu Mustang ho má těžší o to, že se kromě svých tradičních amerických zákazníků musí zalíbit i těm evropským. Může přitom zůstat skutečným americkým snem?

Když se poprvé dostanete za volant zbrusu nového modelu, leží před vámi obvykle jediná otázka. Je to dobré auto? Ale když poprvé řídíte novou generaci legendy, jako je Ford Mus-

tang, čekají na vás otázky dvě. Musíte posoudit nejen jestli je novinka dobré auto, ale také jestli je to dobrý Mustang. A ještě horší je, že odpovědi mohou být často protichůdné. Stačí se začíst do testů a recenzí v motoristických časopisech „hlavního

proudu“ a potom je porovnat s otázkami, které si kladou v diskusích a na fórech nadšenci do amerických aut. Zatímco většina novinářů se snaží přijít na to, jestli se už nový Mustang stal plnohodnotným konkurentem evropských aut, milovníci amerik se ptají,



Palubní deska a volant si stále zachovávají retro styl. Kvalita se ale výrazně zlepšila



jestli je to stále ještě ten poctivý kus amerického železa.

Je možné uspokojit evropského zákazníka a zachovat si americký charakter? Je Mustang bez tuhé zadní nápravy a se sofistikovaným podvozkem pořád Mustang? A není ztráta svalnatého retro designu přílišnou obětí za přízeň Evropanů?

Když si nový Mustang poprvé prohlížíte, mohou vám takové věci přijít na mysl velmi snadno. Předchozí generace hrála na city milovníkům origi-

nálu ze šedesátých let a představovala tu nejbližší věc k modernizovanému klasickému autu, kterou jste si mohli koupit. Ta nová ale vypadá naprosto moderně, uhlazeně a v leccems připomíná spíše nějaké luxusní britské kupé.

Samozřejmě tu jsou i typické „mustangovské“ detaily, jako trojitá koncová světla a masivní znak uprostřed zadního čela, prolisy na bocích nebo trojitě „žábry“ u předních světlometů. A ještě nápadnější jsou odkazy

Ze zadu je karosérie svému půlstoletí starému předobrazu nejpodobnější





Zadní sedadla vypadají skromně, ale v nouzi převezete i dospělého cestujícího

na historii v kabině. Palubní deska s dvojitým „hrbem“, typické uspořádání budíků, klasický tříramenný volant s hlubokým středem a středový panel s páčkovými přepínači. Pořád to není auto, které byste si mohli splést s něčím z evropské produkce. Ale také to není auto, jehož přitažlivost by závisela na tom, jestli máte rádi jeho klasickou předlohu.

A podobné rozdíly pokračují, i když usednete za volant a vyrazíte. Zatímco v posledních desetiletích byly Mustangy pověstné tím, že se za působivým designem skrývají laciné materiály a mizerné zpracování, a že za málo peněz sice dostanete velký motor, kterému ale chybí odpovídající výkon a je doplněn prehistorickým podvozkem, dnes je všechno úplně jinak.

Pětilitrový osmiválec pod kapotou (můžete mít i čtyřválec, jehož kombinace objemu 2,3 litru a přeplňování turbem navazuje na slavný Mustang SVO z 80. let) má dnes 422 koní. To je na atmosféricky plněnou 5.0 slušný výkon i na evropské poměry. Je to například o nějakých 30 koní víc, než měl osmiválec o stejném objemu, který se ještě minulý rok montoval do luxusního Jaguara XK. Ostatně právě brit-

ského aristokrata s kočkou ve značce připomíná americký poník svým jízdním charakterem ze všeho nejvíc. Nejenže si jsou podobné motory obou vozů, ale leccos společného má i způsob, jakým se chovají jejich podvozky. Zvláště nápadné to je, když vyrazíte do typického evropského prostředí, tedy na zakroucenou okresku s nekvalitním povrchem.

Předchozí Mustang měl pravděpodobně nejlépe naladěný podvozek s tuhou zadní nápravou, který byl kdy navržen a na hladkém závodním okruhu byl schopen dosáhnout časů srovnatelných s BMW M3. Ale pokud se do hry přidaly výmoly a nerovnosti, mohla vám ona tyč, spojující zadní kola, způsobit pořádné bolení hlavy. I v modelovém roce 2014 měl Mustang něco ze svého 50 let starého

Výhled přes klasickou palubní desku s dvojitou kapličkou a kapotu s boulemi je úchvatný

předchůdce. Pral se s vámi a dával vám najevo, že pokud ho budete příliš dráždit a vzdáte se přitom ochrany elektronických trpaslíků stabilizace a kontroly trakce, může se vás pokusit zabít.

„Patnáctka“ nic takového nedělá. Po pravdě řečeno se nám s ní podařilo najezdit nějakých sto kilometrů v ostrém tempu po okresech Železných hor, aniž by se zadní kola jedinkrát pokusila opustit stopu. Jezdit ve stejném prostředí s jeho předchůdcem ve stejném tempu by vyžadovalo kombinaci schopností a odvahy vysoko nad úrovní běžného řidiče. Pro většinu řidičů to bude obrovský pokrok, ale některým



Mustang, který si můžete koupit oficiálně v Čechách. To tu ještě nebylo!

„Ground Speed“ je drobný vtípek, odkazující na leteckou historii jména Mustang.

může ono „dřevní“ chování minulého Mustangu imponovat.

Stalo se tedy to, čeho se někteří obávali, tedy že nový Mustang je lepší auto než ten předchozí, ale horší Mustang? To záleží na tom, co považujeme za „duši“ Mustangu a za nejdůležitější vlastnosti pro jeho charakter.

Bez historické souvislosti má mnoho lidí sklony vnímat Mustang jako ztělesnění americké maskulinity a neotesanosti v automobilovém světě. Rozměrné monstrum s obřím motorem a sofistikovaností řeznického psa.

Když se ale podíváte na původní Mustang v kontextu jeho doby, zjistíte, že Lee Iacocca hledal při jeho návrhu něco úplně jiného. Na poměry doby a místa vzniku byl Mustang malý, obratný a velmi sofistikovaný. A jak jeho proporce s dlouhou přední kapotou a krátkým zadkem, tak i mnoho detailů, připomínaly spíše evropské rychlé cestovní vozy tehdy tak oblíbené třídy „Gran Turismo“

Tenhle motor budete chtít čas od času ukázat



LED světla pro denní svícení připomínají žábry po stranách masky původního modelu





Z bočního pohledu má Mustang opravdu elegantní siluetu

Ford Mustang GT 2015

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol se samosvorným diferenciálem * **Karoserie:** ocelová samonosná (kapota motorového prostoru a přední blatníky z hliníku), dvoudveřový čtyřmístný fastback * **Rozměry:** rozvor 2.720 mm, délka 4.784 mm, šířka 1.916 mm, výška 1.381 mm * **Hmotnost:** 1.732 kg * **Motor:** benzínový celohliníkový V8-DOHC „Coyote“, 302 cu.i., 4.951 cm³, 422 koní při 6.500 ot/min, 524 Nm při 4.250 ot/min, kompresní poměr 11.1:1, sekvenční vícebodové el. vstřikování, nezávislé proměnné časování sacích i výfukových ventilů * **Převodovka:** šestistupňová automatická * **Řízení:** hřebenové s elektronickým posilovačem (EPAS) * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení vzpěrami MacPherson s dvojími kulovými čepy, tuhý pomocný rám, dutý zkrutný stabilizátor * **Zadní náprava:** nezávislé zavěšení Integral-link, plný zkrutný stabilizátor * **Brzdy:** vpředu chlazené kotouče 380x34 mm, šestipístkové hliníkové třmeny Brembo, vzadu chlazené kotouče 330x25 mm, jednopístkové plovoucí ocelové třmeny, integrální parkovací brzda * **Kola:** z lehké slitiny, vpředu 9x19", vzadu 9,5x19" * **Pneumatiky:** vpředu 255/40 R19, vzadu 275/40 R19 * **Cena (V8, fastback, automat):** od 1.055.000 Kč



Prodejní brožury a manuál dostanete samozřejmě v češtině

s osmiválcovým motorem o více než 400 koních. V elitářské Evropě patří k osmiválcovému kupé snobství, nejkvalitnější kůže a prestižní značky. Americký způsob je prodat vám to důležité a dát vám možnost se na to méně podstatné vykašlat. Takže nový Mustang je nejen lepší auto než ten předchozí, ale minimálně v jednom ohledu i lepší Mustang. Děkujeme Ford AUTO IN s.r.o. Pardubice za zapůjčení vozu.

Text: Vojta Dobeš
Foto: Radek „Caddy“ Beneš

Přední část tak trochu připomíná britská kupé kategorie GT



Zadní světla sice blikají oranžově, ale v klidu svítí všechny segmenty červeně

neboli GT. Štíhlá, elegantní kupé, která evropská smetánka používala k rychlým přesunům napříč kontinentem. možná víc, než kterákoliv z generací mezi nimi. Původní Mustang nebyl ani neotesaný, ani humpolácký. Vznikl v době, kdy tuhou zadní nápravu měla i Ferrari a kdy V8 OHV byl stále ještě moderní technologií. Ale nabízel i průměrnému Američanovi možnost pořídit si 80% z požitku vlastnictví Aston Martinu za zlomek ceny. Což je přesně to, na co navazuje model '15. Nic není američtějšího než myšlenka, že si můžete za cenu slušně vybaveného rodinného sedanu střední třídy pořídit placaté a okázalé kupé

Ford ale tento ryze evropský recept přepracoval tak, aby vyhovoval americkému trhu a americkým zákazníkům. Amerika šedesátých let byla bohatou zemí, která ještě neztratila iluze o svém „americkém snu“. A jeho součástí bylo to, že hezké věci může mít každý, kdo bude dostatečně tvrdě pracovat. V tomto ohledu byl Mustang skutečně ztělesněním Ameriky, i přes své silné ovlivnění evropskými vzory. Mustang byl způsob, jak vzít evropská GT a nabídnout je běžnému Američanovi. Stejně jako Amerika samotná vycházel z evropských vzorů a principů, ale předělal si je svým vlastním, svobodnějším a více rovnostářským přístupem. A v tomto smyslu navazuje nový Mustang na svého prapředka z roku 1964



V úzkých uličkách Starého města vyniknou masivní rozměry Mustangu