



Místo na slunci

Možná se najdou lidé, kteří ani nezaregistrovali jeho existenci, ale samostatná řada, blížící se prodejní statistikou prvního roku výroby legendárnímu Mustangu, si nezaslouží, aby se na ní zapomnělo. Uvítali jsme proto padesátiny nenápadného Fordu Maverick, abychom si připomněli jubileum modelu určeného pro ty, jenž využívají silnice k jízdě, a nikoliv k trháni.

Mustang nebyl tím nejhodnějším nástrojem v boji proti rostoucímu importu z Evropy a Japonska. Během krátké doby se profiloval do role mrštného a hbitého sportovního modelu, což dovažované Datsuny a Toyoty rozhodně nebyly – alespoň v druhé polovině 60. let.

A pak tu byl hlavní rival s logem „Bowtie“ a nabídkou mnoha druhů Chevelle a Chevy II, nadto ještě Chrysler, zasobující trh pro nenáročná malými Valianty. V této kategorii měl Ford po ruce jen stárnoucí Falcon, v poslední generaci obměně navíc zvětšený a tím

At už ve zcela civilním provedení nebo v ostře vypadající verzi Grabber, Ford se trefil do vkusu a potřeb těch, kteří nepotřebovali trhače asfaltu. Přesně podle spodního nápisu: „Jednoduchý stroj“



Všichni obdivují: majitelé, sousedé a dokonce i „postman“ s naditou brašnou. A proč ne? Zlatá metalíza s hnědou vinylkou Mavericku sluší a ozdobné poklice také přidávají svůj díl parády



Na rozdíl od běžné americké praxe s mnoha karosářskými variantami se Maverick dodával pouze ve fastbacku či sedanu. Na snímku modely ročníku 1972, tedy ještě s malými elegantními nárazníky

Maverick v top provedení se nazýval Grabber, a když jste trochu více provětrali peněženku, mohli být váš včetně efektních chromovaných ráfků, ve dvoubarevném laku a sportovně pojatém interiéru



Sympatický a zdařilý profil na první pohled připomíná úspěšný evropský Capri. Design je však naprosto samostatný, úhledný a zcela vyvážený. Maverick mohl být automobilovým kamarádem...

soupeřící spíše s novým Chevy Nova. Od konce roku 1968 se „cosi“ o novém Fordu začalo proslýchat, dokonce tak intenzivně, že tyto pověsti neunikly ani tehdejšímu (západo)evropskému automobilovému tisku, a tak bylo jen otázkou času, kdy se Ford rozhodne tajemství odhalit. Stalo se tak 17. dubna 1969 a Ford zcela záměrně nečekal na podzimní čas sklizně novin, protože měl ještě v živé paměti fascinující úspěch Mustangu, který si díky tomu připsal nezvyklé označení '64½. Maverick tyhle ambice sice neměl, ale už první rok se prodeje vyšvihly tak nadějně, že to překonalo i ta nejmělejší očekávání. A to Maverick debutoval v jednom jediném provedení! Jednalo se podle názvosloví o two-door, ale dnešní terminologii (a také vzhledem k téměř splývavé zádi) jej asi každý označí jako kupé. Vzhledově v něčem připomínal evropský superhit Capri, jinak mu ovšem tvarová skromnost slušela: negativní sklon předě, subtilní nárazník, dlouhá kapota, ne-

zbytné boční zvlnění à la „Coke Bottle“ a drobná a nenápadná záď, kde nebyly žádné třetí dveře, ale běžné víko zavazadelníku. Pod kapotu Ford montoval prozatím jen alternativní pár řadových šestiválců Thriftpower Six: 170 cu.i. (105 koní) a 200 cu.i. (120 koní), spojených s třístupňovým manuálem nebo běžnou automatikou Ford. Ohlas byl naprosto výjimečný, Ford už podruhé v této dekádě nabídl malý vůz, na nějž Amerika čekala. Za první rok prodeje dosáhly bezmála 580.000 jednotek, a tak koncern mohl v roce 1970 poslat do výslužby Falcon a k Mavericku nabídnout zase něco nového. Tou novinkou byl řadový šestiválec 250 cu.i. (155 koní), ověřený v Mustangu. O rok později se konečně dočkali i ti, jimž dvoudveřové „skorokupé“ nevyhovovalo. Maverick se objevil v karosérii klasického sedanu a také odpověděl na otázku, kdy se u Fordů konečně rozhoupají k véosmičce. V roce 1971 tedy konečně nadešel čas, aby Maverick vyjel s populární „třístadvojkou“ o vý-

konu 210 koní. Příznivci sportovnějšího vzhledu si mohli vybrat verzi (dnes bychom spíše řekli paket) Grabber, nabízející samozřejmě V8, nějaké ty „rychlé“ pruhy, spojler a kapotu, zvanou „Dual-Dome“. Důležitým milníkem roku 1971 se stal obvyklý počín divize Mercury, která přejala řadu Maverick pod obnoveným názvem Comet, přidala nějakou tu výbavu navíc, opentlila jej vyšší cenou a nabízela ve své síni – nutno ovšem dodat, že s mnohem menším úspěchem. O další rok později se objevily nějaké ty edice (Sprint, Olympics), ovšem nic významného se nedělo. Ročník '73 musel reagovat na zpřísněné bezpečnostní normy, a tak se ani štíhlý a kompaktní Maverick nevyhnul mohutným chromovaným nárazníkům, třebaže se k jeho štíhlému tělu hodily mnohem méně než k soudobých Torinům, Continentálům či Marquisům. Nejmenší šestiválec zmizel z nabídky, základním motorem se stal 3,3 litr, nabídku příplatkové výbavy rozšířily některé prvky interiéru,



V době, kdy se mateřský koncern neprezentoval běžným modrým oválem, nesl Maverick na předním grilu nebo uprostřed zadního čela různé varianty modelového emblému

Brazílská specialita je u nás prakticky neznámá. V polovině 70. let (tamější trh nepotřeboval rozměrné nárazníky) vznikla díky iniciativě autorizovaného prodejce Ford stokusová série STW. Líbivé kombíky ale stály bezmála pětinašobek ceny sedanu a o třetinu více než srovnatelný Chevy STW

The 1973 Line of Mavericks... We're Building on Success

1973 Mavericks are building on a tradition that began four years ago... The 1973 line of Mavericks is designed to meet your needs... New features include... New interior... New exterior styling...

...practically every form. Based on... The 1973 line of Mavericks is designed to meet your needs... New features include... New interior... New exterior styling...

...revised front suspension... The 1973 line of Mavericks is designed to meet your needs... New features include... New interior... New exterior styling...

...if you're looking for more... The 1973 line of Mavericks is designed to meet your needs... New features include... New interior... New exterior styling...

...Finally, there's the... The 1973 line of Mavericks is designed to meet your needs... New features include... New interior... New exterior styling...

...Options... The 1973 line of Mavericks is designed to meet your needs... New features include... New interior... New exterior styling...



Modelová paleta ročníku '73 sahá od nejjednoduššího fastbacku (vlevo) až po relativně nákladný Maverick Grabber (vpravo). V tomto roce musel výrobce vybavit subtilní karosérie těžkými nárazníky



Jednoduchý interiér v odstínu, který patří mezi oblíbené. Dvojice přístrojů stačí, design celé přístrojové desky odpovídá soudobému designu malých a středních Fordů přelomu 60. a 70. let



Původní motorizaci představovaly řadové šestiválce, ale počátkem 70. let Maverick dostal oblíbený Fordův pětiválec, používaný v celé škále modelů. Měl výkon 210 koní a s lehkým Fordem dokázal zacvičit



Klasické čtyřmístné uspořádání sedadel fastbacku Maverick. No, možná by se tam ještě jedno dítě vměstnalo, ale muselo by být hubené a nenáročné. Fastback sloužil především dvojicím...

litá kola a nové barevné odstíny. Možná by se Maverick bez velkých inovací stal koncernovým „Černým

Petrem“, kdo ví... Ale přišel ropný šok první poloviny let sedmdesátých, a obyč byl pořad uspokojivý, v některých

obdobích dokonce rostl. Mimoto měl Ford (i ostatní – buďme spravedliví) dost starostí s těmi největšími modely.

Ani menší a levné vozy nemusejí postrádat eleganci, jak dokládají Fordovy propagační záběry. Elegantní zlatá metalíza evokuje luxus, nenápadná modrá zase solidní status střední třídy



Parta rozesmátých kluků odešla od stavby rodu či kustomu, aby zhlédla nejnovější sportovní Ford, vpravo přihlíží stařík z dob divokého západu a srovnává Grabber se svou první Tin Lizzie



Na výletě: hlava rodiny má hypotéku na předměstský domek, úvěr na nový sedan Maverick (možná dokonce s V8), fešnou manželku a dvě tutově rozmazené děti, které se většinou hádají celou cestu

Ale to, co platí dnes, nemusí platit zítra. Import se zvyšoval a draždivá byla i expanze menších řad Mercedesu, BMW a Volva. Ford se rozhodl jednou provždy s nimi skoncovat a v roce 1975 slavnostně uvedl na trh dvojici Ford Granada/Mercury Monarch. Maverick i Comet odbočily na kolej, která se brzy ukázala jako slepá. Poslední

větší změnu představovalo střídání sportovních paketů v roce 1976, kdy Grabber ustoupil novému Stallionu. Další rok byl pro celou americkou a kanadskou verzi Mavericku poslední. Náhradník se jmenoval Fairmont, ale nikdy se mu nepodařil takový okamžitý průlom jako elegantnímu Fordu v roce 1969.

Československé silnice poznaly několik Mavericků, v rukou našich majitelů jezdily minimálně tři, z nichž jeden, citlivě renovovaný v elegantním tmavomodrém odstínu, se nedávno objevil. Budeme doufat, že se s ním někdy setkáme podrobněji.

Text: J.F.K.
Foto: archiv autora, archiv redakce

