



Zpátky do budoucnosti s legendární Mach jedničkou!

COME BACK KULTOVNÍHO MUSTANGU

V historii nejslavnějšího ponycaru najdeme ne zrovna chudou řádku speciálních edicí a extra paketů. Mezi nimi zaujímá vysokou pozici v žebříčku oblíbenosti Mach 1, který poprvé v roce 1969 přemostil mezeru mezi GT a ostrou Shelbyho GT350 a díky jeho znovuzrození se situace v roce 2021 zopakuje! S příplatkovým paketem se dokonce přiblíží Shelbymu na dostřel...

Než se automechanici začnou povinně přeškolovat na opravě elektromotorů a odborníky na aktualizaci palubního softwaru, zbývá ještě nějaký ten čas. Tak proč ho nevyužít a neprotáhnout ten úspěšný retro-večírek, kterého se americké značky účastní už pěkných pár let? Speciálními edicemi se to v posledních letech jen hemží, jen na jedno slavné jméno jako by se trochu pozapomnělo. Celých sedmáct let štítek Mach 1 odpočíval a někde v rohu tiše a pokorně čekal, až přijde jeho čas. Ale pěkně popořadě. První Mustang zpočátku neměl moc konkurentů. Vážní soupeři se začali objevovat

v programech koncernů GM, Chrysler a také AMC až v roce 1967. Zatímco v Československu se rok poté rozhodovalo o osudech celé generace, za Atlantikem houfně sjížděly z výrobních linek Firebirdy, Camary... Na to musel modrý ovál reagovat. Modlou oné doby byl výkon, a tak se výsledek inženýrského počínání dal očekávat: přinejmenším 351 krychlových palců objemu (za příplatek ale i 390 nebo 428 – slavná Cobra Jet) se staralo o požadované schopnosti v přímce a kvůli lepšímu chování velkého stáda plnokrevníků v zatáčkách doznal odpovídajících změn i podvozek. Přední a zadní spoilery

přispívaly k aerodynamice a spolu s typickými emblémy dotvářely agresivní vzhled dvoudveřáku. Teď už zbývalo jen auto pokřtít. Volba padla na transsonické označení „Mach 1“ a byl to velký úspěch. Po několika letech přesto upadá název v zapomnění, aby se znovu nakrátko objevil v katalozích na úsvitu nového milénia. Poslední Mustang Mach 1 z roku 2003 se chlubil zrychlením na stovku za 5,5 sekundy. Zvukovou bariéru sice zatím žádný Mustang nepronázil a ani ročník 2021 to pravděpodobně nezmění (to by musel dosáh-

nout rychlosti přes 1.200 km/h), i tak je ale znovuzrozená speciální edice divokým hřebcem: 480 koní při sedmi tisících otáčkách dává „Machovi“ dvacetikoňový náskok před stávajícím Mustangem GT. Uctivý odstup od hodnoty 526 koní Shelbyho GT350 tak sice zůstává zachován, přesto by za ní novinka neměla na okruhu příliš zaostávat. Mach 1 má na motoru napasované sání z GT350 a používá i stejný chladič oleje, který zvyšuje kapacitu chlazení o 50 procent. Taktéž šestistupňová převodovka Tremecje stejná jako



V produktové řadě Mustangů zaujímá Mach 1 místo mezi edicí GT a Shelbyho speciály



Paket Handling posune Mach 1 se superširokými semislicky a bohatým ospoilerováním do blízkosti GT350 nejen opticky, ale i schopnostmi na asfaltu



VIDEO



Původní Mach 1 se těšil o tolik větší oblibě, že svého času úplně vytlačil Mustang GT



v GT350 a ve výbavě nechybí ani systém Rev-Matching. Kromě toho disponuje převodovka stejně jako u GT350 samostatným olejovým chladičem. Dvoutalířová spojka

a mecha-nika řazení je už ale převzata ze základnějšího Mustangu GT. Volitelný desetistupňový automat dostal posílený měnič točivého momentu, jeho logika řazení byla uzpůsobena o něco ostřejšímu charakteru „Macha“ a kapacita chladiče kapaliny ATF vzrostla o 75 procent. Při troše snahy je možné na přepracované přídi vystopovat náznaky stylu z roku 1969 a hlavně se pod upravenou mřížkou s naznačenými světlými schovává další přídavný chladič. Přívod drahocenného čerstvého vzduchu zabezpečují otvory po stranách a uprostřed spodního panelu čela. Přední splitter společně se spoilerem na zádi se starají o zvýšený přítlak (přesně o 22% vyšší než u GT s Performance Packem Level 1). Na vylepšené aerodynamice se dále podílí kompletní zakrytování podvozku, které plynule přechází v zadní difuzor převzatý s mírnými úpravami ze svalnaté GT500. V něm jsou vytvářené kanály, které přivádějí vzduch k brzdám. Další úrovní přestavby je paket Handling, jehož součástí jsou



Plaketa na přístrojové desce stejně jako ozdobné lišty u nástupů napovídají, že se jedná o výbavu Mach 1. Paket Handling lze kombinovat jen s manuální převodovkou

FORD MUSTANG MACH1 2021

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karoserie:** ocelová samonosná, dvoudveřové kupé 2+2 * **Motor:** benzínový V8-DOHC 32V, 302 cu.i., 4.951 cm³, 480 koní při 7.000 ot/min, 570 Nm při 4.600 ot/min, vrtání 92,2mm, zdvih 92,7mm, kompresní poměr 11:1, variabilní časování ventilů, přímé vysokotlaké vstřikování paliva kombinované s nízkotlakým vstřikováním do sání, upravené sání ze Shelbyho GT350, chladič motorového oleje * **Převodovka:** šestistupňová manuální převodovka Tremec 3160, volitelně desetistupňový automat, chladič převodového oleje * **Rozvodovka:** samosvorný diferenciál Torsen, stálý převod 3,73:1 (automat 3,55:1), chladič diferenciálu * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol na vzpěrách McPherson, vinuté pružiny s vyšší konstantou pružení, tlumiče MagneRide se speciálním naladěním, zesílený příčný stabilizátor, elektrické servořízení (EPAS) se speciální kalibrací * **Zadní náprava:** nezávislé víceprvkové zavěšení, vinuté pružiny s vyšší konstantou pružení, tlumiče MagneRide se speciálním naladěním, zesílený příčný stabilizátor, pomocný rám s pouzdry a vodicími rameny ze Shelbyho GT500 * **Brzdy:** kotoučové brzdy s vnitřní ventilací, vpředu šestipístkové Brembo, speciálně naladěné ABS * **Kola:** ráfky z lehkých slitin o rozměrech 9,5x19" vpředu a 10x19" vzadu/paket Handling: ráfky z lehkých slitin o rozměrech 10,5x19" vpředu a 11x19" vzadu * **Pneumatiky:** Michelin Pilot 4 S o rozměrech 255/40R19 vpředu a 275/40R19 vzadu/paket Handling: semislicky Michelin Pilot Sport Cup 2 o rozměrech 305/30 R19 vpředu a 315/30 R19 vzadu * **Ostatní:** maska s mřížkou chladiče Mach 1, přední splitter, zadní spoiler/paket Handling: rozšířený přední splitter, zadní křídlo s Gurneyho klapkou, ozdobné pruhy Mach 1



Pětipaprskové ráfky modelového roku 2021 mají připomínat slavná kola „Magnum 500“ ročníku 1969

širší kola a pneumatiky a speciální naladění stabilizátorů. Na pohled jej poznáte podle obřího předního splitteru a zadního křídla s Gurneyho klapkou ve stylu GT500. Obě varianty Mach 1 spoléhají na sportovněji naladěný aktivní podvozek s tlumiči MagneRide, zesílenými pružinami a silnějšími stabilizátory oproti GT. Konstrukce zadní nápravy je uchycena v pomocném rámu a la Shelby GT500 a zavěšena pomocí tužších pouzder a vodicích ramen taktéž převzatých z GT500. Z výše uvedeného výčtu celkem jasně vyplývá, že cílovou skupinou jsou řidiči, kteří si občas rádi zařadí na nějakém tom okruhu, ale na cestě k ryzímu tratovému speciálu zase nechtějí zacházet příliš daleko.

„Machovi“ přirozeně nechybí ani válečné zbarvení, jehož základem jsou samozřejmě pruhy vyvedené v kombinaci matně černé a odstínu Magnetic na kapotě a na prazích. Charakteristický je kontrast černých ploch s leskle červenými, bílými nebo oranžovými detaily. K ceně ani dostupnosti v Evropě se Ford zatím nijak nevyjádřil, v redakci ale očekáváme cenovku kolem 50 tisíc USD. Ve Státech a v Kanadě by první vozy měly zamířit k prodejcům na jaře příštího roku.

Text: Frank Mundus
Překlad a adaptace: Ivo Pajorek
Fotografie: Ford Motor Company