

Ford mustang - auto wymyślone przez rzutkiego menedżera - stał się jednym z największych sukcesów w dziejach przemysłu samochodowego. Wersje się zmieniają, ale mit trwa już 40 lat.

Wszystko zaczęło się od nader prostego działania arytmetycznego: **1945 + 18 = 1963**. Chciałoby się zobaczyć wyraz twarzy Henry'ego Forda II, gdy młody dyrektor generalny firmy **Lee Iacocca** pokazał mu to równanie, dodając, że powojenny wyż demograficzny wchodzi w połowie lat 60. w wiek "samochodowy". Najwyższy więc czas, by ta firma z tradycjami przyciągnęła pierwszych beneficjentów powojennego boomu gospodarczego. W jaki sposób? Najlepiej za pomocą tyleż atrakcyjnego zewnątrznie, co niedrogiego auta sportowego. Tak narodziła się idea mustanga.

W kwietniu 1964 r. pierwszy egzemplarz samochodu został przedstawiony publiczności. Kosztował 2368 dolarów. Jego pomysłodawca nie wątpił w sukces i podwyższył plan sprzedaży na pierwszy rok do imponującej liczby 240 tys. sztuk. Menedżerowie z konkurencji, General Motors i Chryslera, kwitowali te plany ironicznym uśmiechem. Ale pod koniec 1964 r. Ford sprzedał 680 tys. mustangów. Ameryka wzbogaciła się o nowy mit. Mit nowoczesnego auta sportowego i jeszcze bardziej nowoczesnego **menedżera**, który w wielkim stylu i zdecydowanie **stworzył warunki** do jednego z największych sukcesów w dziejach przemysłu samochodowego.

W 1965 r. Iacocca został wiceprezesem Forda, mając zaledwie 40 lat. Dla tego syna włoskich emigrantów, którego ojciec żył z wypieku pizzy, był to dowód, że amerykańskie marzenie może się spełnić. Jeszcze przed awansem jego rozpromienione, pewne siebie oblicze pojawiło się na okładkach tygodników "Time" i "Newsweek". Iacocca stał się popularną gwiazdą powojennej gospodarki USA. Jego nazwisko raz na zawsze skojarzono z epokowym i jedynym w swym rodzaju produktem.

W pogoni za Europą

W USA panowała wówczas epoka tzw. muskularnych aut (muscle cars). Aż do początku lat 50. sportowe samochody sprowadzano wyłącznie z Europy. Co gorsza - z krajów ówczesnej "osi zła", czyli Niemiec i Włoch. By przeciwstawić Mercedesowi, Porsche i Ferrari rodzimy produkt, firma Chevrolet wypuściła corvette, której nazwa pochodziła od amerykańskiego okrętu wojennego. Dzięki **corvette sting ray**, skonstruowanej przez legendarnego Billa Mitchella (1912-1988), twórcy także chevroleta camaro i pontiaca firebirda, przemysł samochodowy mógł po 1963 r. - ku zadowoleniu Amerykanów - dogonić pod względem estetycznym i technicznym Europę. Sting ray (po polsku ogońca - nazwa ryby - przyp. FORUM) był krępy, płaskim, dynamicznym okazem z bocznymi "skrzelami", świadczącym o dużym zapotrzebowaniu na powietrze potężnego 8-cylindrowca. Elegancka linia, zrywająca z obowiązującym w latach 50. barokiem, robiła wręcz futurystyczne wrażenie. Natomiast Ford jeszcze na początku lat 60. trwał przy estetyce barokowej, czego świadectwem była manieryczna karoseria modelu galaxie z masywnym tyłem. Podobnie ford thunderbird nie stronił od "rubensowskich kształtów", przy których mustang robił ascetyczne wrażenie. Był to pojazd z nutą europejską, dobrze pomyślany i pełen seksapilu. Nazwa i logo z galopującym dzikim koniem zdradzały obce wpływy. Skaczący rumak - to markowy znak sportowych wozów o najwyższych osiągnięciach firmy Ferrari, a motywy dzikości nawiązywał do jaguara.

Ameryka zakochała się w mustangu od pierwszego wejrzenia. Zakład w Dearborn nie nadążał z produkcją. Na potrzeby nowego modelu trzeba było przystosować linie produkcyjne w dwóch innych fabrykach, San Jose i New Jersey. Oferowano mustangi o różnych parametrach: jedne miały silnik 6-cylindrowy, inne potężny silnik 8-cylindrowy o pojemności skokowej 4,7 litra i mocy 271 KM. Ale konkurencja czuwała. Chevrolet wypuścił na rynek camaro, Pontiac - firebirda, a Plymouth - barracudę. Rozpętała się mordercza rywalizacja o najszybszy, najbardziej agresywny i potężny samochód na świecie.

Kobra z rumakiem

W sukurs Fordowi przyszedł Carroll Shelby, który rozstrzygnął losy rywalizacji. Ten hodowca drobiu z Teksasu, w latach 50. kierowca rajdowy ze stajni Enzo Ferrariego, zaprezentował w 1965 r. nową wersję forda mustanga ze wzmocnionym silnikiem. Shelby GT 350 w ciągu zaledwie pięciu sekund osiągał prędkość 96 km/godz. Do legendy przeszły białe egzemplarze modelu shelby z szerokim niebieskim pasem od frontu aż po sam koniec auta. Znakiem rozpoznawczym jego dzieła była kobra, która zbratała się z galopującym dzikim rumakiem. Szczególnie bojowe wrażenie robiły osłony "łapaczy" powietrza na masce silnika i masywne wloty powietrza przy tylnych kołach.

Firma wynajmu aut Hertz zamówiła u Shelby'ego specjalne modele w kolorze czarnym ze złotymi pasami. Kiedy jednak auta te w dni wolne od pracy coraz częściej z lotnisk jeździły wprost na trasy wyścigowe, by brać udział w zawodach - jako że Shelby GT 350 był właściwie samochodem wyścigowym - firma wstrzymała akcję. Shelby płynął jednak na fali powodzenia. W 1967 r. zaprezentował model GT 500, dostępny w wersjach o pojemności 6,3 litra oraz 7 litrów. GT 500 stał się bestsellerem. Shelby sprzedał w 1968 r. w sumie 4450 sztuk, czyli bardzo dużo jak na auto sportowe o tak wysokich parametrach. Nic więc dziwnego, że GT 500 był znany pod skrótem KR (King of the Road - król szosy).

Przeszło 30 lat po szczytowej fazie popularności Shelby'ego w USA - GT 500 "zagrał" ważną rolę w produkcji hollywoodzkiej. "60 sekund", film o złodzieju samochodów, zawiera prawie półgodzinny pościg, podczas którego Nicolas Cage niszczy dziesiątki wozów policyjnych, ale jego "Eleanor" pozostaje nietknięta. Słynna scena, gdy Cage umyka policji, jadąc do tyłu, to jednak przesada. Znamy wiedzą, że na wstecznym biegu GT 500 może rozwinąć szybkość najwyżej 20 km na godzinę. Poza zasięgiem możliwości auta są też sfilmowane skoki nad autostradą.

Permanentna erekcja cylindrów

O wiele bardziej wiarygodna jest najsłynniejsza w historii kina scena pościgu z filmu "Bullitt", reżysera Petera Yatesa. Ponad 12-minutowy wyścig ciemnozielonego mustanga o silniku 390 i czteroprzelotowym gaźniku oraz dodge'a chargera do dzisiaj uchodzi za szczytowe osiągnięcie montażu. Filmowi - medium bazującym na ruchu - nadał on szalonego tempa. "Bullitt" przyczynił się w końcu lat 60. do trudnej dziś do pojęcia popularności mustanga. W czasie dni zdjęciowych jeden z trzech dostarczonych przez Forda samochodów uległ zniszczeniu. Dwa pozostałe sprzedano: jeden kupiła sekretarka, drugi - goniec biurowy ze studia Warnera. Wkrótce potem wozy znikły z pola widzenia, ale fani mustanga szukają ich do dzisiaj. Na dosyć podejrzanych stronach w internecie można zobaczyć jakieś szopy na Środkowym Zachodzie USA, w których ponoć stało jedno z tych aut.

Steve McQueen chciał w "Bullitcie" osobiście występować we wszystkich scenach pościgu, ale ponoć zakazała mu tego żona. Pokazane na ekranie wskaźniki szybkościomierza są zgodne z prawdą. Samochody istotnie z taką prędkością mknęły po ulicach San Francisco. W zamian za zgodę na szaleńczą jazdę w biały dzień po ulicach studio Warnera podarowało miastu ponad 25 tysięcy dolarów na krytą pływalnię. Inwestycja, która się w pełni opłaciła. Sekwencja pościgu uczyniła z tego raczej stereotypowego kryminału - film kultowy. Duży udział w sukcesie mieli mechanicy i specjaliści od tuningu. Auta wyposażone były w zmodyfikowane gaźniki i krzywizny, tak by samochodowy balet wyglądał bardziej dynamicznie. Podczas każdej przerwy zdjęciowej mechanicy musieli na nowo montować części, które odpadły podczas jazdy. Z bezprecedensową dokładnością utrwalano na taśmie dźwięk pędzącego mustanga i dodge'a. Ten pietyzm podczas nagrywania dźwięku zniszczył przekładnie różnicowe wozów.

Europejskie kino już wcześniej wykorzystało mustanga w mistrzowskim obrazie Claude'a Leloucha "Kobieta i mężczyzna", który opowiada o romantycznej miłości kierowcy wyścigowego i aktorki. Jean-Louis Trintignant, niczym kochanek na białym koniu, dosiada białego mustanga najpierw w Le Mans, a potem w Monte Carlo, by po rajdowym zwycięstwie i romantycznym wyznaniu miłosnym w telegramie popędzić nocą do Paryża, gdzie dane mu było po raz pierwszy spocząć w ramionach ukochanej. Mustang pasował więc do najbardziej ekskluzywnych miejsc we Francji. To najbardziej europejskie ze wszystkich aut Ameryki mogło liczyć nawet na względy Francuzów.

Legenda w niebezpieczeństwie

Sztuka współczesna odkryła w 1998 r. rzeźbiarskie walory mustanga. Matthew Barney wykorzystał dwa auta tej marki do jednej z kluczowych scen filmu "Cremaster 2". Przed stacją benzynową są one połączone jakby przewodem pokarmowym, w którego wnętrzu znajduje się bohater filmu Gary Gilmore zamieniający się w mordercę. Mustangi prezentują tu piękno wytworów industrialnych, które zdają się mieć własną biologię. Przypominają muskularne, zgrabne istoty o mięśniach wyraźnie zaznaczonych pod napiętą skórą. Jak przystało na wóz sportowy, mustang ma cienką powłokę blachy. Podkreśla ona sportowy charakter pojazdu. Wypukłości w masce silnika skrywające nabrzmiałe cylindry mogą się kojarzyć z permanentną erekcją lub (zależnie od typu wyobraźni) z brzuchem kobiety w ciąży. Silnik skrywa w sobie potencję i potencjał. Zdaje się zapraszać kierowcę do spełnienia fantazji, a w każdym razie obiecuje taką możliwość.

Po odejściu Iacocci koncern Forda w naganny sposób molestował mustanga. Cienka warstwa blachy i wytworne wypukłości wyrodziły się pod koniec lat 70. w chromowe narośle. Mit Mustanga załamał się, gdy w latach 70. Porsche 911 w wersji 2,4 S, w wersji carrera, a potem jeszcze z silnikiem turbo wyznaczał nowe standardy techniczne i estetyczne. Jego sylweta rozděła się niczym ciasto drożdżowe, ale ucierpiały też parametry jazdy.

Mustangi z początku lat 80. to jakby otepione ketaminą dzikie konie, którym odebrano wszelką krzepę, siłę, dynamikę. Mustang nie był już zwierzęciem pilnującym porządku na ulicach San Francisco, lecz nijakim stworzeniem pokornie czekającym na właściciela przed tanim supermarketem w zapadłej dziurze na Środkowym Zachodzie. Sylweta modelu 81 była kopia de loreana, a parametry jazdy wołały o pomstę do nieba. Nawet silnik o pojemności 5 litrów miał moc zaledwie 155 KM. GT z 1983 r. przypominał mustanga transe, a kabriolet z 1985 r. wyglądał jak zabawka.

Dopiero mustang z roku 1994 nawiązał do pierwowzoru. "Powrót pełnokrwistego rumaka" - głosiła reklama. 30 lat od pierwszej prezentacji, po 20-letnim okresie błędów i wypaczeń, Ford pojął wreszcie to, co firmy Porsche i Ferrari już wcześniej wiedziały intuicyjnie. Mity są opowieściami i obietnicami, które wybiegają w przyszłość, ale korzeniami tkwią w świetnej przeszłości. Dlatego auta sportowe tylko częściowo mogą być nowatorskie: zmieniają się stopniowo, zachowując ciągłość. Właśnie tak ewoluowały porsche 911 i ferrari coupé z silnikiem 8-cylindrowym. Za absolutną nowością gonią trywialne produkty masowe: nowe jest tam zawsze inne i lepsze od poprzednika.

Tradycja górą

Prawdę tę przyswojono sobie wreszcie w Dearborn. Na początku bieżącego roku, z okazji jubileuszu 40-lecia, zaprezentowano modele, które miłośnicy mechanicznych koni powitali z zadowoleniem. Propozycje te udanie łączą bowiem dawny blask z najnowszą techniką. Zwłaszcza przód modelu GT żywo przypomina pierwszego mustanga. Agresywny shark nose (nos rekina) nawiązuje do mustanga 69 i 70, osłona chłodnicy - do mustanga 67 GT. Zamiast wielkiej osłony "łapacza" powietrza na masce silnika widnieją dwie wąskie szczeliny nad groźnym nozdrzem.

Wątpliwe jednak czy tacy miłośnicy stylu jak Thomas Marecki przesiądą się do nowego auta. Wydawca i redaktor naczelny "Lowdown" - najciekawszego niemieckiego magazynu dla miłośników wrotek i deskorolek - od lat przemierza ulice Berlina w złocistomiodowym mustangu 65. Kupił go w San Diego za 17 tys. dolarów. Obecnie auto jest w tak dobrym stanie, że mógłby je sprzedać nawet za 35 tys. euro. Tego jednak Marecki nie zrobi. - Co najwyżej wymienię kiedyś na shelby cobrę - mówi. Według niego kobiety nie potrafią docenić samochodu. - One chyba w ogóle nie znają się na autach. Wszystkim ewentualnym nabywcom mustanga radzi pojechać do Kalifornii, by szukali egzemplarzy z czarną tablicą rejestracyjną. Czarna tablica oznacza, że auto zostało zarejestrowane przed końcem lat 60. Marecki uważa, że cała produkcja po 1969 r. - to złom.

W egzotycznej dla Amerykanów starej Europie mustang jest fetyszem niepoprawnych romantyków. W USA stanowi część kultury narodowej, coś w rodzaju "zabytkowego pałacu na kołach". Było to widać choćby przed kilkoma tygodniami, gdy Jessica Lynch jechała przez rodzinne miasteczko Palestine w zachodniej Wirginii. Siedząc w otwartym czerwonym mustangu GT, odziana w wojskowy mundur, pozdrawiała wiwatujących mieszkańców. Tuż za nią dumni rodzice podążali w białym kabrioletcie oczywiście marki mustang.

Dwudziestoletnia Jessica została 23 marca wzięta do niewoli w pobliżu miasta Nasirija w Iraku, ale potem uwolnili ją amerykańscy żołnierze. Od tej pory uchodzi za bohaterkę narodową. Wróciła do swojego miasta mustangiem, bo zawsze był on najlepszym środkiem lokomocji dla bohaterów. W Ameryce zaś każdy może przecież zostać bohaterem: buntownik i dzielny żołnierz, mężczyzna i kobieta, pracowity pomywacz i przebiegły miliarder. Mustang symbolizuje równe szanse i w tym po części tkwi jego siła. Nawet jeśli wiadomo, że fortuna kołem się toczy. Na przykład Lee Iacocca majstruje teraz przy elektromobilach dla emerytów.