

Ford GTX1

ZERO kilometri LA BORD

Indiferent cum ai lua-o, a fost un an excepțional pentru mine. Am condus o mulțime de mașini captivante, unele dintre ele în călătorii pe distanțe lungi care au îmbinat utilul cu plăcutul, partea cu plăcutul dominând puternic raportul. Mii de cai putere mi-au trecut prin mână pentru ca, în final, totul să se dovedească doar un preludiu pentru ceea ce avea să mi se întâmple în noiembrie, când am ajuns să fiu primul jurnalist din lume care a avut ocazia să meargă cu Ford GTX1, roadsterul concept vedetă anul acesta la SEMA Show.

Text și foto: Richard Truesdell; adaptare: Andrei Crăciun



Pentru o noapte, o mașină de zile mari s-a ascuns într-un garaj de fiecare zi.





Coupe-ul venea deja cu performanță și sex appeal. Roadsterul reușește să împingă al doilea termen dincolo de orice imaginație.

FORD GTX1 POATE FI definit cel mai bine ca un prototip gata de producție, rezultat al eforturilor combinate a doi oameni: Kip Ewing, un talentat designer din cadrul diviziei SVT a lui Ford, și Mark Gerisch, un manufacturier din Green Bay, Wisconsin, care și folosește măiestria modificând Bentley-uri și Rolls-Royce-uri pentru bogătați. Prima schiță a lui Kip, una făcută pe un șervețel la un stand de hot-dog, a luat în mâinile lui Mark forma unei machete din metal, la scara 1:18, lăsându-i pe cei doi să realizeze potențialul proiectului. Dar înainte ca puriștii să înceapă să strige „blasfemie”, ar trebui înțeles că însuși Ford-ul GT, automobilul care a bătut pînă la urmă Ferrari pe pistă acum 40 de ani, a fost construit în versiune roadster. În doar cinci exemplare, ce-i drept, dar e suficient pentru a confirma singele albastru care curge prin conductele lui GTX1 și a maximiza pe cît posibil bucuria momentului în care fundul meu a

aflat că va fi primul care se va așeza în scaunul lui pentru un test. Imaginați-vă cam cît de tare puteam să rinjesc atunci cînd, direct de la SEMA Show, prototipul mi-a fost livrat pe trailer în fața casei. Asta nu mi se întîmplă deloc în fiecare zi și nici chestia galben-portocalie care zăcea pe aleea mea nu era chiar orice mașină. Așa că am băgat-o repede în garaj, unde haosul care îl caracterizează (cine l-o fi învățat așa?!) făcea privescerea cu mult mai neobișnuită. A doua zi, într-o glorioasă zi de duminică, m-am întîlnit chiar cu Mark Gerisch, care avea să mi fie partener de chin. Evident, am început cu demontarea plafonului. Componentele (patru la număr) au dispărut fiecare unde îi este locul, în spatele scaunelor sau în micul portbagaj din față, după care am pornit către nord, cu destinația Santa Barbara, 160 de kilometri mai sus de Los Angeles, pe coastă. Cu toate că știa că mai condusesem GT-uri pentru multe mii de kilometri, Mark a

ținut să-mi amintească că în GTX1 s-au investit aproape 500.000 de dolari și nu există nici un exemplar de rezervă. Culmea e că, dacă nu ar fi fost soarele așa de strălucitor, aș fi putut să nu-mi dau seama că lipsește plafonul, aerodinamica studiată și sistemele de prindere

ale celor patru componente demontabile manual în mai puțin de două minute ducînd la lipsa turbulențelor în cabină. Iubesc soarele. Și Mark, dar asta nu înseamnă că unul ca el, venit din Wisconsin, era pregătit cum trebuie pentru excursia asta. Așa că, deși nici nu pornisem bine, a trebuit să opresc la un mall pentru ca omul să-și acopere capul ras cu o șapcă. „Arăt a localnic, Rich?” „Nu chiar, în schimb eu arăt de parcă m-am născut în mașina asta. Poate ar trebui să o păstrez.” În mod normal, cîțiva centimetri nu se văd repede, dar la GTX1 suspensia coborîtă este cît se poate de evidentă. Mașina pare și mai plată fără plafon și, sincer să fiu, noua setare (cu cinci centimetri mai joasă) dă mult de furcă oricărui șofer conștient de cît de aproape se află de orice denivelare sau limitator de viteză. Suspensia este reglabilă, dar a rămas în poziția „best looking” de la expoziție, reducerea cursei neafectînd deloc confortul rulării, unul care, ca și la modelul de fabrică, te face să spui că GT-ul ar putea fi un fel de Lincoln Towncar al supermașinilor. Ca și la coupe, zgomotul produs de curent nu e mai deranjant decît cel produs de anvelope, vina unor Pirelli de 19 și 20 inch montate pe noile jante desenate de Kip și produse de 6061 Alloy Corporation special pentru GTX1. Excelent design și excelentă

PREMIERĂ SONY

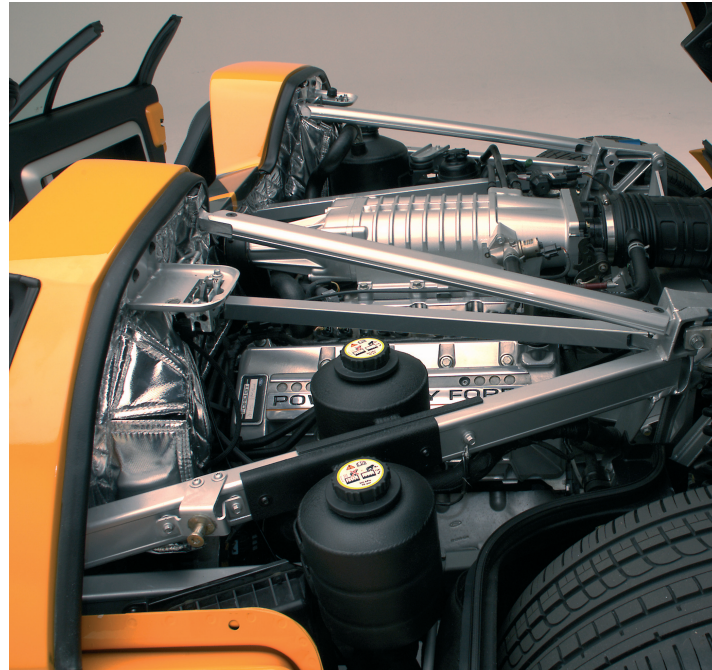
GTX1 a stat departe de standul Sony de la SEMA, dar conceptul a fost ales pentru promovarea celui mai nou produs al mărcii în materie de unități sursă, MEX-1GP, care transformă fața detașabilă într-un mediu de stocare pentru fișiere MP3. Fața „Drag and Drive” prezintă un adaptor USB și 1GB de memorie, astfel încît am putut descărca fișiere MP3 și WMA direct din laptop. Totuși, asta nu o face perfectă. Feței îi lipsește o baterie reincărcabilă și o intrare de telefon, două lucruri care chiar ar fi



transformat-o într-un adevărat player mobil și, totodată, într-un iPod killer. Restul sistemului audio a fost îmbunătățit cu difuzoare pe componente instalate în uși, tweeter de ambient care flanchează unitatea centrală și un nou subwoofer plasat între scaune. Acesta este mai mic

în diametru și în incintă decît originalul de la McIntosh, dar înlocuirea era cerută de necesitatea creării de spațiu pentru elementele plafonului. Pentru versiunea finală, Gerisch va trebui să vină cu o soluție pentru depozitarea lor, dar și pentru păstrarea echipamentului audio premium.

potrivire cu mașina!
Scaunele Sparco arată foarte bine, plasarea lor diferită ne reprezentând probleme de acomodare. Suportul e bun, densitatea lor suficient de confortabilă, poziția vizavi de consolă fiind numai bună pentru schimbări rapide de viteze prin intermediul micuțului levier cu cap sferic. Cockpitul te prinde și te afundă cumva în el, lăsându-te să constăți cu surpriză (dacă te-ai mai urcat într-un GT vreodată) că, de când s-a transformat în roadster, e mai ușor de intrat și ieșit, problema ușilor care aveau nevoie de mult spațiu pentru deschidere fiind acum doar o amintire. Foarte repede s-a făcut remarcată și lipsa tremurului la trecerea peste limitatoare sau peste demarcatorele de bandă, în circa 300 de kilometri parcurși nelăsându-se auzit nici un scârțuit. Mark a întărit șasiul pe ici pe colo, dar nu și în zona parbrizului pentru că testele au arătat că, pur și simplu, nu era nevoie. Dat fiind faptul că e vorba de un prototip de juma' de milion de dolari, un test de pistă era exclus, la fel ca și viteze susținute de peste 160 km/h. Pentru că parte dintre elementele de design din pachetul de circa 38.000 dolari care transformă un GT de serie într-un roadster nu fuseseră încă testate la viteză maximă și nu eram eu tocmai omul potrivit ca să rămân fără ele pe autostrada 101. Producția va începe în vara lui 2006 și presupune o mașină



Branduri de top au livrat componente folosite pe mașină. În spatele scaunelor, același formidabil motor de 550 CP și 678 Nm.

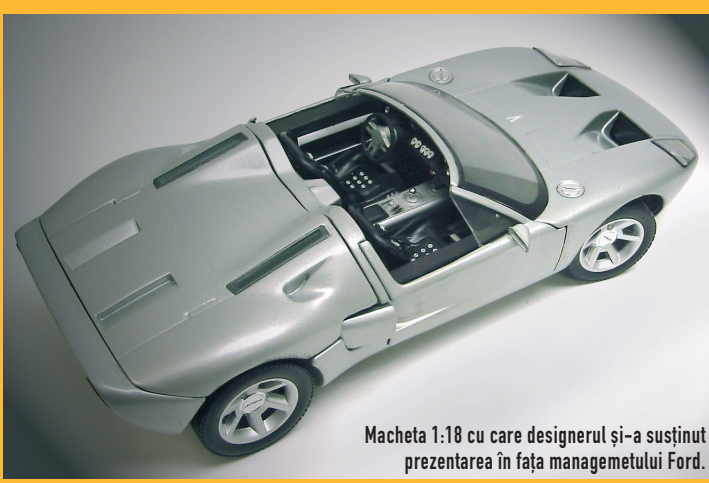
donatoare, dar există deja 46 de comenzi ferme care așteaptă ca atelierele din Green Bay să dea drumul la transformarea a patru-cinci mașini pe săptămână. Versiunea finală va avea acoperișul ceva mai ușor de manevrat și piesele demontate vor ocupa mai puțin din deja micul spațiu de depozitare al GT-ului, acum nerămânând loc decât pentru vreo două periute de dinți și un kit de preîntâmpinare a sarcinii (și există unii care nici că ar avea nevoie de mai mult). Am continuat să rulăm nu foarte

tare, în unele porțiuni depășindu-ne chiar și liceenii cu mașinile lor care merg pe orez. Dar ce mai conta! Alunecam pe coasta Pacificului într-o mașină unică, singurul Ford GT descoperit de pe fața Pământului. Soarele apunea, arșița se mai domolea și ea, făcând plimbarea și mai plăcută. Intrați iar în trafic în Santa Barbara am constatat cu stupeoare nu că toată lumea întorcea capul după mașină, ceea ce era de așteptat, ci că erau foarte mulți care știau exact despre ce este vorba chiar dacă nu trecuseră

decît puține zile de la prezentare. Pînă la urmă fascinația provocată de un roadster de asemenea calibru într-un stat în care soarele strălucește cam 340 de zile pe an nu trebuie să mire pe nimeni. Chiar dacă la prețul de etichetă al unui GT trebuie să mai pui vreo 15.000 dacă vrei cu adevărat să-l cumperi (dealerii exploatează cererea mare) și încă vreo 40.000 ca să-l transformi în roadster. Totuși, un preț de 200.000 nu pare chiar așa de mare în condițiile în care un Ferrari echivalent (și mult mai prezent pe străzi) sare la vînzare de 230.000, dacă nu vrei să stai 18 luni la coadă. Așa că, mai spun o dată să fiu sigur că m-aude toată lumea. Dacă-ăș lua potul la Vegas sau aș câștiga la loto, e clar pentru mine că vreo 200.000 de verzi ar pleca într-un plic FedEx către Green Bay, Wisconsin. Și patru săptămîni mai tîrziu aș aștepta cu sufletul la gură să apară în fața casei un trailer cu un GTX1, exact ca în ziua precedentă. Doar că atunci nu mi-ar mai șterge nimeni rînjetul de pe buze a doua zi cînd mașina ar pleca spre alți ziaristi cărora le arde buza să strunească o legendă cu 550 CP, dar și cu un plus de farmec și un minus de acoperiș.

FILE DE ISTORIE

Ultimele cinci prototipuri din totalul de 12 care au precedat versiunea de producție a GT40-ului anilor '60 au fost roadstere (șasiurile cu numerele 108, 109, 110, 111 și 112). Nici unul nu a supraviețuit în forma originală, un bun exemplu putînd fi mașina 110, echipată cu un V8 de 7 litri și livrată lui Bruce McLaren, care a concurat în 1965 în patru ocazii, fără succes, pentru ca în 1966 să câștige cursa de 12 ore de la Sebring. Șasiul i-a fost ulterior livrat lui Carroll Shelby care, somat de oficialitățile vamale să plătească taxele de import din Marea Britanie, a preferat să îl dezmembreze și să îl îngroape lîngă fabrica sa. Deasupra se găsește acum o clădire de apartamente.



Macheta 1:18 cu care designerul și-a susținut prezentarea în fața managementului Ford.

