

Sabías que... (X)

Ford estudió durante el desarrollo previo a la entrada en fabricación del Mustang (año 1963), diversas soluciones de carrocerías, algunas de ellas muy poco o nada conocidas como es la versión de cuatro puertas que no pasó del prototipo en fibra de vidrio, porque los directivos estimaron que una berlina no respondía en modo alguno al carácter juvenil y fresco que figuraba en el cuaderno de exigencias del Mustang y durante el año 64, poco después de la entrada en producción del modelo, se construyó un convertible para sólo dos plazas (distancia entre ejes acortada) que finalmente tampoco vió la luz. A mediados del año 1966, en los tableros de dibujo del centro de diseño aparecieron también distintos diseños de un fastback wagon y de un targa-top convertible. La segunda de estas propuestas se quedó en eso, en mero dibujo pues rápidamente fue desestimada, tanto por concepto como por coste de producción. La propuesta del wagon siguió adelante y obtuvo el beneplácito para la construcción de una maqueta a escala natural de un prototipo de fibra de vidrio con dos laterales asimétricos que aportaban soluciones estilísticas distintas según el lado de la maqueta que se observase. El archivo adjunto presenta la citada maqueta fotografiada en el patio del Styling Center auditorium en octubre de 1966. Su trasera es impactante y escasamente agraciada y la silueta de la parte delantera de una de las mitades presentaba una solución estilística en su perfil y frontal que años después se utilizaría en la delantera de los modelos 71 de producción. Poco tiempo después de su presentación a los directivos de Ford, esta solución del wagon fue descartada al considerarse una contradicción con la esencia y el leiv-motiv del Mustang. El 1º Pony Car (pequeño Personal Car popular) de la historia es por derecho propio el Ford Mustang, al crear un nicho de mercado inexistente hasta su aparición, a pesar de que Chrysler sacó al mercado justo dos semanas antes de la venta del primer Mustang, un modelo denominado Plymouth Barracuda. El error de Chrysler fue tomar todo el diseño de un Plymouth Valiant y convertirlo en versión fastback con un gran parabrisas trasero sin cambios en el resto de la carrocería ni a nivel mecánico, así como no ofrecer versión convertible. Lee Iacocca, con clara visión de lo que demandaba el público, a pesar de los resultados de un estudio de mercado, francamente decepcionantes respecto a lo que él creía, siguió adelante porque su intuición era muy fuerte. Se propusieron diferentes maquetas a grupos seleccionados de consumidores habituales Ford, investigando no sólo sus inclinaciones estilísticas, sino en particular que dijeran el precio por el que creían que se podría vender un vehículo de esas características. Las respuestas fueron casi unánimes en torno a los 5.000 \$ (lo que costaba un Thunderbird/ coupé de gama alta de Ford) y en ese momento Iacocca, sabiendo que el precio base sería de menos de la mitad de lo estimado en las encuestas, disfrutaba pensando en su futuro éxito comercial. Fue tal su convicción que en previsión del aluvión de pedidos, hizo construir una nueva factoría en Metuchen, en New Jersey, mientras que la de San José en California se preparaba para producir a tope. Hasta el cantante de rhythm and blues, Wilson Pickett, fallecido hace pocos años, (uno de sus mayores éxitos, La tierra de las 1000 danzas), hizo una canción mítica dedicada a un Mustang que sonó bastante tiempo y cuyo título era Mustang Sally. La empresa de cosméticos a domicilio (se vendía a través de particulares) Avon lanzó al mercado un after shave (para después de afeitarse) denominado Mustang con un envase que recordaba bastante al modelo del que recogía el nombre. También comercializó un llavero con el frontal y la trasera del coche. El 2 de marzo de 1.966 se fabricó el Mustang 1.000.000 (apenas 13 meses desde el inicio de la producción) y que la propia Ford se lo entregó al capitán de aviación civil Stanley Tucker, a cambio de su coche que era el nº 1 de toda la producción (5F08F100001), un convertible Winbledom White con motor 260 y matrícula 3-664 y que le fue vendido por error en el concesionario de St. Jhon's Newfouland, cuando el coche era sólo para exposición. Su coche fue llevado a Dearborn (Michigan) al Museo Ford donde descansa hasta hoy, con sus 10.000 millas originales. Cuando se presentó el Camaro, por parte de GM como respuesta al Mustang, con una enorme variedad de motorizaciones y en particular con cilindradas hasta un big block 396 C.I. (6.489 cm3), a Ford no le quedó más remedio que tratar de reaccionar lo más rápido posible y sin pensarlo mucho se recurrió en el modelo 67 a ofrecer el motor 390 C.I. sacado del modelo Galaxy. Para incentivar el modelo equipado con esa motorización se puso un precio más bajo para la opción de ese motor que daba 320 CV (264 \$) frente al precio del motor High Performance de 271 CV (289\$) y se produjo un nuevo éxito de ventas. Ford ajustando de ese modo el precio logró compensar las carencias de una mecánica frágil (carrera larga), anticuada, poco amante de las altas revoluciones y con un sobrepeso de más de 100 kilos respecto a los bloques 289/302 C.I. Como consecuencia de la política de precios en las opciones del Mustang y dada la escasa diferencia de precio entre motores, aumentó considerablemente el stock en fábrica de los motores de 6 cilindros y con motivo de la producción del Mustang 1.000.000, Ford sacó al mercado una serie especial denominada 200 Sprint que no era otra cosa que el motor 200 C.I. sin mejora de rendimiento, pero con tapa de filtro de aire cromada, detalles de carrocería específicos como los rockers panels bajo las puertas y consola central interior, para tratar de dar salida a este tipo de motorizaciones. Ya se ha presentado el logotipo oficial de la celebración del 45º Aniversario de la aparición en el mercado del automóvil, del Ford Mustang, que se celebrará el próximo año 2009. Figura en una serie especial de Mustang 2009 que se ofrece al mercado americano.