

wodniło, że nie ma konkurencji na torach wyścigowych. Między innymi na legendarnym torze Laguna Seca. Stąd dodatkowy przydomek najnowszej wersji.

Tor, nie miasto

Nowy Mustang Boss, choć robi ogromne wrażenie w ruchu miejskim (zwłaszcza dla obserwatorów), to o wiele lepiej będzie się czuł w naturalnym środowisku poprzednika sprzed 42 lat – na torze wyścigowym.

Wprawdzie dość szybko okazuje się, że układ kierowniczy nie jest specjalnie precyzyjny, a liczba obrotów kierownicą mogłaby być mniejsza, ale zalety szybko zaczynają dominować nad drobnymi wadami. Szerokie opony wgrzyzają się w asfalt, a samochód niemal bez poślizgu rusza do przodu, by po 5,1 sekundach osiągnąć prędkość 100 km/h. W czasie szybkiej jazdy przydaje się czuła prawa ręka, bo

zmiana biegów w sześciostopniowej, manualnej przekładni wymaga precyzji. Inaczej, gdy ruch dźwigni jest zbyt szybki lub za mocny, zmiana biegu będzie trwała znacznie dłużej.

Szóste przełożenie jest bardzo długie i służy raczej do obniżenia zużycia paliwa, bo swoją prędkość maksymalną (ograniczoną elektronicznie 250 km/h), Mustang Boss osiąga na piątym biegu.

Więcej mocy

Dzięki nowemu układowi dolotowemu, głowicom z aluminium i podwyższeniu maksymalnych obrotów o 500 na minutę udało się zwiększyć moc silnika ze standardowych 418 do 450 KM. Ale to nie jedyna zmiana – auto wyposażone jest seryjnie w tzw. szperę i zawieszenie o regulowanej twardości. Dzięki temu, a także miękkim oponom, Mustang pokonuje zakręty szybko i ze sporym marginesem bezpie-

czeństwa. Do tego stopnia, że można zapomnieć o amerykańskim rodowodzie samochodu. Chyba że spojrzymy na tablicę przyrządów. Jest ona wykonana z twardych i wyglądających na tanie tworzyw. Zupełnie do tego kokpitu nie pasują świetne, głęboko wyprofilowane fotele Recaro. Są wprawdzie dość miękkie, ale zapewniają bardzo dobre podtrzymanie ciała na zakrętach. I są lepsze od wszystkich foteli, które Ford do tej pory montował w Mustangu.

Warto dodać, że Boss 302 w wersji Laguna Seca jest autem dwuosobowym. Zamiast zbędnego balastu w postaci tylnej kanapy zamontowano rurowe rozpórki, usztywniające nadwozie.

Tylko w wersji Laguna Seca znajdziemy trzy dodatkowe wskaźniki u szczytu deski rozdzielczej. Dwa pokazują ciśnienie oleju i temperaturę płynu chłodniczego, a trzeci – w zależności od wyboru



Zupełnie nie jak w amerykańskim aucie – świetne fotele Recaro z bocznymi airbagami. Takie powinien mieć każdy Mustang.



Standardem w Mustangu Laguna Seca są dwubarwne aluminiowe felgi o średnicy 19 cali. Za nimi kryją się spore tarcze i zaciski. Droga hamowania ze 100 km/h to 34 m!

NGA BOSS 302 LAGUNA SECA, TRZEBA SIĘ SPIESZYĆ – BĘDZIE ICH TYLKO 750



Jazda bokiem? Żaden problem. 450 KM momentalnie spowoduje utratę przyczepności napędzanych kół.

Olbrzymi silnik – V8, pięć litrów pojemności. Bez doładowania osiąga **450 KM** mocy i **515 Nm** momentu obrotowego.