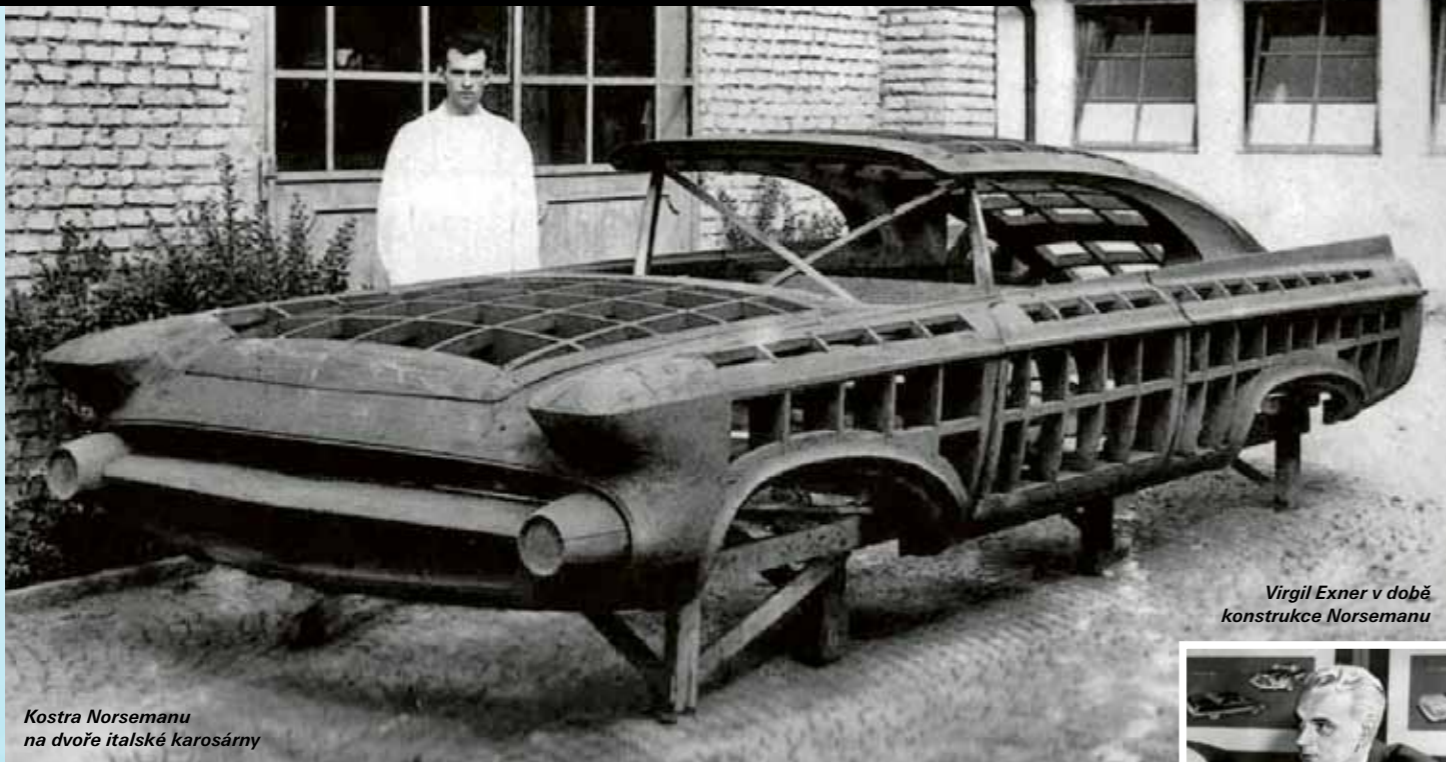


Chrysler Norseman 1956: legendární showcar s nemilosrdným osudem



Kostra Norsemanu
na dvoře italské karosárny

Virgil Exner v době
konstrukce Norsemanu



POZDRAV z mořského hrobu

Rovné písčité dno, vířící hlubokomořské proudění a myriády částic usazenin brání v pohledu. Není vidět více, než na několik metrů... V prostředí, pro člověka stejně nehostinném jako povrch vesmírných těles, se pomalu pohybují dva potápěči. Dýchají heliovou směs, kyslík by je zabil. Až po dlouhých minutách beznaděje vykreslí z tmavošedého přísvitu halogenová lampa obří obrys – jsme u cíle. Tady, v samém náručí Neptunovy říše, spočívá rozpadající se vrak kdysi pyšného námořního obra. Nevozil jen pasažéry, při jeho poslední cestě byl v nákladovém seznamu i prestižní automobil. Jmenoval se Chrysler Norseman. Panenskou plavbu nepřežil a my vás zveme k symbolickému uctění místa jeho posledního odpočinku...

To bylo slávy, když se v janovském přístavu chystala k odplutí zaoceánská dopravní loď Andrea Doria. Tento „luxusliner“ ještě zářil novotou, teprve tři roky uplynuly od slavnostního křtu, kdy jej převzal zástupce loďařské společnosti Societa Anonima di Navigazione a udělil mu jméno slavného italského admirála z konce 16. století. Bílý, zářivě lesklý obr se pohupoval na několika úvaznicích a dovnitř kromě čtrnácti set cestujících a půl ti-



sícovky členů posádky proudily i bedny, pytle a hromady všemožného nákladu. Nedivte se, v roce 1956 bylo transatlantických leteckých spojů jen poskrovnu, tolik se nespěchalo, a plavba zaoceánskou lodí skýtala možnost seznámit se se životem smetánky společnosti. Z můstku sleduje svou loď hrdý kapitán Pietro Calamai; ostatně – má být proč hrdý – velení nad štíhlým, 212 metrů dlouhým plavidlem o výtlačku 29.000 BRT, poháněným dvojicí parních turbín o celkovém výkonu přes 50.000 koní, párem bronzových vrtulí, a maximální rychlostí 23 uzlů se nesvěřuje jen tak někomu.

Na přelomu 40. a 50. let se u příležitosti jednoho autosalonu setkali v rozhovoru dva zdánlivě nesourodí partneři. Jedním byl v Evropě sice neznámý, ale za vodou o to moc-

nější šéf exportního oddělení Chryslerova koncernu Charles Thomas, druhým byl proslulý a celosvětově úspěšný stylista Pininfarina. Dialog se neustále točil kolem poválečné automobilové módy, povětšinou stále ještě přešlapující na místě, až se dostal do bodu, kdy si oba partneři začali důvěrně rozumět. Tím okamžikem byl nápad uvést do života sérii tzv. „Idea Cars“, tedy řadu showcars, které by jednak předvedly veřejnosti potenciál Chrysleru, ale rovněž by ji orientovala směrem na „jediné správné“ autoprodejny. Hmatatelným výsledkem se o něco později stal návrh Plymouthu 1950. Světe, div se, co by ti Američané ještě nechtěli! Za pouhých 10.000 USD dostali kompletní vozidlo, ale pořad se jim něco nelíbilo, nakonec se showcar za Atlantik ani nepodíval.

V pravou chvíli na jeviště dějin přichází muž s velkými ambicemi: Virgil Exner. V té chvíli Chrysler neměl vlastního šéfa designových studií, jméno Exner znamenalo víc než balík písemných doporučení, takže došlo k okamžité shodě. Exner nelení – přesvědčuje vedení koncernu o nutnosti předvést veřejnosti řadu nových studií a dokázat, že si tahle automobilová značka zaslouží přízeň! Říká se, že se Exner znal z dřívějšíka s pracovníky karosářského studia Ghia – on sám to sice nikdy nepotvrdil, ale pravdou je, že jednání s Ghii dospělo až k písemné smlouvě. Italové stavějí podle Exnerových návrhů koncepty s označením XX 500 a K 310. Stavby nestojí víc než 20.000 USD a hlavně – líbí se! Přístavní jeřáb spouští do nákladového prostoru rozměrnou bednu z borového dřeva,



POZDRAV z mořského hrobu



měkce vystlanou a označenou nápisem Highland Park. Nestojí nikomu ani za ohlednutí – proč také,

desítky podobných hladově polyká podpalubí lodí, tak proč by zrovna tady bylo něco neobvyklého? Jen kapitán, první a druhý důstojník a správce nákladu vědí... Bedna s plechovým nárazem dopadne na dno lodního bunkeru – možná, kdyby zrovna někdo stál těsně vedle, možná by zaslechl z nitra bedny jemné zaskřípění, možná... V několika dalších hodinách obklopí bednu další náklad, loď bude mít před cílem v New Yorku ještě dvě zastávky.

Počátkem roku 1954 začíná v jasně osvětlených ateliérech vývojového studia Chrysler v Highland Parku (vzpomínáte na nápis na obyčejné bedně?) práce na několika showcars najednou. Nejvíce lidí a energie se koncentruje kolem bloku modelářské hlíny, z kterého se postupem času vylupuje model, proslulý později přívlastkem „nejvíce automatizovaný vůz na světě“. Nad designem dohlíží osobně Exner, i když má spoustu připomínek, dává najevo nespokojenost a adresuje výtky do nejvyššího podlaží. Byl totiž zvyklý, že jeho slovo supluje zákon. Jediný, s kým Exner bez výhrady souhlasí, je nadějný konstruktér William Brownlie, zastánce pokrokového designu a odmítač všeho usedlého. O samých počátcích konstrukce se nedochovaly žádné záznamy; první fotogra-

Umělecká fikce nakládání Norsemanu. Ve skutečnosti cestoval v bedně

fie, datované 28. října 1954, ukazují několik modelů v měřítku 1:4. Budí úžas, který se při pohledu na sestavné výkresy ještě prohloubí. To není možné, aby tohle někdo dokázal vyrobit! Remorkéry vytlačují bělostnou Andreu Dorii od přístavního mola, na rejdě zahoukají na pozdrav, poslední lana mizí v průvlačnicích, a pak už jen opakovač strojního telegrafu u turbosoustrojí velí „Plnou parou vpřed!“ Mohutný trup se chvěje otáčkami lodních hřídelí, lopatky vrtulí sekají vodu na malé



porce a ženou pýchu italského lodního stavitelství na otevřené moře. Silueta Janova mizí v dálce, čišníci ve fraku nabízejí první přípitky... New York se zdá na dosah, mořské dno nepředstavitelně daleko, Titanic dávno zapomenutý...

Karosárna Ghia oficiálně potvrzuje přijetí plánu a smlouvu. Předběžná cena zakázky včetně stavby pojízdného prototypu byla oběma stranami odsouhlasena v rozmezí 150–200.000 USD. Doby láce jsou tytam... Začíná stavba, již velí zkušený Sergio Coggiola. Ještě neví,



Potápějící se Andrea Doria na soudobé malbě

Andrea Doria opouští Janov na svou poslední plavbu

že následujících patnáct měsíců stráví ve studiu každou chvíli, ještě neví, že stvoří jedno z nejúchvatnějších vozidel 20. století, nikdy neslyšel jméno Andrea Doria a také neví, že bude navždy jedním z pouhých dvou desítek lidí, kteří pomalu se rýsující nádhery spatří na vlastní oči. Překročíme stádium hádek, nervozity a třenic – a podívejme se na dílo, které měla slunná Itálie poslat Chryslerovým zadavatelům: karoserie kupé 2+2 s dechberoucím profilem. Linie střechy jakoby se zrodila ze splývavé zádi, z níž roste efektně tvarovanými C sloupky – ale to je vše! Pouze dvě tenké ocelové tyčky doplňují smyslnou oblost



panoramatického skla, zdánlivě začínajícího i končícího v nedohlednu! Máte strach usednout? Zbytečně! Při převrácení sloupky hmotu auta odpruží a sama střecha je konstruována, aby unesla osminásobek své vlastní hmotnosti! Rozměrné zadní okno poslechne stisknutí chromovaného tlačítka a skryje se pod střechou! Nemožné! A přece to existovalo – dávno předtím, než Mercury představil svůj systém Breezeway! Třebaže se u ostatních showcars osvědčila ocel (manipulace při převozu, skládání a stěhování z místa na místo), Chrysler je zhotoven z hliníku. Jelikož se postavil na vlastní kola a je tedy svébytným před-



Agónie plavidla na leteckých fotografiích

