

Запомнитý klenot

IMPERIAL CROWN SOUTHAMPTON 1958:
výjimečné auto se špatným marketingem



Většina
zákazníků si
objednala víko kufru
s prolísem ve tvaru
rezervního kola

mnohem méně známé (a tehdy vlastně neznámé) značce.

Koncern Chrysler na začátku 50. let potřeboval rozšířit portfolio svých divíží tak, aby mohl zacílit i na ty nejbohatší zákazníky. V roce 1955 se proto z jeho nejvyšší modelové řady, Chrysler Imperial, stala samostatná divize Imperial. Měla se stát konkurentem Cadillaku a Lincolnu, a nabízet to nejlepší, nejmodernější a nejdražší, co bylo v té době na trhu k dispozici.

Ve světě marketingu ale nejdou věci vždycky tak, jak si je představujete. Zákazníci mají dlouhou paměť a neradi si zvykají na nové věci. Takže ještě na konci padesátých let, a dost možná i po většinu následující dekády, většina lidí mluvila o Chrysleru Imperial. A při vysvětlování, že Imperial je už samostatná značka,

příliš nepomohl ani fakt, že se Chrysler i Imperiały prodávaly ve stejných showroomech. A přinejmenším ze začátku si navíc byly až nebezpečně podobné. Kdo by potom kupoval „lepší Chrysler“, když za stejné peníze mohl mít Cadillac?

Právě ten člověk, který se o auto zajímal především z pohledu řidiče a nikoliv z pohledu sousedů, kteří budou uznale obdivovat Cadillac na příjezdové cestě.



Ornament ve tvaru korunky ctí
typovou řadu Imperialu



Představte si, že žijete v Americe na konci padesátých let. Tak, už jste se zasnili? Ještě vám to vylepším: Představte si, že žijete v Americe na konci padesátých let a máte peníze. Možná jste je vyhráli, možná jste založili úspěšnou společnost, nebo získali dobře placenou práci v re-

klamce. Na tom nezáleží. Důležité je, že potřebujete vhodný automobil. Ke kterému z dealerů ve vašem městě zamíříte? Sáhnete po patricijském Packardu? Po monstrózním Lincolnu? Nebo po některém z oněch podivných aut zpoza oceánu se zastaralým designem a soškou na kapotě? To všechno jsou volby možné, ale nepravděpodobné. Protože pokud jste Američan na konci 50. let a podařilo se vám v životě uspět, je jen jedna cesta, jak to dát najevo. Zamířit k nejbližšímu dealerovi značky Cadillac a vybrat si

některý ze zbrusu nových modelů. Nebudete si číst prodejní brožury, nebudete studovat technické údaje a ležet zabrán v silničních testech Motor Trendu. Koupíte si Cadillac, protože je ztělesněním amerického snu. Jeho design křičí do světa, že máte peníze. A pokud by ho snad někdo přehlédl, stačí jen jméno. Cadillac znamená, že jste to dokázali. Ale co když nejste ten typ, který se honí za symbolem bohatství a úspěchu? Co když vás nadevše zajímá technika a chcete prostě auto, které nejlépe jezdí? Potom je dost možné, že vás probírání se technickými údaji a testy zavede ke zcela jiné,

Ploutve jsou na rozdíl od
soudobých Cadillaků integrální
součástí profilu karoserie



Ročník 1958 představoval velkou změnu. Poprvé byla ve všech státech Unie legální dvojitá přední světlá



míře se potom objevovala až do přelomu století. Nabízela nejen trvanlivost, ale i vynikající komfort a výkony. Atraktivním detailem bylo řazení tlačítka na palubní desce – na rozdíl od podobného systému u Edselu bylo navíc mechanické, takže fungovalo bez zásadních problémů.

PODVOZEK

Jízdní vlastností bývají u starých „amerik“ poněkud přehlíženy. Většina lidí se omezuje na to, že „je to houpaté a pohodlné, a je to tak dobře“, nebo „kymácí se to a nezatačí to, nechci to“. Ale ve skutečnosti jsou i mezi starými americkými auty zásadní rozdíly. Pokud nevěříte, projedte se třeba Cadillacem z konce 50. let a potom stejně starým Imperialem. Díky revolučnímu řešení s odpružením podélnými torzními tyčemi, a skvělému nastavení podvozku, byly produkty koncernu Chrysler z té doby (a z celých 60. i začátku 70. let) mnohem ovladatelnější než jejich ekvivalenty od GM nebo Fordu. Díky 14" kolům s širokými pneumatikami o nižším tlaku zůstalo tradiční pohodlí amerického fullsize vozu zachováno, ale v zatáčkách se necítíte jako na rozbouřeném moři.

Economy Run – něco takového se naposledy povedlo přepřelovaným Grahamům ve třicátých letech. Model 1957 se v tomto testu spokojil s pouhými 11,2 l/100km. Na poměry doby vynikající výsledek.

PŘEVODOVKA

Chrysler začal nabízet skutečně automatickou převodovku až jako poslední z Velké trojky. Zato však přišel se skutečně výjimečným produktem – třístupňová převodovka Torqueflite byla obecně považována za jednu z nejlepších a nejtrvanlivějších svého druhu a v masové výrobě se udržela až do osmdesátých let – v menší

A čím že byl Imperial tak výjimečný? No, byl toho docela dlouhý seznam.

MOTOR

Asi prvním kouskem špičkového inženýrství, který si při zmínce o Imperialech z konce 50. let vybavíte, je motor. Pod kapotou se skrývala největší verze první generace slavné Hemi – osmiválec Firepower o objemu 392 kubických palců, neboli 6,4 litru (ne, objem motoru v dnešních modelech SRT-8 není ná-

hoda). Díky polokulovitým spalovacími prostorům byla tato jednotka výkonnější a zároveň dokázala efektivněji přeměnit palivo na energii. To přineslo výkon 325 koní v roce 1957, který byl o rok později zvýšen na 345 k. Přitom dokázaly Imperialy zároveň třikrát po sobě zvítězit v soutěži úsporné jízdy Mobilgas



Maska chladiče, mírně zasahující do boků, inspirovaná předválečnými vozy Cord



První generace slavné Hemi. Tehdy ještě nebyla polozávodním monstrem



Řazení tlačítka – typický rys Chryslerů té doby

a můžete se pohybovat i na dnešní poměry svižným tempem. Ve své době musel '58 Imperial působit téměř jako sportovní auto. Za příplatek jste navíc mohli mít samo-svorný diferenciál Sure Grip, který zajišťoval lepší trakci i na kluzkém povrchu.

VÝBAVA

Ročník 1958 byl u Imperialu plný novinek. Některé byly novinkou pro Imperial, jiné pro celý svět. Do první kategorie patřilo centrální zamykání a dálkově ovládané vnější zpětné zrcátko. Do té druhé patřil Auto Pilot, předchůdce dnešních tempomatů. Imperial tohoto ročníku byl vůbec prvním vozem na světě, který byl s tímto prvkem výbavy sériově vy-



Interiér byl na poměry koncernu Chrysler velmi střídmý a elegantní

ráběn. Málo známou zajímavostí je i to, že Imperial v tomto roce nabízel „dojezdové“ pneumatiky Captive Air – v případě jejich proražení bylo možné dál pokračovat v jízdě.

DESIGN

Imperialy ročníků 1957 a 1958 byly vrcholným dílem šéfdesignéra Chrysleru, Virgila Exnera. Když v roce 1957 přišel v rámci celého koncernu Chrysler s novým designovým směrem „Forward Look“, zastihl konkurenci zcela nepřipravenou. Jeho auta byla nižší, širší a vypadala moderněji než konkurence, což General Motors přimělo pustit se narychlo do designo-

vých změn, které vyústily například ve slavný '59 Cadillac. Ve srovnání se soudobými Cadillaky však byly Imperialy o něco usedlejší a elegantnější. Ploutve na zádi byly integrální součástí profilu karoserie, která tak získala klínovitý, dynamický tvar, a interiéru dominovaly dva kulaté budíčky, které připomínaly luxusní evropské vozy. Designem prostupovalo mnoho odkazů na klasické vozy ze třicátých let (ano, už tehdy začínalo retro), ale





Přístrojový štít se dvěma kulatými budíky dával Imperialu „sportovní“ charakter. Tlačítkové autorádio bylo zaintegrováno přímo do palubní desky



celek působil moderně – byl dokonce prvním americkým vozem, který používal zakřivená boční skla.

Problémem Imperialu však bylo to, že byl stále vníman jako „Chrysler Imperial“ – a značka Chrysler byla o stupeň nižší než Cadillac a Lincoln. I přes špičkovou techniku a neobyčejně povedený design si Imperial nedokázal získat společenskou prestiž, kterou mělo vlastnictví Cadillaku. Což vedlo k tomu, že se nových Cadillaků prodalo nesrovnatelně více, protože každý, kdo v životě něčeho dosáhl, nebo tak chtěl alespoň vypadat, si šel koupit právě Cadillac. Právě neschopnost udělat z Imperialu skutečně prestižní značku také stála u jeho konce v polovině 70. let.

A ještě horší následky to má pro ty, kteří si chtějí Imperiala koupit dnes, protože se zhlédli v jeho výjimečnosti a technických kvalitách – tak jako Pepa Hruška z 1st Veteran US Car Clubu, který po tomto modelu dlouho toužil, ale dlouho se mu ne-

Známky luxusu. Centrální zamykání, elektrické ovládání sedadel, elegantní logo na prahu



Nízká karoserie designérům umožnila pohrát si s chromem i na střeše

dařilo na žádný použitelný kus naražit. Nejen, že se těchto vozů vyrobilo poměrně málo – což platí zejména pro tuto dvoudveřovou variantu – ale jejich relativní neznámost je dlouho dělala nezajímavými i na trhu s ojetými a později klasickými vozy. Takže zatímco koupě většiny soudobých modelů od Cadillaku je spíše otázkou dostatečného rozpočtu a chvílkou hledání, na kvalitní, dobře zachovalý nebo zrenovovaný exemplář Imperialu musíte čekat.

Tak tomu bylo i v případě Pepy. Nakonec se ale dlouhé čekání a hledání vyplatilo, když se jeden exemplář objevil na trhu díky rozprodeji soukromé sbírky v Hamburku. Krátká zkušební jízda potvrdila, že všechno, co se o tomto autě psalo, je pravda – opravdu jezdí tak výjimečně. Vůz byl navíc v solidním stavu, sice po starší a dost možná ještě v USA provedené renovaci, ale bez nutnosti zásad-

ních oprav a především bez koroze. Takže byl ujednan obchod a Imperial se vydal do Čech.

Nakonec si však ještě jednou vyzkoušel pobyt na ploše showroomu, když majitele přepadla bláznivá myšlenka se těžko sehnatelného kousku zbavit. Nějakou dobu strávil v showroomu US Automobile Riekman v rakouském Klein Pöchlarnu, obhlížen potenciálními kupci, z nichž žádný se ale ke koupi neodhodlal. Právě v Rakousku byly také pořízeny fotografie které vidíte na těchto stránkách

I vzadu bylo místa na rozdávání. Jen nastupování bylo poněkud neelegantní



Imperial Crown Southampton 1958



Radost z jízdy v Imperialu se ničemu nevyrovná. Pepa se nakonec rozhodl, že luxusní křižník zůstane doma

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karoserie:** ocelová rámová, dvoudveřový hardtop bez B-sloupků * **Rozměry:** Rozvor 3.276 mm, Délka 5.735 mm, Šířka 2.062 mm, Výška 1.490 mm * **Hmotnost:** 2.145 kg * **Motor:** Hemi Fire Power – benzínový V8-OHV, 392 cu.i., 6.435 cm³, 345 koní při 4.600 ot./min, 612 Nm při 2.800 ot./min, kompresní poměr 10:1, čtyřkomorový karburátor Carter AFB * **Přenos sil:** třístupňová automatická převodovka Torqueflite s tlačítkovým řazením, hydrodynamický měnič točivého momentu * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol na horních a spodních příčných ramenech, podélné torzní tyče, teleskopické tlumiče * **Zadní náprava:** tuhá náprava, listová pera * **Brzdy:** bubnové * **Kola:** ocelové disky s poklicemi * **Pneumatiky:** 9.50 x 14" diagonální * **Počet vyrobených kusů (Crown Southampton 2dr hardtop):** 1.939 * **Cena (v roce 1958):** 5.388 USD

A cesta do Rakous také vedla k happy endu celého příběhu – krátká cesta na místo focení totiž stačila k tomu, aby si Pepa uvědomil, jaká hloupost by byla se tohoto stroje zbavovat. Je tedy možné, že si tento kus získal svými kvalitami při testovací jízdě svého majitele už třikrát. Poprvé před více než půl stoletím, kdy si ho na showroomu vybral první majitel. Podruhé v Hamburku, kdy se Pepa Hruška rozhodl ho koupit a potřetí v Rakousku, kdy se rozhodl ho neprodat.

Text: Vojta Dobeš
Foto: Petr Bellinger

