

EVROPSKÁ ELEGANCE

Aukční domy „zpracují“ vše: mobiliář, klenoty, domy i automobily. Nové, bourané, historické běžné i ojedinělé unikáty, které přitažlivostí předčí i leckteré vesmírné těleso. Svého času bývaly poutačem, nesplnitelným snem, a poté, co přišel jejich nástupce, skončily v lepším případě ve skladišti či odprodejem, v horším na věčnosti. Pokud některý takový exemplář změní majitele dnes, pak to bývá za horentní sumu a prostřednictvím ostřílených profesionálů. Podobně, jako u RM Auctions vydražili tento skvostný Chrysler d'Elegance 1953.

Příběh italsko-amerického plnokrevníka

Zmínka o zemi na Apeninském poloostrově není náhodná. Tento nádherný kousek automobilové historie, rodnou Ameriku připomínající víceméně jen rozměry, opravdu pochází z karosářské velmoci, kde lidé temperamentně gestikulují, milují pizzu a nedají dopustit na odpolední siestu.

Takzvaný „Showcar“ je nositelem dávné tradice. Dříve jej nazývali „Dream Car“, ale jednalo se v podstatě o totéž: předvedení soudobé technologické špičky, přitáhnutí zájmu a také sondáž veřejnosti. Historicky prvním exemplářem, nesoucím hrdý název, byl zcela jistě Buick Y-Job legendárního Harleye Earla, představený v roce 1938. Překonával všechno, co do té doby jezdilo po amerických silnicích, rozdmýchal spory, zda je „in“ nebo „out“, ale hlavně způsobil nespavost u dalších automobilových obrů. Ti neměli čím by fenomenální vůz vyvážili. Až tři roky poté představuje první dvojici „Dream Cars“ Chrysler, jednalo se o Newport a Thunderbolt, hladké, torpédovité modely. Pak už na vozy snů nebyl čas ani nálada...

Poválečné časy přinesly velkou novinku: spolupráci Chrysleru s italským Fiatem, dohodnutou při společné večeři Battisty „Pinina“ Fariny a šéfa Chryslerova exportního oddělení C. B. Thomase. Doklady o tom samozřejmě žádné nejsou, ale nebyl by to první počátek velkých akcí, domluvený mezi předkrmem a dezertem. Po zvážení a odsouhlasení dohody v mocenském centru Chrysleru došlo k podepsá-

ní smlouvy mezi americkým výrobcem a karosářskými studiemi Farina (od roku 1961 Pininfarina) a Ghia. Objednávka zněla na zhotovení dvou prototypů pod kódovým označením XX-500. Technickou platformu poskytl Plymouth, cena neměla překročit 10.000 USD za kus.

Obě karosárny odvedly tradičně vynikající práci, ale v přímém srovnání bylo znát, že Mario Boana, tehdejší vlastník Carrozzeria Ghia, to zvládl přece jen o chlup lépe. Možná, že Farina až příliš vycházel z karosérie běžného modelu. Boana v hrubých rysech sice také, ale do své práce dal více osobní invence, a to bylo znát. Bylo rozhodnuto. „Pininu“ Farinovi podali ruku a Boanovi čistopis smlouvy na zhotovení série dalších Showcars, které se (zřejmě pro jasné odlišení od konkurence) u Chryslerů nazývaly „Idea Cars“. Základní kámen dlouholeté spolupráce byl položený a posvěcený. Chrysler tou dobou procházel velkými změnami a další jej ještě čekaly. Jeho hvězdný designér Virgil Exner (interně zvaný „Ex“), budoucí tvůrce projektu „Forward Look“ a věčný





Pod kapotou je opravdový V8 Hemi, i když to na fotce nevypadá. Jedná se o silnější dodatečně montovanou verzi z roku 1956 o výkonu 280 koní



Čalouněná přístrojová deska byla tehdy velkou neznámou. Majitelé lupy nebo dobrého zraku rozeznají páčku voliče automaticky vlevo vedle volantu



Doplňkem nejdražších před- i poválečných vozů byla zavazadla na míru. Ale takhle je tam porovnat, to chce správný grif!

Pohled zepředu odhaluje jedinečnou tvář



konkurent Harleye Earla, založil speciální návrhářské studio „Advanced Styling Group“. Tady se měly realizovat všechny sny a vize, tady měly dozrát plody spolupráce Chrysleru a Boany. Exnera a Boanu pojilo dlouholeté přátelství a ještě pevnější kamarádký vztah měl „Ex“ s Luigim Segre, Bonovým partákem u Carrozzerie Ghia. První společný počín nesl název K-310. „K“ jako Keller, protože muž toho jména, tehdy ve funkci bossu Chrysleru, stačil ještě odsouhlasit nový koncept, než jej v prezidentském křesle koncernu vystřídal Lester Lum „Tex“ Colbert. Jméno jako kryptogram

a rodný list zároveň: Tex se říkalo každému, kdo do Detroitu přišel z Texasu a „Lum“ byla trojice písmen z názvu Colbertova rodiště CoLUMbus. To jen pro pořádek.

K-310 vykazoval podobné rysy jako pozdější d' Elegance, C-200 nebo SS (Styling Special) a jeho varianta Thomas Special, který si pro svou potřebu nechal postavit (zřejmě na základě dobrých známostí) jistý Mr. Thomas. Oba posledně jmenované exempláře existují dodnes, mimoto vznikla čtyřsetkusová série, ale tyto speciály se v USA nesměly prodávat. Nejznámější exot celé řady je pravděpodobně futuristický DeSoto Adventurer.

Co vlastně stálo za tak velkou snahou o stavbu „Idea Cars“ v daleké Itálii? Tamější designérské mistrovství? Zčásti určitě ano, ale také levná pracovní síla. Itálie, pomalu se vzpamatovávající z válečných ruin, mohla prototypy postavit za zlomek ceny v porovnání s americkými vizionáři. Neméně důležitým faktorem byl tehdejší vysoký kurs dolaru. Vlastní proces ztvárnění speciálu, který vidíte na fotografiích, začal ještě v Detroitu pod Exnerovým vedením, a sice tříosminovým hliněným modelem. Ten posloužil jako forma pro sádrový odlitek, který putoval do Itálie. Samozřejmě ještě pravidelnou lodní linkou, která mimoto vezla i upravené a zkrácené (o 25 centimetrů) kompletní chasis New Yorkeru, osazené motorem, převodovkou a nápravami. Když zásilka došla k adresátovi, pánové z karosárny Ghia prostudovali model i přiložená lejstra a hned poté začali stavět dřevěnou formu budoucího vozu v plné velikosti, podle

níž pak vyklepali jednotlivé části karosérie, dokončili finiš a opatřili lakem, v našem případě odstínem červeně metalízy. Pak přišla „svatba“, tedy usazení karosérie na chasis, dostrojení nárazníků a všech ozdobných prvků. V poslední fázi se dokončil interiér, a exotické novotou vonící kupé odplulo za Atlantik. A věřte, že tenkrát to byla opravdu velká sláva, dojemné nadšení a spousta předváděček.

Máme-li posuzovat Chrysler d' Elegance z dnešního pohledu, musíme konstatovat, že vlastně není krásný v pravém slova smyslu, ale je úžasně nápaditý, vizionářský a tím i obdivuhodný. Jakoby předvídal dobu tzv. „světových“ aut či hybridů. Z každé strany na něm najdeme něco z elegance poválečných italských supersportů, ale všechno je zvětšené a přizpůsobené americkým rozměrům v souvislosti s americkým chápáním pojmu automobil. Tehdejší úspěch Chryslerovy kreace těžil i z faktu, že v době vzniku ve Státech letělo všechno, co přišlo z Evropy. Tedy nejen kosmetika, oblečení, Jaguary a MG, nýbrž i d' Elegance – Američan s kouzlem evropského jihu. A to vše nejen koncem 40. let, ale i o několik dekád později, kdy se statisícům malým japonským vozíkům říkalo nesprávně „Euro Cars“...

Pod dojmem nebývalého úspěchu elegantního Chrysleru rozhodlo vedení koncernu o stavbě minisérie 25 exemplářů, které se ovšem ke škodě domácích zájemců prodaly výhradně mimo americký subkontinent. Několik z nich se dochovalo dodnes, ale krasavec, jehož vám dnes představujeme, je opravdu ten prapůvodní „Idea Car“. Některé

Když znáte story o VW Karmann Ghia, okamžitě najdete, kde se skrývá



Zavazadlový prostor byl přístupný zevnitř vozu. Pod kulatým krytem čekalo výklopné rezervní kolo a hever s nářadím



zajímavé detaily se postupně objevily i v dalších výrobcích koncernových divízií, markantní jsou například samostatné filigránské zadní svítlny, použité nejen na superdrahých Imperialech ročníků 1955 a 1956. Dalším dědictvím italského konceptu je kryt rezervy, který je v tomto případě zároveň víkem zavazadlového prostoru. Ten se stal později obdivovaným i vysmívaným prvkem Imperialů a Chryslerů, kdy už neplnil svou funkci a stal se z něj pouze designový prvek. Tvar chromované masky chladiče zase neomylně odkazuje na obdivuhodné Letter Cars 300C až 300F. Technickou zajímavostí je páčkový volič režimu automaticky, umístěný vlevo na přístrojové desce. I ten se později objevil v Chryslerově sériové produkci. Hudbu budoucnosti a takový malý technický zázrak představují kotoučové brzdy Ausco-Lambert. Třebaže jejich počátky spadají až do roku 1902, zůstává d' Elegance jedním z prvních (malo)sériových aut, v jejichž základní výbavě se objevily. Systém má jednu konstrukční zvláštnost, v dnešní době zřejmě úplně zapomenutou. V každém kole je brzdový segment ve formě dvojitého středového kotouče s přerušovanou brzdovou plochou a dva stranové vypouklé kotouče, které tvoří zároveň obal celého systému. Ten tak na pohled vypadá jako bubnový s chladícími žebry po obvodu. Takovéto řešení bylo samozřejmě technicky velmi náročné, výrobně drahé, a tak není divu, že mimo d' Elegance byl systém Ausco-Lambert nabízen jako základní výbava pouze pro Chrysler Crown Imperial. Zájemci z řad levnějších modifikací za něj museli připlatit 400 dolarů, což představovalo astronomickou částku, uvážíme-li, že menší a jednodušší auto tehdy stálo méně než tisícovku.

A máme pro vás ještě jednu zajímavost. Dnes už jen málo kdo ví, že jistý Giovanni Savonuzzi, designér studia Ghia použil, upravil a zmenšil původní Exnerův návrh jednoho dodnes známého evropského kultovního vozidla. Jakého? Ne tak rychle... Zatímco se v německém Wolfsburgu pomalu začaly zacelovat rány po bombardování, zadali šéfové bývalého KdF a již tehdejšího VW Exnerovi zakázku

na vytvoření elegantního modelu se sportovní vizáží, který by doplnil prozatím velmi chudou nabídku VW brouku a busu. Připravovaný speciál měl být tvarově i cenově na výši a jeho stavbou pověřil koncern karosárnu Karmann v Osnabrücku. Tak teď už asi všichni vědí, že se jedná o VW Karmann Ghia prvního provedení. Jistě, mnoho změn si vyžádala naprosto odlišná koncepce platformy VW s motorem vzadu, ale podívejte se někdy na Karmann z boku. Linka střechy a přechod k zadním blatníkům mluví jasnou řečí. Ale zpět do Států...

První „Idea Car“ Chrysler d' Elegance se představil na podzim 1952 v koncernové expozici na pařížském autosalonu, a stejně jako všechna ostatní vystavená auta byl označen coby modelový ročník 1953. Pod dlouhou zaoblenou

kapotou se nacházel V8 FirePower 331 cu.i. (cca 5.400 cm³) o výkonu 180 koní – agregát patřící vůbec k prvním Hemi motorům, dodávaným od roku 1951. V roce 1956 jej vystřídal mohutný V8 Hemi 354 cu.i., jehož výkonová špička atkovala hodnotu 280 koní. Stejná strojovna se později objevila i pod kapotou tohoto červeného prototypu d' Elegance, doplněná tradiční Chryslerovou automatikou TorqueFlite. Přesné datum zástavby velkého motoru neznáme a ani v archívech nelze již nic zjistit – musíme se tedy smířit s nerozluštitelným tajemstvím. Takových je ale plná celá automobilová historie a netřeba se tím trápit.

Vyvrcholením celého našeho příběhu je aukce automobilových klenotů v Monterey roku 2011. Cenu původního d' Elegance, jehož se dotýkaly slavné ruce italských

a amerických karosářů odhadovali experti z RM Auctions na 1.000.000 až 1.300.000 dolarů. Příhozy se ale zastavily na 946.000 USD, což se z některého úhlu pohledu může za tak velevzácný vůz zdát málo. Je to samozřejmě otázka každého dražitele a jeho osobních preferencí. Budme rádi, že se dochoval zdánlivě němý, ale k zasvěceným přesto jasnou řečí mluvící svědek automobilové minulosti. Ze srdce mu přejme ať jej stejné štěstí provází v celém jeho dalším bytí!

Text: Andy Hajenski

Foto: Darin Schnabel
na objednávku RM Auctions

Překlad: J.F.K.

Adaptace: Petr Bellinger

Chrysler d' Elegance 1953

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová, rámová, dvoudveřové kupé * **Motor:** benzínový V8-OHV „Hemi“, 354 cu.i., 5.786 cm³, 280 koní při 4.600 ot/min, 515 Nm při 2.800 ot/min, kompresní poměr 9:1, čtyřkomorový karburátor * **Převodovka:** třístupňová automatika TorqueFlite * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení s trojúhelníkovými rameny a vinutými pružinami * **Zadní náprava:** tuhá náprava, listové pružiny * **Brzdy:** kotoučové Ausco-Lambert * **Kola:** s drátěným výpletem 6,5x15" * **Pneumatiky:** diagonální běloboké Goodyear 8,20x15"

