

STYLE AND THE SUBURBS

Prestižní kombík z doby bezbřehého optimismu

Colony Park z Fordovy divize Mercury definoval novou éru rodinných vozidel a položil základy modelové řadě nabízené ještě po tři desítky let. Představíme vám jeden úžasný exemplář spolu s historií jeho záchrany...

Rok 1957 znamenal na jednu stranu další pokračování studené války, ale na stranu druhou nekonečný optimismus na druhém břehu Atlantiku. Velkoměsta a megapole postupně přicházela o část svých lépe situovaných obyvatel, kteří se stěhovali do nově vznikajících předměstí, tehdy ještě oáz klidu a míru. V dobách dočasné hospodářské prosperity si stále více rodin mohlo dovolit vlastní nemovitost. Sice nebyli už tak bezprostředně blízko všem důležitým institucím, ale zase bydleli ve svém. Tyhle skutečnosti stály za

obřím vzestupem oblíbenosti kombíků: jejich až osmimístná přepravní kapacita (mimo řidiče) a nadbytek místa pro zavazadla znamenala pro nádherné dvouprostorové silniční koráby ohromné plus. Jejich chromem se lesknoucí ploutve a křídla se staly naprosto běžnými zjevy denního provozu. Růstu prodejních statistik odpovídalo i tempo nově otevřených či od základu rekonstruovaných komunikací: v roce 1956 ohlásil tehdejší prezident Dwight Eisenhower největší civilní stavební projekt v celé americké historii. Šlo o Interstate Highway

System spojující prakticky všechna americká města s více než 50.000 obyvateli. Celá síť měla měřit 48.756 mil, tedy 78.465 km. V roce 1970 tak mělo být možné cestovat od pobřeží k pobřeží či z Kanady až do Mexika, aniž byste byli jen jedenkrát museli zastavit u semaforů...

Vítáme se s Davem, chlapíkem z Downey (předměstí L.A.). Je to jeden z miliónů lidí, kteří se stali svědky raketového růstu hodnoty (a ceny) automobilových i ostatních symbolů okřídlené epochy. V jeho garáži parkuje originální Mercury Colony Park ročníku 1957. Základní cenou 3.677 dolarů se tehdy jednalo o nejluxusnější a nejdražší sériový wagon celé nabídky koncernu Ford. Množstvím ozdob jej předběhl snad jen Turnpike Cruiser stejného modelového roku. Od exkluzivity se samozřejmě odvíjely i ceny: dvoudveřový hardtop vás přišel na 3.758 USD, čtyřdveřový na 3.849 USD a convertible vám zatížil konto sumou minimálně 4.103 USD (také asi proto si jej dopřálo pouhých 1.265 zákazníků).

„Colony Park je už napohled něco absolutně fantastického, to vidím pokaždé, když přijedu na nějakou show. Kolem se seběhne lidí, kolik okolo sebe nemá snad žádná jiná kára,“ začí-



Velké M: jméno podle rychlosti silnice s mýtem (Turnpike) – nebo také podle budoucích dálnic (Turnpike Cruiser)

„MOJE VÁŠEŇ PATŘÍ AUTŮM, KTERÁ UŽ VYMIZELA“





Páté dveře s možností sklopení nebo otvírání do boku byly ještě hudbou budoucnosti

Podobné koncovky výfuků byly v padesátých letech velmi oblíbené

řadě, hodně často zády proti směru jízdy. „Taková jízda se musela přerušit jen tehdy, když se malým cestovatelům udělalo špatně...“ Ale nebyly to jen dlouhé jízdy na rodinnou dovolenou - mámy vozily své ratolesti na tréninky nebo mimoškolní kroužky. Jednoduše řečeno: ve výrobních programech ročníku '57 bylo jen několik málo kombíků, které svým exteriérem nabízely srovnatelnou nebo podobně impozantní vizáž.

Daveův Colony Park je ale ještě vzácnější, než by se na první pohled mohlo zdát: pokud jste si stačili všimnout, jedná se o čtyřdveřový hardtop STW, samozřejmě bez sloupku B. Nabídka divize tehdy zahrnovala ještě dvoudveřové kombíky hardtop cenově přístupnějších řad Commuter (od 2.903 USD) a Voyager (od 3.403 USD). Oba modely disponovaly pouze šestimístním interiérem, třetí řada sedadel (s orientací ve směru jízdy) byla vyhrazená pouze řadě Colony Park. Kombíky bez sloupku B byly na konci padesátých let specialitou nemnoha výrobců, počátkem šesté dekády pak zcela vymizely, a dnes představují mezi americkými „pracantý“ zajímavou designovou variantu.

Procházka kolem Daveova Colony Parku může docela navít. STW má rozvor 3,10 metru a celkovou délku 5,36 metru. Na



Detaily, kam jen oko pohlédne: designéři Mercury bezpochyby věděli, jaké prvky skloubit, aby vznikla úhledná přístrojovka



Mládež dozadu! Ti nejmenší museli při nastupování dozadu zdolat sklopené opěradlo druhé řady sedadel

druhou stranu ale nemusíme chodit „v jednom kuse“, ale zastavovat se. Každý z mnoha působivých karosářských detailů je třeba prozkoumat. Okamžitě upoutá boční „dřevěný“ dekor fólií Di-Noc, kombinovaný s odstínem karosérie Nantucket Blue, a orámovaný lištami ze skelných vláken. Ta měla dodávat vzhled březového dřeva. Ford se tímto způsobem odlišoval od konkurence GM, Chrysleru a AMC. Na závěr dodejme, že skutečné dřevo na obklady karosérie sériově použil FoMoCo naposledy v modelovém roce 1953.

Na zádi žádají o pozornost zajímavě stylisticky tvarované svítlny v ploutvičkách profilu V. Pokud by nestačil k povšimnutí jejich tvar, je celé boční pole barevně odlišené bílým lakem. Nevelké svítlny obsahují i couvačky. Obvyklou praxi

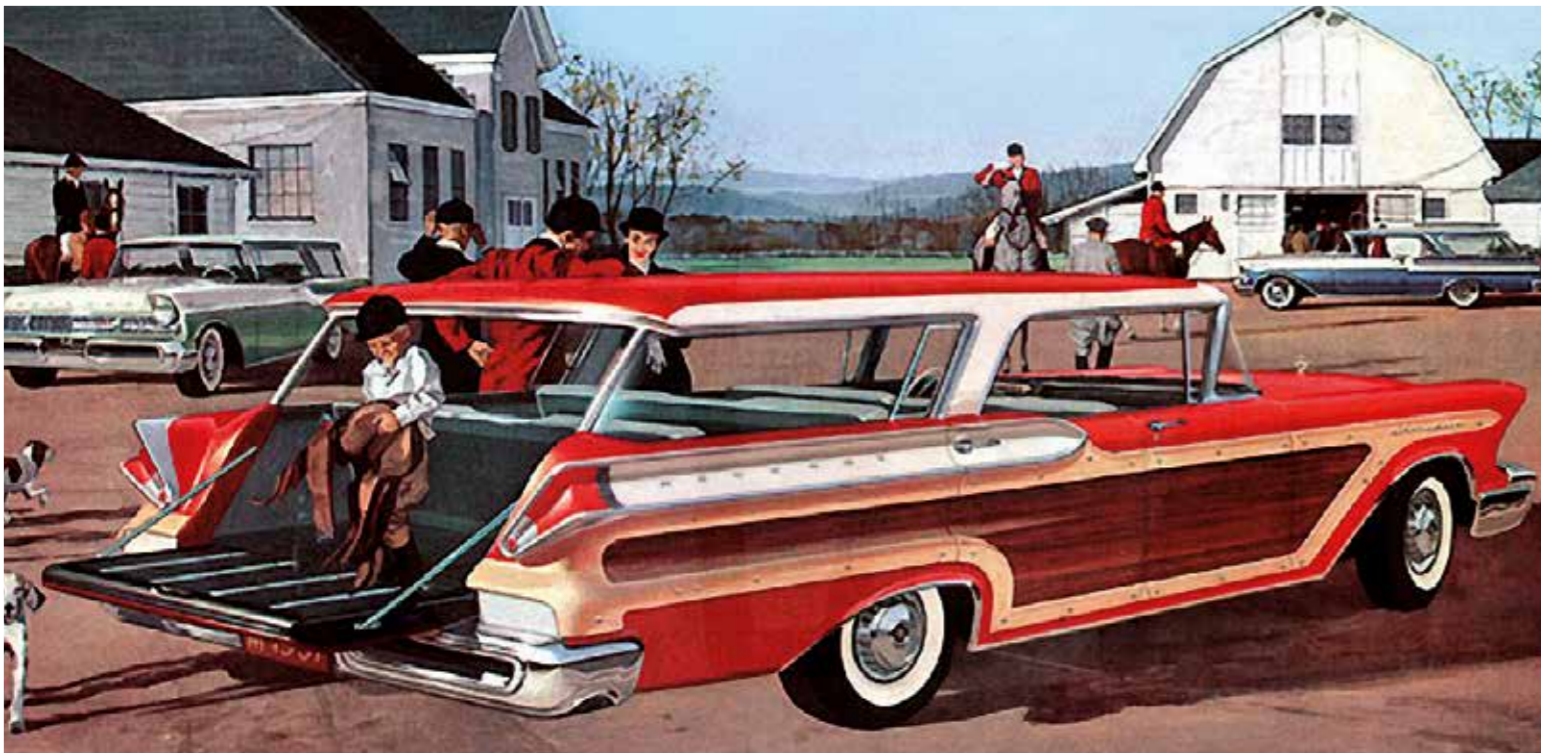


svedení výfukového potrubí na stranu (aby eventuelní osazenstvo třetí řady nebylo při otevřeném oknu pátých dveří obtěžované zplodinami), najdeme i u Mercury, navíc je výfuk ozdobený vyraženým symbolem V8. Pod kapotou najdeme slabší agregát V8 312 cu.i., což je verze populárního Y-Blocku, zde s výkonem 255 koní. Za příplatek nabízel výrobce big-block V8 368 cu.i. (290 koní). Oba jmenované motory mohly být doplněné ručně řazenou třístupňovou převodovkou s (příplatkovým) rychloběhem nebo třístupňovou automatickou.

V interiéru upoutá pozornost samozřejmě přístrojový panel. Typický design padesátých let je ztvárněný přímo umělecky, ale co se týče dostupných informací, zcela běžně.



Svislé nástavce bránily znečištění zadního okna. Svítlny ve tvaru výsečí byly charakteristické právě pro Mercury



Chovatelům koní asi stačil Ford Ranch Wagon. Colony Park si spíše dopřáli dobře vydělávající žokejové...

Obvyklý horizontálně orientovaný rychloměr je po stranách doplněn dvěma dalšími přístroji (palivoměr a teploměr), najdeme tu také ty nejdůležitější spínače – a to je vše. Původní tříbarevné vinylové čalounění je díky ochranné plas-

tové fólii naprosto nepoškozené. Opěradlo druhé sedadlové lavice se dělí v poměru 60 : 40 a umožňuje tak přístup ke třetí řadě.

Vraťme se ale k rozhovoru s Davem: „Měl jsem pár Mercury tohoto ročníku. V sedmdesátých a osmdesátých letech skončila většina aut z padesátek ve šrotu. Hezkých a zachovalých Mercury v původním stavu už dneska moc není. Tenhle Colony Park 1957 je asi jediný toho typu, jaký jsem kdy na vlastní oči viděl. Jen jednou mi kdosi ukázal fotku podobného kombíku z východního pobřeží. Kdybych měl odhadnout počet dochovaných, tipnul bych si na padesátku kusů. Víc asi ne. A když jsme u toho, vy jste nějaký viděli?“, zakončí Dave svůj suverénní projev otázkou.



Třídveřový kombík hardtop (na snímku Voyager) v barvách sladěných s oceánem v pozadí

Všichni víme, že Turnpike Cruiser z těchto časů byl součástí příjemné doby. Ale že by kombíky s hardtopem vypadaly až takhle elegantně?



Všechny novinky, kterými Ford obohatil blýskavá Mercury ročníku 1957 (nejen Colony Park, ale třeba i Turnpike Cruiser), se staly součástí snahy koncernu přivést značku Mercury na vyšší úroveň – a tím ji v koncernové hierarchii maximalizovat (že nad ní stál už jen hvězdný Lincoln, to se v tu chvíli zřejmě zdálo podružné). Další důvod posunů na hracím poli koncernu se ozřejmil hned následujícího roku, když slavila premiéru nová značka Edsel, sdílející se svými příbuznými od Fordu a Mercury mnoho součástí. Edsel zároveň sloužil jako odrazový můstek ke dražšímu Mercury. Z dnešního pohledu je ovšem jasné, jak špatné rozhodnutí to bylo. Tváří v tvář hospodářské recesi, která na podzim 1957 nad Amerikou začala

natahovat své černé sítě, se debut neznámého vozidla střední třídy rovnal katastrofě.

Dědictví této doby zůstalo (mimo čtyřkolových artefaktů) zachované v reklamní literatuře: barevným tiskem na kvalitním papíru výrobce zdůrazňuje „linii vozů snů“. A samotný Colony Park? Ten samozřejmě reprezentuje nejen dobu, kdy optimismus byl pořád ještě na místě, ale také symboliku předměstí, kde se začala rozvíjet éra mohutných kombi, stěhujících rodinný nákup do středostavovských sídel...

Text: Richard Truesdell

Foto: Richard Truesdell, Mercury

Překlad a adaptace: J.F.K.



Menší počet koní než 255 (z objemu 5,1 litru) by předměstské dámy patrně odmítly...

MERCURY COLONY PARK 1957

Koncepc: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, pětídveřový osmimístný STW hardtop * **Rozměry:** rozvor 3.099 mm, délka 5.362 mm, šířka 2.009 mm, výška 1.438 mm * **Hmotnost:** 1.923 kg * **Motor:** benzínový V8-OHV „Y-block“, 312 cu.i., 5.115 cm³, 255 koní při 4.600 ot/min, točivý moment 462 Nm při 2.600 ot/min, čtyřkomorový karburátor Holley, duální výfuky * **Převodovka:** třístupňová ručně řazená * **Přední náprava:** dvojitá trojúhelníková ramena, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče * **Zadní náprava:** tuhá, podélné listové odpružení, teleskopické tlumiče * **Brzdy:** na všech kolech bubnové * **Kola:** ocelové ráfky 14 x 6“, chromované poklice a mezikruží * **Pneumatiky:** běloboké 8,50 x 14“ * **Interiér:** středovlnné rádio, ochranné povlaky na čalounění * **Počet vyrobených kusů (1957):** 7.386 exemplářů * **Cena (1957):** od 3.677 USD