



Novinkou ročníku 1956 se stal V8 „Y-Block“ 312 cu.i. S automatikou dával 225 koní, s ručním řazením 215 koní



Nehledě na prestižní Country Squire byl Country Sedan pro osm cestujících nejoblíbenějším wagonem Ford

FAMILY T-BIRD

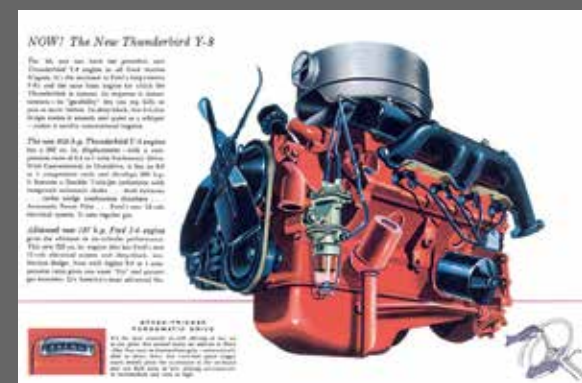
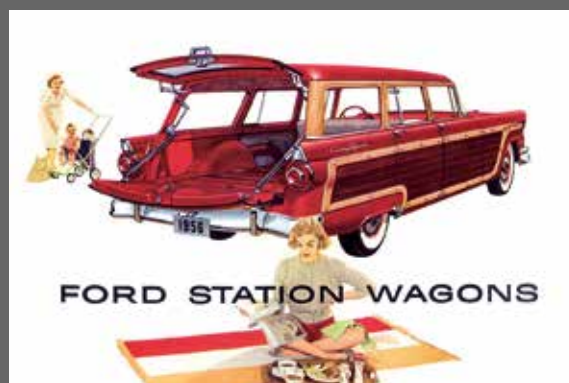
Osm míst
a osm válců:
Ford Country Sedan
1956

V modelovém roce 1956 vychrlily všechny americké montovny divize Ford asi 1,4 miliónu osobních vozidel. Dvousedadlové sportovní Thunderbirdy v tomhle počtu nehrály významnou roli – bylo jich jen patnáct tisíc. V reálu měl ale elegantní T-Bird mnohem významnější úkol: a to nejen přilákat koupěchtivé zákaznictvo do prodejen, ale i upozornit ctěné kupce na full-sizové modely ročníků 1955 a 1956. V jejich tvarech se totiž odrážely některé stylistické prvky T-Birdů, a kdo si objednal příplatkový V8 312 cu.i. „Thunderbird Special“, mohl zažít dojmy, na jaké se těšil první majitel elegantního kombíku z našich fotek...

Dlouhé roky představoval Ford ve výrobě kombíků americkou jedničku, zejména ke vzteku konkurenčního Chevroletu, s nímž se celoživotně konkurenčně utkával a dodnes utkává. Do roku 1948 dodal Ford do obchodní sítě více woodies než jakýkoliv jiný americký producent. Ale pak tahle móda začala ustupovat a v přechodu na celokovové tří- a pětidvéřové kombíky Ford poněkud zaspal. Karosérii bez dřevěných obkladů představil už v roce 1946 Willys Overland, také Plymouth nelenil a prezentoval se v roce 1949 nejmodernějším ocelovým Suburbanem. Jen Ford vybavoval své STW ještě v roce 1951 dřevěným dekorem... Počínaje ročníkem 1952 konečně Ford změnil strategii. Nabídka se zpočátku omezovala na třídvéřový Ranch Wagon na výbavové úrovni běžného sedanu Mainline, a na dražší Country Sedan vycházející z nákladnější řady Customline. Ovšem tradice je tradice a v jejím rámci se Ford navzdory panujícímu odklonu od zašlé módy wooden wagonů nemohl s dřevem rozloučit. Proto stále nabízel Country Squire jako svatý grál své modelové nabídky stejňů. Doba poctivého dřeva byla ovšem pryč, Ford

se optice woodies přizpůsobil alespoň efektem. Obklady totiž byly plastové... V roce 1955 se wagony staly samostatnou kategorií v rámci značkového portfolia. Zájemce si mohl vybrat z pětice modelů. O rok později přibyl do sestavy ještě třídvéřový Parklane (jméno známe spíše z pozdějších Mercury) s výbavou srovnatelné řady Fairlane. Tomuto vzoru byl přizpůsobený i osmimístný Country sedan, zatímco šestisedadlová verze nadále odpovídala modelu Customline. Ztratili jste přehled? Od toho tady přece byl úslušný prodáváč, aby vám toho nacpal do hlavy tolik, že jste z prodejny neodešli s prázdnou, ať už jste kombík Ford opravdu chtěli či přišli jen nakouknout. Některé stylistické znaky všech cestovních typů se sjednotily s prvky T-Birdu (v roli výkladní skříně Fordu). Všimněte

si třeba nízkého a širokého chromovaného grilu nebo jemně vykroužené a lehce zašpičatělé kapoty. Podobnost najdeme i v kulatých světlometech pod typickými štítky. Žáď zdobí dvojice jednoduchých okrouhlých světlů s chromovaným okružím uprostřed rodících





Styling ploutviček a zadních svítilen převzal Country Sedan od Thunderbirdu



Vinylové čalounění sedadlové lavice má odstín „Western Brown“ a texaský styl s ornamenty cejchů



Třetí řada sedadel zvyšuje celkovou obsaditelnost až na osm osob



Alternativou k běžným hladkým poklicím se znakem Fordu byly lehce sportovní napodobeniny drátového výpletu

se ploutviček – u kombíků i u T-Birdu! Marketingoví experti nenechali nic náhodě a do reklamních tiskovin zařadili vedle STW také nazdobený Thunderbird ve svůdném černém odstínu. Popisek

oznamoval, že stylistika kombíků vychází z „Queen of Dream Cars“! Kromě designových prvků sportáku neopomněl Ford zdůraznit, že nabízí do STW i sílu T-Birdu: přinejmenším tehdy, po-

kud byl zákazník ochotný zaplatit 2.880 USD za osmisedadlový model s V8. Stejná karosérie s běžným šestiválcem přišla na 2.730 dolarů – tedy žádný katastrofický rozdíl. Standardní véosmičkou byl ovšem 292 cu.i., zvaný tradičně „Y-Block“, který s výkonovou špičkou 200 koní představoval i základní motorizaci T-Birdu.

Kdo chtěl využít potence dalších pětadvaceti koní pod kapotou, musel obětovat pár dolarů navíc za V8 312 cu.i. „Thunderbird Special“ se čtyřkomorovým karburátorem. Agregát byl novín-

kou modelového ročníku '56 a představoval silnější variantu Y-Blocku. Počty objednávek nebyly nějak vysoké, proto je Country Sedan „P-Code“ sběratelsky mimořádně zajímavým kouskem.

A přesně takovým exemplářem je náš „Family T-Bird“ s karosérií nalakovanou v elegantní dvoubarevné kombinaci odstínů Buckskin Tan a White. Ta se dodávala jen na zvláštní objednávku a výrobce ji doplnil sladěným čalouněním ve dvou barvách. Potahy sedadel jsou ozvláštěné sedáky v odstínu „Western Brown“ a symbolikou vypálených značkovacích cejchů. Vizuální stránka kombíku, který sjel 2. března 1956 z montážní linky Fordu v texaském Dallasu, je tedy naprosto dokonalá.

Můžeme jen dodat, že lak zůstal dodnes původní, pomocí moderních prostředků je jen osvěženo. Vůz je vybavený automatickou Ford-O-Matic, servoposilovačem řízení, vytápěním, elektrickými hodinami, rádiem s tlačítkovou volbou stanic a poklicemi s imitací drátového výpletu.

Během svého bezmála sedmdesátiletého života najel Ford jen 80.000 mil. V tomto stavu se v lednu 2019 dostal do aukce společnosti RM Sotheby's a byl vydražen za 42.560 USD. V porovnání s astronomickými částkami za mnohdy zcela nepůvodní exempláře je to doslova „za babku“, co říkáte?

Text: Frank Mundus
Foto: Darin Schnabel, RM Sotheby's
Překlad & adaptace: J.F.K.

Emblém na blatnících poukazuje na agregát Y-Block, používaný i v T-Birdech



Tento Country Sedan byl postaven v závodě v Dallasu 2. března 1956 a nese emblém prodejce Powell Motors



FORD EIGHT-PASSENGER COUNTRY SEDAN 1956

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, osmimístný pětidveřový STW * **Rozměry:** rozvor 2.934 mm, délka 5.019 mm, šířka 1.928 mm, výška 1.580 mm * **Hmotnost:** 1.800 kg * **Motor:** benzínový V8-OHV Ford Y-Block, 312 cu.i. (P-Code), 5.113 cm³, 225 koní při 4.600 ot/min, 439 Nm při 2.600 ot/min, vrtání x zdvih 96,5 x 87,4 mm, kompresní poměr 9,0 : 1, čtyřkomorový karburátor Holley „Double Twin Jet“ * **Převodovka:** třístupňová automatika Ford-O-Matic * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol na dvojítech příčných ramenech, vinuté pružiny, kapalinové tlumiče, příčný stabilizátor, posilovač řízení * **Zadní náprava:** tuhá na listovém odpružení, kapalinové tlumiče * **Brzdy:** na všech kolech bubnové * **Kola:** ocelové ráfky 5 x 15“, chromované poklice s imitací drátového výpletu * **Pneumatiky:** běloboké diagonální 7,10 x 15“ * **Jízdní výkony/spotřeba:** zrychlení z 0 na 100 km/h za 10,5 s, nejvyšší rychlost 169 km/h, kombinovaná spotřeba 21,6 l/100 km * **Počet vyrobených kusů (1956):** 85.374 * **Cena (1956):** od 2.528 USD