

# Zgodovina inovativnega prestiža DeSoto Chrysler

Avtor: Polona Rotar

Že leta 1920 so se navdušenci avtomobilskih motorjev in jeklenega prestiža podali v ustvarjanje zgodovine. Peščica mehanikov je izdelala motorje, ki so šele čez nekaj let postali s pravim ohišjem mit in ponos. Zelo malo je zapisanega, kaj se je v resnici dogajalo z avtomobilskimi motorji, ki so nastali v obdobju med 1920 in 1927, vendar lahko zagotovo trdimo, da so bili motorji proizvedeni, saj lahko na uradnih spletnih straneh, ki so povezane s korporacijo Chrysler, najdemo številke motorjev in količino izdelanih primerkov. Objavljeni podatki kažejo na izdelanih 1000 primerkov različnih vozil (avtomobilski motor in karoserija) med obdobjem 1925 in 1927. Zgodovina DeSota je tako do leta 1928 zavita v tančico skrivnosti, nato pa je sledil preobrat.



Walter Percy Chrysler (1875 – 1940)

Walter P. Chrysler (1875 – 1940) je leta 1928, pod svoje okrilje korporacije Chrysler prevzel izdelavo in distribucijo vozil, katere so poimenovali DeSoto. DeSoto vozila so bila predstavljena kot srednje cenovni razred vozil. Ko je Chrysler objavil novi val avtomobilov, je bila tovarna do konca leta 1928 v polnem zagonu. Takoj so pritegnili petsto kupcev, v letu 1929 pa je bilo na tržišču prisotnih že 1500 agencij, ki so tržile prvo uradno vozilo DeSoto Six. DeSoto je v prvem letu serijskega delovanja proizvedel rekordno število avtomobilov, in sicer 81.065 primerkov. V prvem letu so tako proizvedli več vozil, kot pa so jih tedaj že uveljavljeni Chrysler, Pontiac ali Graham – Paige. Njihov rekord je obveljal skoraj celih trideset let.

Ime DeSoto so povzeli po Špancu Hernandu deSoto (1497 – 1542), ki je bil znan kot sicer zelo krut in neusmiljen raziskovalec in pustolovec. Vseeno so se vodilni pri Chryslerju odločili, da bodo poimenovali svoja nova vozila DeSoto, saj naj bi bilo za njih značilno preprostost, eleganca in predvsem hitri prodor na tržišče, po čemer pa je bil znan tudi španski raziskovalec.



DeSoto Roadster Espanol 1929

V avtomobilih iz leta 1929 so bili sprva 6-cilinderni motorji s 55 konjskimi močmi. Predstavljali so srednji razred, torej nižja cena ter dovršenost in povpraševanje je bilo izjemno. Pri DeSoto so bili zelo napredni, saj so iznašli in patentirali svoje zasnove, kot so na primer oljni filter in hidravlične zavore. Seveda so bili ti izumi kot dodatna oprema na avtomobilih, ki jih je moral kupec pošteno doplačati. Takrat je vozilo s standardno opremo vsebovalo brisalce na vetrobranskem steklu, kontaktne ključavnice, zavorne luči, nadzorno luč za žaromete, komplet orodja in pištolo z mastjo. Osnovni modeli, ki so bili proizvedeni pod okriljem DeSota, so bili uspešno predani tržišču. Vozilom so nadelali privlačna imena in kupcev ni manjkalo. Do leta 1930 so tako predstavili DeSoto Six, Roadster Espanol (zgoraj na sliki), Sedan Delux, Cupe Busines in prav vsak je imel nekaj, kar ga je predstavilo v edinstveni luči. Leta 1930 pa so svoj avtomobil želeli narediti še boljši in privlačnejši za kupce. Naredili so korak naprej in proizvedli DeSoto Eight. Nova osmica je bila na tržišču, še z boljšo tehnologijo podvozja in z novo karoserijo. DeSoto Eight je bila dovršena avtomobilska lepota s 114 cm medosne razdalje, z 8-valjnim motorjem, s 70 KM in 208 ccm. In čeprav je vladalo obdobje velike depresije, se je proizvodnja DeSoto vozil krepila. Bili so zglede večjim in že uveljavljenim avtomobilskim industrijam. Leta 1932 so naredili korak naprej, ko so se udeležili spektakularne hitrostno-vzdržljivostne vožnje. Avtomobilski dirkač Peter DePalo je v 10 dneh prekolesaril Ameriko, nato pa je sedel za volan vozila z znamko DeSoto in z njim prepeljal 300 milj, s povprečno hitrostjo 80 milj na uro. V naslednjem letu so svoje hitrostno-vzdržljivostne podvige nadaljevali še z drugimi vozniki (npr. Harry Hartz) in pri tem presegali vse rekorde, predstavljali izboljšave vozil in uvajali novosti na sami karoseriji vozila. Znamka DeSoto se je tako z letom 1933 uveljavila v športu, pospešeno pa so začeli proizvajati tudi tovornjake.

Testiranje aerodinamike vozila se je začelo že leta 1927, zapisi in dognanja pa so obrodila sadove po letu 1934, ko so uskladili mnenja glede aerodinamike karoserije in pri tem prišli do pomembnega spoznanja. Ob spremembi karoserije so pridobili nov model, katerega je zahtevno tržišče iskalo že nekaj časa, prihranili so na gorivu in dosegli višjo hitrost. Na dlani so imeli tri trdna dejstva, ki so vodila k uspešni prodaji novega drznega modela DeSoto Airflow. Ta model vozila je dobesedno odpihnil svet. Radikalne spremembe karoserije novega modela so bile več kot očitne tako na sprednji kot tudi zadnji strani. Spremenjeno je bilo tudi podvozje, saj se je notranjost vozila prestavila nazaj za dobrih 20 inčev, motor je bil pomaknjen med prednje blatnike in ne za kolesi. S tem so ustvarili v okviru medosne razdalje pravo t.i. zibelko za potnike. Prišlo je do porazdelitve celotne teže, pri tem so zmanjšali tresenje za 20 % in ustvarili gladko vožnjo. Gre za izum – izboljšavo, kateri v avtomobilski industriji še danes sledijo oz. izhajajo iz njihovega osnovnega modela. Zanimivo je, da so bili tako prepričani v varnost tega vozila, da so za osnovno propagandno geslo uporabili – odstranimo varnostni pas. In res, model Airflow iz leta 1934, v svoji notranjosti ni imel varnostnega pasu. Notranjost Airflowa je veljala za najbolj razkošen primerek tedanjega vozila srednjega cenovnega razreda, zato so se zanj zanimali predvsem posamezniki z višjim standardom, ki so v družbi nekaj veljali. In ker je v visoki družbi bil avtomobil vse bolj zaželen, so kmalu na trgu ponudili novo različico z večjo notranjo prostornostjo in sicer za šest oseb. Prestiž notranje opreme je bil definiran z belimi usnjenimi sedeži in kromiranimi obrobami, sam avto pa so oglaševali pod sloganom – nepojmljiva zmogljivost. Samo vozilo je imelo osupljivo prezračevanje, ki se je nahajalo pod sprednjima sedežema, pa prilagodljiva sprednja stekla na vratih in zračniki na vratih. Airflow pa je imel še eno inovacijo, in sicer – volan so namestili pod popolnoma drugim kotom, kar je privedlo do sproščene in lažjega obvladovanja vozila zaradi ergonomskega udobja ramenskega obroča voznika. Za DeSoto Airflow lahko s sigurnostjo povemo, da je

dosegel največji sloves med vsemi, tako v prodaji, kot tudi v priljubljenosti, funkcionalnosti in vzdržljivosti. Z njim so dosegli 32 rekordov, osvojili največja priznanja na sejmih inovacij (Monte Carlo; nagrada za stil in aerodinamiko). Vozilo je bilo tako presežek na tržišču in vse večje avtomobilске industrije (Peugeot, Renault, Volvo) so kopirale obliko in stil. Vpliv stila Airflow je bilo prepoznati tudi v prvi večji proizvodnji Toyotinih vozil leta 1934. Vse do leta 1936 so uspešno proizvajali in tržili DeSoto Airflow, nato pa so se odločili za trženje novih modelov.



V obdobju 1935 in 1937 je novi val svežine in rekordno prodajo dosegel DeSoto Airstream. Leta 1937 so prodali 81.775 primerkov vozil in bili še vedno med najpomembnejšimi v avtomobilski industriji. Chrysler Corporation je bil tedaj drugi največji proizvajalec avtomobilov na svetu. Poleg vse bolj uveljavljene linije srednje-cenovnih avtomobilov pod znamko DeSoto so pod znamko Chrysler izdelovali še prestižne avtomobile, namenjene le ljudem z velikim vplivom in obilico denarja. Od leta 1937 pa vse do leta 1939 so večji poudarek dajali prav prestižu in blišču in prav zato se je to obdobje imenovalo tudi obdobje Hollywooda. Novi modeli so imeli širše in izrazitejše odbijače, količina kroma se je podvojila, edinstvena linija strehe je zažarela kot zaščitna znamka novega modela, spremenjena vrata in okna pa so le potrjevala edinstvenost avtomobila. S spremenjeno streho in izboljšano aerodinamiko so tako trgu ponudili model Custom Coupe, ki pa je bil prodan v majhni nakladi (264 primerkov). Pri Custom Coupe-ju se je pojavila prestavna ročica na volanskem drogu, kar je ponazarjalo višek tehnologije. Prestavna ročica je upravljala 3-stopenjski menjalnik (t.i. Synco-Silent). Leta 1941 so definirali novo



DeSoto Airstream Custom 1936

linijo New Rocket. Nova raketa je bila tako muza ustvarjanja vse do leta 1955. Leta 1941 so predstavili pol-avtomatski menjalnik, katerega so si več kot uspešno delili z prestižnimi Chryslerjevimi vozili. Predstavili so tudi Simplimatic, za katerega se je glasil slogan: Ne potrebuješ pritiskati sklopke, zdaj si v novem DeSotu. Simplimatic se je tako zelo približal avtomatičnemu prestavljanju. Konec leta 1945 se je nadaljevala proizvodnja civilnih vozil, za katere je bilo povpraševanje tako veliko, da so kupci na avtomobil morali čakati kar lep čas. Vendar pa je bil to čas pomanjkanja delovne sile in kvalitetnih materialov in avtomobilske industrije so težko izpolnjevale vse zahteve strank. Leta 1950 začnejo v okviru DeSoto modelov proizvajati kromiranega lepotca Custom Sportsman Coupe s trdo streho. Avtomobil je bil večji in mogočnejši kot Mercury, Pontiac, Oldsmobile 88s, Buick Supers ipd. Stroge linije, krom, športni videz trde strehe in posebne linije zadnjega dela vozila, polni kolesni pokrovi, široke pnevmatike – vse to in še več je zaznamovalo modele DeSoto v 50-ih letih. Po letu 1952 je sledil padec v prodaji. Z novim FireDome V8 so ponovno presenetili z dosežki in presežki. Izpopolnjevali so linije in aerodinamiko, avtomobili so bili ve hitrejši in dizajn je bil pojem dovršenosti, kot že vsa leta poprej. Leta 1955 se je zgodil preobrat in DeSoto je iztiril iz svojih strogih smernic. Iskali so vse mogoče načine, kako pridobiti kupce, pa vendar jim niso pomagali niti novi hitrostni rekordi, niti barvita paleta novih modelov. Vse do novembra 1960 je bil upad prodaje opravičen s strani svetovne krize. Pa vendar, tudi lastno podjetje Chrysler ni imelo več posluha za nove smernice DeSota.

In tako se je 30. novembra 1960 vse ustavilo. Sledilo je veliko razočaranje in tožbe nezadovoljenih delavcev ter čakajočih kupcev. Vse je utihnilo in DeSoto je šel med zaprašeno zgodovino.

Le redki primerki vozil DeSoto so se ohranili na svetu. Tisti, ki so v originalnem stanju, jih je le peščica in te lahko najdete na spletnih avkcijah. Zanimarjeni in pozabljeni se prodajajo za smešen denar, njihov izgled pa prej spominja na kup zarjavele pločevine, kot pa na prestiž in moč. Replike vozil DeSoto se nahajajo v muzejskih zbirkah. Gre predvsem za vozila, ki so bila narejena za Hollywoodske filme, nato pa so jih množično prodajali muzejem in zasebnim zbirateljem. Sedaj se lahko le peščica ljudi pohvali z vozilom, ki ima tako kratko, a bleščečo zgodovino – zgodovino razvoja in napredka, zgodovino elegancije in dovršenosti.

V Sloveniji imamo primer vozila DeSoto. V prestolnici Prlekije (Ljutomer) se doma blešči lastniku Petru Kuncu primerek vozila DeSoto, ki ima letnico 1925. Originalni papirji potrjujejo dejstvo, da je bilo vozilo narejeno pred dobo velike industrializacije leta 1928. Iz Amerike je bil pripeljan na Hrvaško in leta 1990 sta ga v poraznem stanju na svoj dom pripeljala mehanik Kunc Jože in njegov sin Peter. Znana Kunčeva delavnica je tako postala dom in zavetišče za starega mogotca, ki pa je v svojem blišču in podobi, v kakršni izgleda danes, zablestel po treh letih vztrajnega restavriranja. Zgodovinski pomen vozila (prestiž in moč) se odraža še danes. Družina se rada popelje z mogotcem po festivalih in prireditvah, pri

tem si nadenejo stare oprave in mahajo radovednim in presenečenim očem. Vozilo je v odličnem stanju in predstavlja ponos društva za ohranjanje tehnične kulture in dediščine Johann Janez Puch iz Ljutomera. Predstavlja pa tudi spomin na strastnega ljubitelja starodobnikov, pokojnega Jože Kunca.



Vozilo: DeSoto 1925  
 Lastnik: Kunc Peter  
 Dolžina vozila: 4160 mm  
 Širina vozila: 1700 mm  
 Višina vozila: 1880 mm  
 Medosna razdalja: 2780 mm  
 Masa vozila: 1850 kg  
 Delovna prostornina: 2866 CCM  
 Moč: 16 KW  
 Št. valjev: 6

Posebnosti: restavrirano leta 1993, edini v Sloveniji  
 (za ostalo Evropo ni podatka).

Viri in literatura:

<http://www.desoto.org/classifieds>  
<http://www.cartype.com/pages/1148/desoto>  
<http://www.chrysler.com/en/history/>  
<http://www.duricy.com/~desoto/desaga/destart.shtml>