

# Jeden z czterech tysięcy

Mercury Park Lane 2 - dr Hardtop '59



Skrzydlate amerykańskie auto było moim marzeniem od bardzo, bardzo dawna. Także wtedy, gdy już byłem właścicielem kilku ciekawych amerykańców, ciągle gdzieś po głowie krążyła myśl o wielkim krążowniku.



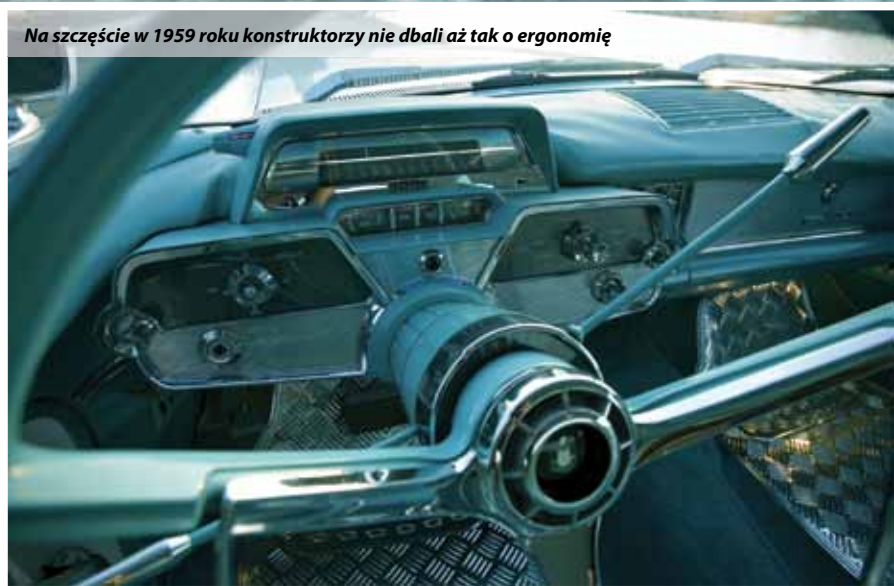
Jeżdżąc na różne imprezy i złoty miałem okazję przyjrzeć się z bliska ciekawym modelom i wiedziałem już, że to, co mi się najbardziej podoba to samochody z 1959 roku. Moim zdaniem okres ten, to prawdziwy „motoryzacyjny barok”. Przepelnione chromem auta, inspirowane przez rakietowo-kosmiczne wizje, były ukoronowaniem amerykańskiego stylu. Pewnego dnia pojawił się przed oknami mojego domu samochód przyprawiony z Norwegii do remontu. Mimo, że już widziałem wiele aut, to pierwszy raz w życiu spotkałem ten model. Był to właśnie Mercury Park Lane, dwudrzwiowy hardtop rocznik 1959. Szkoda, że nikt w tym momencie nie uchwycił na zdjęciu mojej miny. Krótko mówiąc „kopara mi opadła”. To chyba jasne co postanowiłem. Przyszedł już czas by zrealizować skrzydlate marzenia. Trzeba znaleźć dokładnie takie auto, ale jeszcze wcześniej zgromadzić środki na jego zakup. Nie zdawałem sobie sprawy na co się porywam. Środki się znalazły, ale o wiele trudniej było znaleźć takie auto w przyzwoitym stanie. Wtedy jeszcze byłem zdecydowany na zakup samochodu do remontu i wiedziałem, że musi być on kompletny, z dobrze zachowanymi detalami, gdyż to właśnie takie elementy jak listwy, ramki, uchwyty w ostatnim etapie odbudowy decydują o końcowym efekcie. Znalezienie przez ogólnie znane portale internetowe takiego egzemplarza to sprawa prawie niemożliwa. Tym bardziej, że nie interesowała mnie wersja czterodrzwiowa tylko dwudrzwiowy hardtop, których wyprodukowano zaledwie 4060 sztuk. Cały czas

Na tym zdjęciu dokładnie widać pokrywę tylnych kół, tak zwane Fender Skirts





Na szczęście w 1959 roku konstruktorzy nie dbali aż tak o ergonomię



utrzymywał kontakt ze znajomym z Norwegii, który od czasu do czasu wysyłał mi maila ze zdjęciami swoich nowych zdobyczy. Pewnego dnia dostałem fotki Park Lane'a, którego on miał zamiar kupić w Stach. Opis dołączony do tych zdjęć był dość lakoniczny; oryginalny silnik z 62 tysiącami mil przebiegu, bardzo dobrze zachowane wnętrze, dobre chromy... Odpisałem, że gratuluje, że piękna sztuka i że jakby może się rozmyślił to ja jestem zainteresowany. No i... tak się też stało! Akurat w tym samym czasie kolega znalazł jeszcze większy rarytas; Mercury '59 Monarch Richelieu w wersji convertible, wykonany na zamówienie tylko w jednym egzemplarzu (Monarch to kanadyjska odmiana Mercurego Park Lane). Jak najszybciej, trochę w ciemno, przekazałem zaliczkę, aby nie było wątpliwości, że jestem



ponad modelami Monterey i Montclair. Dostępne były wersje: czterodrzwiowa limuzyna, dwudrzwiowe coupe i convertible. Karoseria modelu '59 była w porównaniu do modelu z roku poprzedniego znacznie zmieniona. Najbardziej zwracała uwagę wielka, panoramiczna szyba, którą wycierały po raz pierwszy w amerykańskim samochodzie wycieraczki o bardzo długich ramionach, pracujące równolegle (wcześniejsze rozwiązania miały ramiona wycieraczek skierowane „ku sobie”). „Rakietopodobne” przetłoczenie na bokach, zaczynające się od przedniego słupka, było też bardzo charakterystyczną cechą tego modelu. Imitacja „atrapy chłodnicy” znajdująca się z tyłu i niecodziennie ukształtowane tylne lampy nie pozwalały pomylić tego auta z żadnym innym. Gigantomania, jeśli chodzi o powierzchnie szyby, nie dotyczyła tylko tej przedniej – tylna była jeszcze większa i podobnie jak przednia, znacznie „zawinięta” na boki. Wnętrze nazywane „Space-Planned Interior” cechowała przesunięta bardziej do przodu, wyłożona miękką tablicą rozdzielczą, która dawała wrażenie przestrzenności. Niski tunel wału napędowego i wąskie progi powodowały, że na brak miejsca wewnątrz nikt nie mógł narzekać. Do seryjnego, bogatego wyposażenia należały między innymi: wspomaganie kierownicy, światła cofania, elektryczny zegarek, zapalniczka i podłokietnik na tylnych siedzeniach. Dodatkowym wyposażeniem było radio z przyciskami za prawie 70 zielonych, albo super-nowoczesne z automatycznym przeszukiwaniem stacji za nieco ponad 90 baksów. Można było również zamówić sobie wszystkie szyby stonowane za 35 dolców, albo tylko prze-



auta. Historia samochodu jest kompletna: jako nowego kupił go niejaki Tim Gluth z miasteczka Loma i miał go w posiadaniu przez 33 lata, drugim właścicielem został w 1992 roku George Steckel z miejsciny Havre, trzecim właścicielem w roku 2006 stałem się ja. Do dnia dzisiejszego przejechałem nim około 15 tysięcy kilometrów i dalej wszystko sprawuje się świetnie. Raz, na początku miałem tylko mrozące krew w żyłach zdarzenie, gdy na niemieckiej autostradzie w okolicach Hanoweru, w czasie ulewnego deszczu przestały działać wycieraczki przedniej szyby. Jechałem wtedy prawym pasem mijany przez pędzące ciężarówki z głową wysuniętą przez boczne okno nie widząc za wiele. Na pierwszym napotkanym parkingu trzeba było przeczekać do końca

naszych fatalnych nawierzchniach auto porusza się dostojnie, świetnie amortyzując nierówności drogi. Wsiadając do Mercurego przenosimy się w inny świat, w świat złotych amerykańskich lat 50. - oglądany do tej pory tylko na filmach. Z rock and rollem płynącym z radiowych głośników jazda tym samochodem jest prawdziwą przyjemnością. Marka Mercury powstała w 1939 roku dzięki staraniom Edsela Forda, syna Henry'ego, założyciela firmy. Nazwa pochodzi od rzymskiego boga handlu i kupiectwa (łac. Mercurius). Koncernowi brakowało wtedy modeli pomiędzy luksusowymi Lincolnami, a tanimi Fordami. Pierwsze Mercury były właściwie tylko lepiej wyposażonymi Fordami V8, jednak sukces rynkowy był jednoznaczny. Po wojnie, w 1945 roku powstała

zrobić to wymienić rury wydechowe zachowując istniejące tłumiki. Założyłem także nowe, diagonalne opony z białym, szerokim pasem. Od strony technicznej wszystko bez zarzutu, sprawne i działające. Nawet stare radio AM i analogowy zegar na desce rozdzielczej. O jakości stosowanych w tamtym czasie w Ameryce blach świadczy fakt, że na niektórych, niepomalowanych w fabryce powierzchniach wewnątrz bagażnika, metal ciągle ma kolor srebrny, bez śladu rdzy. Samochód spędził całe swoje „życie” w Montanie na północy USA, w suchym górskim klimacie, który widać dobrze działa na tamtejsze

zdecydowany na zakup. Potem pozostało tylko czekać na wyjazd mojego znajomego do Stanów. W sumie cała operacja trwała ponad pół roku, ale w końcu przyjechał. Pamiętam, jak stałem przed rampą na którą miał zjechać. Emocje sięgały zenitu. To była mieszanka nerwów, szczęścia i ekscytacji. Otworzyły się drzwi ciężarówki i nie do końca jeszcze wierząc, dotarło do mnie, że wła-

śnie spełniło się moje marzenie. Mercury prezentował się pięknie, wszystko było tak jak w opisie i na zdjęciach. Stan oryginalny, zero rdzy, bardzo ładne chromy, środek z folią na siedzeniach pamiętającą rok 1959, w bagażniku oryginalna wykładzina i zabudowa nadkoli z grubej tektury. Z zewnątrz auto zostało przemalowane jakiś czas temu, ale porządnie. Jedyną rzeczą, którą trzeba było



Tak wyglądają drzwi od wewnątrz w samochodzie, który nie był projektowany tylko uwzględniając koszty produkcji



ulewy i dopiero ruszyć dalej. Po powrocie niezbędna okazała się wizyta u elektryka. Więcej problemów nie było mimo, że przecież to już 52 lata od momentu wyjazdu Mercurego z fabryki, za to uciechy z jazdy wiele. Tym samochodem jeździ się zupełnie inaczej; silnik chodzi bezszmerowo, a noga sama schodzi z pedału gazu. Nawet na

Lincoln-Mercury Division, która skupiała działania tych dwóch firm, jakbyśmy dzisiaj powiedzieli „premium”. Mercury Park Lane był samochodem klasy Full Size (wyższa klasa średnia), produkowanym w latach 1957 - 1960. Później wytwarzano także model o tej samej nazwie między rokiem 1963 a 1968. Samochód ten był umieszczony cenowo

dnią za jedyne 18 \$. Za ogrzewanie trzeba było wybulić 71,15 dolarów (tak! ogrzewanie nie było wyposażeniem seryjnym). Przed ponad 50 laty, komu było za ciężko kręcić korbką, by podnieść szyby, za 64,50 dolarów wyręczały go w tej czynności elektryczne podnośniki. Dziwi trochę cena za dwubarwne malowanie nadwozia: marne 14 dolarów



i 25 centów. Nabywcy modeli Mercury musieli wybrać wśród trzech oferowanych silników: 5113 cm<sup>3</sup> o mocy 280 KM, 6276 cm<sup>3</sup>, dysponującego 322 KM i największym, stosowanym również w Lincolnie, 7046 cm<sup>3</sup> mogącym się poszczycić 345 KM. Dla wersji Park Lane zarezerwowana była tylko ta największa jednostka napędowa. Wszystkie te moce były mierzone według amerykańskiej normy SAE, a więc bez agregatów takich jak prądnica, wiatrak wentylatora i inne, tak więc, by były to konie nominalne trzeba by odjąć tak ze 30 – 40 KM. W modelu tym powrócono do zmiany biegów dźwignią umieszczoną przy kierownicy, po krótko trwającej „przygodzie” ze zmianom biegów nieergonomicznymi przyciskami. Ceny żądane za wersję Park Lane w jeszcze kryzysowym roku 1959 nie były małe. Tak średnio za tą odmianę rządano około 4000 dolarów. Jedynie 12 000 klientów zdecydowało się na zakup tego samochodu. Na wersje convertible znalazło się tylko 1254 amatorów. Koncern Forda w ogóle zrobił za duży łyk, planując naśladować GM z jego pięcioma markami. Pamiętamy, że Edsel pod koniec 1959 roku zakończył swój krótki żywot, pozostawiając za sobą milionowe straty. Dzisiejsze Mercury nie mają żadnej indywidualności. Spadek liczby sprzedawanych samochodów spowodował, że do końca tego roku ta sławna marka po 71 latach przestanie istnieć. Ostatnie samochody są obecnie w Stanach sprzedawane z dużymi rabatami. Dotychczasowi klienci mają się przesiąść na bardziej luksusowe Lincoln – takie jest przynajmniej zamierzenie koncernu Forda. Aż ciężka się w oku kreci, jak czytamy

jakie to wyniki sprzedaży osiągał Mercury jeszcze w roku 1978: prawie 580 tysięcy, w tym roku udział tej marki wynosił niecałe dwa procent ogólnej sprzedaży samochodów koncernu. Mercury miał bardzo wiele modeli, które sprzedawały się jak przysłowiowe ciepłe bułeczki – do nich należał niewątpliwie Cougar. Także solidne Grand Marquis były długo ulubieńcem taksówkarzy. No, ale to wszystko już niedługo będzie tylko historią... a szkoda...

Tekst: Andrzej Gaweł i Z. Dolomitowski  
Zdjęcia: Jarek Romacki,  
Strona: [www.fawiz.pl](http://www.fawiz.pl)



By tutaj coś podłubać nie trzeba mieć gumowych rąk – dostęp do wszystkich podzespołów jest wzorowy



## Mercury Park Lane 2 - dr Hardtop

Silnik: V8, OHV, poj. 7046 cm<sup>3</sup>, (430 cui), śred. cyl. 109,2 mm, skok tłoka: 94,0 mm, moc 345 KM przy 4800 obr./min. st. spręż: 10,0:1, gaźnik: Carter AFB, czterogardzielowy, układ wydechowy: podwójny. Napęd: na tył, 3-stopniowa, automatyczna skrzynia biegów Multi-Drive Merc-O-Matic. Oś przednia: zawieszenie niezależne, wahacze poprzeczne, sprężyny śrubowe, stabilizator, amortyzatory teleskopowe. Oś tylna: sztywne, resory piórowe, amortyzatory teleskopowe. Hamulce: bębnowe. Felgi: stalowe 7x14". Opony: 225/75 R14". Wymiary nadwozia (mm): dł.: 5659, szer.: 2050, wys.: 1425. Ciężar własny (kg): 1977. Rozstaw osi (mm): 3251. Pojemność zbiornika paliwa (l): 75. Wyposażenie dodatkowe: elektryczne ustawienie siedzeń przednich w czterech płaszczyznach (Four-Way Power Front Seat), Radio: Push Button (była także dostępna opcja: Travel-Tuner-Radio z nożnym (!) sterowaniem), ręcznie nastawiany wskaźnik szybkości maksymalnej (Safety Speed Monitor Control) działa następująco: pokrętle, którym przesuwają się wskaźnik umieszczony na liczniku kilometrów ustawia się zamierzoną maksymalną prędkość, gdy wskazówka licznika "zetknie się" ze wskaźnikiem zapala się lampka ostrzegawcza... całkiem niespektakularnie. Liczba wyprodukowanych samochodów (1959): 4060. Cena (1959): od 3955 dolarów.