

## Historie do roku 1997

V polovině sedmdesátých let se americké automobily začaly zmenšovat, klesal výkon motorů, znovu se objevily čtyřválce a přišel přední pohon. Společnost Chrysler se dostala do těžkostí, prodala své evropské automobilky Simca a Rootes - už se zdálo, že nepřežije. Znovuzrození Chrysler Corporation je však čínským příkladem amerického zázraku. Nový šéf Lee Iacocca, známý manažer původem z italského jihu, propuštěný od Forda, vytvořil ze společnosti před krachem opět prosperujícího automobilového výrobce. V roce 1981 zavedl podlahovou plošinu K-Car s předním pohonem, která posloužila mnoha různým typům osobních vozů, a pro urychlení vývoje a snížení nákladů navázal spolupráci s japonskou Mitsubishi, která mu donedávna dodávala některé typy motorů. Koupil a po restrukturalizaci opět prodal italskou Automobili Lamborghini, získal podíl na Maserati (výsledkem byl také luxusní kabriolet Chrysler TC by Maserati) a postupně zavedl dlouhou řadu úspěšných modelů Le Baron, Le Baron Coupé a Convertible, New Yorker, Laser a Saratoga s předním pohonem. Od Forda si přinesl myšlenku velkoprostorového vozu, realizoval ji, a po dlouhá léta je Chrysler Voyager vůbec nejúspěšnějším americkým automobilem této kategorie. Koupil American Motors Corporation a získal nejen Eagle, ale především legendární Jeep. Od General Motors přetáhl Boba Eatona, dnes Chryslerova muže číslo 1. Pak odešel Iacocca na odpočinek, ale později jeho reputace utrpěla aktivní podporou akcionáře Kirka Kerkoriana, který se pokusil ovládnout celou společnost. Na místo prezidenta nastoupil Bob Lutz, bývalý kapitán námořního letectva USA, a spolu s Eatonem vytvořili neobyčejně silnou dvojici, vedoucí Chrysler Corporation k dalším úspěchům. V roce 1991 bylo otevřeno Chrysler Technology Center (CTC) v Auburn Hills nedaleko Detroitu, které je nejen výzkumným a vývojovým střediskem, ale od roku 1996 také novým sídlem firmy, kde pracuje celkem deset tisíc lidí. V CTC vznikají všechny osobní automobily koncernu, koncepční studie i závodní vozy. Pod vedením šéfinženýra Francois Castaing, rodáka z Marseille, vznikla nová metoda vývoje automobilů se shodnými podlahovými plošinami, kterou později převzali ostatní výrobci. Zatímco v osmdesátých letech při racionalizačních opatřeních vycházely Chryslery z jediné platformy K-Car, nyní je vývoj v CTC veden třemi směry (malé vozy, střední/minivany a velké), čímž se podařilo vytvořit více než deset základních modelů. Prvním vozem, který byl kompletně zkonstruován v CTC, je malý Neon.

Na světových autosalonech překvapuje Chrysler koncepčními studiemi vozů budoucnosti. Patří k nim také retrospektivní kupé Atlantic s osmiválcovým řadovým motorem, složeným ze dvou čtyřválců Neon, a originální Phaeton, poháněný prototypovým dvanáctiválcem 5.4 (313 kW). První kupé se objevilo na detroitském autosalonu v roce 1995 jako vzpomínka na slavné dílo Jeana Bugattiho, druhý roadster - se střešou zapouštějící se pod víko zavazadlového prostoru na dotek tlačítka - představili v Detroitu o dva roky později. Chrysler Phaeton má pohon zadních kol a neobyčejně velká kola s pneumatikami rozměru 245/55 R 22! Působivý vzhled vozu dokumentují jeho rozměry: rozvor 3353 mm, délka 5461 mm, šířka 1981 mm a výška 1397 mm. Mnohé z koncepčních studií záhy vstupují do sériové výroby. Jedním z příkladů je sportovní Viper RT/10, první sériový osobní vůz s desetiválcovým motorem. Další novinkou Chrysleru jsou palivové články, které pro vznik elektrické energie využívají vodíku, jenž získávají z benzínu. Tato technologie byla představena na detroitském autosalonu r. 1997. Vývoj elektromobilů tak lze urychlit nejméně o deset let.

Chrysler má ze všech amerických automobilek nejmladší výrobní program. Malý Neon, o něco větší Stratus/Cirrus, americká střední třída Concorde/Vision a luxusní LHS/New Yorker reprezentují designérský směr Chrysleru, označený jako Cab Forward Design (s kabinou posunutou vpřed), umožňující nejen lepší využití obestavěného prostoru, ale i větší deformační zóny v případě havárie. Nejúspěšnější velkoprostorový vůz Voyager/Town & Country (535 tisíc prodaných vozů v roce 1996 tvoří 55% amerického trhu v tomto segmentu) se od roku 1983 dočkal už třetí generace, vyráběné od modelového roku 1996. Sportovní Viper, jediný sériově vyráběný vůz s desetiválcovým motorem na trhu, se úspěšně uplatňuje ve vytrvalostních závodech třídy Gran Turismo. Výrobní program doplňují užitkové modely Dodge Ram a Dakota, tři řady Jeepů Wrangler, Cherokee a Grand Cherokee, a neobvyklý sportovní roadster Plymouth Prowler ve stylu hot rods čtyřicátých let. Do segmentu v zámoří stále populárnějších sportovně užitkových automobilů míří Dodge Durango. Nově vyvinuté motory V6 z hliníkové slitiny, zcela navržené na počítači, definitivně uzavřou kooperaci s Mitsubishi. Další sérii modelové obměny zahájí nová generace Concorde/Vision, představená na autosalonu 1997 v Detroitu, poháněná právě těmito hliníkovými šestiválci. Americký zázrak Chrysleru není pohádka, ale výsledek cílevědomé a nepřetržité práce, založené na vyhledávání těch nejschopnějších lidí, jací jsou k dispozici. A to se Chrysleru daří.