



Double-Engined Cruiser

Dvoumotorových osobních aut moc nejezdilo – možná si vzpomenete na „kachnu“ s dvěma agregáty a názvem „Sahara“ nebo vojenské Tempo G 1200 hamburského výrobce Vidala. Zkoušeli to také s britským Mini či s Jeepem Hurricane, ovšem krom dvou prvně jmenovaných šlo jen o pokusy či show...

Toronado, které vám v následujících řádcích přiblížíme, vzniklo jako privátní reakce na raketový růst výkonu

v polovině 60. let a bylo absolutním unikátem. Slyší na jméno „Twin-Toro“. Zdvojnásobíme výkon a budeme mít

dvojnásobnou radost, řekli si zřejmě tvůrci tohoto zázraku před zásadní proměnou rozměrného kupé od ob-

Tak sem by se vám nevešla ani ta obvyklá sada golfových holí. Po otevření zadní kapoty se nabízí pohled na další strojnou – jako by výkon té přední nestačil. Jak asi zní duální hřmění dvou véosmíček?



Tak trochu jako v letadle: všechno zdvojené, ale tady se nehraje na „co kdyby jedno ovládání vysadilo“, tady jsou ty sady spínačů a budíků zapotřebí opravdu dvě. Náhodnému kolemjdoucímu, který se podívá na palubku tohle ale zpravidla nedojde...



1922. Po třiceti letech to na tomhle světě zabalil, ale firmu zavčas přepsal na své dva synovce. Jo, abych nezapomněl, tenhle podnik se jmenuje Grant Piston Rings.

Po dvou letech od debutu se už předkem hnané Toronado stalo všedním zjevem. Pětapůlmetrových kupé s obřím sedmilitrem a speciálně navrženou automatikou se za tu dobu prodalo více než šedesát tisíc, a chtěný či nechtěný „burnout“ od přední nápravy byl vidět i v malých městech, natož v L.A.

„Grant mi hodil klíče od ojetého Toronada a řekl, ať se jedu s Dickem provětrat, můžeme prý jezdit celý den, s benzinem prý si nemám lámat hlavu,“ pokračuje Schorr, a jak sám uvádí, když ty klíčky v letu přes dílnu chytil, hned mu bylo divné, proč mu někdo nabízí svezení v zevšeďnělém a na první pohled ojetém Toronadu. Pak viděl, že chytil dva kroužky s klíči, ne jeden, jak by se dalo čekat! „F*ck it, to si myslí, že ten jeden klíč od spínačky hned ztratím, a dává mi rovnou dva? Nějak mi to hlava nebrala... Pak jsme ale do té káry sedli – a já si všiml, že tam jsou dvě spínačky vedle sebe a některý budíky jsou zdvojený! Málem jsem slyšel, jak se Grant v dílně mlátí smíchy! Bylo to ďábelský Toronado, dvoumotorový, úplná pecka!“

Byl to mistrovský kousek z McCoonovic dílny, ale také doklad jejich invence. Ted, když jsme to gró celého článku prozradili, možná si někdo řekne: No a co, motor vpředu, pohon vpředu,

na tom nic není...“ Ale takhle ne, to byla velká věc a pořádné sousto i pro zdatného mechanika, který byl celý život skloněný nad motory.

„Tohle mi sebralo dech. Druhý a naprosto stejný motor vzadu, fantasticky zmáknutý úpravy interiéru, jednoduše dělo, hnaný najednou všemi čtyřmi,“ pokračuje Schorr. Nejlépe bude, když na jeho úvahy naváže tvůrce téhle šíllosti: „Chtěl jsem naše americký luxusní GT s pořádným výkonem, který si to na silnici může rozdat s každým. A jediná možnost byla





Nádherný interiér full-size kupé a zajímavě řešený volant. Komu to nestačí, ať si přidá další budíky a samozřejmě i další motor!

postavit si vlastní Toronado." Martyn Schorr už víc nepátral po dalších důvodech nákladné stavby. Měl na celý den nejúžasnější muscle car své dosa-
vadní kariéry a hodlal toho využít.

„Nastartoval jsem přední motor, posu-
nul volič na -N-, pak jsem pod palub-
kou otevřel ovladač, pro plynový pedál
druhého motoru – pedály byly totiž
dva vedle sebe - a otočil jsem klíčkem
ve vedlejší spínače. Sedmilitrová
véosmička za našimi
zády ožila.“

Oba agregáty a obě
převodovky TH-425
byly elektricky spoje-

né a synchronizované. „Velení“ v pra-
vém slova smyslu ale zůstalo na pře-
vodovce u předních kol. Ta řadila
v běžném režimu jako u normálního
Toronada „Front Wheel Drive“. Pokud
neběžel zadní motor, bylo odstavené
i řazení zadní automatiky. Ale před
jízdu s oběma agregáty řidič nastavil
volič na -D- a solenoid zajistil zařazení
jízdního režimu u zadního automatu.
Co se týče technických lahůdek při
konverzi, musíme se zmínit o instalaci
zadního pomocného rámu pro motor
a celkovém zesílení záďe.

„Užili jsme si tehdy parádní cru-
ising po Los Angeles a podívali



Twin Toro a jeho instrumentarium: možná by se hodila pravá strana přístrojovky natočená směrem k řidiči, ale určitě nikdo nepředpokládal instalaci dalších přístrojů...

jsme se i mimo město. S oběma
řvoucími véosmičkami jsme uděla-
li šedesát majlí pod sedm sekund
a pak jsme si to hnali stomilovou
rychlostí. Vpředu i vzadu řval os-
miválec, oba dva měly dohromady
850 kubických inčů a 770 koní!
Toronado tak disponovalo poho-
nem všech kol a navíc díky torz-
kám na všech kolech jsme se cítili
bezpečně. Zadní listy byly totiž na-
hrozené torzními tyčemi, shodný-
mi s těmi vpředu. Do dílny jsme se
vrátili až večer se suchou nádrží.
Nic jiného Dickův brácha ani čekat
nemohl,“ uzavírá vyprávění Martyn
Schorr.

A osudy Oldsmobilu „Twin-Toro“?
Jeho tvůrce jej dlouho používal jako
běžný daily driver. Po kalifornských



Motor vpředu? Jen vpředu?
To je toho, to má pomalu
každá amerika – kromě
Double Engined Toronada
samozřejmě!



Mít za zadními sedačkami
obří V8 – a přitom si vybírat,
který motor použijeme nebo
jestli ohromíme chodce řevem
čtrnácti litrů čistého objemu
– takový zážitek se nevidí ani
v US!

silnicích jezdil do roku 1976, jak potvrzuje tehdejší registrační znač-
ka, která se na voze dochovala. Pak se ale něco změnilo, údajně se
Twin-Toro v 80. letech dostal do Německa, kde prý stál v jisté známé
mnichovské prodejně amerik. V poslední době byl zahlédnutý zase
na domácích highwayích, aby se stal hvězdou prodeje na americké
eBay. Twin-Toro tady změnil majitele za 75.000 USD v původním
a pořízdném stavu, dokonce v původním laku a s originálním inte-
riérem. Před prodejem měl poslední domov v Lake Forest (Illinois),
dostal nové karburátory, brzdy a po mnoha letech se obě pohonné
jednotky dočkaly seřízení.

Ale Martyn Schorr prožil jedinečný den v americké káře, která na pře-
lomu šedesátých a sedmdesátých let bouřila dusotem šestnácti hrc-
ců, a napsal o tom dobovou výpověď. Díky za ni!

A pokud se chcete o histo-
rii svérázně rodiny včetně
dvoumotorového Torona-
da dovědět něco více, za-
miřte na [www.grantpis-
tonrings.com](http://www.grantpis-
tonrings.com)

Text a adaptace: J.F.K.
podle záznamu
Martyna Schorra
Foto: Martyn Schorr



Nezvyklé ovládání dvěma
plynovými pedály: noha
vlevo – přední motor,
noha přes oba pedály
– oba motory



2 690,-

WINSLOW RAW

material: 100% Cotton - RAW Denim 13 oz.
vintage look
Leather label and direct embroideries

www.rustypistons.cz