

Svalovec z OSMDESÁTEK



Turbo Power: Buick Grand National 1987

Grand National ilustruje krátkodobý, ale poslední úspěšný návrat Buicku zpět mezi muscle cars!





Přepřítvaná
všestka 3,8 litru
s intercoolerem
a vstřikovaním
paliva dává
235 koní při
4.400 ot/min

Grand National ztělesňoval Buickův úspěch v seriálu NASCAR - Grand National v letech 1981 a 1982 přesně ve smyslu hesla „V neděli vyhraješ, v pondělí prodáš“. Buick Regal Grand National první série ročníku 1982 sázel spíše na optiku, protože jinak jeho atmosférický V6 4,1 litru dával maximálně 125 koní. Orientace na úspěšné zdolávání závodních oválů se omezila na výbavové pakety, obsahující dvoubarevný lak v kombinaci šedé a černé, T-Top, zadní spoiler, volič na středovém tunelu, skořepinová sedadla a speciální hliníkové ráfky s imitací „turbínového“ vzhledu. Přesto je Grand National tohoto úvodního ročníku tím nejvýznamnějším z celé řady: výrobce totiž pustil do oběhu pouhých 215 exemplářů. Teprve v nabídce roku 1984 se pod kapotou standardně objevil legendární šestiválcový turbomotor V6 3,8 litru, s nímž



Interiér Grand Nationalu je spíše střízlivý, podélné ose dominuje mohutná středová konzole s voličem čtyřstupňové automatiky

ta správná silniční párty konečně dostala pravé grády. Dvě stovky koní znamenaly jen pár desetinek sekundy odstupu na Vette C4, než oba duelanti projeli cílovou značkou, ale Buick ještě neřekl své poslední slovo...

Dva roky nato implantoval Buick do motoru mezichladič stlačeného vzduchu a také se postaral o lepší „turboefekt“, což v praxi znamenalo o 35 koní a 40 Nm krouťáku více. Tím pádem se Grand National '86 v akceleraci na stovku dostal na 4,8 sekundy, tedy o celou jednu sekundu méně než osmiválcová Corvette shodného ročníku, a mohl tak čtvrtmíli zajet v čase 13,7 sekundy. Když si model v dubnu 1986 vzala na mušku nesmlouvavá redakce „Car and Driver Magazine“, došla k závěru, že zkoušený supersport nemá výkon deklarovaných 235 koní, ale rovnou 290! Pak už bylo všechno jasné...



Osmdesátky se nezapřou: dvoubarevné sedačky s logem Grand National na opěrkách hlavy

Mimo radosti ale vyšlo najevo také to, že koncern záměrně tajil skutečnou potenci agregátu, aby dosáhl nižších pojistovacích nákladů.

V roce 1987 měl Grand National odejít na odpočinek. Ještě předtím odeslal General Motors několik exemplářů k McLarenu, aby sobě a několika vybraným jednotlivcům osladil hořké konečné rozhodnutí. Tak vznikl Regal GNX (Grand National Experimental). McLaren vestavěl větší turbodmychadlo, novou řídicí jednotku, laděné podvozkové komponenty a několik dalších lahůdek. Všechna tato zbrojní opatření se postarala o papírový výkon 276 koní (ale podle tvrzení mnohých ležela výkonová hranice nad třemi stovkami koní) a bezmála 480 Nm točivého momentu. Během oficiálních testovacích jízd dosáhl GNX, vybavený obvyklou čtyřstupňovou automa-

tikou, šedesátimílové rychlosti za 4,7 sekundy. Čtvrtmíli projel za 12,7 sekundy rychlosti 113 mph (182 km/h), tedy o tři desetiny sekundy rychleji než Ferrari F40.

Ve finálním ročníku postavil Buick celkem 20.740 Grand Nationalů, z čehož bylo jen 547 v rámci limitované edice přestavěno na ostré Regaly GNX. Ale dny posledních svalovců Buicku byly sečteny, značka se měla stát čímsi, čemu se říká „prémiová“ značka. Nízké výrobní počty nadupaných GNX a neopakovatelná příležitost vyvolaly ohromný zájem, kupé se okamžitě zařadilo mezi tovární hot rody. Grand National 1987 z naší reportáže se měl stát jednou z hvězd aukcí sítě RM Sotheby's v Auburnu (Indiana), ovšem celý podnik byl vinou koronaviru odvolán. Takže uvidíme, co bude dál...

Zkusili jsme zjistit, zda se nějaký Grand National nachází i u nás. Že by na naše silnice zamířil exotický GNX od McLarenu, se dá s úspěchem pochybovat, ale ani redakční pátrání po „běžném“ Grand Nationalu nic neodhalilo. Vlastně nic kromě odkazu od jistého českého prodejce na model ročníku 1987, který ale byl ještě ve Státech. Odkaz na eBay byl vložený v polovině dubna 2017, ale patrně z dovozu nic nebylo, protože: kdo by se takovým překvapením nepochlubil? Nebo snad ano? Tak se koukejte rychle přiznat, nebo vás bude ve dne v noci strašit jednoválec s dvaceti turbíčky!

Text: Thomas Frankenstein
Foto: Theodore W. Pieper/RM Sotheby's
Překlad a adaptace: J.F.K.

„V neděli vyhraješ,
v pondělí prodáš!“
– krédo šedesátých
let neztratilo
platnost ani o dvě
dekády později



BUICK GRAND NATIONAL 1987

Koncepce: motor vpředu, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, dvoudveřové čtyřmístné kupé, G-Body * **Rozměry:** délka 5.095 mm, šířka 1.819 mm, výška 1.384 mm * **Hmotnost:** 1.542 kg * **Motor:** přeplňovaný benzínový V6-OHV, 231 cu.i., 3.785 cm³, 235 koní při 4.400 ot/min, 400 Nm při 2.000 ot/min, kompresní poměr 8,5 : 1, turbodmychadlo, mezichladič stlačeného vzduchu, duální výfuky * **Převodovka:** čtyřstupňová automatika, převod diferenciálu 3,42 : 1 * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení, vinuté pružiny, plynové tlumiče, stabilizátor * **Zadní náprava:** tuhá náprava, podélná ramena, plynové tlumiče, stabilizátor * **Brzdy:** vpředu kotoučové, vzadu bubnové * **Kola:** hliníkové ráfky 15" * **Pneumatiky:** BF Goodrich „Radial T/A“ 215/65 R 15 * **Jízdní výkony:** zrychlení z 0 na 60 mph za 4,8 s, nejvyšší rychlost 199,6 km/h (124 mph) * **Počet vyrobených kusů (1987):** 20.193 * **Cena (1987):** 15.136 USD

