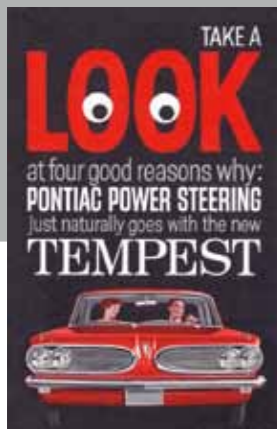




Pohled do historie malých Oldsmobilů a Pontiáků

Protipovodňová hráz

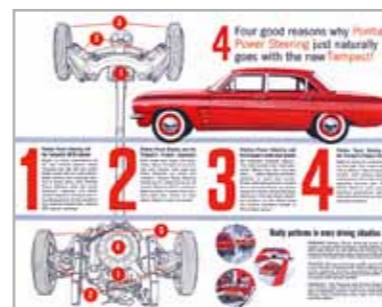


Už je to nějaký ten pátek, co jsme přinesli bohatou faktografií na téma kontroverzního Chevroletu Corvair. Nyní se nám vzhledem k nedávnému jubileu naskytá možnost navštívit General Motors na samém počátku 60. let a poohlédnout se tam po dvou nových kompaktech majících za úkol zabránit importu šířícímu se jako povodeň...

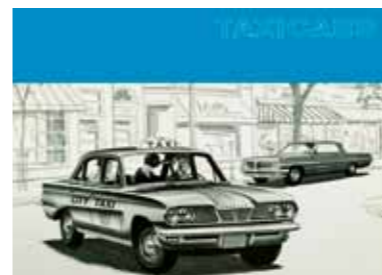
Jedno měli oba soupeřící a zároveň konkurenční F-85/Tempest společně: datum oficiální premiéry. Ta se odehrála 18. února 1961 (třebaže se Tempest vzhledem k předpokládaným prodejním ambicím v Evropě blýsknul na podzimním pařížském autosalonu 1960), ale v celém obvyklém koloběhu vývoje, testů a prodeje si každá divize hrála na svém vlastním písečku. Už v druhé polovině 50. let bylo jasné, že import malých Volkswagenů může Ame-

riku ohrozit více, než se myslelo. Tuhle premisu potvrdily stovky nezávislých průzkumů, byl tedy nejvyšší čas něco s tím dělat. Šlo o velký kus tržního koláče, práce se tedy rozběhly bezodkladně, a střílelo se na mnoha pomyslných frontách. Chevrolet byl blízko dokončení své koncepce Corvairu, Ford chystal Falcony, Chrysler finišoval s malými Valianty, Studebaker už na průlom malými modely neměl dostatek prostředků, ale cosi zajímavého se dělo u Oldsmobilu i Pontiaku. Tempest byl technicky kurióznější, začneme tedy u něj:

Za jeho základní ideou nestál opět nikdo jiný než všemocný boss John Zachary DeLorean. Postaral se nejen o základní designové náčrty, ale i o to, aby se mohlo použít co nejvíce stávajících dílů ze skladů GM. Během čtyř let tvrdé práce se v roce 1959 objevil výsledek: úhledný sedan kompaktní třídy s lehce rozpoznatelnými markanty odvozenými od řad full-size, tedy především výmluvný design přidě. Technicky šlo o absolutní novinku (zlé jazyky tvrdí, že se GM inspiroval u Mercedesu, kde tuto konfiguraci rovněž zkoušeli); no-



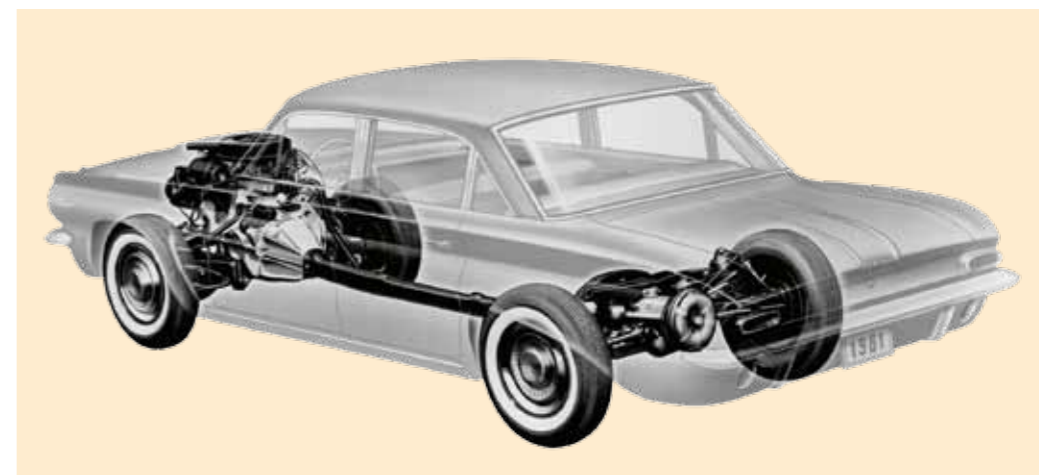
Propagační tiskoviny chválily nejen vůz jako celek, ale dopodrobna rozebíraly každou jednotlivou mechanickou skupinu, například řízení. Jeho kvality jsou náplní čtveřice bodů v letáku



Nevelký Tempest se na štaflech musel poněkud ztráčet. Pasažérům na snímku to ale evidentně nevadí, v opačném případě by byli odjeli modelem full-size v pozadí...



Model Tempest LeMans ročníku 1962 měl samozřejmě typový štítek na zádí doplněný šachovnicovou vlajčkou. Označení se udrželo hodně dlouho, používalo se i v letech velkých výkonů



Novinka pětimetrové třídy překvapila nejen pružným a silným agregátem, ale zejména rozdělením pohonného systému. Transaxle byl totiž pro Ameriku novinkou, pro GM pak průkopnickým činem



Ještě v roce 1962 měly linie malého Tempestu cosi z tvarů Buicku 1960. Na druhou stranu maska je naprosto nezaměnitelná a elegantní. Dáma má dobrý vkus, bílý convertible ji bude slušet...

váček totiž měl motor vpředu a pohon zadních kol, ovšem o přenos výkonu se staral systém transaxle s převodovkou uloženou u zadní nápravy. Systém v Evropě nikterak neznámý představoval

v Americe novum. Skutečně kompaktní byla pohonná jednotka, kterou tvořila polovina rozměrné véosmičky 389 cu.i., zvané „Trophy 8“. Nevelký čtyřválec dostal název „Trophy 4“, zákazníkům se



Půvabná dobovka z polygonu GM. Barvy musely trochu ustoupit nátlaku desítek let, ale nedá se tvrdit, že by to bylo ke škodě věci. Červená tmavšího odstínu dělá i z kompaktu důstojné vozidlo



Zahrabe se? Nezahrabe? Co myslíte? My říkáme, že ne, ačkoliv kdo ví, jak to při tom fotografování bylo... Každopádně Tempest ročníku 1963 vypadá na mořské pláži dokonale!



Pokud máte chatu na odlehlem místě a nepřijdou vydatné srážky, nepotřebujete utrácet za drahý offroad. Přijedete na víkendový pobyt stylově v kombíku Pontiac Tempest Safari!



Velkým faceliftem Tempest dospěl. Na příjezdovce před noblesním sídlem se vyjímá jako by to byl cruiser nejdražší koncernové značky. A to byl zřejmě záměr – nedopustit, aby byl opticky laciný...

nabízel ve třech výkonových stupních: 110, 140 a 166 koní, posledně jmenovaný ovšem už se čtyřkomorovým karburátorem. Malé Tempesty nabízely

stejně bohaté příslušenství jako největší modely, výhodou jejich stavebnicového uspořádání byla montáž na společné lince s řadami full-size. Krátkodobě



LeMans hardtop coupé 1964, na snímku v elegantním odstínu Gulfstream Aqua. Leták vypočítává všechny kvality, na závěr pobídně zájemce, aby si vybral z šesti provedení interiéru

nabízela divize také příplatkovou montáž hliníkové véosmičky Buick 3,5 litru, ale o takto vybavený Tempest byl zájem jen minimální. Tempesty prvního ročníku měly pouze karosérii sedan a STW, kupé ve dvou variantách přišla v roce následujícím, jedno z nich neslo přídomek LeMans. Přelom přišel v roce 1963 s nabídkou véosmičky 326 cu.i. s mohutným zátahem 477 Nm. Tímto rokem také končí úvodní generace Tempestů, k těm dalším, majícím více než bohatou historii, se určitě vrátíme samostatným článkem.

První sériový F-85 nebo to aspoň tak má vypadat! Každopádně se jedná o jednu z prvních tiskových fotografií, navíc okořeněnou dobově a dokonale upravenou dámou. Ta kvality Oldse určitě ocení!

A podíváme se k Oldsmobilům: zatímco všechny tehdejší ameriky hýřily hrdými názvy, nový malý model nesl pouhou kombinaci jednoho písmene a dvou číslic. Není to trochu málo na absolutní novinku? Je a není, ona to je totiž z nouze ctnost. Když se vývoj malého Oldse chýlil ke zdárnému konci, začaly se rýsovat problémy s původně uvažovaným jménem „Rockette“. Ono se ukázalo, že nositelem tohoto názvu je už delší dobu skupina spoře oděných tanečnic z Radio City Music Hall. Tak to by asi nešlo, že? A proč jim taky dělat reklamu naším autem? A tak číslice „85“ signalizovala příbuzenský vztah s velkými Eighty-Eight, a písmeno F si reklamní experti vypůjčili od jednoho z konceptů Vette '54, pojmenovaném F-88. Okamžitě se ale objevily i hlasy dávající nové jméno do souvislosti s projektem experimentálního proudového letounu McDonnell XF-85. Ten byl ovšem vyvíjený a zkoušený v utajení, takže kdovíjak to vlastně bylo... Malý F-85 se představil se samonosnou karosérií



a sdílenou platformou s Tempestem a Buickem Special. Design navrhl pozdější viceprezident designérského oddělení GM Irv Rybicki. V některých boč-

ních linkách můžeme rozpoznat nejen Oldsmobile, ale také třeba vliv velkých Buicků ročníku 1961. Standardním a jediným dostupným agregátem byla opět



Oldsmobile F-85 Deluxe Station Wagon před zahradnickým centrem má asi sdělit, že na velký nákup vám stačí nevelký model (ale když si budete chtít příplatit na značkový full-size, zlobit se nebudeme...)



„Bye bye, baby! A až tvůj manžel bude na nějakém dalším zasedání správní rady, zase ti přijedu dát soukromou lekcí tenisu. Jen aby se nedověděl, žeš mi toho Oldse koupila ty!“

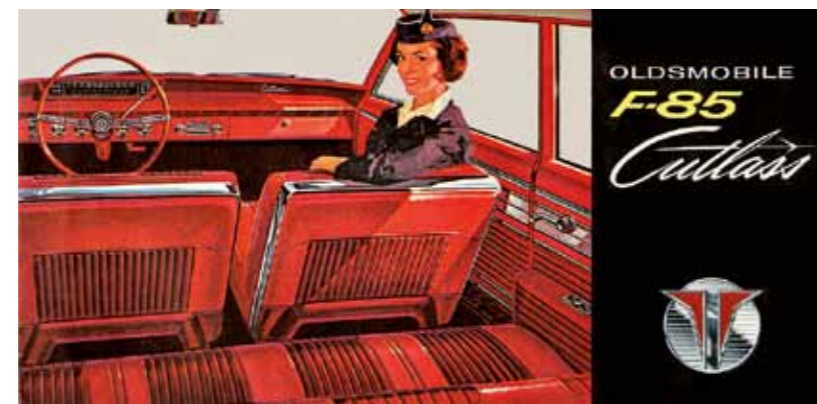
hliníková véosmička Buick, samozřejmě ve verzi Oldsmobile. Na rozdíl od Tempestu nabídl F-85 okamžitě širokou škálu karosářských variant včetně hardtopu a convertible. S velmi důležitým označením (s ohledem na budoucnost celé řady) přišel sportovní mo-

del, mající vedle F-85 i jméno Cutlass. Za nejdůležitější okamžik celé první generace malého Oldse se dá považovat premiéra modelu Jetfire (1962) osazeného turbomotorem V8 215 cu.i. „Turbo-Rocket“. Na vývoji agregátu se podílel koncern Garrett AiResearch,

Takzvaná svatba a „svatebčané“ – jen nejsou ve svátečním a místo přívěsků tam zvoní součástky a hučí stroje a větráky. Zato si každý zřejmě vydělal na elegantní F-85

Svezte se s F-85 a vychutnejte si véosmičku, tak by se volně dalo přeložit úvodní sdělení velkoplošného inzerátu na nejmenší model Oldsmobilu. Nechybí ani údaj o 155 koních...

Interiér krásný a elegantní, ale všichni víme, jak (záměrně) ošidné ilustrace bývají. Dáma má kolem sebe místa jako v největším Oldsmobilu Ninety-Eight 1961 (a možná i víc...)



Exciting new blend of beauty and action... in the low-price field!



Skončila plachetní regata a účastníci jedou domů. A jak jinak, než zcela novým Oldsmobilem '63, který převzal ostrou horní hranu po vzoru svých větších sourozenců

hranici 180 km/h. Poslední rok první generace (1963) přinesl výkonový nárůst Cutlasse, jehož maximum dosáhlo 185 koní, bohužel z původní atraktivní karosérie, s níž F-85 debutoval, nezbylo skoro nic. Ročník 1963 měl již zcela fádni šat, podobný mnoha jiným od GM...

Oba koncernovní konkurenti zažili v dalších letech podobnou genezi: z kompaktní se časem stali představitelé třídy „Intermediate“ a vyzbrojovací stále silnějšími agregáty se pustili do boje o příčky nejvýkonnějších strojoven. Doba malých amerik se vytrácela

podávající turbosoustrojí nejen do motorových vozidel. Za příplatek 300 USD si zákazník mohl dopřát pořádně „rozkačený“ Oldsmobile, atakující



Oldsmobile Jetfire vsadil na sílu přeplňovaného osmiválce, což výrobce komentoval nejen slovy, ale i dynamicky pojatou kresbou. Text zdůrazňuje i kompresní poměr 10,25 : 1

Laděno do modra: F-85 ročníku 1962 byl natolik elegantní a vytříbený, že mohl udělat kariéru nejen za Atlantikem, ale i v Evropě. Proč se tak nestalo, můžeme jen spekulovat...

a z dnešního pohledu je zřejmé, že se německo-japonským importérským povodním stejně nezabránilo.

Text: J.F.K.

Foto: archiv autora a redakce, GM

Velitelé letky sledují piloty při bojové pilotáži. Určitě se jim dobře sedí, kouká i hodnotí, protože si pořídili Oldsmobile F-85 Deluxe ročníku 1964. Muži od letectva, ti se vyznají!



Last but not least: Oldsmobile F-85 '63, jemuž se už také říkalo Cutlass – v provedení dvoudveřového hardtopu. Dojem luxusního vozidla podtrhuje široká boční a prahová lišta i bílé čalounění

