

Zlatá holka

Věčně mladý Olds, slyšící na jméno „Betty“

Kde zůstaly všechny ty klasické cruisery na B-Body? Není to přece ještě tak dlouho, co jsme jich řadu potkávali na srazech nebo kousek za čarou obdivovali v ohradách mezi ojetými Kadetty a Taunusy. Pravidelně Chevy Caprice, vzácněji Pontiac Bonneville nebo Buick LeSabre, v našich podmínkách ale nejčastěji Oldsmobile Delta 88 ve vznětovém provedení, který si dovezli čeští spořílkové, nemajíce patrně už na benzín...

Čas ale oponou trhnul, spousta věcí se změnila, a i ty ameriky „na všední den“ se přehouply do kvalitativně vyššího stádia klasiků. Dneska už není tak snadné najít je v původním a zamíndrákovanými majiteli neponičeném stavu. Ale ještě není všem dnům konec, jak nám dokazuje Oldsmobile Custom Cruiser, voňavý a krásný jak v letech osmdesátých, jehož véosmičce „Rocket“ naslouchá během jízdy parta z firmy Old Rockets. Od nich nazlátlý Olds dostal něžnou dívčí přezdívku „Betty“...

Seriál „Golden Girls“ čeští diváci v 80. letech neviděli, a je otázkou, zda toho měli litovat. Nekonečná řada dílů, vymykající se náplní problémům běžného Evropana, měla z našeho pohledu jedno společné: tím byl zrod elegantního Custom Cruiseru, který přišel na svět ve stejném roce jako seriál o čtveřici floridských důchodkyň, mající údajně pobavit. Realističtější pohledem: následkem známých skutečností, odehrávajících se po ropném šoku v roce 1973, byl kon-



Kombiky GM, od roku 1977 zmenšené, přesto měřily úctyhodných 5,60 metru

cern GM nucený počínaje modelovým rokem 1977 radikálně zmenšit rozměry svých full-size. Rozměrová redukce činila až 30 centimetrů, hmotnost klesla o 300 až 400 kilogramů. Oldsmobile hlasem reklamy konstatoval, že „moderní vozy



Kaligraficky pojaté nápisy a bílý proužek na pneumatikách patří k eleganci 80. let stejně jako leštěné hliníkové poklice



Páté dveře se dají otevřít do strany nebo sklopit dolů. Pak se může z podlahy vyklopit třetí řada sedadel



Račte do salónu: žádné trhlinky, žádná chybějící bižuterie a žádný visící kabel. Prostě paráda!



Přední sedadlová řada nabízí díky voliči na sloupku volantu až nadbytek místa



Žádný trhač asfaltu, ale klasická véosmička 307 cu.i. „Rocket“ se slušným zátahem a tradiční spolehlivostí



dokáží více než kdykoliv předtím, aby vyhověly nárokům současné doby“. Díky novému pojetí designu a novým technologiím, odlehčeným materiálům a změnám výrobního systému měly modely řad 88 a 98 ročníku 1977 tohle prohlášení splňovat.

Designérům GM se povedlo udržet proporce a jejich vztah, takže výsledek v konečném efektu nepůsobil ani navzdory zmenšené velikosti nijak minimalisticky a z každého úhlu nabízel pohled na kus Ameriky. Tisk popisoval jásavými články „to nejlepší, co za dlouhá léta přišlo z Detroitu“, pokud rovnou nepsal o „Best of Best“. Zákazník ocenil nabídku řady Delta 88 a Delta 88 Royale ročníku 1977 zvýšeným zájmem: prodalo se 246.000 exemplářů oproti 175.000 za stejné období ročníku předchozího.

Ale nejen růže přinesl Oldsmobile, také porce hořkého peylůku tu byla: modely jednotlivých koncernových divízií si byly podobné prakticky k nerozeznání. Zejména Chevy Caprice, Pontiac Bonneville a Olds 88 mohl zákazník identifikovat prakticky jen rozdílnou podobou grilu, jen Buick LeSabre si lehce sešikmenou přídílí zachoval určitý punc originality.

Tehdy ještě každá divize GM vybavovala své výrobky vlastními agregáty, třebaže se jejich podoba zdála až příliš nápadná. Motory Oldse se těšily velké oblibě a později, v osmdesátých letech, našly uplatnění pod kapotami prakticky všech koncernových značek. Jelikož ale Oldsmobile ve svém nadšeném reklamním horování „pozapomněl“ uvést, že některé příplatkové agregáty ročníku '77 pocházejí od Chevroletu, řada zákazníků se cítila oklamáná a žádala nápravu. GM tedy musel okamžitě ve svých materiálech začít uvádět, která jeho divize dodává do každé modelové řady motor. Tahle nepoctivost stála koncern osm milionů USD na výplatách odškodnění, mnozí majitelé to doslova rozmázli, právníci si mnuli ruce a skandál hýbal celými Státy!

Tak už dost historie, naše Betty čeká! Pod zlatě metalizovanou kapotou Custom Cruiseru tluče pravé srdce: V8 „Rocket“ 307 cu.i. Vzhledem k okolnostem nemůžeme čekat obří hodnotu, výkon véosmičky je poctivých 140 koní, dodávaných v celém rozsahu otáček a bez stresu. Špičkového krouťáku 340 Nm dosáhne motor při 2.000 otáčkách. Olds má momentálně najetých 60.000 mil, takže ho čeká ještě dlouhý a spokojený život.

Ani karosérie ničím nenaznačuje, že už začala šestatřicátý rok své existence. Všechny ozdobné lišty jsou pořád na svých místech, zlatavou zář nenarušují promáčkliny, koroze či škrábance. Zub času se zakousl pouze do krytu zadního nárazníku, který se na straně spolujezdce rozpadá. Olds jezdil původně na Floridě a tamní UV záření má evidentně velkou moc... Jak nás informuje Ina Fischer z firmy Old Rockets, Custom Cruiser zamířil rovnou odtud do Ludwigsburgu. Druhé firemní sídlo je v L.A., a tím je zaručené, že „Rockets“ budou u všeho zajímavého okamžitě.

„Majitel Custom Cruiseru zemřel a my jsme auto koupili z dědického vypořádání,“ upřesňuje Ina Fischer. „Protože se jednalo o prvního vlastníka, dá se věřit údajům z počítačové knihovny, které ukazuje 59.918 mil.“ Další indicií, potvrzující pravdivost nájezdu, je stav interiéru: veškeré čalounění včetně třetí řady sedadel v zavazadelníku je ve vynikajícím stavu, není ani prosežené, ani vybledlé. Na přístrojovce a volantu jsme nenašli ani jednu prasklinku, také plastové imitace dřeva vypadají úplně stejně jako tehdy za vlády Ronalda Reagana.



Nádherně původní kombík po prvním majiteli bez problémů získal evropskou registraci historického vozidla



Tradiční osmiválcové wagony se dnes staly raritou – to platí jak u nových modelů, tak u oldtimerů v ukázkovém stavu

Závěrem ještě jednou Ina: „Třebaže se v roce 1985 vyrobilo 22.889 kusů těchto kombíků, a podobných od Chevroletu ještě mnohem více, je dneska už velkým problémem najít v USA podobně zachovalé exempláře.“ Proto také nepřekvapí, že „Zlatá holka“ dostala úplně novou garáž. Totiž – na rozdíl od seriálových Golden Girls nemůže jít nikomu na nervy...

Text: Frank Mundus

Foto: Dieter Rebmann (www.dieterrebmann.de),

archív redakce

Překlad a adaptace: J.F.K.

OLDSMOBILE CUSTOM CRUISER 1985

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, osmimístný pětiválcový STW * **Rozměry:** rozvor 2.946 mm, délka 5.596 mm, šířka 2.027 mm, výška 1.486 mm * **Hmotnost:** 1.855 kg * **Motor:** benzínový V8-OHV, 307 cu.i., 5.031 cm³, 140 koní při 3.200 ot/min, 340 Nm při 2.000 ot/min, vrtání x zdvih 96,5 x 86 mm, kompresní poměr 8 : 1, čtyřkomorový karburátor Rochester M4ME * **Převodovka:** čtyřstupňová automatika GM TH200-4R, převod diferenciálu 2,93 : 1 * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení na horních a spodních příčných ramenech, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče, příčný zkrutný stabilizátor * **Zadní náprava:** tuhá se čtyřmi rameny, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče * **Brzdy:** vpředu kotoučové s vnitřním chlazením, vzadu bubnové * **Kola:** ocelové ráfky 7x15" s hliníkovými poklicemi * **Pneumatiky:** Custom „428 All Season“ s bílým proužkem, 225/75 R15 * **Jízdní výkony/spotřeba:** zrychlení z 0 na 100 km/h za 15,5 s, nejvyšší rychlost 156 km/h, kombinovaná spotřeba 18,9 l/100 km * **Počet vyrobených kusů (modelový rok 1985):** 22.889 * **Zajímavosti:** původní stav, v době fotografování najeto 58.918 mil