

Makléřova volba

Designová ikona s kompaktní
pohonnou jednotkou
a nájezdem
pouhých
18.000 mil!

Kdo tehdy, když ještě Velká trojka pro sebe okupovala americký trh, kladl důraz na vlastní styl, pořídil si do garáže Personal Luxury Coupe. Cadillac do této kategorie vstoupil v roce 1967 a všechno skutečně představovalo odlišnost. Eldorado se stalo ztělesněním modernosti a současně představovalo nový začátek další epochy. Majitelem jedné z mondénních vil ze 60. let, situovaných v Palm Springs, je i Chris Menard. Když hledal vhodný klenot k „výzdobě“ soukromého parkoviště, nemohl si vybrat lépe...



Typickou vlastností Personal Luxury Coupe je vytvoření elegantní alternativy k reprezentačnímu sedanu luxusní třídy. Takový model zpravidla nabízí čtyři plnohodnotná sedadla, a volí jej zpravidla ti, jimž běžný sporták připadá příliš hlučný, těsný a nekomfortní. Je to ve skutečnosti americká interpretace evropské kategorie Gran Turismo (a rovněž toho, čemu se na britských ostrovech říkalo „Gentleman's Express“). Na počátku této třídy v Americe stál Ford Thunderbird '58. Model s přezdívkou „Square Bird“ byl sice jakémukoliv sportovnímu pojetí na míle vzdálený, přesto ale čtyřmístné kupé působilo dynamičtěji než například soudobý Fairlane. S vyzývavým vzhledem karosérie korespondoval interiér, který dokonce vykazoval špetku sportovnějšího pojetí.

Poté, co se Thunderbird dočkal překvapivě dobrého přijetí v řadách zákazníků, si pospíšil i GM. Ale trvalo až do roku 1963, než vstoupil na trh s podobně koncipovanou Rivierou. Všichni ovšem věděli, že by se podobný model nejlépe vyjímal v nabídkové paletě Cadillaku. Vybrali by si jej sebevědomí zájemci, kteří by vlastnictvím takového vozidla udělali tlustou dělicí čáru mezi soukromým životem a jízdou ve služebním full-size, často zpodobněném limuzínou s livrejovaným šoférem před dělicí stěnou. První designové studie se objevily už koncem 50. let, ale postupně byly dány k ledu. Když ale začal s přípravou podobného modelu i Oldsmobile, vedení Cadillaku nemohlo připustit, aby hierarchicky níže postavená značka nabídla něco extra. Původní plány dostaly modernější podobu, jeden čas vývojové oddělení flirtovalo i s možností osazení nového noblesního kupé vědvanáčkou, ale po rychlém výpočtu nákladů a návratnosti se všichni vrátili k osvědčeným V8. Na jaře 1963 se vedení koncernu rozhodlo o po-



Architektura luxusní vily 60. let se perfektně hodí k jasným liniím Eldorada

užití šasi i pro Oldsmobile a Buick (byly to celkově přelomové roky – General Motors dokonce plánoval doplnit koncern šestou značkou, oživenou z dávného zapomnění, ale o tom až

jindy), a vznikly dokonce dvě varianty platformy E-Body: Buick si pro druhou generaci Rivieru ponechal klasické uspořádání pohonu, ale Cadillac se neváhal pustit na tenký led teprve



Celá přístrojovka a volant vypadají jako nové a nemají nejmenší prasklinu. Mechanické hodiny v panelu vyžadovaly opravu

zkoušené konfigurace „vše vpředu“. Byla původně určená jen pro Toronado 1966, ale nyní se podobně řešená koncepce měla objevit i u drahého Eldorada.

Kompaktní pohonná jednotka vznikala pod názvem „Unitized Power Package“ (UPP) a její pozoruhodností byla automatika, montovaná vedle levé řady válců podélně orientovaného agregátu. S měničem, usazeným na klice, ji spojoval ozubený řetěz o šířce 51 mm. Na vývodu převodovky, otočené o 180°, se nacházel diferenciál, pohánějící dvojicí hřídelí nestejně délky přední kola.

Oldsmobile i Cadillac sice využívaly shodné koncepce UPP, jednotlivé pohonné jednotky ale byly odlišné. Cadillac sáhl po motoru 429 cu.i., který pro použití v nové „předkolce“ vybavil jinou olejovou vanou, odlišnými výfukovými svody, přepracovaným pohonem vedlejších agregátů a samozřejmě i jinými držáky motoru.

Pod kapotou Eldorada dávala optimalizovaná pohonná jednotka 340 koní a 650 Nm, což rozměrnému kupé s hmotností 2.100 kg stačilo k akceleraci pod deset sekund a dosažení maximálky 120 mph.

Novinky obou divízi GM si byly podobné, měly identická přední skla a některé výlisky, ale nikdo si je nesměl splést. O to se postaral odlišný a značkově typický design. Detaily Eldorada jasně ukazovaly na příslušnost k nejdražší třídě vozů, a přesto se jeho karosérie jasně vzdalovala soudobému pojetí Coupe DeVille.

Jelikož se nové Eldorado lišilo pohonnou konfigurací a samonosnou karosérií s předním pomocným rámem od celé zbývající modelové palety, musel koncern zřídít v montovně na detroitské Clark Street zcela novou kompletovací linku. Ocelové výlisky dodávala karosárna Fleetwood, proto se už v roce 1965 začalo pro nový a tehdy ještě neprodávaný model používat označení Fleetwood Eldorado. Eldorado

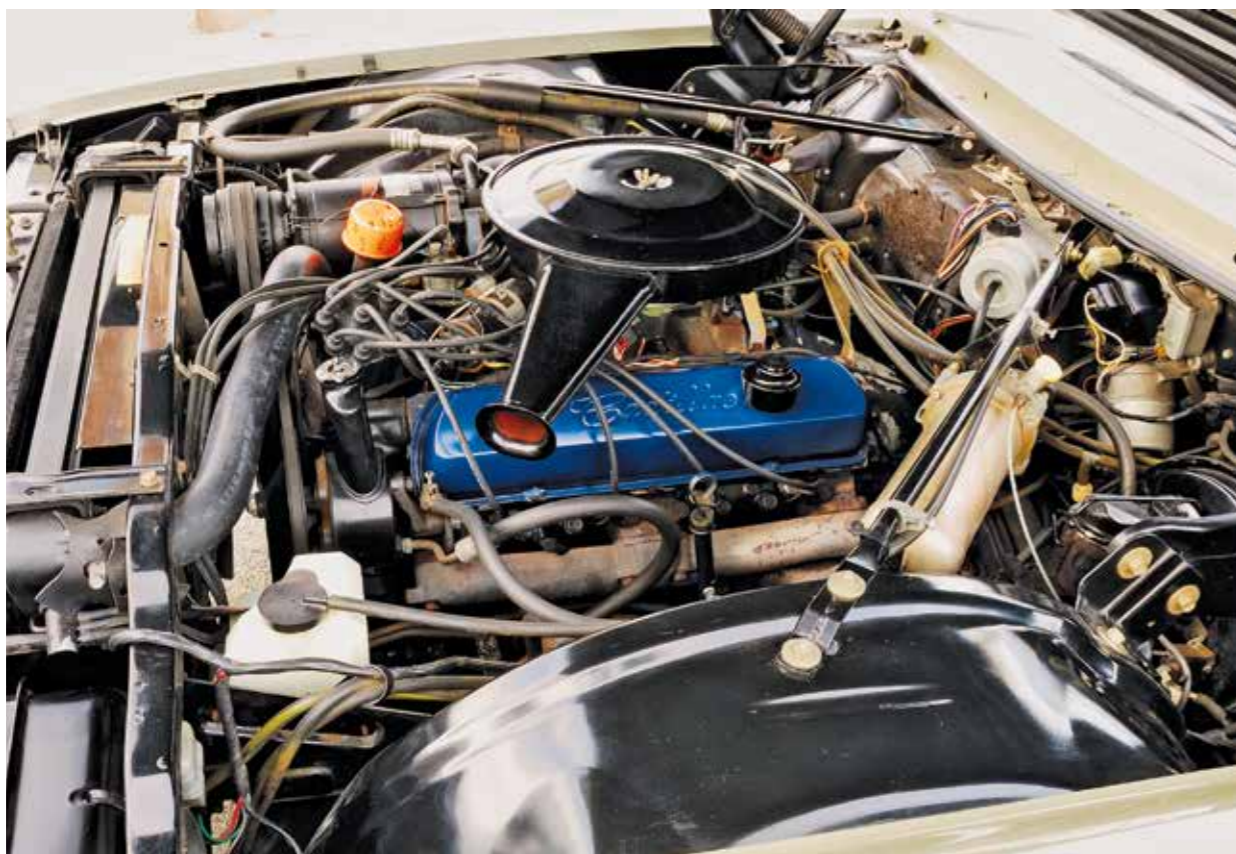
Chris si schoval původní diagonálky s dvojitým bílým proužkem a na počest našeho focení je nechal namontovat



Typickým markantem této generace Eldorada je „zlomené“ zadní okno. U prvních prototypů v tomhle místě okna skutečně praskala



Díky promyšlené koncepci „Unitized Power Package“ mohl být motor posunutý dozadu, což se příznivě odrazilo v jízdních vlastnostech



Chris původně chtěl Eldo bez vinylového potahu střechy, ale díky celkovému stavu vozu se smířil i s tímhle „nedostatkem“

premiérového ročníku '67 stálo v základním provedení 6.277 USD, čili o celých osm stovek více než Coupe DeVille a jen o necelých 200 USD méně než Fleetwood Sixty Special. S ohledem na všechna uvedená fakta není divu, že se Eldorado (samozřejmě s přihlédnutím k luxusní třídě) velmi dobře

prodávalo (odbyt ročníku 1967 činil 17.930 vozidel), a bylo tedy možné jej dost často potkat v luxusních čtvrtích, například třeba zrovna v Palm Springs. Sem se totiž v šedesátých letech přestěhovalo velké množství prominentů, aby unikli stále se zhoršující situaci v L.A. Třeba takový Frank Sinatra



Čalounění v kombinaci vinylu a látky s drobným károvaním se dodávalo pouze u ročníku 1967



Osmistopý přehrávač je buď tovární nebo dodaný prodejcem, to už nelze zjistit. Ale hraje parádně!

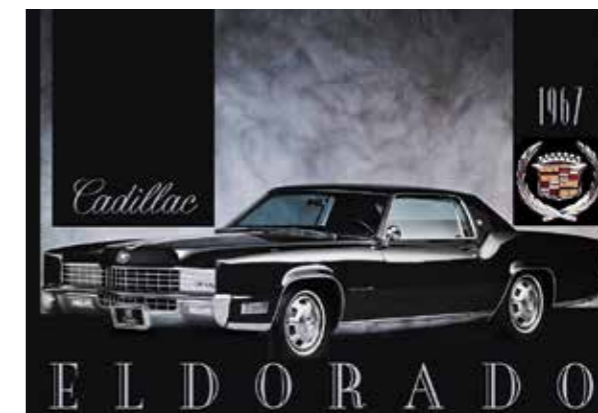
si tu nechal postavit rozlehlou vilu ve stylu „Mid Century Modern“. Podobnou stavbu s převládajícími rovnými linkami a rozměrnými prosklenými plochami získal před několika lety burzovní makléř Chris Menard a nechal ji dokonale restaurovat. Chris je mimoto také zaníceným sběratelem veteránů, přitom se soustředí, aby vozidla z jeho kolekce vzhledově odpovídala stylu vily, postavené na někdejším kusu pustiny. Eldorado Chrisa Menarda není klasický nedotčený „California Car“. Chris vysvětluje: „Caddy prožil značnou část svého automobilového života u prvního majitele v Michiganu a měl ještě původní pneumatiky.“ Jak dosvědčuje počítadlo mil, kupé spíše stálo, než jezdilo, navíc během zimních měsíců, kdy se ulice měnily ve slanou bažinu, garážovalo v teple. Tím pádem nepřekvapí, že až na nový lak je Eldo stále v původním stavu. Chris objevil svou novou akvizici na eBayi, kde ji nabízel její

druhý vlastník. Pneumatiky Chris samozřejmě vyměnil stejně jako chladičové hadice a klínový řemen. Mimoto musel nechat vyčistit nádrž, opravit alternátor a zgenerálkovat brzdy. Teď už má Eldo parametry nového vozu. „Jel jsem s ním do Scottsdale a zpátky, dohromady asi sedm set majlí, a Caddy jel jak nový,“ dodává Chris. Přesto jej zámožný makléř nebude trápit v roli daily driveru, protože ho chce zachovat jako časovou schránku z těch šťastnějších dob amerického automobilismu.

Text: Richard Truesdell/Frank Mundus

Foto: Richard Truesdell

Překlad a adaptace: J.F.K.



CADILLAC ELDORADO 1967

Koncepce: motor vpředu podél, pohon předních kol * **Karosérie:** samonosná ocelová s předním pomocným rámem, čtyřmístné kupé * **Rozměry:** délka 5.613 mm, šířka 2.032 mm, výška 1.367 mm, rozvor 3.048 mm, rozchod vpředu/vzadu 1.613/1.600 mm, palivová nádrž 98 litrů * **Hmotnost:** 2.130 kg * **Motor:** benzinový V8-OHV GM Cadillac 429 cu.i., 7.030 cm³, 345 koní při 4.600 ot/min, 650 Nm při 3.000 ot/min, vrtání x zdvih 101,9 x 101,6 mm, kompresní poměr 10,5:1, dvouventilová technika, čtyřkomorový karburátor Carter AFB * **Převodovka:** třístupňová automatická TH 425, systém „Unitized Power Package“, přenos točivého momentu do převodovky ozubeným řetězem „Hy-Vo“, převod diferenciálu 3,21:1 * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení na dvojítech příčných ramenech, podélné torzní tyče, teleskopické tlumiče, posilovač řízení s proměnlivou účinností * **Zadní náprava:** tuhá náprava, listové odpružení, automatické vyrovnávání světelné výšky * **Brzdy:** vpředu kotoučové (příplatková výbava), vzadu bubnové * **Kola:** ocelové ráfky s poklicem 15" * **Pneumatiky:** diagonální s bílým proužkem, 9,00x15" * **Jízdní výkony/spotřeba:** zrychlení z 0 na 100 km/h za 8,6 s, nejvyšší rychlost 204 km/h, kombinovaná spotřeba 26,2 l/100 km

