



Palubka je samozřejmě sportovní, přístrojů snad až moc...

Počítadlo ukazuje necelých 1.500 mil, takže Banshee většinu života prospal

Nároky na ovládání autorádia a ventilace byly před půl stoletím přece jen skromnější

Banshee

Projekt XP-833

Pontiac Banshee 1964: pozdrav z říše Keltů

Mýtický národ, tajemstvím obestřené rituály či odhodlanost k boji – to vše jsou staří Keltové. Setkáním s Pontiaquem Banshee se zároveň dotkneme dávných dějin evropských národů, protože Banshee, jakkoliv „americký“ zní, v keltštině znamená astrální podobu ženy, jež nářkem a kvílením zvěštuje blížící se smrt blízkého člověka. Pokusíme se zjistit, co vedlo experty Pontiacu k truchlivému pojmenování elegantního konceptu!

Také vás fascinují koncepty, prototypy a stylistické studie? Jsou plné neformálnosti, osobitého kouzla, jejich výraz se vymyká konvencím a zaříté všednosti. A působí také svou jedinečností a tajemstvím: zničehonic se objevily, prožily

si několik slavných dní a v tichosti zmizely za ocelovými vraty skladů. V tom lepším případě. Bez ohledu na to, zda byly pouhým nerealizovatelným výtryskem fantazie či se později měly stát základem sériového modelu, posloužily ke zkouškám, nechaly si líbit zacházení, hraničící se středověkým právem útrpným, aby – i v tehdy nejbohatším státu planety – skončily většinou v drtiči. Důvod?

Podle oficiálního vyjádření z daňových důvodů. Ruku na srdce – věříte tomu? Ať tak či tak, dnešních dní se dožilo jen malé procento úchvatných exemplářů. Některé kousky se zachovaly nikoli zázrakem, ale pouze proto, že byly dříve či později nabídnuté k odprodeji. Pontiac Banshee, hrdina našeho článku, zůstal celé roky ukrytý, až se k úžasu všech vynořil v roce 2010 na východním pobřeží Floridy



Vette C3 za méně peněz, hlavně podle „Coke Bottle“ stylingu



Cloněné zadní svítílny, jak je známe u Firebirdu



Dveřní kliky pochází v Corvette



V logu Pontiacu nechybí symbolický šíp



Výklopné světlomety převzal Opel GT

na supernákladné aukci v místě, jež znají nejbohatší tohoto světa pod jménem Amelia Island. Proslulý aukční dům RM Auctions zveřejnil předem očekávanou cenu v rozmezí čtyř set až šesti set tisíc USD, ale po poslední nabídce 325.000 USD zájem opadl. Stříbrný exot zůstal na ocet. Nepochopitelné...

Padesátá léta byla v Americe pokládána za dobu raketově startujícího blahobytu. Největší automobilový výrobce světa, GM, si každý rok z koláče zisku ukousl gigantické sousto. Jeho pětice divizí – Chevy, Buick,

Cadillac, Oldsmobile a Pontiac – se doplňovaly, vypomáhaly si, ale do jisté míry si i konkurovaly, což byl jeden z pomyslných motorů, které hnaly design a pokrok nezadržitelně vpřed. Každá z divizí si utvořila vlastní koncepci a modelovou strukturu, jež si za stálých pobídek vedení, konstrukce a marketingu snažila udržet své místo co nejvýše.

Legendární značka Pontiac, kterou jsme v roce 2010 doprovodili až k samotnému zániku, se představila v roce 1926 jako „levná“ odnož firmy Oakland Motor Division. Rovněž Oak-

land byl součástí koncernu GM, ovšem v roce 1931 rozmnožil dlouhou řadu těch, kterým zlomila vaz velká hospodářská krize z konce 20. let. Zato Pontiac se měl k světu: nejenže v těžkých časech obstál, ale zajistil si pevné místo v hierarchii mezi Chevroletem a Oldsmobilem. Hlava hrdého Indiána ve znakové figurě měla svůj reálný vzor: chrabrý Pontiac, náčelník kmene Ottawů, zavražděný roku 1769. Poté, co maskot v původní podobě zmizel z karosérie, změnila se vzpomínka na neohroženého bojovníka na symbolicky ztvárněnou hlavici šípů. Dalším jedinečným markantem značky byly „Silver Streaks“, masivní chromované proužky, „vynález“ konstruktéra Franklina HERSHEYE. Poprvé se objevily v modelovém ročníku 1935 a ozdobily kapotu, o něco později se táhly i přes víko zavazadelníku. Chladičová figura Indiána přesto zůstala legendou, a v dřívějších dobách dokonce svítila!

Semon Emil „Bunkie“ Knudsen usedl v roce 1956 do luxusního křesla ředitele divize Pontiac. Energický muž, který pro GM pracoval od roku 1939 a doposud vedl divizi Detroit Diesel, se okamžitě rozhodl zvýšit renomé značky, bez otálení povolal dva ostřílené borce automobilové branže – „Pete“ Estese a Johna Zachary DeLoreana. Nikdo z nich ještě netušil, v jakých souvislostech se s nimi v příštích letech bude americká veřejnost setkávat. První Knudsenův počín

vyvolal ale spíše rozpaky než bouři nadšení: rozhodl se „setnout“ z kapot proslulou indiánskou hlavu a ani proužky neušly jeho kritice. Podepsal se tedy i na nich. Dalším jeho počinem byla dlouhodobá, strategicky zaměřená a marketingově dobře zvolená orientace na „performance“, jehož součástí bylo i zcela nové chasis „Wide-Track“. Toho roku se Pontiac dostal na čtvrté místo prodejních statistik a poprvé v dějinách předešel soupeře z vlastních řad: Oldsmobile a Buick. O tři roky později Knudsen dovedl značku až na třetí místo, ale úspěšné završení modelového roku slavil už z nové pracovny. Byl totiž povolán představenstvem koncernu do role bosse gigantické divize Chevrolet, která skutečně hýbala celou Amerikou. Knudsenovo doporučení mělo cenu pokladu z Fort Knox, a tak se novým šéfem Pontiacu stal progresivně orientovaný „Pete“ Estes. Jestliže můžeme Knudsenův označit jako vizionáře, pak Estes dostane titul „Father of the Legend“: pod jeho vedením se začaly ve zkušebnách otáčet první obří motory, dnes uctívány jako relikvie a celosvětově známé pod názvem Muscle Cars. Ano, prvním byl Pontiac GTO...

Dobře známé dění kolem Fordu Mustang a jeho následný debut byl nejen trnem v oku GM, ale navíc lekci, uštědřenou od největšího soupeře v dějinách GM. Během celého století se oba koncerny nevraživě pozo-

rovaly, čekaly na omyl toho druhého a předstihovaly se ve všech oblastech. Reakce na ikonický Ford se v řeči továrních kódů jmenovala XP-833, a měla vyplnit poměrně značnou cenovou mezeru mezi Chevy Camaro a Corvette. Duchovním otcem projektu se stal John Z. DeLorean, později proslulý konstrukcí vlastního vozu. Koncept, mezitím pojmenovaný poněkud kontroverzním názvem Banshee, se ale zakrátko otočil proti svému autorovi. Neustále vylepšovaný Pontiac se ze střední pozice dostal natolik blízko korvetě, že by jí mohl

začít odvádět zákazníky a americkou ikonu tak přímo ohrozit na životě. Představenstvo se zaleklo a jednohlasným „NO!“ poslalo Banshee přes hranu útesu.

Podívejme se trochu blíže na protagonistu děje: jeho exteriér je velice zajímavý a nadčasový. Zároveň si ale uvědomíte, že tyto tvary přece odněkud znáte! Ano, to je slavná „Coke Bottle“ Corvette 1968 (C3), která nezapomenutelnou linií boků dodnes ohromuje svět! Tváří v tvář oběma vozům musíme uznat, že oba vy představenstva GM byly více než

Předek s typickou ostruhou na kapotě a svisle dělenou maskou





Takovýto pohled se vám po otevření víka zavazadelníku naskytne pouze u Banshee

Banshee nedostal šanci jít do sériové výroby. Škoda!



Konstrukce vzad výklopné střechy a kufru se neuchytla, přestože působí velmi efektně



oprávněné. Zároveň je Banshee nositelem zajímavých řešení i detailů. Tím nejmarkantnějším je, v případě kupé, systém otevírání zavazadelníku: odklápí se vcelku se střeou jako jeden díl! Zadní čelo se skupinovými svítilnami dodnes dobře známe – bylo s malými změnami použité na první Pontiac Firebird, slavné dvojče Chevroletu Camaro. Vliv atraktivního konceptu přesáhl i hranice kontinentu a jeho rysy můžeme najít u Opelu GT, de facto zmenšené Corvetty. Než přišel úřední zákaz dalších investic, stačilo designerské studio Pontiaku postavit dvojici studií: bílý convertible

a stříbrné coupe, obdivuhodná studie z našich snímků. Jak už to bývá, pod atraktivním kabátem se skrývá technika, mluvící naprosto sériovou řečí. Takže Banshee byl posazený na novém „A-Body“ GM, určeném od roku 1964 pro Chevy Chevelle a Pontiac LeMans. Jeho součástí je prozaická tuhá zadní náprava a vinuté pružiny na všech kolech. Jediný rozdíl si doslova vydupal konstruktér Jack Humbert,

a síce změnu rozvoru na 2,3 metru. Pod kapotou bílého convertible bychom našli očekávaný V8, ale stříbrné kupé poháněl řadový šestiválec, který se v sériové produkci objevil teprve u modelového roku 1966. Paradoxem je, že „zcela nový“ šestiválec Pontiac vycházel pořádkem z osvědčeného předválečného agregátu Chevrolet „Stovebolt Six“.



Řadový šestiválec působil moderním dojmem, ale základ byl zastaralý



Pontiac Banshee 1964

Koncepcie: motor vpředu podél, pohon zadních kol
Karosérie: laminátová na ocelovém rámu, dvoudveřové kupé s výklopným panelem (střeou + víko zavazadelníku) * **Motor:** R6-OHV, 230 cu.i, 3.772 cm³, výkon 155 koní při 4.700 ot/min, točivý moment 293 Nm při 2.600 ot/min, kompresní poměr 9:1, jednodvorný karburátor, vačková hřídel poháněná ozubeným řemenem, hydraulické vymezování ventilové vůle * **Převodovka:** čtyřstupňová manuální * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení na trojúhelníkových ramenech, vinuté pružiny * **Zadní náprava:** tuhá náprava, vinuté pružiny * **Brzdy:** na všech kolech bubnové * **Kola:** hliníkové ráfky „Rallye Style“ * **Pneumatiky:** Goodyear Polyglas Redline F70 – 14

Prehistorická pohonná jednotka dostala novou hlavu, v ní umístěnou vačkovou hřídel (OHC) poháněla tehdejší novinka bezmála z kosmického programu, ozubený řemen, zpevněný skelnými vlákny! Interiér působí stejně sportovně, jako celá vizáž karosérie. Množství kulatých „budíků“ včetně tlakoměru a teploměru oleje nebo ampérmetru doplňovalo sportovní dřevěnou hlavici řadící páky a ruční brzdy

na mimořádně vysokém středovém tunelu. Celý interiér včetně sedadel zářil odstínem červené, dělené „Bucket Seats“ poskytovaly alespoň náznak bočního vedení. Sedadla byla „napevno“, postavě řidiče jste ale mohli přizpůsobit nastavení pedálů. Praktičnost nebo pouhá hříčka, co myslíte? Třebaže Banshee nikdy neměl spatřit ruch montážních pásů, objevily se v pozdější době další koncepty. Jednalo se o celou skupinu výtvorů, tvořících jednu ucelenou řadu, na jejímž počátku stála „naše“ dvojice, později pojmenovaná Banshee I. Další výtvoř s ní kromě jména neměly naprosto nic společného, ať již Banshee II 1968, Banshee III 1974

nebo Banshee IV, představený roku 1988. Z dnešního pohledu nenabízely nic mimořádného, takže není třeba propadat depresím a rvát si vlasy. Pořád platilo a platí: „Potlačíme tu káru dál...“

Text: Andy Hajenski

Foto: Darin Schnabel na objednávku RM Auctions, David Freers
 Překlad: J.F.K.
 Adaptace: Petr Bellinger

