

Láska s vůní Mother Road



Firemní logo na svislé přední hraně kapoty má podobnou funkci jako korunovačnická klenoty. Je jednoduché, ale vyznačuje důstojnost šlechtického erbu



Když se začalo používat jméno DeVille (De Ville, de Ville), jednalo se o kočár, stavěný ve Francii, odkud se jeho sláva a samozřejmě i název roznesly do celého světa. DeVille nemohl minout Ameriku, jednak kvůli frankofonní Kanadě, a druhak i proto, že exoticky znějící názvy byly za oceánem vždy „in“. Čtyři roky po konci války se objevil první Coupe de Ville, a nemohlo to být nikde jinde, než v prostorách Motoramy. Caddy postavený na chassis Sixty Special sklídl příslušnou dávku ovací a jeho majitelem se stal sám nejvyšší boss GM Charles Erwin Winson. Kočího nepotřeboval, k tahu měl pod kapotou nepřehledné stádo koní, které šlapalo

dvěma svislými kusy oceli, potaženými chromem a obsahujícími zadní světlíky. Kdybychom si bývali u pumpy koupili bagetu, máme čas ji sníst, než se Caddy běžným couvacím tempem objeví venku. Nádech..., a ani nedýcháme! To se hned tak nevidí... To je masív! Kordillery na čtyřech kolech! To celé pokryté lakem v odstínu skořice pod názvem „Cinnamon Firemist Metallic“. Laďa Bulín (jo, správně po moravsku je Laďa bez čárky nad „a“) s úsměvem pozoruje, jaký dojem na nás zanechalo první setkání s Cadillakem posledního ročníku, než začal jít výkon tam, odkud se ještě nikdo nevrátil. První otázky

Vláda pravého úhlu: přísně geometrické tvary přístrojového štítu, jednotlivých ukazatelů a ovladačů dotvářejí dojem nekompromisnosti. Co je kulaté, je aspoň vestavěné do čtvercového podkladu

„S díly to bude čím dál těžší. Odhaduju, že tak do patnácti let si to někde vymodelují na 3D grafice a budou to sekat ve velkých sériích jako obaly na cédéčka. Originální součástky se budou vyvažovat zlatem“, říká zamyšleně Laďa, a aby nás i sebe rozptýlil, otáčí motýlkem spínačky. Od výfuku slyšíme slavnostní chorál, obláčky bílé vodní páry se rozplývají ve vzduchu jako sliby politiků týden po volbách...

jak z partesu. V roce 1957 už byli konci trochu dýchaviční, vzhled „kočáru“ už nebudil bezmezný úžas, a tak Mr. Winson obdaroval „povozem“ svou sekretářku. Ta s ním zdolávala tisíce mil ještě celých dvacet let! Běžné de Ville pak začaly opouštět koncernové montovny počínaje rokem 1949. Vinařská oblast jižně od Brna, pohostinní lidé a také pohostinné garáže! Z jedné teď právě couvá masivní a nezměnitelná záď bezmála šestimetrového kolosu, rámovaná



Láska s vůní Mother Road



Zleva nebo zprava? Majitel Cadillaku DeVille nemusí přemýšlet, jak najet ke stojanu s benzínem. Výrobce mu to usnadnil umístěním tankovacího hrdla pod registrační značku. Jen ta obsluha některých čerpadel asi marně běhá s hadicí okolo...



Simon & Garfunkel, Jackson 5, Carpenters, Neil Diamond či pomalu končící Beatles – pecky hitparád roku 1970 se linuly nejen zepředu, ale i z reproduktoru mezi opěradly zadního sedadla. Ale stejně tu nejlepší symfonii dělal V8!

vala ročníkem 1965, ale neznalému by mohly rozdíly některých ročníků připadat jako samostatné verze. Není tomu tak, šlo pořád o facelift, někdy ovšem rozsahem nad obvyklý americký rámec každoročních „povinných“ obměn. Ročník '69 přinesl po dlouhé době odklon od svisle orientované dvojice světlometů a výrazný průbojný grill, model '70 se od něj lišil jen kosmeticky. Důvodem byla pravděpodobně již ukončená příprava debutu další generace. Oficiální začátek prodeje se datuje na 18. září 1969.

Lada ještě jednou předvádí téměř neslyšný start a přitom vysvětluje: „Už jsem vám říkal, že to prostě muselo být kabrio? Ne? Bez toho by tahle garáž byla neúplná. Ale nechtěl jsem žádnou uložku, jen auto, který jezdilo, a mělo doložitelnou historii. Tohle všechno můj DeVille splňoval a kámoš ve Státech ho pro mě prohlédl, projel, koupil, ale taky hned vyměnil všechny náplně a udělal základní servis. Pak

Ozdobný nápis Cadillac tradičně zdobí chromovanou plochu zpětného zrcátka. Dole: trvá v tvář rezavému plechu se Caddy může usmívat. U Ladi má zaručenou budoucnost v křišťálové podobě!



Dvojice hlavních světlometů a blikáče protažené daleko do boku předního blatníku. Jsou „za mřížemi“, ale jak jinak bylo možné důstojně je přizdobit chromem?



vlastně ani nejsou zapotřebí, protože všichni Caddyho známe z reportáží o prvním „dobytí“ Route 66 naší redakcí v roce 2011. „To už jsem to auto vlastně měl,“ začíná Lada story svého cruiseru: „Na to nebyl čas ještě někde jezdit a hledat. Ještě doma jsem si na eBay našel asi čtyři kousky podle svého gusta a z nich vykrystalizoval tenhle krasavec!“ Nedá nám spát otázka, proč zrovna tenhle? „No to je přece jasné! Podívejte se!“ – pár kroků a v přítmi garáže se zalesknou křídla modelu '56, který jezdil v Ladiných službách už osm let. „Pořád chtěl bráchu, tak ho dostal,“ chechtá se Lada vlastním starostem o potomstvo rodu Cadillaků. „Hlavně musel výrobou



Antoine de la Mothe Cadillac bude žít navždy. Bojoval, vítězil, ale hlavně založil Detroit. Jeho přijmení najdeme i na štítku před očima spolujezdce

souhlasit s mým datem narození. Podívejte se, já jsem ročník '69, Caddy je sice 1970, ale vyrobený taky ještě v roce '69. Tak to souhlasí.“ Model roku 1970 byl závěrečným v třetí generaci, po níž už následovala zcela jiná předv duchu 70. let s pozíčkami mezi každým párem předních světlometů. Třetí generace debuto-



Láska s vůní Mother Road



*C'mon, Honey! Doširoka otevřené
pravé dveře zvou nejen krásné slečny,
ale i partu kamarádů! Laďa nerad jezdí
sám a síla bezmála čtyř stovek koní by
bez problémů rozjela i plně obsazený
Greyhound*

Cadillac DeVille Convertible 1970

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, šestimístní kabriolet * **Rozměry:** rozvor 3.289 mm, rozchod vpředu/vzadu 1.600/1.600 mm, délka 5.715 mm, šířka 2.027 mm, výška 1.380 mm * **Hmotnost:** 2.175 kg * **Motor:** benzinový V8-OHV, 472 cu.i., 7.729 cm³, vrtání x zdvih 109,22 x 103,12 mm, kompresní poměr 10:1, 375 koní při 4.400 ot/min, 712 Nm při 3.000 ot/min, čtyřkomorový karburátor Rochester 4MV * **Převodovka:** třístupňová automatická GM THM 400, zpřevodování I – 2,48 II – 1,48 III – 1 Z – 2,077, převod diferenciálu 2,93 * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol na dvojité příčné ramenech, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče * **Zadní náprava:** tuhá, ustavená na podélných ramenech, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče * **Brzdy:** s posilovačem, vpředu kotoučové, vzadu bubnové * **Kola:** ocelové ráfky s chromovanými poklicemi * **Pneumatiky:** běloboké L78 x 15" * **Počet vyrobených kusů:** 15.172 * **Cena (v roce 1970, v základním provedení):** 6.086 USD * **Extra:** auto se svým majitelem projelo celou Route 66 z Chicaga až k Pacifiku!



auto převezl do Chicaga, odkud jsme startovali směr západní pobřeží. Pak Laďa přiznává, že by „v nouzi nejvyšší“ vzal i Coupe DeVille, ale ta jízda bez střechy... to by asi postrádal nejvíc. „Najel jsem už celkem dost, tipuju tak dvanáct nebo třináct tisíc – to auto přece musí jezdit, jinak to nemá smysl...“

Sněhově bílá střecha beze zbytku odráží do-

třející sluneční louče, které většinou laskají obnažený interiér. Dlouhá boční lajna je opticky rozdělená do dvou za sebou jdoucích lehce svažitých částí, ta první začíná u předělu a táhne se až ke konci předních dveří, zdobených masivní klikou. Bezprostředně nato roste do výšky jakási tvarová reminiscence na bohatost a okázalost raketového věku – boční „ploutev“, končící neomylně značkovou zádi, které se Cadillac dlouhou řadu let nechtěl zbavit (není divu, Mona Lisa se také nezačne mračit). Zvenčí všechno



Tohle už není jen tak obyčejný prostor pod kapotou, to je přímo Machinery Room! Ale jak jinak u auta, které patřilo v roce 1970 ke světové špičce?

vypadá na „very good condition“ – tak jak to bylo v provozu?

„No tak zas úplně bez problémů to nebylo. Prosakovala převodovka řízení, objevily se ještě další mušky, tak jsme měli pořádko co dělat. Nakonec se ukázalo, že bude lepší dát autu

kvalitní velký zásah, než pořád pokračovat v maličkostech.“ začíná Laďa s výčtem provedených oprav. Letos se rozhodl pro kvalitní střední GO, při níž šly motor a převodovka ven. Nechal udělat celý spodek včetně mechaniky, brzd, tlumičů, a desítky dalších věcí.

Nádherná linie dvoutunového křížníku! Žádná těžkopádnost, žádná přezdobenost, jen důstojně hranaté tvary s nevysokým přechodem do horní hrany zadního blatníku. Rudé svítlny varují z hlubin chromovaného masívu. Takový pohled obdivují nejen na Konopáči, ale i na samotné Route 66!



Co šlo a mělo smysl, to se zrenovovalo, co bylo opotřebované nebo nebezpečné pro další provoz, letělo bez milosti do odpadu a bylo nahrazeno funglovkami. Vnější zásahů potřeboval Cad-dy minimum, takže lak, chromy a interiér zůstaly původní. „Ten lak taky není nic extra,“ ušklíbne se Laďa, a upozorňuje nás na drobnosti, které slunce nemilosrdně usvědčuje. „To je dělaný ještě v Americe, to jsou někdy fakt borci.“ Řeč se samozřejmě stáčí na renovaci v budoucnu. „Ne, to ne. Když renovujete, musíte to dělat pořádně – a když to uděláte pořádně, tak vám z toho vyleze úplně nové auto. Vyjede z dílny, vy si sednete a začínáte točit míle zase od nuly. A to já nechci, protože je patina pryč a auto přijde o své vzpomínky.“ Mráček přikryje naši mateřskou hvězdu a to je pokyn pro Laďu, aby předvedl, čím je convertible pro většinu lidí tak neodolatelný. S grácií gymnastky se střecha zvedá, skládá a mizí kdesi v dálce za opěradly zadních sedadel. Teprve teď se můžeme dosyta vynadivat, co GM připravil jako lákadlo podzimu roku 1969. Luxusní kožená sedadla hýčící nadbytkem a touhou podvolit se člověku, kontrastují s poměrnou strohostí přístrojového štítu, v duchu soudobé módy vybaveného vodorovným rychloměrem a sbírkou ovladačů. Dřevo, kůže, chrom, kov v barvě skořice – ingredience, které smíchané rukama šéfkuchaře designového oddělení GM vytvořily nekonečně nádherné a více než dvoutunové menu pro potěchu všech lidských smyslů.

„A teď chci ještě Camaro,“ plánuje Laďa a jakoby tušil náš dotaz na generaci, odpovídá: „To dnešní, zase convertible, asi tak tři nebo čtyři roky starý. Jo a samozřejmě věosmičku,“ dodává trochu zbytečně. Nějak si ho v šestiválci neumíme představit...

Od domu zaznívá dětské výskání, zřejmě se tam odehrává sourozenecké zápolení o nejlepší americkou káru všech dob. Tak jsme se na to taky zeptali: „Mám dva kluky a oba jsou amerikami jak posedlí. To bývají u nás boje, kterým autem se kam pojede. Ale jo, jen ať rostou a mají ten správný náhled,“ uzavírá jejich pyšný táta s úsměvem. Loučíme se s Laďou a jeho skořicovým skvostem, ale hned plánujeme další návštěvu. Spotřebujeme při ní trochu benzínu a také trochu dobrého moravského...

Co dodat? Viděli jsme zástupce americké i světové extratřídy a vůz, který by parametry a pohodlím i dnes těžko hledal konkurenci. Ani v budoucnu ji nenajde, protože všechna mistrovská díla jsou výlučná.

Text: J.F.K.

Foto: Monika Vejvodová



Renovace

historických automobilů



www.restorations.cz
tel.: 731 601 701

kvalita • detail • preciznost • rychlost