

Co se vám vybaví pod pojmem „silniční křižník“? Vzácné pohlednice ze zámoří, opatrované a prohlížené v době, kdy se z TV a rozhlasu ozývaly posměšné hlasy o „křčovitých příšerách hltajících benzín“? Nebo nějaký americký film, v němž se to hemžilo barokními tvary Cars&Girls za doprovodu chytlavých melodií rockabilly? My vás zavedeme do druhé poloviny 70. let, kdy se éra full-size cruiserů chýlila ke konci, a představíme vám klasiku téhle doby: Cadillac Sixty Special 1976!

# Final Edition

Rok 1976 znamenal zásadní obrat v modelové politice koncernu GM. Byl to tzv. „Point of no Return“. Když se na podzim představila celá modelová paleta ročníku 1977, drastické změny přímo byly do očí. Heslo „Bigger is Better“, které celé desítky let kroužilo nad přehlídkou křižníků, jako by zaklínadlem zlého čaroděje ztratilo smysl. Prodejci museli povinně jásat, třebaže novinky byly až o třicet centimetrů kratší a dobrou půltunu lehčí, tradicionalisté se obraceli, venku usedali do rozměrných korábů a vzdalovali se od nepochopitelných změn. Jen Ford ještě dva roky držel řazónu, až s ročníkem '79 přišel „downsizing“ - pojem, provázející výrobu automobilů až do dnešní doby.

Samozřejmě, tohle všechno se dalo vytušit a předvídat, ropný šok v roce 1973, fronty u čerpadel, přiděly - to bylo tehdy pro Ameriku něco nového v drastickém slova smyslu. Kongres nařídil přechod na úsporný režim za jakoukoliv cenu. Jestliže stál galon benzínu v roce 1972 v průměru 36 centů, o pět let poz-

ději už zákazník zaplatil dvojnásobek. Proti dnešnímu průměru 3,50 USD to ale bylo pořád „za hubičku“.

„Good Ol' Times“, říkali si všichni a mysleli přitom na 50. léta, kdy se galon dal pořídit za čtvrták a vonící benzín tekla proudem do tankovacího hrdla, schovaného pod registrační značkou či zadní svítlou. Velikost aut se blížila ke dvanácti čtverečním metrům, a i většina základních verzí vám poskytla rozkoše véosmičky. To, co bylo v Evropě neuvěřitelným luxusem a předmětem závisti, stalo se za oceánem naprosto běžnou záležitostí. A dnešní stav? Vždyť jej znáte... Chevy už nenabízí jen hřmící Camaro, ale i jakási miniauta, kopírující nedávno ještě zatracované japonské produkty, tradiční americký Chrysler se schoval pod křídla Fiatu a Ford zastavil výrobu posledního klasického modelu více než pětimetrové délky s V8, pohánějícím zadní kola. Není tedy divu, že modelový rok

Reklamní tiskoviny ukazovaly Cadillac nejraději v „plné výbavě“, jak se říkalo v žargonu marketingových oddělení



1976 je u mnohých pokládán za konec pravých GM full-size. Po nezbytném hospodářsko-politickém úvodu nastal čas přejít k malé dějinné reflexi stříbrného krasavce, vyznačujícího tolik elegance a důstojnosti, jako by chtěl překlenout celou prázdnotu oněch tří dekad, dělících nás od jeho zrození. Pokud odhlédneme od tovární šoférské limuzíny modelové řady Seventy-Five, byl tehdy Cadillac Fleetwood Sixty Special Brougham (jak

zněl celý název) tím největším, co mohl Cadillac nabídnout. Téměř šestimetrová délka (5,94m) a rozvor 3,38 metru, vybavení tak bohaté, že zákazník ani nemusel přemýšlet, zda by ještě něco chtěl: vinylová střeška, automatická klimatizace, automatické udržování stálé světlé výšky, měkkým kobercem obložené opěrky nohou pro cestující na zadních sedadlech a dlouhá řada asistentů, v rámci nejlepších amerických tradic označených všemocným slovem „Power“. Tedy: elektrické nastavení sedadel, ovládání okenních skel, centrální zamykání, posilovače řízení a brzd - tohle vše s doplňkem onoho jednoduchého slova působilo na zájemce o Cadillac stejně sugestivně jako termín „Heavy Duty“ na Američana, hledajícího vytrvalého pracanta na farmu či těžkotonážní sklápěčku. Automaticku a V8 netřeba nijak zvlášť popisovat, to byla samozřejmost už od poválečných let. Jeden fakt ale stojí za zmínku a dost možná, že jej někteří tehdejší spotřebitelé, orientovaní především na pohodlí a vzhled, ani neregistrovali. Ročník '76 byl totiž labutí písní pro nádherný obřív V8 500 cu.i. (8,2 litru), který - bohužel - vinou úsilí o splnění přísných exhalačních a palivových norem dával pouhých 190 koní. Náplastí byly v jistém smyslu hodnota, a hlavně projev průběhu točivého momentu, dosahujícího v krajních podmínkách hodnoty až 490 Nm.

Rok 1976 mohl nést označení „Last Year“ i pro další typicky americkou karosářskou verzi. Po dvaceti letech končí výroba krásných hardtopů bez B sloupků, kdy se po spuštění všech oken objevil výhled jako na jevišti Metropolitaní opery. Tenhle zajímavý a často napodobovaný americký karosářský prvek vděčí za svou existenci Edwardu Ragsdaleovi, jednomu z manažerů divize Buick. Za inspiraci mohl tehdy poděkovat své manželce Sarah, které se líbil elegantní convertible, ale nechtěla si větrem nechat poničit nákladnou frizuru od prvotřídního kadeřníka. Dosud jezdila se stále nataženou látkovou střeškou, ale ani to se jí nelíbilo. Ed Ragsdale svým vlivem protlačil do zkoušek první dvoudveřový model bez B sloupků a se spuštěním všech oken, a nazval jej „Cabrio-Look“. To se psal rok 1949 a zanedlouho zareagovaly i ostatní koncernové značky. Dražší divize Cadillac, Buick a Oldsmobile samozřejmě vedly v prezentaci novinek, ale už v roce 1956 byl Two-Door Hardtop něčím zcela běžným a začaly se objevovat ještě originálnější čtyřdveřové hardtopy. Sixty Special těžil v letech 1957 až 1964 z oblíbenosti hardtopů beze změn v základní konstrukci. Od následujícího roku až do modelového ročníku '76 se na karosérii sice





Od modelového roku 1975 montoval Cadillac obdélníkové světlomety namísto dosavadních kulatých



Fender Skirt zažily v 70. letech svůj comeback, velikosti svých vzorů z 50. let ale nedosáhly



8,2 litru: to není spotřeba, to je objem válců!



Zatímco Seventy-Five je typická šoféřská limuzína, Sixty Special může řídit majitel, aniž by přišel ke společenské úhoně



Zadní sedadla stojí za vyzkoušení. „Pohoda bez hranic“ se tomu říkalo... A cítíte se tu jako v salónu, jen krb chybí...



Křídla ani zdaleka nedosahují rozměrů proslulého '59, ale jejich náznaky jsou pořád viditelné



Kapotový emblém tvoří vavřínový věnec a erb



„Opera Light“ jsou naprosto k ničemu, ale staly se nedílnou součástí amerického pojetí luxusu

## Cadillac Fleetwood Sixty Special Brougham 1976

**Koncepce:** motor vpředu podél, pohon zadních kol \* **Karosérie:** ocelová rámová, čtyřdveřový čtyř až pětimístný sedan \* **Rozměry:** rozvor 3.378 mm, délka 5.936 mm, šířka 2.027 mm, výška 1.405 mm, rozchod vpředu/vzadu 1.608/1.608 mm \* **Hmotnost:** 2.430 kg \* **Motor:** benzínový V8-OHV, 500 cu.i., 8.194 cm<sup>3</sup>, vrtání x zdvih 109 x 109,3 mm, 190 koní při 3.600 ot/min, 490 Nm při 2.000 ot/min, čtyřkomorový karburátor Rochester M4ME, hydraulické seřizování ventilové vůle \* **Převodovka:** třístupňová automatická GM-TH400, zpřevodování: I - 2,48, II - 1,48, III - 1, Z - 2,077, převod diferenciálu 2,73 (na přání 3,15) \* **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol na dvojitých trojúhelníkových ramenech, vinuté pružiny \* **Zadní náprava:** tuhá náprava na listových pružinách \* **Brzdy:** vpředu kotoučové, vzadu bubnové \* **Kola:** ocelové ráfky a poklice s drátovým výpletem \* **Pneumatiky:** běloboké LR78-15 \* **Výkony:** zrychlení na 100 km/h za 13,6 s, nejvyšší rychlost 184 km/h, kombinovaná spotřeba 20,9 l/100 km \* **Objem palivové nádrže:** 102 litrů \* **Počet vyrobených kusů:** 24.500 \* **Cena (v roce 1976):** 10.935 USD



Na rozdíl od menšího čtyřdveřového modelu se Sixty Special nedotáčel v provedení hardtop, ale Pillared Hardtop

opět objevil náznak B sloupků, ale pořád s bezrámovými okny (tzv. Pillared Hardtop), připomínajícími svým provedením počínaje rokem 1971 svůj designový „pravzor“ ročníku 1938. Ale tím to také skončilo. Modelový rok 1977 přinesl u GM opět jen běžné sloupkové sedany té nejobyčejnější konstrukce, convertibles zmizely z nabídky úplně a čekatelům pravidelných každoročních modelových faceliftů zbylo už jen to čekání a navíc ještě marně...

Dějiny řady Sixty Special začínají, jak jsme již poznamenali, v roce 1938, tehdy označené jako „zvláštní“ v rámci řady Series Sixty (proto také Spe-

cial). O čtyři roky později se tyto vozy staly tím, čím byly i v roce 1976: mimořádně dokonale vybavenými cestovními sedany nejvyšší třídy, postavenými na delším rozvoru, ale nesrovnatelně menšími než tovární limo Series 75. Desátá generace Sixty Special, dodávaná v letech 1971 až 1976, byla poslední a zároveň největší z dosud představených. Taková, v pravém slova smyslu, velká bitevní loď. Jen jednou se pokusil Cadillac vzkřísit nezapomenutelné jméno, když jej oživil mezi roky 1987 a 1993, přičemž jen v prvních dvou letech dokázal prosadit zvětšený rozvor. Sixty Special z našich snímků byl získán v aukci slavného domu „RM

Auctions“ a poslední úder kladívka vystavil cenovku 8.800 USD. Z toho soudíme, že ještě nenastal čas, ženoucí ceny čtyřkolových skvostů doby „posledních dinosaurů“ do závratných výšin. Caddy se nachází, jak ostatně můžete posoudit z fotografií, v naprosto intaktním a původním stavu, nikdy neprodělal sebemenší renovační zásah a má stále původní lak. První majitel si jej vyzvedl 17. ledna 1976 u značkového prodejce v městě Drumheller v kanadské provincii Alberta. Evidentně jej šetřil a možná měl k dispozici druhé auto běžného typu do mizerného počasí a na krátké po- jízdní, protože nádherný Sixty Special má do dnešního dne najeto pou-

hých 49.350 mil. Tomu odpovídá i zachovalost interiéru; když se posadíte za volant, jen podle okolních scénérií poznáte, že se s vámi Sixty Special nevydal do doby zvonovitých kalhot, premiéry Horečky sobotní noci a hitparád, jimž vládla Diana Ross či Bay City Rollers. Novému majiteli můžeme jen gratulovat ke vzácnému úlovku a doufáme, že i za dalších třicet let bude tenhle Sixty Special stále stejně krásnou časovou schránkou jako dnes.

Text: Andy Hajenski, foto: Darrin Schnabel pro RM Auctions  
Překlad: J.F.K., adaptace: Petr Bellinger