

Super Bird

Ford Thunderbird 1996: Moderní technologie a špičkové jízdní vlastnosti v aerodynamickém kabátě...



lákala sofistikovanějšími jízdními vlastnostmi, nižší spotřebou a kvalitnějším zpracováním. Posádka HMS Detroit si toho stačila na poslední chvíli všimnout a pokusila se stočit kormidelní kolo směrem ke skutečně moderním koncepcím. Bohužel však již bylo téměř pozdě...

Výsledky tohoto pokusu o obrát se na trhu začaly houfně objevovat na přelomu 80. a 90. let – karoserie se zaoblovaly a stávaly aerodynamičtějšími, auta byla menší zvenku a větší uvnitř, motory se zmenšovaly a přitom rostl jejich výkon. Zejména u koncernů Chrysler a General Motors také začal výrazně převažovat pohon předních kol – hnaná zadní náprava zůstala vyhrazena velkým sedanům a sportovním vozům.

Dobová prodejní brožura ročníku 1995 aneb najděte 5 rozdílů!



V osmdesátých letech už bylo i těm nejvíce zabeđeným kapitánům amerického automobilového průmyslu jasné, že nemohou donekonečna opakovat stejné chyby. Vztá auto ze sedmdesátých let, o něco ho zmenšit a prošpikovat modernější elektronikou

bylo jako projížďka na Titaniku – stylové a s odstupem let romantické, ale také nevyhnutelně vedoucí ke srážce s ledovcem. Ten na sebe vzal podobu přívalu technicky stále dokonalejších aut importovaných z Evropy a Japonska, která zákazníkovi

A k revoluci se připojili i u Fordu. V roce 1986 přišel Taurus, z dnešního pohledu možná tuctový a nezajímavý, ale ve své době přelomový a neobyčejně úspěšný. A jedním z projektů, které ho měly následovat, byl zbrusu nový, aerodynamický a sofistikovaný

Super Bird



Desátá generace (1989–1997) bývá označována jako Super Bird. V pozadí představitel páté generace Glamour Bird ročníku 1970

Thunderbird. Na rozdíl od dosavadního modelu, postaveného na stárnoucí platformě Fordu Mustang, stále ještě se drží tuhé zadní nápravy, měla mít novinka technologii na úrovni nejlepších konkurentů z Evropy a Japonska. Jeho základem se stala nová platforma MN-12,

sdílená i s o něco dražším Mercury Cougar a v modifikované verzi FN-10 také s luxusním Lincolnem Mark VIII. Jako jediná mezi americkými vozy se zadním náhonem (s výjimkou sportovní Corvette) nabízela nezávislé zavěšení všech kol, s dvojicí lichoběžníkových ramen u každého kola. Zatímco konkurenční americká kupé přešla k levnějšímu a úspornějšímu přednímu náhonu, konstruktéři Fordu chtěli za každou cenu dosáhnout jízdního komfortu a ovladatelnosti srovnatelných s evropskou konkurencí. To však vedlo ke zvý-



Ford Thunderbird LX 1996

Motor: OHV-V6 „Essex“, 232 cu.i., 3.797 cm³, 145 koní při 4.000 ot/min, 292 Nm při 2.500 ot/min, šestibodové vstřikování paliva * **Přenos hnací síly:** čtyřstupňová automatická převodovka AOD, pohon zadních kol * **Spotřeba paliva:** 13,8 l/100km město, 9,8 l/100km mimo město * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol na trojúhelníkových ramenech, vinuté pružiny, kotoučové brzdy * **Zadní náprava:** nezávislé zavěšení kol na trojúhelníkových ramenech, vinuté pružiny, bubnové brzdy * **Kola:** lité disky 6,5x15" * **Pneumatiky:** Cooper 215/70 R15 * **Rozměry:** Rozvor 2.870 mm, Délka 5.088 mm, Šířka 1.859 mm, Výška 1.334 mm * **Hmotnost:** 1.604 kg * **Počet vyrobených kusů:** 112.302 * **Cena (1996):** 17.485 USD



Zadní lampy: v nenápadně moderním designu se skrývají klasické detaily jako tato silueta Ptáka bouřliváka



šení ceny o 900 dolarů a hmotnosti o 110 kg – takže vývojový tým, který očekával chválu za vynikající práci, se ve výsledku dočkal kritiky za příliš těžké a drahé auto a jeho šéf, Anthony „Tony“ S. Kuchta dokonce následkem rozporů s vedením z Fordu v květnu roku 1989 odešel.

Kombinace vynikajících jízdních vlastností a na svoji dobu špičkové aerodynamiky ale dala Thunderbirdu potenciál skutečně konkurovat zámožské konkurenci. K tomu měla přispět i kabina, která se výrazně odlišovala od amerických zvyklostí a přejímala spíše evropský styl „kokpitu“, obepínaního řidiče a nabízejícího vynikající ergonomii, se všemi ovládacími prvky pohodlně na dosah.

Super Bird



Tvar zadních světel připomíná soudobou generaci velkého sedanu Crown Victoria

Ještě o něco dál v tomto směru šel model Super Coupe, jemuž ke standardnímu šestiválci 3.8 Essex přibyl kompresor, který posunul výkon na velmi solidních 220 koní a točivý moment na ještě zajímavějších 427 Nm. K tomu samosvorný diferenciál, stavitelné tlumiče od firmy Tokico nebo kotoučové brzdy na všech kolech. SuperCoupe bylo navíc dostupné i s pětistupňovou manuální převodovkou, původem z Mazdy.

Proč ale V6 s kompresorem? Proč ne V8? Když pomíneme extrémní točivý moment, bylo patrně hlavním důvodem to, že Thunderbird předposlední generace se na trh dostal bez osmiválcové motorizace – 3.8 Essex se měl stát jedinou motorizací, protože osmiválcové se v té době již považovaly za přežitá a zbytečně neúsporné. Zákazníci však očividně byli jiného názoru a proto se v modelovém roce 1991 znovu objevil tradiční pěttilitr (302 kubických palců) Windsor, od modelového roku 1994 nahrazený modernějším osmiválcem 4.6 Modular s rozvo-
dy 2xOHC.

I přes špičkovou techniku, vynikající jízdní vlastnosti a díky aerodynamickým kvalitám i překvapivě dobré spotřebě se ale desátá generace Thunderbirdu (1989-1997) nedočkala úspěchu, který vedení Fordu očekávalo. S velkou pravděpodobností v tom sehrálo významnou roli obvyklé šetření, které se projevilo na těch nejvíce viditelných místech, jako bylo zpracování interiéru. Prodeje, pohybující se trvale nad hranicí 100 tisíc kusů ročně, nestačily k tomu, aby ospravedlnily investice do pokračování drahé platformy, a tak byla výroba v roce 1997 ukončena bez přímého nástupce. Jméno Thunderbird se sice v roce 2002 vrátilo na platformě sdílené s Jaguarem S-type a Lincolnem LS, ale vysoká cena, špatný marketing a absence zadních sedadel ho roku 2005 pohřbila již definitivně.

Kombinace skvělé aerodynamiky a úsporného a přitom dostatečně výkonného šestiválce, spolu s podvozkem, který nabízí dostatek pohodlí a přitom si poradí i se zakroucenými českými silnicemi, ale dělá z desáté generace Thunderbirdu skvělého kandidáta na „první ameriku“. A přesně tak posloužila i panu Jiřímu Lankašovi – když se rozhodl splnit si svůj „americký sen“, hledal auto pro občasné ježdění, s hlavním důrazem na technický stav a zachovalost. Výkony a rychlost byly vzhledem ke „kochacímu“ stylu



ježdění, typickému pro klasické ameriky až druhořadé. A proto se v hledáčku objevil právě tento Thunderbird, nabízený v belgickém Bruselu s pouhými 31 tisíci mil. S výjimkou jednoho zpětného zrcátka byl v perfektním stavu – za celé tři roky jeho používání nebylo zapotřebí ničeho než pravidelných výměn oleje.

Za čas se přitom možná stane i ceněným veteránem – až vozy z devadesátých let přejdou z fáze „laciných ojetin“ do kategorie „youngtimerů“, mohou se vozy na platformě MN-12 stát díky své neobvyklé koncepci ceněnými a vyhledávanými. Rozhodně se to týká kompresorových SuperCoupe, ale i standardní šestiválce si pozornost určitě zaslouží...

Text: Vojta Dobeš
Foto: Petr Bellinger

Interiér obepíná řidiče jako kokpit tryskové stíhačky...



Za 26 let se pohled na vůz kategorie „Personal Luxury Car“ i v Americe dost změnil. Brutální tvary zmizely, výkon se snížil. Vzrostla ekonomičnost, ovladatelnost a praktická využitelnost