

» Souboj dinosaurů «



Sedmdesátá léta nebyla pro automobilový průmysl zrovna šťastným obdobím. Nástup předpisů regulujících výfukové zplodiny, stále rostoucí požadavky na bezpečnost a k tomu všemu ropné krize a s nimi spojená rostoucí cena paliv, to všechno způsobilo automobilovým konstruktérům a designérům pořádné bolení hlavy. Zvláště patrné to bylo ve Spojených státech. Zatímco Evropané se v průběhu šedesátých let stále ještě vzpamatovávali z následků druhé světové války, a Japonci se v automobilovém průmyslu teprve otkávali, američtí zákazníci byli tou dobou již zvyklí na svoje mohutné a okázalé silniční křižníky, nabízející jinde ve světě nebývalý luxus a výkony.



**VZPOMÍNKA NA LEPŠÍ ČASY:
Cadillac Eldorado Convertible 1974
& Lincoln Continental Mark V 1978**

Ještě v šedesátých letech by málokoho napadlo se americkým autům posmívat za jejich malé výkony nebo mizernou ovladatelnost. Takovou věc jste si mohli dovolit možná jako majitel Ferrari nebo Jaguaru, ale i tak byste riskovali, že vás zesměšní Plymouth Road Runner amerického teenagera.

S příchodem sedmdesátých let a ropným embargem však najednou americkým automobilkám nastaly těžké časy. Zákazníci začínali objevovat menší a úspornější evropská auta a Detroit začal ztrácet krok. Pokusy o malá auta, jako byl Chevrolet Vega nebo Ford Pinto, se nedařily zrovna podle jejich představ, a tak největším prodejním trhákem bylo vzít to, na co je americký zákazník zvyklý – a dát mu toho ještě víc.

Právě proto dosáhla v sedmdesátých letech vrcholu své oblíbenosti kategorie „personal luxury coupe“ - tedy něco jako luxusní kupé pro osobní potřebu. V překladu do obecné evropštiny to znamená absurdně obrovské dvoudveřové auto pro člověka, který velké auto vůbec k ničemu nepotřebuje, ale prostě ho chce. Obrovské rozměry lze tudíž namísto zbytečnosti, jako jsou sedadla nebo zavazadlový prostor, využít pro masivní přední kapotu, štíhlé tvary a okázalé detaily.

Po průkopnicích této kategorie, jako byly Ford Thunderbird nebo Buick Riviera ze šedesátých let, se koncem dekády pokusily o průnik na tento lukrativní trh i dvě nejluxusnější americké značky



– Cadillac a Lincoln. Nový Cadillac Eldorado modelového ročníku 1967 se konečně vyčlenil ze standardní nabídky Cadillaku, a namísto „standardní“ konstrukce sdílené s ostatními modely značky stál na podvozku průkopnického modelu Toronado, který o rok dříve představila divize Oldsmobile. A čím že byl průkopnický? Především systémem pohonu. V zájmu lepší trakce byla totiž na americké poměry velmi nezvykle poháněna přední náprava – osmiválec o objemu 472 kubických palců byl stále umístěn podélně, ale prostřednictvím řetězu přenášel výkon na převodovku TH425, umístěnou pod motorem a pohánějící přední kola. Pozoruhodné je i to, že Eldorado bylo právě kvůli tomuto prvku prezentováno jako „sportovní“ a „řidičský“ model značky, nabízející sportovnější jízdní vlastnosti a samozřejmě také více bezpečnosti na kluzkém povrchu – nutno říct, že ve srovnání s typickými „silničními korábami“, které v té době tvořily zbytek produkce značky Cadillac, dává takové tvrzení určitý smysl.

Tomuto „sportovnímu“ a modernímu charakteru odpovídal i design Eldorada – ostře řezané tvary z rýsovacího prkna Billa Mitchella musely ve své době působit naprosto ohromujícím dojmem a i dnes je z nich ve srovnání s běžnými modely té doby cítit onen dravý švih. Naproti tomu Lincoln se ve stejné době vydal při návrhu svého „personal luxury coupe“ zcela opačným směrem. Jako základ posloužil podvozek a motor ze čtyřdveřové verze Fordova modelu Thunderbird, přičemž delší rozvor byl tentokrát využit nikoliv pro další pár dveří, ale pro gargantuovskou, vpřed

čnickí kapotu. A aby byla vaše nadřazenost a opovrzení prostým lidem ještě patrnější, dostal nový model i masivní masku, pokovenou zinkem, mědí a chromem. Její design byl inspirován britskými vozy Rolls-Royce. Jen maska sama o sobě stála ve výrobních nákladech závratných 200 dolarů (levné auto se tehdy dalo koupit za nějakých šestnáct stovek). Odkaz na minulost pak doplnil ještě falešný „kryt rezervy“ na víku zavazadlového prostoru a jméno Continental Mark III, které odkazovalo na superluxusní, superdrahé a také super prodávané kupé Mark II z padesátých let.

V porovnání se svými nástupci však oba vozy, bez ohledu na svou konceptuální rozdílnost, měly jednu věc společnou – působily stále ještě poměrně uhlazeně, elegantně a téměř až střídmě. Ty pravé orgie se rozpoutaly až



Za normálních okolností Mark V svoje dva páry světel skrývá

s nástupem sedmdesátých let. Eldorado si ponechalo pokrokovou techniku, ale motor se zvětšil na ještě monstróznějších 502 kubických palců (8,2 litru) a karoserie vyměnila ostře střížené, dynamické linky za nabubřelé tvary, které nesdělovaly okolí, že máte styl a odvahu být trochu extravagantní. Ne, tentokrát bylo jejich poselství jednodušší: „Mám peníze a nebojím se je použít!“ Později prošel model několika facelifty, které na jeho nabubřelosti přeci jen poněkud ubraly – zmizelo například zakrytí zadních blatníků a auto dostalo celkově štíhlejší profil, ale na celkovém vzhledu to nic moc nezměnilo. A Eldorado přetrvávalo v téměř nezměněné podobě až do roku 1978, kdy ho nahradil nový, technicky ještě pokročilejší, ale také menší a úspornější model.

Naproti tomu Lincoln stihl v průběhu sedmdesátých let vystřídat dvě na pohled zcela odlišné generace svého kupé Continental. První z nich, označená Mark IV, dorazila na trh v roce 1972, zároveň se začátkem palivové krize a těsně před příchodem povinných „pětímilových“ nárazníků, které poněkud narušily elegantní design následujícího modelu 1973. Štíhlý design „čtyřky“ se o něco více přibližoval předchozímu Eldoradu, ale gigantická maska, rozmarný oblouk „rezervy“ na kufru a nízká, střílny připomínající okna mu stále dávala tradičnější a zároveň okázalejší vzhled. V roce 1977 pak na trh přišel nový Mark V – se stále víceméně stejnou technikou, ale s tehdy moderními ostře řezanými, hranatými tvary. Nová generace luxusního kupé byla ještě o něco málo větší než její předchůdce, i když se díky modernější konstrukci podařilo snížit hmotnost o více než sto kilogramů. Vedle obřího big-blocku 460 cu.i. se také v nabídce poprvé v historii řady Mark objevil small-block o relativně skromném objemu 400 kubických palců – tedy přibližně 6,6 litru. Ten se musel vypořádat s hmotností přes dvě tuny, což mělo za následek, že dynamické vlastnosti výsledného monstra byly, jemně



V přestávce mezi focením je zapotřebí důkladně probrat klady a záporny obou vozů

řečeno, usedlejšího charakteru. Po pravdě řečeno, ani emisními normami uškrčené „čtyřšedesátky“ nedávaly vozu zrovna sportovní charakter a s výměnou za small-block se situace ještě zhoršila. Zrychlení z nuly na 100 km/h za více než 11 sekund působí zejména ve srovnání s o desetiletí staršími osmiválci poněkud zoufale... A nadšení v majitelích nemohla vyvolávat ani další známka těžkých časů – i luxusní značky teď musely ostřížím okem sledovat výdaje. Masivní gril pokovený vrstvou mědi, zinku a chromu, který dominoval předí Mark III? Zapomeňte na to a smířte se s pochromovaným plastem. A stejným osudem utrpěl i interiér – plastové „dřevo“, kůže sice kožená, ale přesto uměle působící, chatrné plastové výlisky a ovládací prvky. Zdálo by se, že takovéto relikty minulosti nemohly mít u zákazníků přílišnou naději

na úspěch – přeci jen, proč si každý den připomínat, že dnešní auta už nejsou ani tak výkonná, ani tak kvalitně zpracovaná jako ta, která jste si mohli koupit před deseti lety. A mylili byste se. Mýlili byste se proto, že byste podceňili lidskou nostalgii a neochotu smířit se s nepříjemnými změnami. Eldorado a Mark V měly možná mnoho chyb, ale dávaly americkému řidiči zapomenout na ropnou krizi a upadající hospodářství. Jejich gigantické rozměry, obří (byť slabé) motory a akry plastového chromu ztělesňovaly „americký sen“. Koupí Cadillaku nebo Lincolnu jste dali světu jasně najevo, že jste už v životě něco dokázali, protože vaše auto bylo delší, širší a mělo větší motor než auta příslušníků „nižších tříd“. A koupit si modernější, ale menší auto? Ne, ne a ne! Reakci amerických zákazníků na plánovaný příchod menšího, modernějšího a úspornějšího Mark VI s motorem o objemu pouhých 5,0 litru bylo zvýšení prodeje Mark V na téměř dvojnásobek – za jediný rok se jich prodalo 140 tisíc! A ze stejného důvodu jsou dnes tato auta tak popu-



Americké koráby na českém venkově působí zlehka nepatřičně



lární mezi nadšenci do amerických vozů. Ztělesňují tu Ameriku, která v té době již z části neexistovala – a která je dost možná spíše vybájenou zemí, kde bylo všechno větší, lesklejší a okázalejší než kdekoli jinde. Za cenu nového malého auta můžete mít silniční křižník z dob, kdy se spotřeba ještě dala furiantsky přehlížet, ochrana chodců nebyla zdaleka tak důležitá jako styl a auta se dělala velká jen proto, aby byla velká.

Pořád tu ale zůstává zásadní otázka: Které z nich si vybrat? Pokud hledáte klasickou luxusní ameriku za dostupný peníz, dost možná budete volit právě mezi touto dvojicí. Které z nich je lepší? Je mezi nimi vůbec lepší a horší varianta? A pro které z nich se rozhodnout? Cadillac nebo Lincoln?

Pro leckoho bude volba jednoduchá. Týká se to zejména těch, kterým v žilách koluje modrá krev a místo srdce mají ovál, nebo naopak vyznavačům polyteistického náboženství Generalmotorismu. Jasně ale budou mít i ti, kteří milují vítr ve vlasech – zatímco Eldorado se až do roku 1976 vyrábělo i jako kabriolet, Lincoln s otevřenými vozy skončil již na konci 60. let.

A stejně na tom budou i zapřísáhlí odpůrci předního náhonu (hlas pro Lincoln) nebo ti, které fascinuje více než osmilitrový motor (výhra pro Cadillac). Leckomu se potom zase jeden z vozů bude prostě jen více líbit – což v žádném případě není špatný způsob, jak si vybrat.

Ale co my ostatní? Ideálním řešením je to, které zvolil Colin, majitel obou vozů, jenž vidíte na našich fotkách. Jenomže ne každý



Osmiválec o objemu 8,2 litru pod obří kapotou vlastně ani nevypadá tak velký



Každé slušné auto by mělo mít na kapotě znáček



Elektrická okna, zrcátka, centrální zamykání...



Jednoduchá, na svou dobu velmi moderní palubní deska



O kousek větší motor, o pořádný kus delší kapota

Lincoln Continental Mark V 1978

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karoserie:** ocelová rámová, dvoudveřový hadrtop bez B-sloupků * **Rozměry:** Rozvor 3.058 mm, Délka 5.850 mm, Šířka 2.024 mm, Výška 1.344 mm * **Hmotnost:** 2.055 kg * **Motor:** benzínový V8-OHV, 460 cu.i., 7.538 cm³, 210 koní při 4.200 ot/min, 486 Nm při 2.200 ot/min, kompresní poměr 8:1, čtyřkomorový karburátor Motorcraft 4350 * **Přenos sil:** třístupňová automatická převodovka C6, hydrodynamický měnič točivého momentu * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol na horních a spodních příčných ramenech, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče * **Zadní náprava:** tuhá náprava, vinuté pružiny * **Brzdy:** kotoučové vpředu, bubnové vzadu * **Kola:** ocelové disky plus poklice * **Pneumatiky:** 225/60/15 * **Počet vyrobených kusů (Mark V 1978):** 72.602 * **Cena (v roce 1978):** 12.099 USD

Cadillac Eldorado Convertible 1974

Koncepce: motor vpředu podél, pohon předních kol * **Karoserie:** ocelová rámová, dvoudveřový kabriolet * **Rozměry:** Rozvor 3.208 mm, Délka 5.692 mm, Šířka 2.027 mm, Výška 1.370 mm * **Hmotnost:** 2.259 kg * **Motor:** benzínový V8-OHV, 502 cu.i., 8.194 cm³, 210 koní při 3.800 ot/min, 524 Nm při 2.400 ot/min, kompresní poměr 8,25:1, čtyřkomorový karburátor Rochester Quadrajét 4MV * **Přenos sil:** třístupňová automatická převodovka TH425, hydrodynamický měnič točivého momentu, stálý převod 3,07:1 * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol na horních a spodních příčných ramenech, torzní tyče, teleskopické tlumiče * **Zadní náprava:** čtyřprvkové zavěšení, zkrutná příčka, vinuté pružiny * **Brzdy:** kotoučové na všech kolech * **Kola:** ocelové disky plus poklice * **Pneumatiky:** diagonální L78x15/8" * **Počet vyrobených kusů (Convertible 1974):** 7.600 * **Cena (v roce 1974):** 9.437 USD



Svislá světla? Kdeže, jen odrazky. Svítí obdélníky pod víkem kufru



Kožený gaučik je nejen široký a pohodlný, ale také elektricky ovládaný



Kryty zadních kol. Známka okázalosti a elegance. O rok později zmizely



Kůže je opravdu kožená. Dřevo dřevěné není



Jen málokteré auto vás tolik láká k tomu se pořádně rozvalit



Když máme tak velký kufr, proč rezervu někam ukrývat? Hodíme jí prostě doprostřed



U Lincolnu zbaběle použili skládací rezervu a dali jí na kraj kufru. Vejde se do něj o jednu mrtvolu navíc



Ne, pod tímhle obloukem rezerva opravdu není



Použití kulatých tvarů se přísně zapovídá. Dal by se udělat hranatý volant?

Všechno musí mít ostré hrany

Hood ornament Lincolnu je usedlejší a elegantnější

I Mark V je důkladně elektrifikován



Ve srovnání s Eldoradem je v interiéru citelně méně místa



Tohle nebudete používat. Vaši známí mají také Lincolny...



Spokojený majitel a část jeho sbírky. Úplně vlevo je Pontiac Firebird z roku 1977, kterého vám představíme jindy

má dvě garáže nebo dostatečný rozpočet – takže jsme s Vojtou Medem z AMS Classic využili Colinovy velkorysosti a jali jsme se oba vozy důkladně vyzkoušet ve snaze zjistit, kterému z nich bychom dali přednost.

Vyrazíme tedy na zakroucenou silničku kousek od Jihlavy, kde budeme s auty pár hodin pózovat fotografovi. Nejdřív sedáme do obou amerik já a Colin, zatímco kolega Med se ujímá čestné role řízení fotografického speciálu v podobě naftového Fordu Galaxy. Jezdíme tam a zpátky, snažíme se držet co nejlíže objektivu, střídáme „formace“. Po chvíli zastavujeme a měníme si auta. Přesedám z Lincolnu do Eldorada a hned si všímám, že marketingové oddělení s onou „sportovností“ až tolik nelhalo. Přestože by člověk intuitivně očekával pravý opak, je v tomto případě přední náhon opravdu ke prospěchu jízdních vlastností. Eldorado mnohem lépe reaguje na povely volantem a do zatáček se sice nevrhá nijak ochotně, ale přinejmenším se jim nebrání tak aktivně jako Lincoln.

A stejný dojem dělá i motor – tady ale není srovnání úplně fér, protože Eldorado má náskok nejen v objemu (502 proti 460 kubickým palcům), ale především v roku výroby. Je dost pravděpodobné, že Lincoln z roku 1974 by

byl také citelně rychlejší. Takto je nutno říct, že dynamika Fordiho big-blocku tak nějak neodpovídá tomu, co byste od takového auta vnitřně očekávali. Ale pokud by vám to vadilo, tak si nebudete kupovat zrovna Mark V – a nebo sáhnete po široké nabídce performance dilů, které tento problém spolehlivě vyřeší. Onen „modernější“ dojem z Eldorada ale pokračuje i interiérem. Zatímco rozmáchlá křivka jeho palubní desky se zapuštěným budíkem musela ve své době působit téměř futuristicky, hranaté přístroje Marku V, obklopené spoustou plastového dřeva, působí tak trochu jako dědečkovy kukačky. Eldorado také, přinejmenším subjektivně, působí uvnitř prostornějším dojmem – tady je ale srovnání dosti ztížené faktem, že zde jaksi absentovala střeška. Ta je totiž u Mark V zdrojem poměrně zvláštního časoprostorového úkazu, který způsobuje, že věc zvenčí tak obrovská jako Mark V uvnitř nejenže působí poněkud stísněně – ale kupříkladu pro kolegu Meda je ve vertikálním směru prostě malá. Na druhou stranu, Eldorado vybavené střešním oknem prý trpí podobným problémem.

A k dovršení toho všeho se nám navíc Mark V rozhodl demonstrovat

i pověrami opředenou vlastnost amerických vozů, a vystavit nás uštěpačným poznámkách kolemjdoucích na téma „žraní trávy u cesty“ (i když pravdou je, že obdivné komentáře byly výrazně častější), zatímco Colin s Vojtou mířili na neďalekou benzínku. Vypadá to tedy jako jednoznačné vítězství Eldorada. Je modernější, rychlejší, lépe „sedí“ a nabízí modernější interiér s bohatší výbavou. Ale pokud byste chtěli moderní a rychlé auto, tak jste v rozhodovacím procesu, který vás dovedl k těmto dvěma dinosaurům, někde udělali strašlivou chybu. Takže je dost pravděpodobné, že moderní a rychlé auto vlastně vůbec nechcete. A v tom případě je možné, že vám bude vlastně mnohem lépe vyhovovat Mark V se svým na minulost odkazujícím a přitom umírněnějším designem. Něco jako texaský ranč ve srovnání s moderní vilou v Las Vegas.

Takže, pokud chcete technicky zajímavější a originálnější auto, a pokud vás zajímá hlavně to, jak auta fungují – ať už po stránce mechaniky nebo jízdních vlastností – mělo by být vaší volbou Eldorado. Pokud chcete něco, co vystihuje ameriku snů, nadějí a bezpříkladné okázalosti, jakkoliv už v 70. letech byla jen iluzí, potom je Mark V tím správným autem pro vás.

Text: Vojta Dobeš
Foto: Ondřej Kroutil

PŘEDPLAŤTE SI ČASOPIS CHROM&PLAMENY! JE TO VÝHODNÉ 😊

cena výtisku pro předplatitele je **99 Kč**

oproti **129 Kč** na stáncích
(na dvouletém předplatném ušetříte **360 Kč**)

JAKO PŘEDPLATITEL ZÍSKÁVÁTE DALŠÍ VÝHODY

- časopis vám doručíme o dva dny dříve
- čekají na vás exkluzivní přílohy (kalendáře, samolepky, DVD...)

V PŘÍŠTÍM ČÍSLE
PŘEKVAPENÍ PRO VŠECHNY
PŘEDPLATITELE!

ARCH SAMOLEPEK, O KTERÝ
JSTE SI DLOUHO PSALI 😊



SHÁNÍTE SVŮJ CHROM&PLAMENY? Najděte si ho pomocí aplikace KIOSK NAVIGÁTOR

- Aplikace určená pro mobilní zařízení iPhone, Android, Blackberry a Windows Phone (bez nutnosti instalace)
- Denně aktualizované zprávy a informace
- Přehled o aktuálním čísle v prodeji
- Seznam prodejních míst pro celou ČR
- Funkce pro nalezení nejbližší trafiky v místě, kde se právě nacházíte

Chybí vám některé ze starších čísel?
Napište si o ně k nám do redakce. Číslo 1 až 34
vám pošleme ještě za starou předplatitelskou cenu
79 Kč + poštovné. Od čísla 35 je cena 99 Kč + poštovné
e-mail: redakce@chrom-plameny.cz
popř. telefon: 605 935 565



auto Classic
YOUNGTIMER

TENTO MATERIÁL VZNIKL VE SPOLUPRÁCI
S MAGAZÍNEM O VETERÁNECH.