

Křídla a

Koncem čtyřicátých a během padesátých let se ve stylistickém středisku koncernu General Motors zrodila řada extravagantních vozů snů, jejichž společným jmenovatelem byla inspirace leteckou a raketovou technikou. Po nich převzaly křídla a špice i sériové automobily.

Jedním z prvních poválečných konceptů koncernu GM byl impozantní sportovní vůz Buick LeSabre postavený v roce 1950. Jeho tvary navrhl Harley Earl (1893-1969), neúnavný inovátor, který šéfoval stylstům koncernu GM v období 1927 až 1958, tedy plná tři de-

setiletí. LeSabre se měl stát výkladní skříní vývoje GM nejen atraktivními vnějšími tvary, ale i technickým řešením využívajícím lehké materiály a nové technologie. Už v době vzniku tohoto vozu snů nebyla tajemstvím ani jeho další úloha – po opuštění výstavních pó-

dií se měl stát služebním automobilem Harleje Earla a trumfnout tak konkurenty z koncernů Chrysler a Ford. Spoluvůdčím neobvyklého sportovního vozu byl šéfkonstruktor značky Buick, Charles Chayne. Pro něj souběžně vznikl automobil s označením XP-300, jenž

Didymobile Golden Rocket
z roku 1956



špice



však měl mnohem konvenčněji tvarovanou otevřenou karoserii a tiše upadl v zapomnění nedlouho po skončení výstavního turné Motorama 1951.

Připomeňme, že s myšlenkou každoročních přehlídek automobilů ze stáje General Motors přišel Harley Earl tři roky po válce. Vše začalo v lednu 1949 v tanečním sále newyorského hotelu Waldorf Astoria výstavou pojmenovanou "Transportation Unlimited", třetí ročník automobilové parády však už nesl označení Motorama a stal se výstavou putovní. Jejimi etapovými městy byly New York, Chicago, Miami, Dallas, Los Angeles a San Francisco, přičemž přepravu exponátů, veškerého potřebného materiálu a lidí zajišťovalo přes 140 nákladních vozů a autokarů. Motorama zůstala jednou z vrcholných událostí americké motoristické sezony až do svého posledního ročníku 1961 a celkem přilákala přes deset milionů fanoušků automobilové krásy.

Dvoumístný roadster LeSabre byl dlouhý 5,13 m, široký 2,01 m, vysoký jen 1,27 m a vyznačoval se výrazně kleutým panoramatickým čelním sklem. Základ karoserie tvořila podlaha z hliní-

Okřídlený Firebird III vznikl v roce 1958

kových profilů ve tvaru včelích pláství, karoserie byla z hořčíku a hliníkového plechu. Ke snížení hmotnosti pod hranici 1400 kg přispěl i celohliníkový motor, přesněji přepřítovaný osmiválec V8 o objemu 3,5 l a výkonu 355 koní (261 kW). Podvozek klasické koncepce s motorem vpředu a pohonem zadních kol se také poněkud vymykal tehdejšímu zvyklostem: přední kola měla odpružení pryžovými členy, zadní nápravu typu De Dion doplňovalo jednodílné příčné pero. Samočinná převodovka byla umístěna vzadu, zadní bubnové brzdy měly své

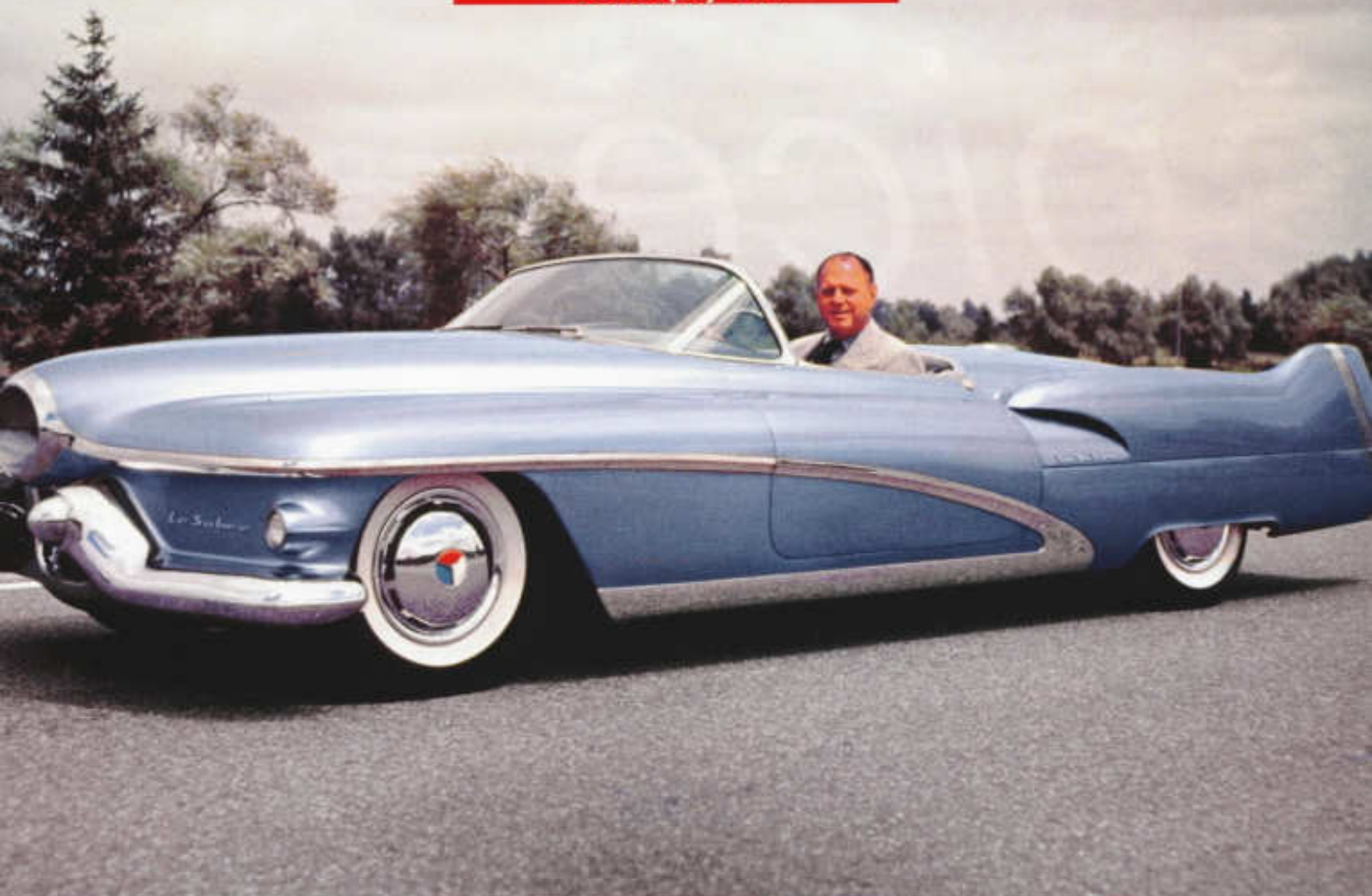
místo blízko středu vozu, u výstupů hnacích hřídelů z rozvodovky.

Každá ze dvou nádrží zabudovaných v zadních blatnicích pojala 76 l paliva, jen do jedné se však tankoval benzin. Ve druhé byl metylalkohol, který přicházel ke slovu při výrazném sešlápnutí pedálu plynu – za polovinu jeho chodu. Ve všech čtyřech rozích karoserie vozil LeSabre vestavěné hydraulické zvedáky, v případě defektu se tedy řidič nijak nenadřel. Specialitou byl i senzor mezi sedadly, který u zaparkovaného otevřeného vozu po prvních kapkách deště vydal pokyn k elektrickému uzavření střechy a bočních oken.

Impozantní a tvarově pozoruhodný Buick LeSabre se stal počátkem roku 1951 jedním z lákadel Motoramy, hned po ní jej však Harley Earl začal prohánět v každodenním provozu. Podle pamětníků unikátní vůz nijak nešetřil a s oblibou využíval kvality jeho přepřítovaného osmiválce. Jednou v předvečer automobilových závodů ve Watkins Glen přelétl železniční přejezd tak razantně, že při přistání vozu na silnici odpadl spojovací hřídel. Mechanici prý měli celou noc co dělat, aby byl LeSabre ráno opět schop-

Harley Earl řídil design General Motors v letech 1927 až 1958





ný provozu a v plném lesku. Jindy se porouchal již zmíněný dešťový senzor, na který Earl plně spoléhal a liják pořádně vyplavil interiér vozu snů. Navzdory občasným potížím však měl Harley Earl impozantní roadster ve velké oblibě a během několika let s ním najezdil přes 72 tisíc kilometrů.

Jméno LeSabre automobilka Buick recyklovala v modelovém roce 1959, aby jím označila novou řadu sériových vozů s výrazným designem a ostře tvarovanými křídly na zadních blatnicích. Během následujících desetiletí se pak měnily tvary, koncepce i modelové řady, šavlovitě pojmenování však u značky Buick přežívá dodnes.

Další významná kapitola v historii konceptů General Motors patří trojici turbinových automobilů Firebird postavených v letech 1954 až 1958. Jednomístný Firebird I s laminátovou karosérií připomínal letadlo bez křídél (nebo spíš raketu?) a byl v roce 1954 prvním americkým automobilem poháněným plynovou turbínou, když světové prvenství patřilo už od jara 1950 britskému vozu Rover Jet. Firebird I měl plynovou turbínu Whirlfire o výkonu 375 koní

(276 kW) umístěnou před zadní nápravou, za řidičem, zatímco ve špičaté předě byla nádrž na 133 l kerosenu. Přední kola byla odpružena zkrutnými tyčemi, zadní náprava De Dion dvěma jednotlivými pery, bubnové brzdy byly vestavěny do litých šestnáctipalcových disků kol. Při rozvoru náprav 2,54 m byl Firebird I dlouhý 5,66 m, široký 2,03 m a po kryt kabiny vysoký 1,04 m, zatímco po vrchol ocasní plochy měřil 1,40 m.

Údajně dosahoval rychlosti přes 320 km/h, ale nebylo snadné jej udržet pod kontrolou. Prvním zkušebním pilotem tohoto neobvyklého stroje s interním označením XP-21 byl Mauri Rose, trojnásobný vítěz závodu 500 mil Indianapolis. O neklidné povaze turbinového vozu se při jedné z testovacích jízd přesvědčil i šéf vývojového střediska GM

Harley Earl za volantem konceptu LeSabre

Impozantní záď konceptu Buick LeSabre z roku 1950

Charles McCuen, když s raketou na kolech vylétl z tratě a pochroumal ji i sebe.

Firebird II představený v roce 1956 poháněl nový typ úspornější plynové turbíny Whirlfire a vůz mnohem více připomínal automobil. Turbinu tentokrát konstruktéři umístili do předě vozu, měla výkon "jen" 200 koní (147 kW), zato však kromě benzínu a kerosenu mohla spalovat i naftu. Elektromagneticky ovládaná čtyřstupňová převodovka byla vzadu, mezi poháněnými koly. Brzdy byly kotoučové, odpružení hydropneumatické se samočinným nastavením světlé výšky. Firebird II měl jako první automobil na světě karosérii z titanu, při rozvoru 3,05 m byl dlouhý 5,96 m, široký 1,79 m a vysoký 1,34 m. Pod prosklenou stěchou kabiny byla sedadla pro čtyři cestující – mimochodem už tehdy opatřená samonavíjecími bezpečnostními pásy. Zpětné zrcátko nahrazovala televizní kamera, jejíž záběry se přenášely na obrazovku na přístrojové desce.

Firebird II se měl stát předobrazem luxusního a rychlého dopravního prostředku na dlouhé cesty, a tak byl mimo jiné vybaven inteligentní elektronikou potřebnou pro provoz na automatizova-



ných dálnicích budoucnosti. Vývojáři koncernu GM dokonce tehdy maketu takové dálnice postavili v arizonské poušti a hollywoodští filmaři pro výstavu Motorama natočili propagační film.

Dvoumístný Firebird III, jenž se poprvé předvedl veřejnosti v prosinci 1958 na dráze Costa Mesa v Kalifornii, ale už v srpnu téhož roku absolvoval první zkušební jízdy v arizonském Phoenixu, opět připomínal cosi mezi tryskáčem a meziplanetární lodí, byť na kolech. Poháněla jej před zadní nápravou uložená plynová turbína naladěná na 225 koní (166 kW), v ploché přídi byl jen pomocný spalovací motor, malý dvouválec o objemu necelých 330 cm³ a výkonu 10 koní (7 kW), jenž dodával energii elektrickým a hydraulickým systémům. Pozorný divák napočítal na zádi tohoto stroje celkem sedm křídél a ploutví (včetně střední ocasní plochy), každý z dvoučlenné posádky měl nad hlavou svoji vlastní prosklenou a odklápěcí ko-



Motorama 1954 – v popředí stojí Firebird I

pulovitou střešou s dálkovým ovládním ultrazvukem. Klimatizace pracovala i u zaparkovaného vozidla a automaticky udržovala nastavenou teplotu. Firebird III byl dlouhý 6,3 m a po prosklené střešce vysoký 1,14 m, zatímco ocasní plocha se tyčila do výšky 1,45 m.

Směr jízdy, zrychlení i brzdění vozidla řídil jediný centrální ovladač s označením Unicontrol, k němuž měli stejný přístup oba členové posádky. Joystick houbovitého tvaru s "kloboukem" dobře padnoucím do dlaně byl umístěn na středním tunelu, směrem kupředu se zvyšovala rychlost, dozadu se brzdilo

Tři turbinové vozy snů – odleva Firebird I, II a III

a pohybem do stran se měnil směr jízdy. Nechyběl ani elektronický tempomat samočinně udržující předem zvolenou rychlost, k aktivní bezpečnosti přispívalo protiblokovací zařízení začleněné do brzdové soustavy.

I když se plynová turbína nakonec v sériových automobilech neuplatnila, jméno Firebird v zapomení neupadlo. Počátkem roku 1967 se pod tímto označením představil velmi populární sportovní Pontiac a jméno ohnivého okřídlenice v nabídce této značky figurovalo následujících pětadvacet let.

Leteckým designem se mohl pochubit i koncept Oldsmobile Golden



Příď roadsteru LeSabre připomínala bombardovací letoun





Rocket, dvoumístný sportovní vůz s laminátovou karoserií v barvě zlaté metalízy vystavený na turné Motorama v roce 1956. Atraktivní 5,1 m dlouhý vůz klasické koncepce měl pod kapotou šestilitrový motor V8 řady Rocket o výkonu 275 koní (202 kW) a k jeho zvláštnostem patřily špičaté konce předních i zadních blatníků. Po otevření bočních dveří se odsunula část střechy a sedadlo se nejen posunulo, ale i natočilo tak, aby usnadnilo nastupování a vystupování z poměrně nízkého vozu. Golden Rocket zůstal výstavním unikátem, dodnes však – nejen svojí barvou – patří do zlatého fondu designu s etiketou GM.

Firebird I z roku 1954 spolu se stíhačkou Sabre



Desetiletí pozoruhodných kreací v leteckém stylu uzavřel v roce 1959 dvoumístný sportovní Cadillac Cyclone poháněný motorem V8 o objemu 6,4 l a výkonu 350 koní (258 kW). Také jeho přední blatníky nesly kuželovitá zakončení, jež však tentokrát plnila nejen estetickou úlohu. Ukryvala totiž radar, který vizuálně i akusticky varoval řidiče před případnými překážkami na silnici, ať už pevnými, nebo pohyblivými. Raketový vzhled vozu umocňovaly ostře střížené ocasní plošky na zadních blatnících a zcela prosklená střecha, jež plynule navazovala na klenuté panoramatické čelní sklo. Střešní kopule se odklápěla směrem dozadu, dala se však i zcela sejmout a Cyclone se tak proměnil v otevřený roadster. Vůz měl elektricky ovládané posuvné dveře, nastupování a vystupování však poněkud komplikovaly dozadu zabíhající spodní okraje čelního okna a na ně navazující do oblouku tvarovaný rám. Stylistickou libůstkou byly malé ostré ploutvičky na spodním okraji zadních blatníků.

Mezitím se však radikálně změnil i design sériových automobilů koncernu General Motors. Vozy modelového roku 1959 měly ostřeji vedené linie

Cadillac Cyclone ukryval v přední radar

Okřídlený sériový Cadillac Eldorado ročníku 1959

a jejich zadní blatníky zdobila výrazněji tvarovaná křídla tyčící se bezmála metr nad vozovku. Harley Earl totiž v roce 1958 dosáhl důchodového věku 65 let, na rozloučenou dostal krásný roadster a spolu s manželkou Sue se odstěhoval na proslulou Floridu, zatímco stylistické otěže koncernu GM převzal tehdy šestačtyřicetiletý William (Bill) Mitchell. Ten záhy na místa šéfdesignerů jednotlivých pěti divízi (Buick, Cadillac, Chevrolet, Oldsmobile, Pontiac) prosadil mladé muže, vesměs třicátníky, aby mu pomohli rozvířit změnit image automobilů GM. Ale to už je docela jiný příběh.

Jan Tuček

