

V Okřídlená

Značka Cadillac už dlouhá desetiletí tvoří smetánku americké automobilové produkce. Z její stoleté historie si připomeňme období let padesátých, kdy prošla pozoruhodným stylistickým vývojem, v němž výraznou roli sehrály okřídlené zadní blatníky.

Novodobá historie automobilky Cadillac se začala psát v sezoně 1948, kdy se většina jejích vozů dočkala zcela nové karoserie, jež už nebyla upravenou verzí karoserií z předválečných a válečných let. Designéři se údajně nechali inspirovat stíhačkou Lockheed P-38 a na zadních blatnících se objevila velmi decentní křídélka, předzvěst pozdějších mnohem rozměrnějších a vý-



léta

*Cadillac Sixty Special
ročníku 1948 s novou
poválečnou karoserií*

razněji tvarovaných ozdob. V roce 1949 se pod kapotami všech vozů Cadillac objevil zbrusu nový motor, osmiválec V8 s rozvodem OHV, který z objemu 5,4 l dával výkon 160 koní (118 kW). Klasicky stavěné podvozky se vyráběly se třemi různými rozvory: 3,20 m pro kratší sedany, kupé a kabriolety typů 61 a 62 o celkové délce 5,43 m, prostor-



*Sedan Cadillac
DeVille ročníku 1959
s křídly metr nad zemí*

*Bohatě zdobená před
modelu Sixty Special
z roku 1948*

nější sedany typu 60 Special a 75 známé pod jménem Fleetwood měly rozvor 3,38 a 3,45 m, ale stejnou celkovou délku 5,74 m. Cadillac vyráběl i prodloužené podvozky s rozvorem 3,98 m, na ni-

chž specializované karosárny stavěly zejména sanitní a pohřební automobily.

Novinkou sezóny 1950 byl elegantní sedmimístný Fleetwood 75 s rozvorem 3,73 m a zcela novou prostornější karoserií, jejíž délka těsně přesahovala šestimetrovou hranici. V roce 1952 Cadillac slavil padesáté narozeniny a emblémy na kapotě i na zádi všech modelů měly tehdy zlatou barvu místo obvyklé stříbrné, zatímco výkon osmiválce vzrostl na 190 koní (140 kW). Součástí oslav byla i putovní výstava automobilů, na níž se v řadě amerických měst představil prototyp luxusního kabrioletu jménem Eldorado odvozený z typu 62. V lednu 1953 se jeden z prvních vyrobených kabrioletů Eldorado dostal do dějin, když jím na slavnostní inauguraci přijel americký prezident Dwight D. Eisenhower. Na trhu se Cadillac Eldorado objevil na jaře 1953 za cenu horentných 7750 dolarů a za celý rok si jej koupilo jen 532 opravdu majetných zákazníků. Pro srovnání: podobný kabriolet typu





*Sériové provedení
dvoudveřového
kabrioletu Cadillac
Eldorado z roku 1953*



*Prezident Eisenhower
jel na inauguraci
kabrioletem Eldorado
ročníku 1953*



*Koncept sportovního
kupé El Camino byl
představen počátkem
roku 1954*

62 s motorem 5,4 l o výkonu 210 koní (154 kW) tehdy stál 4144 dolarů, šestimetrová nyní už osmimístná limuzína Fleetwood 75 se prodávala za 5818 dolarů. Není divu, že už v modelovém roce 1954 byl lehce upravený kabriolet Eldorado k máni o dvě tisícovky levněji, za 5738 dolarů, včetně výkonnějšího motoru naladěného na 230 koní (169 kW).

Od ledna 1953 pořádali mateřský koncern General Motors putovní automobilové výstavy pod označením Motorama, na nichž ve velkých amerických městech (New York, Miami, Los Angeles, San Francisco, Boston) prezentoval nejen sériovou produkci, ale i koncepty a vozy snů. Šlo nejen o to přilákat potenciální zákazníky, účelem bylo i testování reakcí publika na nové stylistické trendy. Zatímco v lednu 1953 tuto úlohu u značky Cadillac plnily prototypy luxusního kabrioletu Le Mans a čtyřdveřového sedanu hardtop bez středních sloupků jménem Orleans, o rok později

se lákadlem stala dvojice sportovně střížených konceptů. Pod označením La Espada se skrýval dvoumístný roadster pětimetrové délky s výrazně tvarovanými křídly na zadních blatnících, jeho dvojčetem pak bylo dvoumístné kupé El Camino se zaoblenou střešou z leštěného hliníkového plechu. Oba koncepty s laminátovými karoseriemi byly prvními automobily Cadillac, jež se na veřejnosti představily se čtyřmi světly. Společnost jim dělal méně nápadný a jen dvěma světly opatřený čtyřdveřový sedan bez středních sloupků karoserie, opět se střešou z leštěného hliníku. Nesl jméno Park Avenue a podobně jako o rok starší koncept Orleans sondažoval půdu pro připravovaný luxusní vůz s karoserií stejné koncepce.

Další prototyp luxusního sedanu hardtop měl premiéru na výstavě Motorama v lednu 1955, tentokrát už pod definitivním označením Eldorado Brougham. Byl postaven na podvozku s rozvorem 3,15 m a kromě relativně

kompaktní délky 5,32 m se vyznačoval výškou pouhých 1,38 m, což bylo asi o 18 cm méně, než u tehdejších sériových vozů Cadillac. Zaoblená střešba byla opět z leštěného hliníku a technickou zvláštností bylo použití vzduchového odpružení místo tradičních vinutých pružin. Stejně jako sériový kabriolet Eldorado měl i prototyp sedanu Brougham motor 5,4 l ve dvoukarburátorevém provedení o výkonu 270 koní (199 kW), zatímco standardně se do vozů Cadillac modelového roku 1955 montoval tentýž osmiválec s jedním karburátorem a výkonem 250 koní (184 kW), samozřejmě podle amerických norem SAE. I to jim stačilo k nejvyšší rychlosti přes 170 km/h, náročnější zákazníci si za příplatek mohli pořídit již zmíněný výkonnější motor a uhánět rychlostí až 180 km/h.

K lákadlům výstavy Motorama 1955 patřila i dvojice konceptů, jejichž označení La Salle II připomínalo značku, kterou automobilka Cadillac používala v letech



Sesterskou značku připomněl v lednu 1955 prototyp roadsteru La Salle II



potřebovali vědět, i coby staticky objekt působil tento vůz impozantně.

Už koncem října 1955, čtyři týdny před ostatními modely ročníku 1956, představila automobilka Cadillac dvě novinky s karoseriemi hardtop bez středních sloupků: kupé s označením Eldorado Seville (ano, bylo to Seville bez mezery a s velkým písmenem uprostřed slova), a podobně pojmenovaný čtyřdveřový sedan typu 62 DeVille. U luxusního kupé Seville se označení Eldorado poprvé přeneslo na uzavřený vůz, kabriolet téhož typu se počínaje sezónou 1956 jmenoval Eldorado Biarritz. Všechny vozy Cadillac modelového roku 1956 se mohly pochlubit novým motorem V8 šestilitrového objemu, jenž standardně dával výkon 285 koní (210 kW) a v modelech Eldorado Seville a Biarritz dokonce 305 koní (224 kW). Součástí modernizace byla i montáž nové, lehčí a kompaktnější automatické převodovky Hydra-Matic.

Do modelového roku 1957 vstoupily automobily Cadillac s novým trubkovým rámem ve tvaru X a nově tvarovanými ka-

1927 až 1940 pro řadu levnějších modelů. Automobily poněkud futuristických tvarů měly laminátové karoserie a čtyřlitrový motor V6, jeden byl čtyřdveřový sedan bez středních sloupků a nesl označení Four-Door, druhý byl dvoumístný sportovní vůz jménem Roadster.

Další Motorama koncernu GM následovala v lednu 1956 a byla nejuspěšnější ze všech: v pěti amerických velkoměstech ji navštívilo více než 2,3 milionu lidí. Vedle jen lehce upraveného prototypu Eldorado Brougham vystupoval v roli hlavní hvězdy programu pozoruhodný automobil s označením Eldorado Brougham Town Car, jenž byl moderní interpretací tradičního šoféřského kupé s otevřeným místem pro řidiče, jež se ve vyšší společnosti těšilo velké oblibě zejména ve dvacátých a třicátých letech. Černý automobil byl postaven na podvozku s rozvorem 3,29 m, byl dlouhý 5,58 m a výškou 1,41 m zůstal na půli cesty mezi konceptem Brougham a sériovou produk-

Impozantní koncept Eldorado Brougham Town Car se objevil v roce 1956

Okřídlený klasik – Eldorado Brougham ročníku 1957

ci. Town Car měl luxusně vybavený interiér, v němž nechyběl bar, schránka na doutníky se zvlhčovačem, klimatizace a radiotelefon, střecha karoserie byla v tradičním duchu potažena černou kůží a před karoserie převzala tvář se čtyřmi světlomety od již zmíněného konceptu. Pod dlouhou kapotou však chyběl motor, Town Car byl jen výstavní maketou neschopnou jízdy vlastní silou. To ovšem návštěvníci výstavy ne-





Čtyři světlomety a mohutné nárazníky zdobí před modelů Eldorado Brougham 1957

Otevřený Cadillac Eldorado s karoserií v novém stylu z roku 1959



roseriemi sice ještě jen se dvěma světlo-
mety, zato však s výraznějšími křídly na
zadních blatnicích a panoramatickým čel-
ním sklem, jehož spodní okraje zabíhaly
až nad dveře. Pokračovala i eskalace vý-
konu: standardní osmiválec nyní z obje-
mu 5,98 l dával rovných 300 koní (221
kW), pouze do kupé Eldorado SeVille a do
kabrioletů Eldorado Biarritz se za přípla-
tek montoval motor nalaďený na 325 koní
(239 kW). Ten byl také standardní poho-
nou jednotkou nového luxusního modelu
Eldorado Brougham, čtyřdveřového se-
danu bez středních sloupků, s přídi se
čtyřmi světlomety a střešou z leštěného
nerezového plechu. Brougham dostal
vzduchové odpružení a mimořádně boha-
tou výbavu. Měl rozvor 3,20 m, celkovou
délku 5,49 m a výšku 1,41 m, jeho zadní
dveře se otvíraly vzad, proti směru jízdy.
Cena tohoto špičkového vozu byla doslo-
va astronomická: 13 074 dolarů, zatímco
např. kupé Eldorado SeVille s tímtež mo-
torem stálo v té době 7286 dolarů.

V detroitské továrně firmy Cadillac se
sedány Eldorado Brougham montovaly
ručně, kus po kuse podle individuálních
objednávek. Celkem jich v letech 1957
a 1958 v Detroitu vzniklo sedm stovek,
přesněji 400 v prvním a 304 ve druhém
roce. Další dvě stovky vozů Eldorado
Brougham s modernějšími karoseriemi
vyrobila v letech 1959 a 1960 italská
karosárna Pininfarina – podvozky pu-
tovaly letecky z Detroitu do Turína, hoto-
vé automobily zase nazpět do USA.

Všechny vozy Cadillac modelového
roku 1958 dostaly zdvojené světlomety,
standardní výkon šestilitrového motoru
V8 vzrostl na 310 koní (228 kW), při-
čemž tříkarburátorový osmiválec nala-
ďený na 335 kéní (246 kW), který se
běžně montoval do vozů Eldorado Se-
Ville, Eldorado Biarritz a Eldorado
Brougham, byl za příplatek k dispozici
i pro všechny ostatní modely. Připo-
meňme, že největším reprezentantem
značky byla tehdy devítimístná limuzína

Elegantní kupé hardtop v provedení DeVille z roku 1961

Fleetwood 75 s rozvorem 3,80 m a dél-
kou 6,02 m.

Nový rozměr získal okřídlený design
značky Cadillac v modelovém roce
1959 – linie se přiosťily a výrazná zad-
ní křídla se zvedala bezmála metr nad
vozovku. Zatímco ještě v roce 1958 se
vyráběly podvozky se čtyřmi hodnotami
rozvoru (nemluvě o prodloužených šasi
pro sanitní a pohřební karoserie), v se-
zóně 1959 už stačily jen dva základní
rozvory 3,30 a 3,81 m, přičemž relativ-
ně menší modely byly dlouhé 5,72 m,
zatímco dlouhé limuzíny Fleetwood mě-
řily účtyhodných 6,22 m. K dalšímu
zvýšení výkonu už bylo potřeba objem
osmiválce zvětšit na 6,4 l, přičemž kro-
mě standardních 325 k (239 kW) si zá-
kazník za příplatek mohl zvolit výkon
345 k (254 kW). Ve stejném stylu ná-
sledovaly i vozy ročníků 1960 a 1961,
jimiž se uzavřela významná dekáda
značky Cadillac.

Jan Tuček