

Svalnaté



*Dvojice vozů
Chevrolet Corvette
Sting Ray ročníku
1963*

roky

V šedesátých letech vyráběly americké automobilky velice pestrou a atraktivní paletu vozů. Z tehdejší nabídky koncernu General Motors jsme vybrali alespoň pár pěkných kousků, které dodnes dokáží nadšencům zrychlit tep.

Událostí podzimu 1962 byla prezentace sportovních vozů Chevrolet Corvette ročníku 1963. Po necelých deseti letech existence se Corvette představila ve zcela nové podobě, s rozvorem zkráceným na 2,49 m a úchvatnými tvary 4,45 m dlouhé laminátové karoserie s výklopnými světlomety. Šéfdesignér William L. Mitchell jí dal dravé, ale půvabné tvary, a pojmenování Sting Ray, které použil už v roce 1959 u jednoho ze sportovních prototypů. Corvette Sting Ray ročníku 1963, jež byla odpovědí značky Chevrolet na o dva roky starší britský Jaguar E, měla snížené těžiště, motor posunutý za přední nápravu, a hlavně, místo dřívější tuhé zadní nápravy dostala nezávislé zavěšení zadních kol. Existovala s dvoumístnou karoserií kabriolet a kupé, přičemž uzavřený vůz se vyznačoval šípovitým tvarem zádě se dvěma samostatnými klenutými okénky, jež mu vynesla označení „split window“. To mu však vydrželo jen jednu sezonu – v modelovém roce 1964 už mělo kupé vzadu nedělené rozměrnější okno.

Corvette Sting Ray ročníku 1963 poháněl motor V8 o objemu 5,4 l a výkonu 250 k (184 kW) spojený s třístupňovou



Elegantní kupé Buick Riviera debutovalo na podzim 1962



Velký sportovec – kupé Pontiac Grand Prix z roku 1963

mechanickou převodovkou. Za příplatek byla k mání čtyřstupňová ručně řazená převodovka a dvoustupňová automatika Powerglide. Motor 5,4 l v karburátorovém provedení se za příplatek dodával naladěný na 300 a 340 k (221 a 250 kW), nejnáročnější mohli zvolit osmiválec opatřený vstříkovaním paliva Ramjet, díky němuž výkon vzrostl na 360 k (265 kW). S ním Corvette dokázala sprintovat z 0 na 100 km/h za 6 s a uháněla přes 200 km/h. Už v sezoně 1965 se Corvette Sting Ray dočkala montáže motoru V8 o objemu 6,5 l a výkonu až 425 k (313 kW), k němuž logicky dostala kotoučové

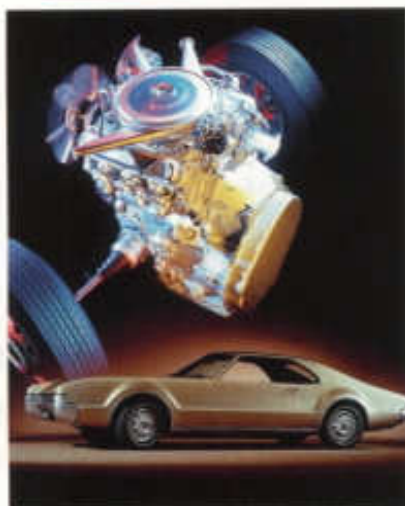
brzdy na všechna kola. O rok později následoval osmiválec 7,0 l stejného výkonu, zatímco v modelovém roce 1967 byla vrcholem nabídky sportovní verze sedmilitrového motoru s hliníkovými hlavami válců a výkonem 435 k (320 kW).

Americké představy o sportovních automobilech se však neomezovaly na kompaktní dvoumístné vozy. Novinkou podzimu 1962 bylo elegantní 5,3 m dlouhé šestimístné kupé Buick Riviera. Při jeho navrhování se Bill Mitchell zjevně nechal inspirovat italskými liniemi, ovšem v americkém měřítku. Impozantní kupé Riviera, jež dostalo za úkol přetahovat zá-





**Oldsmobile
Toronado a jeho
poháněcí ústrojí
z roku 1965**



jemce o konkurenční Ford Thunderbird, se tehdy stalo nejdražším vozem značky Buick. Kromě motoru V8 o objemu 6,6 l a výkonu 325 k (239 kW) se do něj za příplatek montoval sedmilitrový osmiválec naladěný na 340 k (250 kW), který i v kombinaci s dvoustupňovou automatickou převodovkou Turbine Drive uděloval kupé rychlost přes 180 km/h. S jedinou karoserií – coby 5,4 m dlouhé dvoudveřové kupé bez středních sloupků – vstoupil do modelového roku 1963 i nový Pontiac Grand Prix. V základním provedení měl pod kapotou osmiválec 6,4 l o výkonu 303 k (223 kW) spojený s automatikou Hydra-Matic, pro nároč-

nější zákazníky však byly připraveny i příplatkové verze s motorem 6,9 l o výkonu až 370 k (272 kW) a čtyřstupňovou ručně řazenou převodovkou, které flirtovaly s hranicí 200 km/h.

Velký rozruch způsobilo na podzim roku 1965 úhledně 5,4 m dlouhé kupé Oldsmobile Toronado s masivní předí, splývavou záďí a zvýrazněnými výřezy blatníků. Od konce třicátých let a ukončení výroby vozů Cord se totiž Oldsmobile Toronado stal prvním americkým automobilem s předním pohonem! Jeho sedmilitrový motor V8 o výkonu 385 k (283 kW) byl uložen podélně nad přední nápravou v kompaktním celku s třístupňovou automatickou převodovkou Turbo-Hydratic, jejíž kapalinový měnič byl umístěn za motorem a planetová převodovka vlevo vedle bloku motoru. Oldsmobile Toronado s pohotovostní hmotností 2100 kg dosahoval největší rychlosti kolem 200 km/h a průměrně spotřeboval 18 až 25 l benzínu na 100 km. Jeho technické řešení zaujalo i evropské novináře, kteří mu v anketě o „Vůz roku“ přidělili třetí místo za vítězným Renaultem 16 a aristokratem jménem Rolls-Royce Silver Shadow. Připomeňme, že na Oldsmobile Toronado navázalo v létě 1966 ještě o něco větší

5,6 m dlouhé kupé Cadillac Eldorado, opět se sedmilitrovým motorem V8 a pohonem předních kol.

V polovině šedesátých let musel koncern General Motors reagovat na mimořádný úspěch konkurenčního typu Ford Mustang, sportovně stříženého automobilu představeného na jaře 1964 a určeného především mladé klientele. V létě 1966 opustily výrobní linku první nové vozy Chevrolet Camaro, jedna z nejvýraznějších novinek amerického modelového roku 1967. Úhledně tvarovaný 4,7 m dlouhý automobil s delší předí a zkrácenou záďí měl klasickou koncepci s poháněnou tuhou zadní nápravou odpruženou listovými pery. Existoval v provedení kabriolet a kupé, zákazník si mohl vybrat mezi řadovým šestiválcem 3,8 l o výkonu 140 k (103 kW) a dražšími motory V8 o objemu 5,4 a 5,7 l.

Camaro v provedení Rally Sport poháněl osmiválec 5,4 l o výkonu 210 nebo 275 k (155 a 202 kW) spojený, stejně jako menší šestiválec, s třístupňovou nebo čtyřstupňovou mechanickou převodovkou, případně s dvoustupňovou automatickou Powerglide. Třešničkou na dortu byl model Super Sport, jehož osmiválec dával výkon 295 k (217 kW) a zákazník si k němu mohl zvolit i speciálně odstupňo-



**První kabriolet
Pontiac Firebird
modelového roku
1967**



vanou třístupňovou manuální převodovku. Od jara 1967 se vozy Camaro SS dodávaly i s větším motorem V8 o objemu 6,5 l a výkonech 325 až 375 k (239 až 276 kW). Koncem května 1967 kroužil kabriolet Camaro SS po okruhu v Indianapolisu jako zaváděcí vůz slavného pětisetmílového závodu, což mu samozřejmě vyneslo další popularitu a zájem zákazníků. Naopak velmi diskrétně se prodávala nejsportovnější verze kupé Camaro s označením Z-28 s ostře laděným podvozkem, sportovní výbavou a motorem V8 o objemu „jen“ 4,9 l odpovídajícímu předpisům pro závody Trans Am. Ve standardní úpravě tento motor dával výkon 290 k (213 kW), bez problémů se však dal naladit až k hranici 400 k (294 kW), a kupé s ním uhánělo přes 225 km/h. Během sezony 1967 koupili zasvěcení zákazníci jen šest stovek vozů v úpravě Z-28, v roce následujícím však už více než sedm tisíc.

Počátkem roku 1967 debutoval další vůz nové třídy „pony cars“ tvořené Mustangem a jeho konkurenty. Stejně jako Camaro se zrodil na kompaktní podvozkové plošině s rozvorem 2,74 m, měl pětimístnou karoserii kabriolet nebo kupé, dlouhou 4,8 m, a jmenoval se Pontiac Firebird. Nabídka motorů začínala šesti-



Camaro SS,
zaváděcí vůz 500 mil
v Indianapolisu 1967



Camaro SS ročníku
1969, v pozadí nová
Corvette Stingray

válcem 3,8 l o výkonu 165 k (121 kW), jenž v ostřejší verzi Sprint nabízel 215 k (158 kW), a pokračovala motorem V8 o objemu 5,3 l, naladěným na 250 ne-

bo 285 k (184 nebo 210 kW). Nejnáročnější zákazníci mohli zvolit Firebird 400, jehož osmiválec 6,6 l dával 330 k (243 kW), a v kombinaci s třístupňovou automati-

1967
1969



Pontiac GTO
ročníku 1967 měl
opravdu výraznou
tvář





Svalnaté kupé
Chevrolet Chevelle
SS 396 z roku 1969



kou Turbo-Hydramatic mu uděloval rychlost přes 190 km/h.

Značka Pontiac měla ovšem železek v ohni víc. V kategorii výkonných (neboli „svalnatých“) vozů, označovaných „muscle cars“, ji tehdy reprezentoval typ GTO. Italskou zkratku GTO (Gran Turismo Omologato), kterou začala v roce 1962 používat automobilka Ferrari, si u firmy Pontiac vypůjčili už v sezoně 1964, kdy ji označili sportovně laděnou verzí středního typu Tempest. V sezoně

V září 1967 debutoval Chevrolet Corvette nové generace s lehce prodlouženou karosérií, tvarově navazující na Mitchellovu studii Mako Shark II z roku 1965. Vedle kabrioletu se objevilo kupé se dvěma odnímatelnými díly střechy a mohutným bezpečnostním obloukem ve tvaru T. Po roční přestávce se v roce 1969 Corvette vrátí i k oblíbenému označení – tentokrát ale psanému jedním slovem, Stingray. Kromě standardního motoru 5,7 l se za příplatek montovaly sedmilitrové osmiválce v několika verzích, z nichž nejostřejší dávala 435 k (320 kW). V sezoně 1970 nabídka vyvrcholila motorem V8 o objemu 7,4 l a výkonu přes 460 k (340 kW).

Od poloviny šedesátých let byl jedním z protagonistů kategorie „muscle cars“ Chevrolet Chevelle SS, původně sportovně laděná verze modelu Malibu. V sezoně

jako větší sedmilitrový osmiválec o výkonu 425 k (313 kW) montovaný do modelu Chevelle SS 427 se dodával pouze ve spojení s mechanickou převodovkou. Nejvýkonnější model SS 427 se vyráběl na individuální objednávky dealerů a prominentních zákazníků značky, za celý rok 1969 jich vzniklo jen málo přes tři stovky exemplářů. Vývoj kulminoval v roce 1970, kdy se do vozů Chevelle SS montoval osmiválec úctyhodného objemu 7,4 l ve výkonových verzích od 360 do 450 k (265 až 331 kW). Perličkou je, že od roku 1968 Chevrolet vedle kupé Chevelle SS vyráběl i pickupy El Camino SS. Tyto zdánlivě užitékové vozy s rozvorem delším o čtyři palce (102 mm) a přidí prakticky identickou s modelem Chevelle SS dostávaly stejné motory jako kupé, včetně nejvýkonnějších o objemu 7,0 a 7,4 l!

Modelový rok 1970 přinesl výrazné změny v designu vozů stále General Motors. Typickým představitelem je Pontiac GTO ročníku 1970 s nárazníky integrovanými do karoserie, zvýrazněnými blatníky a v případě oblíbené verze „The Judge“ i s křídlem na zádi. To signalizovalo mimo jiné přítomnost motoru V8 Ram-Air, který z objemu 6,5 l dával až 370 k (272 kW), takže kupé se čtyřstupňovou mechanickou převodovkou uhánělo přes 200 km/h. V sezoně 1970 se Pontiac GTO dočkal i svého objemem největšího osmiválce 7,5 l naladěného na 360 k (265 kW), obdařeného ovšem výjimečnou dávkou točivého momentu.

Koncem února 1970 debutoval i nově tvarovaný Chevrolet Camaro druhé generace, už jen s karosérií kupé. Zatímco řadový šestiválec 4,1 l dával výkon 155 k (114 kW), motory V8 o objemu 5,7 a 6,5 l nabývaly od 250 do 375 k (184 až 276 kW). To byl také poslední z opravdu svalnatých roků. V sezoně 1971 už se začaly projevovat úpravy spojené s přechodem na bezolovnatý benzin a výkony šly drasticky dolů.

Text: Jan Tuček



V novém stylu: kupé
Chevrolet Camaro
ročníku 1970



1967 už 5,25 m dlouhý Pontiac GTO tvořil samostatnou modelovou řadu se třemi karosářskými variantami – kupé, kupé bez středních sloupků (hardtop) a kabriolet. Motor V8 měl jednotný objem 6,6 l v několika výkonových provedeních. Standardní dávalo 335 k (247 kW), slabší dodávané jen v kombinaci s automatickou převodovkou mělo „jen“ 255 k (188 kW), zatímco nejdražší model GTO poháněl v sezoně 1967 osmiválec o výkonu 360 k (265 kW).

1968 dostal novou karosérii pětmetrové délky, o rok později pak její lehce modernizovanou podobu s výrazně vykrojeným zadním bočním okénkem ve tvaru V. Základ nabídky tvořil v roce 1969 model Chevelle SS 396 s motorem V8 o objemu 6,5 l ve výkonových verzích 325 a 350 k (239 a 258 kW), k nimž si zákazník mohl objednat i třístupňovou automatickou Turbo-Hydramatic. Tentýž motor v nejostřejší úpravě s hliníkovými hlavami válců měl výkon 375 k (276 kW) a stejně



Kupé Pontiac GTO
v oblíbené úpravě
The Judge (1970)

