

AUSTRALSKÉ MY

AUSTRALSKÁ AUTOMOBILKA HOLDEN, SOUČÁST KONCERNU GENERAL MOTORS, ZHMOTNILA KONCEM ŠEDESÁTÝCH LET DVĚ VIZE SPORTOVNÍCH VOZŮ. ZATÍMCO KUPE TORANA GTR-X ROČNIKU 1970 KOKETOVALO S MYŠLENKOU NA MALOSERIOVOU VÝROBU, O ROK STARŠÍ SUPERSPORT HURRICANE BYL ČISTÝM KONSTRUKČNÍM A STYLISTICKÝM CVIČENÍM.



Prospekt kupé Holden Torana GTR-X vydaný v roce 1970

Prototyp dvoumístného kupé Holden Torana GTR-X z roku 1970



▲ Při rozsvícení se obdélníkové světlomety vyklápěly z ploché příď

Bílý klín

Ponechme stranou časovou posloupnost a nejprve se podivejme na mladší z obou zhmotněných snů, dvoumístné kupé klasické koncepcie Holden Torana GTR-X. Zelenou dostal tento projekt s kódovým označením C5C – 09 v polovině července 1969 a o pět měsíců později už byla hotová první karoserie. Celkem měly vzniknout tři prototypy, předobrazy uvažovaných malosériových vozů, nakonec se ale zrodilo jen jedno kompletní kupé, druhé zůstalo nedokončené a na třetí už nedošlo.

Dynamické tvary klínovité karoserie vznikly ve stylistickém středisku automobilky Holden v Melbourne, jemuž tehdy šéfoval Američan Joe Schemansky. Zdá se však, že autorem vnějších tvarů kupé byl jeho krajan Leo Pruneau, který nedlouho předtím přestěvoval z Detroitu, aby posílil designérsky tým australské značky.

Dvoumístná karoserie byla zhotovena z laminátu, měla plochou přídě s vyklápěcími obdélníkovými světlomety, výraznou boční linií a třetí dveře v šíkmé zadě. S nekonvenčně střízeným zevnějškem bílé barvy kontrastoval černou kůží čalouněný interiér pojatý v ortodoxním sportovním stylu.

Skořepinová sedadla měla integrované opěrky hlavy, palubní deska z leštěného kovu byla osazena celkem osmi kruhovými přístroji, mezi nimiž dominovaly dva velké – vlevo otáčkomér se stupnicí do 8000 1/min a vpravo rychlomér poněkud optimisticky cejchovaný do 160 mph, tedy přes 255 km/h. Sportovní volant o průměru 356 mm s věncem potaženým kůží a třemi odlehčenými příckami byl výškově nastavitelný.

Základ kupé Torana GTR-X tvořil robustní obdélníkový rám z ocelových profilů, k němuž byl připevněn bezpečnostní oblouk, jenž se sklenul nad hlavami posádky. Mechanické skupiny pocházely převážně ze sériového pětimístného kupé Torana GTR XU-1, které tehdy tvořilo vrchol nabídky své fády.

Pohon obstarával kapalinou chlazený řadový šestiválec OHV o objemu 3048 cm³, který s pomocí tří karburátorů Stromberg dával výkon 162 kW SAE (119 kW) při 5200 1/min a největší točivý moment 258 N m SAE při 3600 1/min. Kapota motoru se odkládala směrem kupředu. Šestiválec byl spojen se čtyřstupňovou manuální převodovkou ovládanou krátkou řadicí pákou na středním tunelu. ►

Decentně řešená palubní deska nesla osm kruhových přístrojů



Kupé bylo prakticky zralé k malosériové výrobě, ale nedošlo k ní



Torana GTR-X se vyznačovala ostře řezaným profilem karoserie

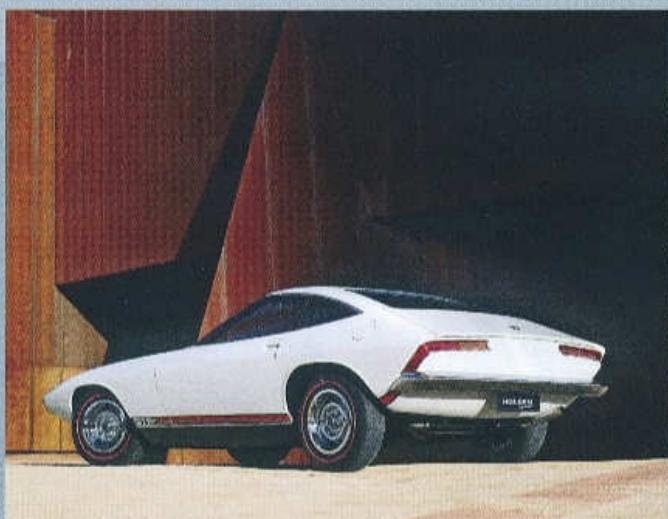
► Poháněná tuhá zadní náprava byla vedena čtyřmi rameny, dvěma podélnými a dvěma šíkmými, a opatřena vinutými pružinami. Přední kola byla nezávisle zavěšena na lichoběžníkových polonápravách doplněných příčným stabilizátorem a vinutými pružinami. Vůz měl řízení s oběhem kuliček a kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech. Ta byla třínačtipalcová, obutá do radiaálních pneumatik. Světlá výška podvozku měla na australské poměry nízkou hodnotu 127 mm.

Palivová nádrž o objemu 55 litrů byla uložena v zádi, nalévací hrdlo měla pod kruhovým krytem nad výřezem levého zadního blatníku. Náhradní kolo bylo v šíkmé poloze za zadní nápravou. Při rozvoru náprav 2388 mm a rozchodu kol 1372 mm vpředu a 1397 mm vzadu bylo klínovité kupé dlouhé 4178 mm, široké 1732 mm a vysoké

jen 1135 mm. Vykazovalo hmotnost 1043 kg, dosahovalo největší rychlosti kolem 200 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h zvládlo za necelých devět sekund.

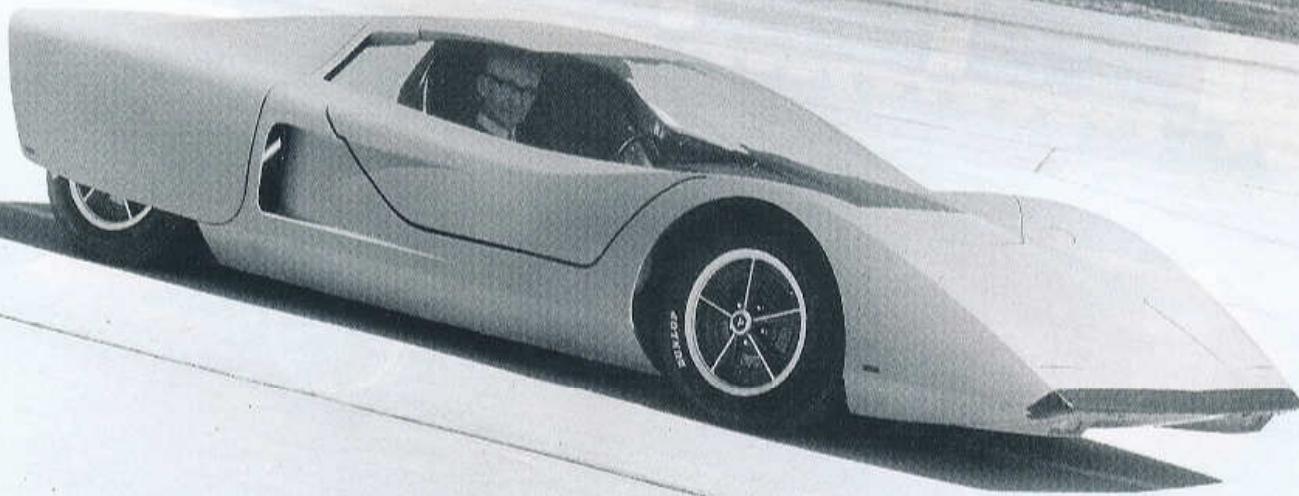
Holden Torana GTR-X absolvoval v sezóně 1970 několik autosalonů, automobilka vydala i jeho prospekt a dala natočit propagativní film. Australský tisk sportovní vůz radostně vítal a zdůrazňoval, že Holden jej hodlá malosériově vyrábět s využitím nízkonákladových zařízení. Nadšení však poměrně rychle vyprchalo, kalkulace ukázaly, že by kupé bylo příliš nákladné a těžko by se prosazovalo na domácí půdě, o možnostech exportu ani nemluvě. Navíc v té době přišel na trh sériově vyráběný japonský Datsun 240 Z alias Nissan Fairlady Z nabízený za velmi atraktivní ceny.

Jedním z osobitých prvků byla zadní světla ve tvaru bumerangu



Koncept Hurricane – australský sen o supersportu ve zlaté metalizaci





Hurricane v podobě z jara 1969, ještě bez finální povrchové úpravy

První prototyp kupé Holden Torana GTR-X zůstal osamocen, prošel expozicemi několika automobilových muzeí, dostal stříbrné šedou barvu a postupně ztrácel na kráse. Až v roce 2003 byl péčí mateřské automobilky důkladně a citlivě zrenovován a nějaký čas pobýval ve Spojených státech, ve stylistickém středisku General Motors. V poslední době je povětšinou vystaven v hale ředitelství společnosti Holden v Melbourne.

Supersport

Necely metr vysoký supersport s laminátovou karoserií v oranžové metalizaci – to je Holden Hurricane, koncept představený na jaře 1969 na autosalonu v Melbourne. Zrodil se během necelého roku ve výzkumném a vývojovém středisku automobilky Holden. Jeho tvůrci

dostali téměř volnou ruku a velkoryse dimenzovaný rozpočet, cehož náležitě využili.

Projekt s kódovým označením RD 001 řídil šéfkonstruktér Bern Ambor, o autorství linií karoserie se dodnes vedou polemiky. Nejpravděpodobnější se zdá být verze, podle níž byl na počátku navrh, který v květnu 1968 vytvořil v Detroitu stylist Ken Genest. Do Austrálie putoval ve formě modelu, do životní velikosti karoserii v Melbourne údajně dovezl designér Don DaHarsh.

Na realizaci konceptu se pak vyznamenou měrou podíleli letecký inženýr Ed Taylor a konstruktér karoserií Jack Hutson. Zatímco na původním modelu dodaném z Detroitu byly naznačeny klasické dveře, případně v křídlatém provedení, oni zvolili jednodílný bohatě

▼ Kryt motoru se odklápel dozadu, kryt kokpitu směrem dopředu

▼ Další snímek z roku 1969, je vidět malou kameru uprostřed zadě





Koncept vysoký necelý metr dostal velmi dynamický klinovitý profil

► prosklený kryt kokpitu podle leteckého vzoru, který se pomocí hydrauliky odsouval nad přední nápravu.

Kvůli usnadnění nastupování a vystupování byla sedadla řidiče i spolujezdce opatřena elektrickými servomotory, díky nimž se po otevření krytu kabiny zvedla výš, zatímco po nasednutí posádky poklesla dolu a posunula se vzad. Motor bylo možné nastartovat až poté, co byla sedadla v jízdní poloze, se zapnutými bezpečnostními pásy, a odsouvací střecha byla zavřena a zajistěna.

Hurricane měl prostorový rám svařený z ocelových trubek, laminátová karoserie k němu byla připevněna v silentblocích. Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena, přední na dvojicích příčných trojúhelníkových ramen, vzadu se uplatnilo viceprvkové zavěšení z vozu.

Corvette Sting Ray upravené tak, aby původní příčné listové pero mohly nahradit svislé vinuté pružiny.

Přední kotoučové brzdy měly olejové chlazení s výměníkem pro každé kolo, zadní vystačily s chlazením proudícím vzduchem. Patnáctipalcová litá kola široká vpředu šest a vzadu osm palců nesla nízkoprofilové pneumatiky Dunlop.

Vůz měl podélně před zadní nápravou uloženy kapalinou chlazený osmiválcový motor OHV, pěsněji V8 90°, který z objemu 4146 cm³ dával výkon 262 kW SAE (193 kW) při 6000 1/min a největší točivý moment 353 N.m SAE při 3800 1/min. Směrem dozadu na motor navazovala rozvodovka a čtyřstupňová manuální převodovka upravená z vozu Pontiac Tempest ročníku 1963. Zajímavostí bylo, že údaj

Holden Hurricane při představení na autosalonu v Melbourne (1969)



Interiér kupé Hurricane, volant se odklápal spolu s krytem kabiny



Znovuzrozený Hurricane na zkušební dráze Lang Lang u Melbourne

o zařazeném převodovém stupni se mechanicky přenášel do otočného válcového ukazatele na středním tunelu.

Hurricane se mohl pochlubit i řadou dalších avantgardních řešení. Dění za vozem nesledovala zpětná zrcátka, ale malá kamera umístěná uprostřed zadě, jejíž záběry se přenášely na obrazovku zabudovanou do horní části středové konzoly kokpitu. Kamerový systém se aktivoval nastartováním motoru. Navigaci suploval systém Pathfinder, který řidiče naváděl pomocí magnetických signálů mezi vozovkou a automobilem. Samozřejmě jen tam, kde byl experimentálně instalován. Novinkou byly i digitální přístroje na palubní desce a elektronicky řízená automatická klimatizace Comfortron.

Kupé bylo vybaveno dvěma páry menších obdélníkových světlometů. Při rozsvícení se jejich laminátové aerodynamické kryty automaticky sklopily do vodorovné polohy dovnitř blatníků. Jednoduché řešení ušetřilo několik kilogramů hmotnosti. Ke snížení hmotnosti, ale i pružnosti při zhotovení konceptu přispělo použití plexiskla na panoramatické prosklení kabiny a absence stěračů.

Hurricane s rozvorem náprav 2438 mm a rozchodem kol 1397 mm vpředu a 1420 mm vzadu byl (a opět je) dlouhý 4110 mm, široký 1803 mm a nízký jen 996 mm. Vlastní hmotnost vozu se pohybovala kolem 1020 kg, podle výrobce měl z 0 na 100 km/h sprintovat za necelých 6 sekund.

Oranžový supersport posloužil počátkem sedmdesátých let jako lákadlo u řady dealerů značky Holden, potom jen o vlásek unikl zkáze. Tehdejší šéf výzkumného a vývojového centra George Roberts nařídil, aby nepotřebny a překážející vůz rozřezal. Zachránil jej již citovány designer Leo Pruneau, který zubem času nahodil koncept uklidil pod plachtu do jednoho z koutů střediska.

Až v roce 2006 se Hurricane dočkal rehabilitace, začala jeho důkladná renovace, nebo spíš opakování stavba s využitím maxima původních dílů. Trvala téměř pět let, v novém lesku se oranžový koncept předvedl v říjnu 2011 na výstavě Motorclassica v Melbourne. ◀

Hurricane dlouhý 4,11 m se prakticky obešel bez zadního převisu



Před v italském stylu – kryty světlometů se sklápěly dovnitř do blatníků