

3

DUBEN
2005

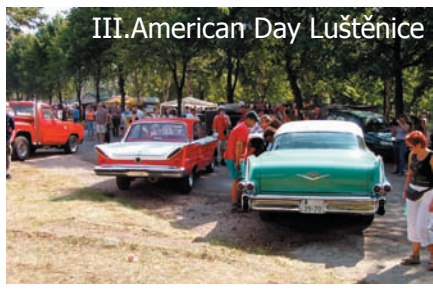
www.americancars.cz

FULLSIZE

ALL AMERICAN CARS

KLUBOVÝ MAGAZÍN

ČESKÝ KLUB MAJITELŮ
AMERICKÝCH AUTOMOBILŮ



Vychází u příležitosti
jarního srazu v Jizbici
pod Bláníkem



Friday beer party Pržno



Showroomy zlaté éry



Crash



Rezavá krása

A M E R I C A N W A Y O F L I F E !

Jaro je tady a s ním i první sraz sezóny 2005! Po dvou letech, kdy jsme se setkávali v Hluboké nad Vltavou, přichází několik změn. Tou první je pořadatelské obsazení. Letošní jarní akci pro vás již nepořádají manželé Fryčovi s agenturou Bussmark, ale jádro našeho ČKMAA a CADILLAC klubu ČR, který se nám stal blízkým partnerem a spřáteleným klubem. Společná snaha přinesla již první ovoce při pořádání *III. American Day* v Luštěnicích v září loňského roku. Druhá změna se týká charakteru srazu. Mnozí z vás si určitě vzpomenou na doby kdysi dávné, když se celá „americká obec“ sjížděla dvakrát ročně do nejrůznějších kempů a ubytovacích areálů naší republiky. Tehdy fungoval jen jeden klub a to *1st Bohemian Us Cars Owners Club* (1994 – 2000), pod vedením Pavla Kopáčka. Ať už se situace na sklonku působení tohoto kontroverzního vyznavače amerických vozů udála jakkoliv, nikdo mu nemůže upřít velkou zásluhu na stmelení a rozšíření základny vyznavačů amerických vozů. Podařilo se mu soustředit kolem sebe partu lidí, kteří se na sebe vzájemně těšili a kvůli svým americkým plechovým milenkám byli ochotni udělat cokoli. Vznikla spousta přátelských vztahů, založených právě na dění kolem amerik. I já patřím k těm, kteří v této epoše našli spoustu věrných kamarádů a jsem za poznání amerického dění v letech 1989 – 2000 velice vděčný. Díky Pavlu Kopáčkovi mohla spousta nadšenců převést své sny do realu. Většinu z nich se to i podařilo. Není třeba zabíhat do podrobností, tímto úsekem se budeme zabírat v jednom z dílů o historii amerického dění v Čechách. Období Pavlova působení se váže ke srazům, pořádaných na odlehlých místech, výhradně za účelem setkání majitelů a příznivců amerických vozů, bez výrazné účasti veřejnosti. Ke konci Pavlova působení se často objevovaly hlasy, že srazy by neměly být jen „pro veverky“ a podobně. Pro následné období, v němž najednou působily kluby tři, se tak stala příznačná setkání pořádaná na parkovištích nákupních center a celé dění se v tu chvíli přesunulo do zorného pole veřejnosti. Tento typ akcí má jistě svá plus, hlavně v kombinaci s pestrým kulturním programem, trvajícím dlouho do noci. Myslím si, že by nebylo žádoucí, aby se jednotlivá setkání sobě podobala, jako vejce vejci. Náš klub byl proto od samého začátku rozhodnut, nenapodobovat něčí nápad a jít svou vlastní cestou. Stejně tak si právě teď myslíme, že nadešel ten správný čas vyhovět hlasům mnohých účastníků a vrátit se spolu s jarním termínem k nostalgicky vzpomínaným srazům druhé poloviny

90.let. Podzimní jednodenní American Day samozřejmě stále zůstanou v duchu akčním, programově nabitým a zároveň jakýmsi protipólem jarního dvoudenního setkání v klidném prostředí autokempu či hotelu.



Zpočátku jsme tomu ani nevěřili, ale podařilo se nám najít areál k tomuto účelu jako stvořený. Užijte si tedy sraz plný klidu, pohody a relaxace za milé přítomnosti našich amerických krasavic, uprostřed lesů, odděleně od hektické civilizace. K celkové pohodě jistě přispěje ubytování soustředěné uvnitř areálu a večerní posezení v hotelové restauraci. Nezbyvá než vám popřát příjemné shledání s dlouholetými kamarády a hlavně dobré počasí. Vítejte na novodobém srazu „s veverkami“! Vítejte v Jizbici pod Blaníkem!

Petr Bellinger





6



04.09.2004 8



10



12



14



16

OBSAH

- 2 Editorial...
- 3 Obsah
- 4 Náš klub
- 5 Cadillac klub ČR
- 6-7 Ameriky v Čechách
- 8-9 Klubová akce
III.American Day Luštěnice
- 10-11 Představujeme:
Chevrolet Impala 1967
- 12 Navštívili jsme
Friday Beer Party Pržno
- 13 Internet & Kvíz
- 14-15 Zajímavosti
Showroomy zlaté éry
- 16 Crash
- 17-19 Vrakoviště
- 20 Slovník jmen amerik
- 21 Technický slovník
- 22 Inzerce
- 23 Co bylo a co bude
& Kalendář akcí 2005

FULL SIZE číslo 3/ duben 2005

Klubový občasník, určený všem příznivcům klasických amerických vozů
vydává: Český klub majitelů amerických automobilů (ČKMAA)
adresa redakce: Na magistrále 737, 28002 Kolín 2
tel.: 777 646 314
e-mail: fullsize@seznam.cz
redaktor: Petr Bellinger
fotografie: Petr Bellinger & archiv, archiv autorů
grafické zpracování: Petr Bellinger & Jiří Hanuš
scan: Petr Bellinger
pomocný překlad: Miroslav Drábek
inzerce: 777 646 314
tisk: Decibel Production
©PB & JH 2005
číslo 4 vyjde začátkem září 2005 u příležitosti IV. American Day v Luštěnicích,
obdrží jej opět každý řidič ameriky, která se tohoto setkání zúčastní a všichni platní členové ČKMAA.
Děkujeme všem, kteří jakýmkoliv způsobem přispěli k vydání tohoto čísla.



17



19



ČESKÝ KLUB MAJITELŮ AMERICKÝCH AUTOMOBILŮ (ČKMAA)

Cadillac Route 66, 294 42 Luštěnice – Pelechov IČO: 265 88 340

Nezávislé sdružení majitelů a příznivců amerických vozů všech ročníků a kategorií, jehož členem se může stát kdokoliv, ať už vlastní americký vůz, či nevlastní.

Naše aktivity

- pořádáme dva srazy US CARS ročně (jarní a podzimní), oba s dlouholetou tradicí
- pro své členy (s historickým vozidlem) pořádáme vždy na jaře testační den
- vydáváme klubový časopis *FullSize*, vždy při příležitosti klubového srazu (2x ročně)
- provozujeme vlastní internetové stránky www.americancars.cz

Co nabízíme

- sounáležitost s lidmi nadšenými pro americká auta
- možnost používat vašeho amerického veterána legálním způsobem (podle platných předpisů FIVA)
- členské výhody (zdarma vstup na klubové akce, přístup k materiálům klubové knihovny)
- informace o celkovém dění US CARS v ČR (internet, časopis, osobní pozvánky)
- všeobecné poradenství v oblasti US CARS

Co požadujeme

- uhrazení členského příspěvku 1000,- Kč za kalendářní rok
- účast na valné hromadě pořádané vždy jednou do roka

Kontakty

- předseda a statutární zástupce klubu: Ing. Miloslav Plašil
 - testace historických automobilů: Petr Pelech 603 482 061
 - klubový časopis: Petr Bellinger 777 646 314
 - klubové internetové stránky: Done Ničovský 724 223 000
- bdscr@bdscr.cz
 pelechov66@seznam.cz
 fullsize@seznam.cz
 dony@americancars.cz

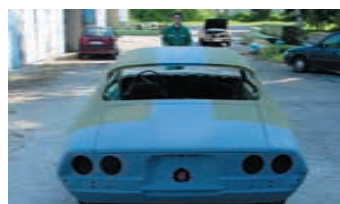
Jak jste z těchto informací zjistili, změnilo se sídlo našeho klubu a jeho oficiální adresa. Důvodů vedoucích k této změně bylo několik, včetně mého přestěhování z Velkého Oseka. Adresa klubu je nyní totožná s místem, kde pořádáme podzimní *American Day* a které už několik let považujeme za svou klubovou základnu (stylová restaurace „Cadillac“, klubovna a budoucí Muzeum amerických automobilů). Pro členy a přátele klubu se tím samozřejmě nic nemění.

Mnozí z vás si všimli spolupráce našeho klubu s *Cadillac klubem České republiky*. Jedná se o spolupráci při pořádání srazů a zajišťování „veteránských dokladů“ pro členy obou klubů. Spolupráce se velmi osvědčila, bude pokračovat a dál se rozvíjet. Na následující straně

najdete profil spřáteleného *Cadillac klubu ČR*. Clenská základna *CKMAA* zůstává celkem stabilní a čítá 90 členů. Stále jsme se nevyřádali s neplatiči, ale věřím, že se nám to podaří v letošním roce. Rozhodně na ně „nezapomínáme“. O vstup do našeho klubu usiluje nemálo dalších zájemců a my nemáme žádnou potřebu zabývat se osobami, které nedodržují ani svou nejzákladnější a pro mnohé jedinou povinnost – uhrazení členského příspěvku. Na toto téma již bylo napsáno mnoho vět a proto budeme pokračovat nečím zábavnějším. Možná vás bude zajímat, jaké změny se poslední dobou udály v garážích, hangárech a dílnách našich klubových členů. Myslím tím nové přírůstky, průběhy renovací i jejich dokončení. Tady jsou:



Někteří z vás si určitě pamatují na totálně rozpadlý vrak Chevroletu Impala 1960 v jednom autobazaru v České Skalici. Chevy se velmi klikatou cestou dostal k našemu čerstvému klubovému členu Robertu Šemnickému. Auto se již nedalo zachránit a tak vznikl alespoň stylový HotRod s funkčním podvozkem z Fordu transit. Impala je prozatím bez motoru, ale jejímu novému poslání to vůbec nevadí. Hraje totiž stěžejní roli v muzikálu Milose Formana „Hair“ na prknech Městského divadla Brno.



Kolega Petr Jarolím dokončuje letitou, ale neobyčejně poctivou renovaci svého Chevroletu Camaro 1971. Schází mu už jenom lak. Vůz bude v naprosto originálním stavu, složen převážně z nových dílů. Renovaci sleduji od samého počátku v roce 1998 a jsem přesvědčen, že u nás nemá konkurenci.



Pořídil si ameriku v původním super stavu s malým počtem mil na tachometru se jen tak někomu nepodaří. Done Ničovský to štěstí měl a všichni mu to přejeme. Vloni na podzim si k svému Pontiacu Firebird pořídil opravdu neskutečně zachovalý Oldsmobile Cutlass Supreme 1977.



Chevrolet Chevelle 1972 mění svého majitele. Jarda Sejk měl Chevyho hezkých pár let uloženého ve stodole. Jak všichni víme, dlouholetý entusiast a milovník amerických muscle cars je extrémně zatížený na convertible a tak se rozhodl přenechat dvoudveřové kupé jinému „sílení“. Na fotografii vidíte jak vítězoslavně opouští Chevelle po najetí na podvalník. Stalo se na podzim a oním šťastlivcem byla moje malíčkosť.



V kvalitě a počtu nových přírůstků jde příkladem náš předseda klubu pan Miloslav Plašil. Ke dvěma skvostným Imperjálům přibýly Edsel 1958, Buick 1959 a další zajímavé kousky. Moc se těšíme až se objeví na některém ze srazů.



Majitele změnil i tento muskulativní Dodge Charger 1971. Pamětníci jej dobře znají ze srazů z konce devadesátých let, kdy s ním oslňoval Zdeněk Bendlmayer, kterému patřil ještě do loňského podzimu. Nyní se „Dočka“ nachází v severočeském Chebu u našeho dlouholetého člena Pepy Volfa.



Ani klubový kolega a majitel budoucího muzea amerik Petr Pelech nezahálel. Jeho již tak početná sbírka se rozrostla o nádherný Cadillac 1964, který ihned prošel částečnou renovací.



TEXT: MAREK DOUBRAVA
FOTO: ČLENOVÉ CADILLAC KLUBU ČR

OD ÚPLNÝCH ZAČÁTKŮ...

Již od dětství jsem tíhnul k pořádným autům a tento fakt podporovala i moje rodina, která pracovala v Ústavu pro výzkum motorových vozidel v Praze. Zde jsem poprvé potkal *Mustanga a Camaro*. Taková auta, zaparkovaná vedle produktů našeho automobilového průmyslu, vypadala tak svalnatě, až jsem si musel klást jako dítě otázku, proč se to u nás taky nedělá. Nikdo mi to tenkrát nechtěl moc vysvětlovat. Rostl jsem a moje chuť mít něco, co bude mluvit řečí věsmičky, rostla se mnou.

No a jednoho dne se v mém životě objevil ON, který mi začal říkat pane. Už jsem nejezdil v amerikách, které jsem měl na servis nebo půjčené... tohle byl můj *Cadillac*, co vrněl jen pro mne, a já žil jen pro něj. Kdo takový vůz má, jistě pochopí.

Bylo mi jasné, že se po světě potulují další, mně podobní, a tak bylo jen otázkou času, než takového člověka potkám. Dnešní lidé se seznamují převážně elektronicky a tak sám Internet tomu chtěl a já poznal Zdeňka. Zdeněk, sympaták a stejný zapálenec - ne, myslím, že ještě větší zapálenec - značky *Cadillac* a majitel krásného *Coupe DeVille 1990*. Již od začátku jsme si měli co říci, a tak vzniklo velké přátelství. On, vynikající teoretik znající kompletní historii značky a celý průřez modelovými řadami, snad již od počátku výroby, a já, tak trochu mechanik, co se v autech hrabe od 15 let. Neustále jsme se doplňovali a jeden druhého tak více uváděli do problematiky značky. Jednoho dne nás napadlo udělat sdružení, ve kterém by se majitelé *Cadillaců* mohli setkávat, pohovořit o problémech, poznatcích a navzájem si pomoci. Myšlenku oficiálního klubu jsme již při zrodu prvotního *Cadillac gangu* zapudili, a to pro hromadu papírování, byrokracie a vzhledem k poměrům, které zrovna vládly v pražských klubech. Byli jsme dosti znechuceni, jak lidi stejné krve můžou proti sobě brojit.

Ale jak se říká, nikdy neříkej nikdy. Čas běžel a po založení jakéhosi nepsaného celku nadšenců se k nám připojil Karel s *Lincolnem Mark* osmičkou, v zápětí Honzík s *Camarem* a také Jiří s *Eldoradem*. To už jsme měli i trička a fungovali na úrovni stejné s klubem, ale stále mimo literu zákona. Zdenda se pral s Internetem a udělal první oficiální *Cadillac* klubové stránky. Později ho v jeho úsilí vystřídal Honzík s Jirkou. V této chvíli jsme měli již velice pěkný internetový projekt a začal se rodit i *Cadillac klub*.

PŘES NEDÁVNOU MINULOST

Neoficiální název *Cadillac gang* již nešel použít s ohledem na to, že *Cadillac* je etalonem luxusu a aristokracie, a tak by neslušelo snižovat značku označením skupiny podvodníků. Vznikl tedy *Cadillac klub Česká Republika* a s ním nastala otázka, kam se bude ubírat. Zůstane jako amatérský, nebo se z něj stane profesionální klub se svým zázemím? Chvilku jsme tápali, ale s přibývajícím ohlasy na naše úsilí jsme došli k názoru, že sepsat stanovy a zaregistrovat se, není až tak strašné. Vrozený odpor k úřadům byl překonán.

Začala se rozrůstat naše rodina. Přišel Pavel, velký pamětník srazů, majitel několika stabiláků, které zřejmě nikdy neuvidí nic jiného než garáž, pak Mirek, majitel krásné 66 a také pamětník srazů. (Zde se osvědčila dokonale Mirkova paměť, když se na Pavla zadíval a povídá: "Já tě odněkud znám...") Chvilka ticha a následoval výkřik: "Ty mi vlastně dlužíš kanystr ze srazu z roku 87!" Přišlo i mnoho dalších, Honza a jeho *Seville 88*, Olda a Láďa s jejich *Eldorady*, která působí tak kontrastně, také Pavel a jeho *Convertible 69*...

Cadillac klub prošel výrazným milníkem ve svém fungování, když vstoupil do *Asociace klubů amerických vozidel* a dostal možnost testovat veterány. Klub tím získal de facto profesionální podobu, kdy je zaměřen jednak na vozidla historická, ale i současná. Splnila se tak naše společná vize utvořit sdružení majitelů vozidel *Cadillac* bez rozdílů jejich stáří a soustředit ucelený přehled o těchto vozidlech.

...K NEJČERSTVĚJŠÍ SOUČASNOSTI

Dnes *Cadillac klub* disponuje značnou klubovou knihovnou, servisním zázemím a vlastními diagnostickými přístroji k této značce. Podařilo se nám vytvořit téměř rodinné vztahy, kdy se jeden na druhého může spolehnout. A jsme na to patřičně hrdí! Na klubových stránkách www.cadillac.cz se každý může dozvědět ohromné množství informací o značce a taktéž se můžete dočíst i o klubových aktivitách, které nekončí pouhým ježděním na oficiální srazy, ale pokračují množstvím výletů, společných návštěv ostatních členů a spoustou jiných aktivit.

Nelze jmenovat všechny členy našeho klubu, ale přeji všem, aby měli neustále dobrou kompresi, sbíhavost a vůbec vše co je potřebné k ujetí mnoha šťastných kilometrů se svým *Cadillakem*.

Za *Cadillac klub Česká republika* Marek Doubrava



POČÁTKY AMERIK V ČECHÁCH A NA MORAVĚ

I. DÍL - CO VLASTNĚ ZNAMENAJÍ A KDE SE TADY VZALY

Klasická americká auta... Fenomén své doby, který i po tolika letech stále vzbuzuje ten nejsilnější entuziasmus. Kolik „starých bláznů“ i mladých kluků po celém světě se pro ně dokázalo nadchnout ...

Ríká se, že kdo jednou slyšel poctivý americký osmiválec, je navždy ztracený, kdo se jednou projede v americkém křížníku ze šedesátých let, změní zásadně svůj pohled na automobil jako takový. Já vím, kdokoliv může namítnout, že dnešní auta jsou mnohem lepší, dokonalejší a také výkonější. Určitě bude mít pravdu, ovšem jenom do okamžiku, než si uvědomí, jak vypadala celková sestava automobilů, pohybující se v šedesátých letech po silnicích světa. V konfrontaci s ostatními vozy, není těžké přijít na to, čím byly ameriky tak výjimečné. I pak však může ten někdo podotknout, že už tenkrát existovaly vozy jako *Ferrari* či *Lamborghini*, které byly svými výkony minimálně srovnatelné. Ano existovaly. Jenže *Ferrari 250 GT*, vyrobené počátkem šedesátých let nebo *365 GT* z roku 1964, si jen těžko mohl koupit obyčejný dělník z továrny. Oproti tomu *Chrysler New Yorker* z téhož roku, nebyl jen pro pár vyvolených, ale s cenou kolem 4000 dolarů si ho mohli pořídit lidé ze středních vrstev. Výkon téměř 400 HP a neskutečně pohodlí tak mohlo okusit mnoho obyčejných američanů. U nás vpravdě nebylo mnoho šťastlivců, kteří by se mohli v šedesátých letech těšit z podobných *Power cars*. Počet amerik, které se pohybovaly v 60 letech po českých silnicích byl v porovnání s celkovým vozovým parkem zanedbatelný a navíc se většinou jednalo o výkonově „slabší“ modely. I přesto však tato auta silou i užitnými vlastnostmi mnohokrát převyšovala u nás dostupné *Spartaky* a *Moskviče*. O pocitu z jízdy ani nemluvě. Je pravděpodobné, že ameriky se v Čechách objevovaly už začátkem třicátých let. Podle dobových fotografií a některých vyprávění v nich jezdili lidé z vyšších vrstev, známé osobnosti, herci a zpěváci. Někdy se však jednalo o pravý opak. Znáám příběhy lidí, kteří si za své těžce vydělané peníze splnili v šedesátých letech svůj životní sen a koupili si ojetou ameriku, kterou dlouhá léta s největší láskou opečovávali. Někteří z nich to dělají dodnes. Jak už to bývá, v každém kraji existuje na toto téma pár historek, z nichž mnohé jsou podloženy fakty. Ve středních Čechách byl nejznámější osobou spojenou s amerikami 40. až 60. let jistý pan Sindelář z Českého Brodu. Už za první republiky měl autoopravnu, ve které se později vystřídal mnoho podobných vozů a některé z nich v šedesátých a sedmdesátých letech pak on sám vlastnil. Prokazatelně to bylo několik *Buicků* vyrobených na konci čtyřicátých a v polovině padesátých let a skvostný *Pontiac Ventura 1960*. *Buick Special 1947* i *Pontiac Ventura* se po dlouhých peripetiích nakonec dostaly k našemu klubovému kolegovi Petrovi Pelechovi a budou ozdobou budoucího Muzea amerik. Nynější stanoviště *Buicku* z poloviny 50 let je také zmapováno. Dalším jménem s nímž je spojeno mnoho amerik byl pan Rožniček z Vyžlovy. U něj se v sedmdesátých letech objevovalo velké množství *fullsize Chevroletů* z konce padesátých a začátku šedesátých let. Některé z nich vlastnil a jejich nynější majitelé jsou známi. Jedním z jeho posledních *Chevroletů* byl čtyřdveřový sedan *Biscayne* z roku 1965, který měl následně ještě dva majitele a nakonec shodou okolností skončil v mé garáži. Svět je totiž malý a pro vyznavače amerik u nás to snad platí dvojnásob. Kdo má možnost celé dění okolo amerických aut delší dobu sledovat ví, že tato

auta putují mezi stejnými lidmi a výjimkou nejsou případy, kdy jeden člověk koupil ten samý vůz dvakrát. Další známost osobou v tomto regionu, po dlouhá léta spojenou s americkými auty je pan Randa od Chocerad. I u něj se objevovaly převážně *Chevrolety*. V okolí Nymburka se pak v sedmdesátých letech nacházelo několik *Chevroletů 1951*, jméno jejich společného majitele však neznáme. Takto bychom mohli pokračovat dál a dál. Někteří z těchto lidí již nežijí, ale staré ameriky, které po dlouhé roky udržovali jsou tu pořád a budou i nadále. Opravdu dlouholetým entusiastou a majitelem několika amerik je klubový kolega Petr Boček. Jeho rodina zakoupila majestátní *Chrysler New Yorker Golden Lion 1960* již v roce 1977 a má jej dodnes. Petr se už několik let snaží o jeho opětovné zprovoznění a tak se do budoucna dočkáme další ozdoby srazů. Ke správnému vžití do situace kolem amerik před dvaceti a více lety je třeba vědět, že tato auta sloužila v naprosté většině případů jako dopravní prostředky pro každodenní cesty do práce a jednou za rok na dovolenou. S pojmem veterán byly spojovány až o mnoho let později. Období šedesátých a sedmdesátých let bylo bohužel také obdobím tíživého nedostatku jakýchkoliv náhradních dílů. Komunistický režim tahle auta neměl rád, neboť byla symbolem amerického snu, který nám však tehdejší vlády zkresleně interpretovaly jako imperialismus plný vykořisťování a bezpráví. V komunistickém Československu prostě nebylo pro americká auta místo. Od znárodnění v roce 1948 k nám pochopitelně tyto vozy nebyly ani oficiálně dováženy a stejně tak se žádná instituce nezabývala dovozem součástek. Deseti až dvacetileté vozy s najetými několika sty tisíci kilometry však potřebovaly servis, který jim evidentně chyběl. V této době se, jak se říká opravovalo na koleně, konec konců český motorista byl na tento způsob „servisu“ zvyklý z donucení u domácích *Škodovek*, které si díky tomu později vysloužily přezdívku „Dodo“ – dodělej doma. Kdo měl blízkou profesi a přístup k potřebnému materiálu v socialistické továrně, byl ve výhodě. Opravy karoserií nebyly problémem. Horší to bylo se skly a zadními světlomety specifických tvarů. Nejvíce však trpěly automatické převodovky a celé agregáty. Do automatů se používal dostupný, ale nesprávný olej a při nefunkčnosti převodovky se tato nahradila skříní z naprosto nesourodého stroje a leckdy za složitého přizpůsobování obou komponentů. Vznikaly tak neuvěřitelné hybridy, kdy například *Buick Roadmaster z roku 1954* dostal motor z nákladního *Bucegi* a převodovku mě neznámého původu. Osmiválcové motory se převrtávaly z palcových rozměrů na české míry, z důvodu využití dostupných součástek (písty *Zetor* apod.), generálky klikových hřídelí pak probíhaly v tomtéž stylu. Tento stav mnoho amerik navždy pohřbil a nebo odsoudil na dlouhá léta k nehybnosti. Vystává otázka, kde se tu tato auta, vyrobená za mořem již v době komunistických vlád vlastně vzala? Možností bylo hned několik. Asi tou nejčastější byla odprodej použitých vozů z ambasád. Nemuselo se přitom jednat jen o americkou ambasádu, i pracovníci a diplomaté ostatních velvyslanectví se rádi pohodlně a rychle dopravovali po silnicích. Právě k těmto účelům byly ameriky vždy

nejvhodnější. Praxe byla taková, že vůz sloužil dva nebo tři roky nějakému diplomatovi a poté byl prostřednictvím Tuzexu odprodán soukromé osobě v Čechách. Tímto způsobem se dostalo do oběhu největší množství amerik, z nichž mnohé jezdí dodnes. Další možností byl soukromý dovoz osobou, která měla povolení k vycestování na západ. Příkladem byly Cirkusy a varieté, jejichž ředitelé a pracovníci si ze svých turné přiváželi různé automobily a leckdy i ameriky. Například *Chevrolet Impala Sport sedan z roku 1959*, dlouhá léta vlastněný panem Marešem a známý ze setkání amerik z osmdesátých let, byl původně dovezen Cirkusem Kludský. Stejným způsobem mohli do izolovaných Čech ameriku „propašovat“ i někteří herci, zpěváci, sportovci nebo automobiloví závodníci. Jedním z dodavatelů amerik byl i Barrandov, disponující určitým množstvím amerických automobilů dovezených různě ze zahraničí za účelem natáčení. Mnohé z nich byly následně odprodány soukromým osobám. Asi poslední možností, jak se k nám ameriky dostávaly, byla havárie cizího státního příslušníka na našem území.auta zde nabouraná už zůstala zpravidla u nás, ale jakým mechanismem byla odprodávána soukromým osobám v Čechách, mi není známo. Je možné, že existoval i jiný způsob, jak k nám ameriku dostat. Ríká se, že český člověk přijde na všechno. Nedivil bych se, kdyby ji někdo pašoval po jednotlivých součástkách a potom sešroubovával jako plechovou stavebnici Merkur, ale žádný takový případ mi není znám. Koupit si v dobách socialistického hospodářství ameriku byla jedna věc a jezdit s ní věc druhá. S autem o délce pěti až šesti metrů, šířce dva metry, se silným burácejícím osmiválcem pod kapotou, jste byli nejspíše nejvyšší účastníky silničního provozu. Obzvlášť při srovnání s okolo se krčícími Škodovkami a strachy vibrujícími Trabanty, co by nejmodernějšími tvůrky plánovaného hospodářství. Tato nápadnost mnohým majitelům vyhovovala a dokonce byla i důvodem pořizování amerického automobilu, ale jiní s ní na svých cestách nedobrovolně bojovali. Znáám několik případů, kdy vlastnictví amerického automobilu se stalo pro jeho majitele přítěžující okolností, neboť to bylo považováno za jakýsi tichý souhlas s "imperialistickým vykořisťovatelským režimem". Ať už je dnešní politická situace v Čechách jakkoliv na pováženou, doufám, že nic podobného se už nevrátí! A snad právě proto, že ameriky měly punc čehosi zakázaného a také v souvislosti s jejich vrozenou výjimečností, se v některých lidech probudila touha potkat se s lidmi stejného ražení, pochlubit se se svým autem a podělit se o své dojmy z jízdy s ostatními šťastnými majiteli těchto fascinujících vozů. Ve stávající situaci bylo jen otázkou času, kdy někomu přestane stačit leštit obrovskou kapotu motoru sám v garáži a spokojit se se sledováním Inspektora Kojaka. Možná, že nápad uspořádat setkání majitelů amerik mělo víc lidí na víc místech naší republiky, ale pravda je, že jako prvním se to podařilo manželům Hovjáčkům poblíž Frýdku-Místku v červnu roku 1983. O tom jak to provedli a kdo jim v tom pomáhal se dozvíte v dalším čísle *FullSize*. Nebude chybět pár fotek se slovy pořadatelů o tom jak tento nápad vznikl, a vůbec všechno o prvním srazu amerik u nás v bývalém Československu.



Tyto dvě fotografie zachycují Dodge Coronet Sedan 1959, který v šedesátých letech sloužil jedné z ambasád. O jeho dalším osudu není nic známo, ale je víc než pravděpodobné, že byl v průběhu 60.let odprodán soukromé osobě. Pakliže nebyl později vyvezen do zahraničí, je možné, že dodnes stojí pod prachem v některé venkovské stodole. Nevíte o něm někdo?



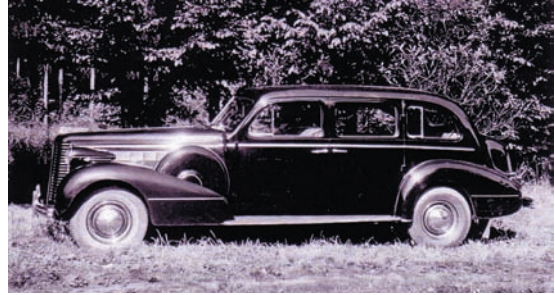
Fullsize Chevrolet Station Wagon 1959 s pražskou poznávací značkou po lehké havárii na pravý zadní bok. Jeden z vozů, které byly opravovány u p. Rožnička z Vyžlovky. Podobný, ne-li identický vůz stával kolem roku 1975 v nedalekém Kolině poblíž plynámy. Koncem 70.let byl v Kolině sešrotován.



Chevrolet Impala Sport Sedan 1959 pana Mareše z Karlových Varů byl do Čech přivezen Cirkusem Kludský. Fotografie pochází ze srazu amerik v Mohelnici r.1986.



Chevrolet Biscayne 1960 se švédskou státní poznávací značkou u nás havaroval a už tu zůstal. Patří k automobilům, které byly opraveny na Vyžlovce. Jeho osud není znám.



Velmi vzácný Buick Limited Trunk Sedan z roku 1938, ještě v dobách, kdy neohroženě brázdil české silnice. V padesátých letech se měl pohybovat v okolí Dobrušky. Tehdejší majitel čelil útokům stranických funkcionářů, kterým se jeho vůz líbil a v dobách znárodnění si na něj dělali nárok. Majitel vůz schovával, za což si vysloužil nemalý trest odnětí svobody! Buick Limited patřil k automobilům do kterých se nenasedalo, ale do nichž se vcházelo. Po rozhlédnutí si člověk vybral místo a pohodlně se usadil. Obrovský vůz poháněl řadový osmiválec 320 cu.i. o výkonu 141 HP pravděpodobně v kombinaci s třístupňovým automatem. Buicky této vzácné 437 kusové série byly vybavovány elektrickým zámekem, autorádiem a zesíleným rozmrazováním čelního skla pomocí ventilátoru. Kde se vůz nachází dnes není známo.



Krásný pohled na kvarteto fullsize Chevroletů, které se objevovaly u p.Rožnička. Zleva: Chevrolet STW 1959, Chevrolet Biscayne 1964, Chevrolet Biscayne 1960, Chevrolet Impala 1959.



Znovu na Vyžlovce. Úplně vpravo stojí Ford Custom 1957. Je možné, že ten samý vůz se později nacházel v Tmavě. Chevy Biscayne 1964 (vlevo) se zúčastňoval srazů v osmdesátých letech a pak zmizel.



Prvním majitelem tohoto Chevroletu Impala Hardtop Sedan 1965 byl motocyklový závodník František Šťastný. Fotografie zachycuje vůz na srazu v autokempu Stříbrný rybník v roce 1997.



Tento Chevrolet Biscayne 1965 se k nám do Čech dostal až z jugoslávského Bělehradu, kde jezdil na americkém velvyslanectví. Krátce také sloužil v US ambasádě v Praze. V roce 1969 byl prostřednictvím Tuzexu odprodán soukromé osobě za 6000,- TK. V Čechách vystřídal čtyři majitele a nyní je již devátý rok v mém vlastnictví. Fotografie darovaná vdovou po prvním majiteli.



III. American Day Luštěnice

Pelechov 4.zář 2004

PERNÝ DEN

TEXT: MAREK DOUBRAVA, PETR BELLINGER
FOTO: PETR BELLINGER, JIŘÍ HANUŠ

**Luštěnice...co vám to říká...? NIC?? A co Luštěnice - Pelechov..., to vám něco říká ???
No ano jasně...tohle jméno už zná skoro každý fanda amerik u nás.
A jak by také ne! Pelechov v Luštěnicích na mladoboleslavsku se svým třetím ročníkem American Day jednoznačně zapsal coby mekka všech amerikanistů, podobně jako Brno – Shopping Park Avion a pravidelné srazky v něm pořádané Pavlem Čáslavou.**

Uspořádat takový sraz je vždy velice náročné a jen ten, kdo něco podobného zkusil, ví o čem je řeč. První přípravy na každou podobnou akci začínají už několik měsíců před plánovaným termínem. Deset dní až týden před, pak doslova graduji. Uklidit celý areál, věřit nebo ne, ale to je práce pro armádu metařů. Posekat trávu, zabezpečit objekty uvnitř areálu, zajistit takové nezbytnosti jako hasičský vůz, záchranku i mobilní toalety, zprovoznit vozy, které vyjedou ven z hangárů, připravit se na nájezd objednaných občerstvovacích firem a vytvořit si přitom vlastní zázemí na pár budoucích dní, bylo úkolem asi dvaceti nadšenců z nejužšího klubového jádra CKMAA a CADILLAC klubu ČR. Všem těmto lidem patří velký dík. Bez nich a bez jejich času věnovanému přípravám, by se žádná z luštěnických akcí nemohla uskutečnit.

V samotný velký den D začíná práce pro pořadatele již od nejčasnějšího rána. Budíček před pátou a hurá do roboty! Směrové tabule jsou rozvezeny do všech možných příjezdových směrů. Obsazují se oba vchody, stávají stany, vztýčují vlajky a každý zaujímá své místo, podle pracovního plánu z poslední porady konané večer. Vše je připraveno! Kolem osmé hodiny přijíždí k bráně areálu první amerika.

III. American Day může začít!!!

Po dvou předešlých ročnících pořádání AD jsme se rozhodli pro několik zásadních změn. Snaha o zlepšení programu při stávajících možnostech areálu vedla ke zrušení soutěže ve sprintu na 200m a zavedení nové, divácky ještě atraktivnější disciplíny *Grand Prix Pelechov* (rychlostní zkouška na uzavřeném okruhu). Osvědčená a velice oblíbená jízda zručnosti byla v programu dne ponechána. Při návštěvě zahraničních srazů jsme vždycky pořadatelům záviděli perfektní rozdělení vozů na jednotlivé dekády. Už dlouho, opravdu moc dlouho jsme o tomto řešení mluvili. Dokonce už v době působení Pavla Kopáčka jsme se o něco podobného snažili, ale bez větších úspěchů. Před pořádáním *III. American Day* jsme se pro ročníkové uspořádání nejen pevně rozhodli, ale také náležitě technicky vybavili. Mobilní zátaras, stejně jako deset vysílaček, které jsme měli k dispozici, hrály v našem plánu hlavní roli. Vždyť jakmile další vůz dorazil k příjezdové bráně, už éterem letěla informace pro všechny pořadatele, kam vůz zařadit. Každý přesně věděl, co je jeho úkolem. Zvolili jsme kategorie: nejnovějších vozů, osmdesátá léta, sedmdesátá léta, a léta šedesátá včetně starších. Poslední kategorie amerik byla nazvána *Veteran & Classic* a jejím skvostným exemplářům byl vyhrazen dlouhý plac podél stromořadí k restauraci *Cadillac*. Celá tato naše snaha měla jeden cíl, a to dopřát návštěvníkům libivé pohledy na vozy ze stejného časového období. Není totiž nic hroznějšího, než když procházíte parkovištěm a vedle *Cadillaku 1959* stojí *Chrysler Voyager* s naftovým motorem. Naopak řada těchto úchvatných *Cadillaců* prospíkaná opravdovými oldtimery a kulatými, chromem

prekypujícími „padesátkami“ je nejen momentální pastva pro oči, ale díky videozáznamu i fotografiím něco nikdy nezapomenutelného, jak pro návštěvníky tak i majitele. Jsme hrdi na to, že se nám tento záměr podařil a každý si mohl tu náheru ve *Veteran & Classic* sektoru vychutnat. Valná většina lidí tento fakt a menší problémy s tím spojené přijala a velice si ho chválila. Ani s řídicí při parkování nebyl větší problém, až na osobu jistého pána, který



trati, připravené ke konání *Grand Prix Pelechov*. Uvedení této disciplíny bylo pro diváky malým překvapením, neboť se o ní dozvěděli až s příjezdem do areálu. Každý z účastníků měl možnost si trať projet v zaváděcím kole. Vlastní závod se konal v samostatných jízdách, kdy každý dostal dvě možnosti. Na zhruba půlkilometrovém okruhu s několika zatáčkami a jednou šikanou byly vidět jak klasické ameriky, tak i současné vozy. Ne každému šlo o nejlepší čas. Někteří závodníci si dokázali trať doslova vychutnat a ještě přitom připravit divákům skvělou podívanou. A tak jsme byli svědky adrenalinové show Petra Pelecha a jeho *Buicku GS*, následovanou Karlem Benešem s černočerným *Lincolnem Mark VIII*. Teskající a skandující diváci se jim staly zaslouženou odměnou. Kolem půl sedmé se masa lidí přemístila zpět do areálu. Následující půlhodina patřila vyhlášení výsledků *Grand Prix* i celodenních soutěží (nejkrásnější a nejstarší amerika). Blížila se devatenáctá hodina a s ní i poslední bod programu – velká tombola s hlavní cenou - automobilem *Ford Mustang V8*. Po loňské *demolition show*, při níž jsme neplánovaně zničili narychlo zprovozněný vrak *Chevroletu Blazer* (uvažený šestiválec a totálně zkorodovaná karoserie), jsme se rozhodli, že letos jeden americký vůz nějakému štěstivci věnujeme. Přesně

se se svým vozem z 80.let dožadoval vjezdu do nejprivilegovanější zóny. Jeho chování ale nikoho nijak zvlášť nepřekvapilo... Ameriky starší, nové i nejnovější projížděly branou jedna za druhou. Při „skladování“ vozů se ukázalo, jak důležitá je souhra všech pořadatelů a nepostradatelnost vysílaček. Všechny parkovací plochy se velmi rychle zaplnily a v jednu chvíli to dokonce vypadalo, že s mistrem budou problémy. Zjistili jsme, že kapacita areálu je ohraničena počtem 330 amerik. Přesně tolik se jich nacházelo kolem 14 hodiny na všech plochách. Počasí nám výjimečně přálo a celý den bylo opravdu na co koukat. Tolik křídel a ploutví pohromadě nebylo u nás v Čechách ještě nikdy možné vidět. Ve *Veteran & Classic* zóně to skutečně vypadalo, jako někde na Páté Avenue v New Yorku koncem šedesátých let. Fantastický pohled!

Nesrovnatelně lepší pokrytí občerstvovacími stánky nedovolilo vzniku dlouhých front, které nás trápily v předchozích letech. Výběr jídel a pití si pochvalovali i ti největší „remcalové“.

Dopoledne plně přijezdů a sledání s kamarády uteklo jako voda. Po tradiční oblíbené jízdě zručnosti došlo na první „burn outové“ řádění. Dvojice modrých *Buicků GSz* počátku 70.let předvedla dosud nevídané koucky. V nevelké vzdálenosti od sebe prováděly synchronizované otáčky a postupně halily areál do bílého kouře. Více jak třístakoňové *bigblocky* hřměly na plný plyn a v krátké době roztrhaly pneumatiky na zadních nápravách. Své řídicí umění za volanty *Buicků* dokazovali Petr Pelech s Danem Pergnerem a stali se tak miláčky publika. Po patnácté hodině se většina návštěvníků odebrala k nedaleké závodní

takové hlasy totiž před rokem od některých jedinců zazněly. Výběr padl na *Ford Mustang* s vidlicovým osmiválcem, chybějící převodovkou, ale ve stavu o mnoho lepším, než byl inkriminovaný *Chevy Blazer*. Nu což, řekli jsme si, ale nejdřív jej musíme trochu „vyvonět“. Snaha o vyleštění léty zašlého laku vzala brzy za své a proto došlo k jeho kompletnímu přelakování do barev americké vlajky. Budoucímu majiteli, který musí při renovaci sehnat převodovku, tak odpadl jeden problém. Dle názoru nezávislých měl tento *Mustang* i tak hodnotu minimálně 30 tisíc Kč. Ostatní stylové ceny tomboly v hodnotě přes dvacet tisíc korun předcházely tažení pruhované a hvězdami poseté hlavní výhry. Náhodným divákem vylosovaný kupon určil vítěze hlavní ceny. Ten si však nakonec vůz domů neodvezl, ale dál jej vydražil. Hlavní úkol tomboly – pobavení lidí byl tak beze zbytku splněn. Nad areálem se začalo stmívat, což přilákalo návštěvníky k osvětleným občerstvovacím stánkům. Většina neamerických návštěvníků se již odebrala domů, zatímco starí známí se rozpovídali nad skleničkou dobrého Bourbonu. V prostorách budoucího Muzea amerických automobilů se konal poslední bod programu – zakončovací noční video párty pro pořadatele, kamarády, zvané osoby a přátele klubu. Někteří měli dostatek síly a vydrželi téměř do ranních hodin, jiní zakrátko odpadli. Ať tak či tak, ke spánku jsme se ukládali naprosto vyčerpaní, ale šťastní, že je akce už za námi, a že se všechno událo dle plánu, bez vážných problémů a doufejme i ke spokojenosti všech účastníků. Byl to vskutku perný den, ale už teď se těšíme na září 2005 v Luštěnicích – Pelechově.



VÍTĚZOVÉ SOUTĚŽÍ

JÍZDA ZRUČNOSTI

- *Chrysler Stratus* (p. Stroupl)

GRAND PRIX PELECHOV

- *Chevrolet Camaro* (p. Přenosil)

NEJKRÁSNEJŠÍ AMERIKA SRAZU

- *Cadillac De Ville Coupé 1959* (p. Havlíček)

NEJSTARŠÍ AMERIKA SRAZU

- *Chevrolet AC 1928* (p. Durdík)



7. března 2005 přišla velice smutná zpráva. Zcela nečekaně, ve svých 34 letech zemřel náš kamarád a fanda amerik Jarda Jelínek z Kolína. Život s námi někdy hraje krutou a nevyzpytatelnou hru... Jaryne nikdy na tebe nezapomeneme a doufáme, že máš v nebi povoleno jezdit ve svém osmiválcovém Chevy.
Tvoji kamarádi z luštěnické party.





CHEVROLET IMPALA HARDTOP SPORT COUPÉ 1967 BIG COUPÉ



„Auto pro nejširší vrstvy“, to byla strategie *General Motors* u své divize *Chevrolet*. V koncernové hierarchii zaujímal *Chevrolet* poslední místo za divizemi *Pontiac*, *Oldsmobile*, *Buick* a *Cadillac*. „Lidovost“ se však projevovala pouze v nižších cenách a chudší výbavě, kterou bylo i tak možno dodatečně dokoupit. Platformy jednotlivých typů se zpravidla shodovaly s ostatními divizemi. Nejinak tomu bylo u modelu *Impala*, který mezi představiteli kategorie FullSize vždy vynikal.

Historie *Chevroletu* sahá až do roku 1911, kdy automobilový závodník *Louis Chevrolet* začal úspěšnou výrobu cestovního vozu pod názvem *Little Four*. S rokem 1918 přichází důležitá změna, *Chevrolet* se stává součástí GM a zároveň využitелеm všech pokrokových řešení z koncernových laboratorů. Brzdy na všech kolech, bezpečnostní skla a výkonnější motory už nebyly jen výsadou *Buicků* a *Cadillaců*.

Použití automatických převodovek si žádalo větších výkonů. Rok 1955 byl ve znamení prvního sériově vyráběného osmiválce *Chevrolet* a zároveň modernějšího designu karoserie. V roce 1958 použil *Chevrolet* pro lepší verzi svého modelu *Bel Air* doplňkové označení *Impala*. Rok na to už *Impala* tvořila samostatnou sérii. Svým příchodem dala vzniknout dlouho vyslovované trojce fullsize modelů *Biscayne*, *Bel Air*, *Impala*. K těmto třem gráciím přibyl v roce 1965 ještě model pod názvem *Caprice*. Základ všech čtyř modelů byl stejný. Odlišnosti se týkaly výbavy a honosnosti ozdobných lišt. Každý z nich měl své výsady, ale obecně platilo, že *Biscayne* je nejchudší, zatímco *Caprice* a *Impala* nejobhatší. Rok 1965 přinesl spoustu změn. Na *Chevroletech* se poprvé objevila zaoblená boční skla a tvar předního nárazníku i masky dostal výrazně šipovitý tvar. Celkové rovné linie karoserie se z části vrátily k přitažlivým oblínám. Tou nejladnější částí byly vrcholky zadních boků, které u čtyřdveřových sedanů vystupovaly už ze dveří, vzpínaly se až k zadním sloupkům a táhly a pozvolna se ztrácely nad zadními světlomety. Tyto úchvatné linie přetrvávaly na karoseriích *Chevroletů* i v roce 1967. Ještě výraznější profil měly u dvoudveřových kupé. Jedno z nich vám nyní představíme.

Impala je název určitého druhu africké antilopy. Jak příznačné pro stříbrno zelený *Chevrolet Impala*, který se poprvé objevil na srazu US CARS v Nové Rabyni na Slapech v červnu 1996. Utroby jeho obrovského zavazadelníku totiž vyplňovala soustava hydraulických čerpadel, sloužících k hrbení, poskakování i tančení tohoto vozu k údivu všech přihlížejících. Jedním slovem – *Lowrider*. Pro většinu účastníků rabyňského srazu to bylo první opravdové setkání se „skákačkou“, kterou znali do té doby pouze z fotek zahraničních časopisů. Tehdejší majitel Michal Brouček s ní byl středem pozornosti. O prvenství se musel dělit pouze s červeným *Cadillacem 1959* Vendy Semence, kterého jsme zde taktéž obdivovali poprvé. *Lowrider* je báječná věc pro pobavení své i ostatních, ale k jízdě po silnici se nehodí. To jsme

zjistili při pohledu na jedoucí vůz již na Slapech a to také zjistil nový majitel Honza Holakovský, který tuhle detroitskou antilopy za necelé dva roky koupil a vlastní ji dodnes. Netrvalo dlouho a pumpy letěly z auta ven. Od té doby má *Impala* zase kufr na dvě mrtvolky, jak se říká zavazadelníkům tohoto rozměru, jezdí rovně a opět pouze ve dvou stopách. Tomu však předcházela kompletní repase podvozku, sestávající z výměny všech čepů, silentbloků a s použitím nových tlumičů. Hydraulika a rázy s jejím používáním spojené, daly podvozku zabrat. Vůz, který do roku 1990 jezdil na Floridě, byl a dodnes je ve vynikajícím stavu. Kromě poštíhého podvozku a opravy koženky zadního sedadla neměl žádný problém. Honza s ním za těch 7 let najezdil přes 5000 mil a jeho spokojenost nezná mezí. S *Impalou* sjezdil kdejaký Meeting a dodnes je pravidelným návštěvníkem srazů po celé republice. Párkrát už využil pohodlí „řůlsajzu“ k absolvování dovolené. Není třeba dodávat, že s pětiapůlmetrovým křížníkem je to o stylové pohodě a klidu. A Honza ten správný pohodář je. Jen jednou si ho pamatují se zachmuřeným výrazem ve tváři. To když přijel v roce 1999 na sraz do Hradce Králové - Stříbrného rybníka a pravý blatník jeho *Impaly* nesl známky poškození. Už při vystupování z auta jsme věděli, že má po náladě. Při cestě do Hradce mu jedna řídíčka se Skodovkou nedala přednost. Nikomu se naštěstí nic nestalo, přestože „Škodárna“ se napíchla na roh blatníku

Impaly a zůstala tak i dál a navíc ohnutá ve tvaru banánu. Sundat ji prý nebylo lehké. Na *Chevroletu* to odnesla rohová pozíčka, odřený lak a pomačkaná ozdobná lišta kapoty. Právě shánění této lišty se později vyvinulo v hotový příběh. Honza se pokoušel ji sehnat u nás prostřednictvím dovozců, ale ceny nebyly nijak lákavé. A tak se rozhodl, že si udělá výlet do Turecka, o kterém se dozvěděl, že je hotový ráj klasiků ze 60.let (reportáž z těchto míst je plánována do některého z budoucích čísel *FullSize*). Sedl na letadlo a se svou přítelkyní vyrazil na turecké pláže. Pravdou je, že víc než u moře se prohraboval starými vraky amerik, za současného obdivování krásy zrenovovaných kousků. Podařilo se mu dostat do míst, kde to starými amerikami žije a co je důležitější, podařilo se mu sehnat kyzenou lištu. Turci ji vyrábějí podle originálu a stojí v přepočtu 3500,- Kč. Celý šťastný se vracel domů. Před nástupem do letadla mu při odbavování lištu odebrali (zřejmě kvůli dlouhému nebezpečnému tvaru) a uložili ji do přepravního prostoru, varování a poučení majitelem, že jí ale nesmí poničit. Ostré lomená a do šípu tvarovaná lišta zřejm



prošla několika rukama, za předávaného varování, že se jí nesmí nic stát. Nejspíš poslední člověk, který jí k odbavení v Praze na Ruzyni vykládal, usoudil, že je zničená ohnutím a tak jí pro jistotu narovnal. Jistě si dovedete představit ten Honzův šok, když mu jí v Praze podávali. Rovný a uprostřed prasklý kus hliníku, po přepnutí vhodný tak akorát na dvě kapoty Skodovky. Z radosti se rázem stala nová starost. Letiště nakonec uznalo svou vinu a Honzovi zaplatilo jiný kus, dovezený z vrakoviště ze států. Tak vidíte, co vás může všechno potkat po jedné srážce s Od té doby už je Honza zase usměvavý. Vychutnává si houpavou jízdu za zvuku sonorního bublání, při jehož poslechu nádherně mrazí v zádech. Zdrojem takto vytríbené hudby je poctivý vidlicový osmiválec prostý jakékoliv elektroniky (bože to byly časy!), ležící hluboko pod dlouhatánskou kapotou, k jejímuž zvednutí potřebujete dost síly. Prostě poctivý kus železa, stejně jako „véosmíčka“ Turbo Fire 327 cid v detroitské oranžové barvě. Dvoubarelový Rochester uvolnil místo plnokrevnějšímu a zároveň nenasytnějšímu karburátoru Holley se čtyřmi komorami. Přívodních 250 amerických koní, přenašených na kola dvourychlostním automatem Power Glide, se tak jistojistě rozrostlo. O stupňování výkonu a protáčejících se kolech však Impala není. Honza s ní zachází s příkladným citem a galantností, jak se ke starší dámě sluší. Karoserie kupé Impala 1967 patří k tomu nejkrásnějšímu, co v druhé polovině šedesátých let vzniklo. Honzovo dvoudveřové kupé z tohoto roku je u nás ojedinělým exemplářem.



Název Impala se na full-size Chevroletech poprvé objevil v roce 1958



Honza se pravidelně zúčastňuje všech American Day v Luštěnicích



V červnu 1996 na srazu v Nové Rabyni ještě jako Lowrider



Úchvatné linie nejlépe vyniknou z bočního pohledu



Dělníci usazují nalakovanou karoserii Impaly 1967 na již zkompletovaný rám s motorem



Impale 1967 Convertible schází nádherná architektura zadních sloupků. Odměnou je vítr ve vlasech

CHEVROLET IMPALA 2-dr HARDTOP SPORT COUPE

Dvoudveřové hardtop coupé s motorem vpředu a pohonem zadních kol

Výroba: General Motors Corporation USA
Rok výroby: 1967
Motor: V8, 327 cid, litinový blok i hlavy, hydraulické ovládání ventilů
karburátor: původně Rochester two-barels nyní Holley four barrel
výkon s pův. karburátorem: 250 hp @ 4400 rpm (SAE)
kroučící moment: 350 lbs.ft @ 2800 rpm (SAE)
maximální rychlost: 120 mph (194 km/h)
spotřeba: 20-27 l/100 km
automatická dvoustupňová Power Glide

Převodovka:
Kola: ocelové ráfky 6x14"
Pneumatiky: BF Goodrich 225/70
Celková délka: 213,2" (5415 mm)
Rozvor: 119" (3023 mm)
Hmotnost: 3590 lbs (1615,5 kg)
Obsah nádrže: 24 gal (90,7 litru)
Základní cena v roce 1967: 2845\$
Příplatková výbava: Four-Season klimatizace (356\$), tlačítkové rádio AM/FM (134\$)

(zdroj: P.CH. Standard catalog of Chevrolet)



Impala 1967 jako 100 milióntý vůz GM. Památné události se zúčastnili nejvyšší představitelé GM

TEXT: STANDA MROZEK
FOTO: ČLENOVÉ KPUC



FRIDAY BEER PARTY

Musím psát, rychle psát, aby se mi nestalo, že dešť, který se spustil v neděli už od rána, smyl čerstvé dojmy a odplavil tu příjemnou atmosféru, která na okamžik zavládla v tom údolíčku na břehu Ostravice, které jsme si společně proměnili v takovou naši malinkatou, opravdu maliinkatou Ameriku, a kterou si snad i odvážíme domů. A je o čem psát. Tak třeba, o dni díkuvzdání po česku nebo o rituálním rozřezávání americké vlajky! Nebo také o tom, jak někdy překerní může být výhra! Ne, o tom ne...

Tak s tím Dnem díkuvzdání to bylo asi tak. Inzerovali jsme Friday beer party, což měl být pokus o udržení čerstvé se rodícího prvku podzimních srazů, tj. pojíždání pečeného selete a pití obrovského množství piva za doprovodu hudby. A původně to mělo být jako ze života, v hlavní roli veliká svině. Ano, sehnali jsme fakt velké prase, opravdu veliké, tak velké, že jsme na něj nenašli nikde dost veliký rožeň, abychom jej mohli upéct. Nakonec jsme jej upekli v pekárně a přivezli jen hromadu vonící pečínky. Voněla ale tak strašně, že každý kdo tu jen zacítil pochopil, že žádná svině není dost veliká. Také ponaučení! A tak, stejně jako tehdy před spoustou let první Američany, nebo alespoň tu tlupu vyhladovělých osadníků, o kterých si myslíme že jsou prvními Američany, zachránili Indiáni a jejich krocani, my jsme se také rozhodli sáhnout po ptákoví. Pravda, nejsme Amerika, jsme velmi malá zemička ve srovnání s Amerikou, a tak pochopitelně máme ptáky malé. A o těch, které jsme zakoupili v jednom

obchodním řetězci, napsil hrdě říkal "grilovaná kuřata". Já nevím jak to dělají, protože jsem vyrůstal na vesnici a vím, že kuřata se této velikosti dožívají ještě ve skořápce, ale doba přeje miniaturizaci a to pro nás, milovníky full size aut a jídel, není dobrá zpráva. Velikost jsme kompenzovali množstvím a nakonec se tento náš malý, Moravský "Den díkuvzdání" povedl, protože jsme jedli a pili a když už jsme nemohli, tak sme tančili a mluvili a pak zase jedli a pili... Dostal každý kdo přišel a tím jsme vytvořili ojedinělý experiment, takový malinký chvilkový americký komunizmus. Pravda, ještě to musíme vylepšit, protože zatím to vypadá tak, že musíme 364 dní pilně kapitaliticky pracovat abychom si mohli dovolit 1 den komunizmu. Ale třeba to ani jinak nejde, kdo ví? A jak jsme rituálně rozřezávali Americkou vlajku? To jsme byli pozváni na 50. narozeniny našeho "skalňáka" Milana Kanálíka. A tak jsme se vypravili. Ne, nebyla to žádná spanilá jízda, to bychom si nemohli dovolit bez policie a

uzávěrek a tak. Prostě jsme vzali asi 70 aut a vyjeli si na ty narozeniny. No a tam jsme dostali tu vlajku a ta byla fakt k sežrání. A my jsme ji nakonec opravdu sežrali. Nebylo to ovšem z vlastenectví, nýbrž z jiných pohnutek. Ta vlajka byla totiž ušitá z netradičních materiálů, jako je marcipán, krém a tak. Prostě stars&stripes se na jazyku jen rozpíjaly. A to jsme je ještě zazdili opět kořistním koňáčkem. Takže narozeniny se povedly a dokonce to vypadalo i jako spanilá jízda, ale jak jsem už řekl, nebyla to žádná spanilá jízda. Co se ještě dělo? Víme, že byla opět super tombola, výherkyně hlavní výhry by mohla vyprávět. Ale to ona určitě nebude, takže ji necháme na pokoji a nebudeme se v tom rejpát. A potom se už pařilo až do rána, jak už bývá dobrým zvykem. Co říci závěrem? Byl to rozhodně povedený sraz, ale to se musí vidět. Takže příště, na jaře určitě přijďte. Určitě! Standa Mrozek (Muffler) muffler@volny.cz



INTERNET V ZAHRANIČÍ

Velmi zběžný průzkum internetových stránek v Maďarsku a Polsku máme za sebou z minulých čísel FullSize. Pohled na mapu mnohé napoví. Tím třetím v našem malém internetovém putování za americkými auty bude totiž Slovensko.

Průzkum slovenských internetových stránek s tematikou US cars vypadal komplikovaně, ale nakonec byl neobyčejně jednoduchý. Komplikovaně proto, že jsem v zemi pod Tatrami neměl žádného spojence, který by mi poradil, jak a kde s vyhledáváním začít, případně na koho se obrátit. Jednoduchý zase z důvodu obrovské obsáhlosti adresy www.oldtimer.sk, na níž jsem se logickým uvažováním dostal po zjištění, že všechny možnosti s názvoslovím american-uscars-usmotors a se jmény značek, nevedou tam, kam bych si přál. Jak to tak vypadá, k poznání celého internetového pole s veterány, kluby i amerikami stačí právě tato adresa. Na první stránce jsou fotostory z veteránských akcí za poslední čtyři roky a

bazar. Mezi odkazy vpravo najdete links, pod níž se objeví dalších víc než padesát adres na nejrůznější veteránské kluby. Jednou z adres je www.usoldtimers.sk, která nás zajímá nejvíc. Pod ní vedle „limo“ servisu najdete vstup na stránky slovenského klubu: *American Oldtimer Car Club*. Hlavním obsahem stránek je bohatá fotodokumentace ze čtyř proběhlých ročníků *1.American Classic Rallye Slovakia*, pořádaných tímto klubem. Ke stažení je pozvánka a přihláška na pátý ročník, který by se měl konat letos v květnu (viz. kalendář akcí na poslední straně). Ostatní adresy s US Cars tematikou mnou objevené už mají ryze komerční charakter a zabývají se nabídkou nových amerik.



A DOMA Z internetových stránek u nás v Čechách si připomeneme aktuální seznam klubů:

www.americancars.cz

www.cadillac.cz

www.corvette.cz

www.autocar.cz

www.amcars.cz

www.volny.cz/veteranuscar

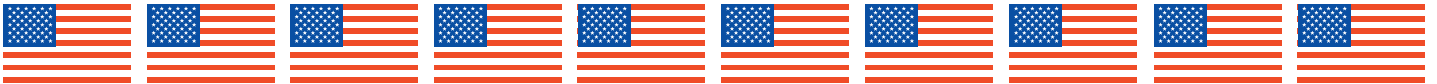
www.1st-veteran-uscar.com

www.sweb.cz/mustangriders

www.pontiac.cz

www.usmotors.cz

- stránky našeho klubu ČKMAA, které už začaly naplno fungovat a mají charakter informační i oddechový
- stránky Cadillac klubu Česká republika s vynikající kvalitou a spoustou důležitých informací, jak pro majitele vozů cadillac, tak i z oblasti přihlašování vozů na veteránské značky
- Czech Corvette Club
- Klub přátel US Cars (KPUC)
- American Cars Club Brno (ACC Brno)
- 1st Veteran Us Car Club Praha v ČR (Z. Košárek)
- 1st Veteran Us Car Club Praha (J. Zvonář)
- Mustang Riders Club
- Pontiac Club International
- nejznámější a nejnavštěvovanější server, zabývající se amerikami všech kategorií i děním okolo srazů



ÚKOL PRO VÁS !!!

Abyste jen pasivně nečetli, ale taky trochu přemýšleli, mám pro vás jeden úkol. Uhodněte značku, typ a rok výroby automobilu, jehož část vidíte na obrázku.



Pohodlně se usadte, dejte si kafe a zapněte své mozkové závity. Jestliže máte u sebe patřičnou literaturu, neváhejte ji použít. V jejím listování vám stejně nezabráním. Už víte o jaký vůz se jedná? Ne? Tak vám trochu napovím. Pochopitelně jde o klasickou ameriku z padesátých až šedesátých let. Nejedná se o prototyp, ani o vůz z nějaké zanedbatelně malé série. Počet kusů vyrobených přímo v této verzi kombi přesáhl 15 tisíc. Produkce čtyřdveřových sedanů tohoto typu se pak přehoupla přes 100 tisíc kusů, k tomu je třeba připočítat spoustu two-doors sedanů a taky několik tisícovek convertible, suma sumárum - náš vůz z hádanky nebyl na tehdejších highway žádný exot. Ti z vás, kteří ještě nemají jasno, mi určitě odpustí a pochopí, že jsem do hádanky nemohl umístit žádnou automobilovou modlu, kterou pozná i malé dítě. Budiž další malou nápovědou, že se jedná o značku v daných letech naprosto běžnou a navíc existující i v moderních dobách. Přesto je to asi typ, který bývá často opomíjen. Proto si myslím, že ten kdo uhádne název výrobce, může o sobě prohlásit, že o amerikách 50 a 60 let něco ví. Ten kdo dokáže určit celý název spolu s rokem výroby, se pak může považovat za skutečného znalce klasických amerik. Fotografie „odtajněného“ vozu z několika pohledů, včetně jeho celého názvu, budou uveřejněny v příštím čísle FullSize. Stejně tak i jméno člověka, který mi jako první řekne, zavolá či zamailuje správnou odpověď. 777 646 314 bellinger.p@seznam.cz



Z PRODEJNÍCH SHOWROOMŮ

Z předchozích čísel *FullSize* už máme za sebou pohled do výrobních linek montážních závodů „assembly plants“ i přepravu nových amerik, jak byla praktikována v 50. a 60. letech minulého století. V dnešních zajímavostech nakoukneme do výkladních skříní tehdejších *showroomů*, kde za sklem a někdy i pod širým nebem stála nablýskaná a novotou vonící auta zlaté éry padesátých a šedesátých let.

Jen těžko bychom asi spočítali, kolik prodejních míst dealerů jednotlivých značek se tehdy na území Spojených států a Kanady nacházelo. Určitě jich byly stovky až tisíce a některé z nich se možná dochovaly opuštěné a s patinou tehdejší doby dodnes. Stejně jako některé úseky legendární *Route 66*, které zásluhou historiků a nadšenců přežily počátky moderní doby, bychom si je dnes nejspíš s nostalgii prohlíželi a představovali si dobu všeobecného automobilového rozkvětu v plné kráse. Velké bilboardy a plastické nápisy *Cadillac*, *Chevrolet*, *Buick* nebo *Lincoln* a pod nimi za sklem, prodejci každý den leštěné kapoty obrovských křižníků, čekajících na svého kupce, to byl obrázek *Car store* z „chromového věku“. Úchvatné scény z prodejních *showroomů* *Cadillac* i spoustu fascinujících dobových detailů je možné vidět ve filmu „*Ridič slečny Daisy*“, s Jessicou Tandy a Morganem Freedmanem v hlavních rolích. Přilákat zákazníky se dealeri snažili všemi silami. V těsně poválečných letech však neměli o kupce nouzi, spíš naopak. Lidé byli po čtyřech chudých letech tak vyhládlí, že jim ani nevdal předválečný



Nápisy hlásají: Zde je nový Studebaker 1950. Automobil, který ohromí Ameriku! Krása, která vzrušuje! Pojďte si ho vyzkoušet!



Psal se rok 1956. Prodejci Pontiac oceňovali důraz výrobce na výkon, ale očekávali lepší prodejnost. Tento dealer z New Jersey si vylepšoval roční zisky současným prodejem ojetých vozů.



Obchodní zastoupení Packard v Chicagu r.1954.



design, který na většině poválečných modelů setrval. První výraznější změny tvarů karoserií přišly až v roce 1949, kdy se u většiny vozů objevila téměř stejná výška kapoty a blatníků. V následujících letech poptávka značně převyšovala produkci. Automobilový průmysl USA se začal opět vyvíjet a pomalu spěť až k onomu bezbřehému optimismu, který na konci padesátých let vyvrcholil ocasnými ploutvemi obrovských rozměrů. Za nebyvalými prodejními úspěchy této doby nestojí jen všude přítomná reklama a nenasycenost poválečného trhu, ale postupně se rozšiřující nabídka s obrovským množstvím typů a variant, s nově se objevujícími technickými prvky. I obyčejní lidé si mohli dovolit auto s posilovačem brzd a řízení, automatickou převodovku a spoustu jiných vymožeností, ukrytých pod povrchem karoserií, s množstvím chromu, v jejichž tvarech se odrážel tolik moderní styl ovlivněný leteckým průmyslem. Za stejně účinná vnařidla pro zákazníky lze považovat každoroční modelovou obměnu. Konstruktoři se domnívali, že častá změna vzhledu povede k nárůstu prodeje. Nemýlili se! Povedly se jim natolik působivé změny, které au-

tomaticky vyvolávaly poptávku po nové věci. Heslo: „Srovnání loňského modelu s letošním, musí vyvolat nespokojenost a touhu“ začalo skutečně fungovat. Možná proto vývoj designu poznamenal 50. léta víc, než technické zdokonalování. Začínalo platit i další heslo: „Čím větší, tím lepší“. Karoserie i motory se začaly zvětšovat. Přestože největších rozměrů nabývaly ameriky až počátkem 70. let (*Chevrolet Caprice Kingswood Estate Wagon* měřil v roce 1973 neuvěřitelných 229" přečteno 5817 mm), ani křižníky v 50 a 60 letech se nemusely za své rozměry stydět (*Fullsize* v provedení *STW* pro rok 1959 měřil 210,9 palců). Nejlépe to vystihuje tehdejší atmosféra u *Chryslera*. Návrháři zde povětivě dodržovali rozkaz prezidenta společnosti K. T. Kellera, aby každý zákazník měl ve voze tolik místa, které mu umožní sedět pohodlně a s kloboukem na hlavě. Kellerova věta zněla přímo: „Vyrábíme auta, aby se v nich dalo sedět a ne aby se přes ně dalo močit!“ Ti, kdo kupovali *big cars*, šli prostě s dobou, a platilo to ještě dalších patnáct let. Výjimky však potvrzují pravidlo a tak v polovině šedesátých let vstoupil na scénu *Ford Mustang*. Tento rozměrově nevýrazný vůz postavený na podvozku malého *Falcona*, zaznamenal obrovský úspěch. Automobil původně myšlený jako „auto pro sekretářky“, oslovil hlavně nejmladší zákazníci a stal se nevědomky zakladatelem nové kategorie označované jako „*Pony Cars*“. Už starý Henry Ford kdysi dávno konstatoval, že kdyby měl posledních pět dolarů, tři z nich by investoval do reklamy. Firma si víc než kdy jindy uvědomila potřebu rozsáhlé reklamy a tak prodeji nového fordova modelu předcházela do té doby největší reklamní akce. Večer před oficiálním představením na světové výstavě v New Yorku 17. dubna 1964, si *Ford* koupil vysílací práva na všech televizních kanálech. Ať už byli Američané kdekoliv, nemohli nevidět nového *Mustanga*. Druhý den psalo o *Mustangu* přes 2600 novin a záhy se jeho fotografie objevily na titulních stránkách všech nejznámějších motoristických časopisů celého světa. Senzace byla na světě a prvotní představy o prodeji 100 000 kusů za rok byly více než čtyřikrát překročeny. Lidé před fordovými showroomy se leckdy chovali nevybíravým způsobem, jen aby dostali svého *Mustanga*. Tradovalo se, že jeden z prodejců musel dokonce předčasně zavřít, aby se

zákazníci neumačkali. Přivolaná policie pak zabránila rozbití výkladních skříní. Odpověď *Chrysleru* byla okamžitá a zněla: „*Barracuda*“. Zákazníci GM si však na svůj „*Pony Car*“ museli ještě tři roky počkat, než se v roce 1967 ve výkladních skříních dealerů objevily modely *Chevrolet Camaro* a *Pontiac Firebird*. Mezitím si mohli vybírat v kategorii silných, výhradně osmiválcových vozů, takzvaných „*Muscle Cars*“. Pojem známý již od poloviny padesátých let v souvislosti s *Chryslerem 300* a jeho „*Hemi*“, označoval osmiválcové modely, posilněné jakýmkoliv paketem nebo tzv. volitelným balíčkem, díky nimž se jejich výkony pohybovaly v rozmezí 300 až 400 amerických koní. Lidé byli ochotni utráčet své peníze. Nehledě se na spotřebu benzínu a neexistovaly žádné emisní limity. Hlavní roli při nákupu automobilu hrál vzhled, výkon a pohodlí. Nic však nebylo bez chyb a tak tahle auta měla pochopitelně i spoustu neduhů. *Chevrolet* ročníku 1955 například tužily problémy s kvalitou motorů, vůbec prvních osmiválců této značky. Měly velkou spotřebu oleje a scházely jim výkony. Několik měsíců se výrobce potýkal s nápravou těchto nedostatků, kvůli kterým byli zákazníci zváni zpět ke svým dealerům a závady jim byly bezplatně odstraňovány. Takových případů bychom našli víc, přesto mají tahle auta v sobě cosi nenapodobitelného, vzrušujícího. Po každé

když usedneme do některého z nich, dýchneme na nás něco, co se nedá popsat, ani ničím nahradit. Zvláštní pocity, které při tom zažíváme jsou možná podobné těm, které prožívali jejich první majitelé, když v autosalonu poprvé vzali za chromovanou klikku, otevřeli masivní těžké dveře, usadili se do pohodlných sedadel a skrze panoramatické přední okno hleděli na dlouhou a vyboulenou kapotu motoru. Zašli si osahávat velký volant, chromované páčky přepínačů a představovat si svůj první výlet s „*new car*“. Ty pocity stojí za to! Tahle auta i jejich dobu máme prostě rádi...



Fordovy showroomy ze šedesátých let byly pompězní.



Jeden z nejtýpičtějších showroomů – stánek GM ve Williamstovnu, New Jersey z roku 1958.



Zákazníci v Louisville, Kentucky si mohli svůj Olds 1959 vybrat v tomto obchodním zastoupení.



Potencionální zákazníci si prohlížejí Plymouth Cambridge model 1951.



Produkce *Falcona* překonala v roce 1962 všechna očekávání (414 tisíc kusů) a to i přesto, že soupeřil s novým *Fairlanem*. Možná, že právě před tímto fordovým stánkem se za dva roky stihne bitka o jednoho z *Mustangů*.



Jeden z nejznámějších a neúspěšnějších dealerů Chevrolet, Ted Ewald. Za prodejním showroomem je rozsáhlý komplex se servisem. Foto z roku 1965.

CRASH

PRVNÍ KROKY K BEZPEČNOSTI

Následkem rostoucího automobilismu na konci padesátých let se stále zvětšovala i tragická daň. Na začátku šedesátých let každoročně zahynulo na amerických silnicích 50 tisíc osob. Tato skutečnost, podpořená arogancí Detroitu k zavádění bezpečnostních prvků, donutila Kongres jednat.

Posledním impulsem bylo zjištění, že GM vydává na bezpečnost pouhý milion dolarů ročně, zatímco zisk přesahuje 1,7 miliardy. Přijetí nového zákona o bezpečnosti dopravy v roce 1966 a stanovení nových norem pro automobilovou výrobu, předcházelo zavedení bezpečnostních pásů na předních sedadlech počínaje rokem 1964, a na zadních sedadlech o dva roky později. Následovalo období nesmělého zavádění "záračných" *airbagů*, které však ve svých prvopočátcích nefungovaly jak měly. Opakem byly nejrůznější dětské zádržné systémy, podobné těm, které známe z dnešní doby. Další roky se nesly ve znamení kontroly dodržování nových bezpečnostních norem výrobci. Na základě nových zákonů začal fungovat Státní úřad pro bezpečnost dálničního provozu. Nastala doba, kdy výrobci automobilů museli začít brát bezpečnost vážně. Jednalo se o první kroky a kam až postupem času došly, je patrné z dnešních moderních automobilů, u nichž deset i dvanáct *airbagů* není nic neobvyklého. Vývoj jde nezdělitelně dopředu a i v této oblasti byla Amerika vždy o kousek dál.



Snímek zkušebního testu demonstruje, jak důležitá je pro posádku velikost a váha vozu. Plnohodnotný fullsize Ford Galaxie doslova rozmetl Ford Pinto s lehkou samonosnou karoserií.



Váha a velikost však nepomohla řidičům Plymouthu Fury 1960 a Pontiacu LeMans 1969. Jako rovnocenní protivníci s váhou půldruhé tuny každého vozu, měli stejné šance. Řidič Plymouthu nezvládl řízení v pravotočivé zatáčce a dostal se ke středu vozovky. Narazem se do sebe oba vozy zakously.



Jeden ze strážníků, vyšetřujících nehodu Pontiacu Catalina Safari Wagon 1960, přijel na motocyklové tříkolce. Jak ukazují stopy, Pontiac se řítil smykem napříč ulicí a zastavil ho až sloup telegrafního vedení, který lehce přerazil. Sloup nakonec dopadl na střechu a zůstal zaklíněný na zadní ploutvi s kulatým světlem.



A na závěr jednu kuriózní. Domy v Americe jsou převážně dřevěné. Pro rozjetý Chevrolet Bel Air STW, proto nebyl problém prorazit si cestu až do obyvacích prostor. Nikdo nebyl zraněn, pouze majitelka domu, pracující zrovna v kuchyni, utrpěla šok z nevtaného "hosta".



Ještě, že je už zima za námi. Na obrázku vidíte, co dokáže smyk na zledovatělé vozovce a následný náraz bokem do stromu. Hromada šrotu byl dříve krásný Mercury Cougar 1967.



A na závěr jednu kuriózní. Domy v Americe jsou převážně dřevěné. Pro rozjetý Chevrolet Bel Air STW, proto nebyl problém prorazit si cestu až do obyvacích prostor. Nikdo nebyl zraněn, pouze majitelka domu, pracující zrovna v kuchyni, utrpěla šok z nevtaného "hosta".



KONEC STARÝCH VRAKOVIŠŤ VE ŠVÝCARSKU???

Přestože v dnešním vydání *FullSize* trochu porušíme tradici a v hledání rezavých pokladů zabrousíme směrem na východ, pro začátek se podíváme již tradičně do Švýcarska. V této zemi je prozatím stále co nacházet. Bude to však platit i do budoucna?

Tot' otázka! Jak to tak vypadá stala se totiž věc, která pravděpodobně ovlivní existenci, těchto pro nás téměř „posvátných“ míst. Do Čech totiž pronikla blíže neověřená informace o nedostatku železa ve Švýcarsku. Zní to jako vtip, ale pakliže se tato skutečnost a s ní i spojená opatření zakládají na pravdě, je tu reálné nebezpečí pro všechny rezavé, listím zapadané letité krásky. Jak známo ve Švýcarsku se za ekologickou likvidaci

autovraku platí namalé peníze, což byl zřejmě jeden z důvodů ponechání těchto finančně již nezajímavých a mnohdy součástkově nepoužitelných vraků na vrakovištích. Při nedostatku kovového šrotu, by se situace obrátila a majitel vrakoviště by tak místo poplatku za konečnou likvidaci, dostal za odevzdání vraku ještě zaplacen. Prostě by dočasně vznikl systém, na jaký jsme do nedávna byli zvyklí od nás z Čech a který ve vyspělém

kapitalismu dávno nefunguje. Provozovatelé těchto vrakovišť by v něm mohli vidět i současné vyřešení letitých ekologických problémů, které by je tak či tak v budoucnu neminulo. Pro nás blázní do starých aut, nezbyvá, než jen tiše doufat, aby se při eventuální honbě za kovovým odpadem, zapomnělo na co největší množství těchto nostalgických zákoutí. Možná, že některé z těch, které vám dnes přinášíme už zanedlouho



Kdysi nádherné Toronado...

Tohle může udělat jen barbar!

Pohřbí „železná krize“ i tento ojedinělý pohřební Chevrolet 1957?



JUNKYARD MADE IN HUNGARY

Jak už z názvu vyplývá, zabrousíme nyní do východní Evropy, a to i přesto, že naším cílem budou opět odložené vraky automobilových klasiků, vyrobených v kapitalistické supervelmoci, daleko za mořem. Ve stejné době totiž u nás a v okolních, komunismem postižených státech, vládla totalitní moc, trestající i sebemenší náznak čehokoliv amerického.

Už před lety jsem zaslechl zvěsti o údajně obrovském vrakovišti amerik, které se mělo nacházet na blíže neupřesněném místě sousedního Maďarska. Avšak stejně rychle jak tento plamen vyšlehl, tak i zhasl, a tak jsem mu nevěnoval větší pozornost. Až nedávno, při zcela náhodném surfování po internetu, jsem narazil na tři roky staré obrázky, které svědčí o částečné pravdě této zprávy. Vrakoviště skutečně existuje, o tom není pochyb, ale dle fotografií lze usoudit, že není tak obrovské, jak se říkalo. Alespoň ne počtem nalézajících se amerik. Soubor fotek provází i krátká reportáž, ale překlad jsem bohužel nezvládl. Jestli někdo umíte maďarsky, můžete si na www.americana.hu přečíst více informací a taky prohlédnout obrázky podrobněji. Pro ty kdo stále nemají přístup na internet, přináším ty nejzajímavější s popisem dle vlastních postřehů. Auta se nacházejí v odlehleém areálu poblíž jakési staré továrny a pravděpodobně ukrytá před pohledy nenechavců. Nejedná se pochopitelně o vrakoviště vzniklé stejným způsobem jako v Americe nebo některých státech západní Evropy, kde tato auta běžně jezdila a když dosloužila, tak skončila jako zdroj náhradních dílů pro ostatní. Z důvodů

nedostatku těchto vozů, nemohlo u nás na východě nic podobného existovat. Vznik podobného „junkyard“ byl pravděpodobně spojen s myšlenkou shromáždit tato stará auta, za účelem jejich pozdější renovace. Někdy se však realita od původního snu liší. Přesně tenhle dojem na mě dělá vrakoviště Made in Hungary. Vedle amerik tu najdeme i spoustu výrobků tehdejší RVHP – nákladní východoněmecký Robur, maďarský autobus Ikarus, naši Tatra 138 i 813, Czepely, Jelczy, Žuky a dokonce i ruskou Čajku. Nás však nejvíc zajímá „detroitské železo“ a tak vydáme-li se na optický průzkum jednotlivých snímků, najdeme několik fullsize *Chevroletů*, obrovský sedan *Chrysler* z druhé poloviny čtyřicátých let, totálně orezlého *Cadillaka* z kraje padesátých let, *Plymoutha Barracudu* a jako třešničku na dortu skvostný *Lincoln Continental* se „sebevražednými dveřmi z roku 1963. Podle prvních informací se tady tato auta shromažďovala už za komunismu a pohled na některé vraky skutečně napovídá, že tu odpočívají víc jak patnáct let. Přestože ameriky byly na komunistickém východě vždy vzácností a jejich osobní vlastnictví se leckdy neobešlo bez problémů se státní policií, nacházelo se u nás i v

okolních socialistických zemích vždycky alespoň malé množství těchto vozů. Lze předpokládat, že ne všechny skončily ve sbírkách veteránských nadšenců, renovované a nyní hýčkané v teple a suchu garáží či muzeí. Některé z nich dopadly podobně jako ty na obrázcích z Maďarska, zůstaly dlouhá léta vystaveny nepřízni počasí a většinou už jim není pomoci. Převážně se však jedná o osamocené „jedince“, dosud zapomenuté na zahradách a soukromých pozemcích, zpravidla ukrytých zrakům „hledáčů“.

Území bývalé „East Europe“ je velké, přesto však nelze předpokládat, že bychom v něm našli větší množství skupinových nalezišť s vraky amerik 50 a 60 let. Možná, že toto maďarské je svým způsobem ojedinělé.

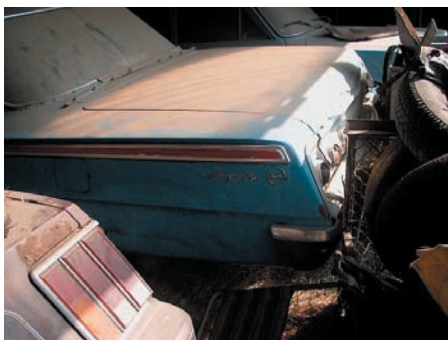




Chevrolet sedan 1953 s chybějícím „grilem“. Zajímavostí na tomto voze je dělené přední okno, které by u tohoto modelu mělo být už vcelku



Chevrolet Sedan 1957, možná One-Fifty, Two-Ten nebo taky Bel Air. Díky nánosu barev a chybějící bžutérii už to nelze rozpoznat. Škoda ho!



Chevrolet Impala Hardtop Sedan 1962 dostal místo pod střechou a proto bude v dobré kondici

To takhle Impala z roku 1963 je na tom o mnoho hůř. Ke konci svého života slouží jako zdroj náhradních dílů a pěkně do ní prší. Chybí hliníkové lišty, zadní světlá a spousta dalších věcí. Vedle odpočívá ruská Cajka. Co si ty dva asi povídají...



Nádherný Lincoln Continental 1963 by si zasloužil čestnější místo pod střechou. Vedle něj stojí dvě české Skody 1202 STW, takzvané „stejšny“. Kousek opodál kopřivnická Tatra 813 a zajímavý hasičský „žebřík“ z šedesátých let

Plymouth Barracuda z poloviny šedesátých let už jen taky čeká na „ránu z milosti“. Je kompletně prorezlý a polorozebráný. Vedle stojí zajímavý evropský sedan z padesátých let. V pozadí je vidět naše Tatra 138 sklápěč a vojenská technika zemí Varšavské smlouvy.



Chrysler Sedan 1946 až 48 je také u konce svého života. Než se ocitl v tomto nezáviděníhodném stavu, byl nejspíš použit jako Taxi při filmování. Svědčí o tom odstín barvy a různé detaily. Pohled do jeho interiéru vzbuzuje nostalgii...

ZLATÉ ČASY...

Vymyslet dnes jméno novému vozu není vůbec jednoduché. Když už se výrobce pro nějaký ten název rozhodne, stává se, že se z ničeho nic objeví jiný výrobce čehokoliv a poukazuje, že má stejný název již zaregistrovaný.

V ještě horším případě se ozve nějaký chytrák, který provedl registraci názvu jen pro peníze, s názvem nehodlá nic podniknout, kromě jeho prodeje. Stejná situace nastala v Británii, když Chrysler zjistil, že jistý člověk má již zaregistrovaný název *Viper*. Díky tomu tam smí být používáno pouze označení *SRT-10*. Jiný je případ chryslerova konceptu *Firepower*, odvozený právě od *Viperu*. Ve výrobě tento výstižný název nelze použít, neboť *Firepower* má již ve svém „repertoáru“ bateriový koncern *Exide*, pro své akumulátory do aut. A to i přesto, že pod tímto jménem duněly Chryslerovy osmiválce už před dlouhými padesáti lety. Podobný problém postihl nástupce malého *Dodge Neon*, který se měl jmenovat *Razor*. Bohužel se ozval kalifornský výrobce dětských

skútrů stejného jména a s *Razorem* na zádi nového *Dodge* byl konec. Nejenom *Chrysler* se potýká s problémy pojmenovat výstižně a přitom „beztrestně“ své modely. Lítostné okamžiky nastaly u *Fordu*, když zjistil, že už nesmí navázat na zvukný název *Futura*, používaný v 60. letech. Bohužel si jej tenkrát nezaregistroval! Záhy to však udělal americký obchodní řetězec *Pep Boys*, který tak pojmenoval jeden typ levných pneumatik. Smutný konec proslulého označení! O co jednodušší to měli návrháři v dřívějších dobách, kdy z pouhého zaregistrování názvu nikdo nehodlal těžit a spousta jmen byla volných. Návrháři svou fantazii nemuseli krotit a názvy starších amerik jsou toho důkazem. Zlaté to časy! Dnes se podíváme na jména začínající písmeny E, F, G, H a CH.



2. DÍL

E
 Eagle (AMC 1980) - orel
 Edsel (Ford 1958-60) – pojmenováno podle syna Henryho Forda
 Eldorado (Cadillac 1957) – vysněná, báječná zlatem oplývající země, ráj
 Electra (Buick 1959) – technizující výraz
 Elite (Ford 1974) – elita, výkvět, smetánka
 Esprit (Pontiac 1970) – duch, duchaplný
 Estate Wagon (Buick 1971) – další z pojmenování karoserie kombi
 Executive (Pontiac 1966, Chrysler 1986) – aktivní, výkonný

F
 Falcon (Ford 1960) – sokol
 Fairlane (Ford 1955) – přímá cesta (směr)
 Fairmont (Ford 1981) – město v Arkansasu
 Fleetline (Chevrolet 1942) - prchající
 Fleetmaster (Chevrolet 1946) – nedostizný mistr
 Fleetwood (Cadillac 1927) – název karosárny v Pensylvánii
 Flight Hawk (Studebaker 1956) – letící jestřáb
 Fiero (Pontiac 1984) – prudký, vášnivý
 Fiesta (Oldsmobile 1951) - slavnost
 Fire Arrow (Plymouth 1980) – vystřelený šíp
 Firebird (Pontiac 1967) – ohnivý pták
 Firedome (De Soto 1951) – ohnivá kopule, ohnivý dóm
 Fireflite (De Soto 1955) – „plápolající oheň“
 Firenze (Oldsmobile 1982) - Florencie
 Firesweep (De Soto 1957) – „šířící se oheň“
 Formula (Pontiac 1970) – formule, odv. nejspíš od závodních monopostů
 Fury (Plymouth 1956) – vzteklý, zuřivý
 Futura (Ford) - budoucnost
 Futuramic (Oldsmobile 1948) – technizující výraz odv. od budoucnosti

G
 Galaxie (Ford 1959) – galaxie, mléčná dráha
 Ghia (Ford) – označení luxusnějších modelů, jedná se o italskou karosárnu
 Golden Arrow (Pierce Arrow) – zlatý šíp
 Golden Hawk (Studebaker) – zlatý jestřáb
 Gran Fury (Plymouth 1972) – velký vztekoun
 Gran Torino (Ford 1972) – velké Torino (Torino je italský Turín)

Granada (USA Ford 1974) – historicky proslulé město na jihu Španělska
 Grand AM (Pontiac 1974) – „velkoamerický“
 Grand Lemans (Pontiac 1976) – velký Lemans, odv. od závodů v Lemans
 Grand Marquis (Mercury 1975) – velký markýz
 Grand Prix (Pontiac 1962) - velká cena
 Grand Safari (Pontiac 1971) – velké safári
 Grandville (Pontiac 1971) – velké město
 Great Arrow (Pierce-Arrow 1905) – velký šíp
 Greater Six (Oakland 1926) – velká šestka
 Gremlin (AMC 1970) – skřítek
 Greenbrier (Chevrolet STW 1970) – „zelený šípek“
 GS (Buick 1967) – zkratka Gran Sport
 GT (Dodge Dart, Ford Mustang aj) – zkratka Gran Turismo
 GTO (Pontiac 1964) – zkratka slov v italštině „Grand Turismo Omologato“, znamenající „schváleno pro Grand Touring“, zkratku používalo i Ferrari pro typ 250.
 GTX (Plymouth 1967) - G-grand, T-turismo, X-extra option

H
 Hemi (Chrysler) – zkratka od slova hemispherical-polokulovitý (spalovací prostor) u vysokovýkonných motorů
 Holiday (Oldsmobile 1949) - dovolená
 Horizon (Studebaker 1940) – šampión, rekordman
 Challenger (Dodge, Hudson) – vyzývateľ
 Charger (Dodge 1967) – oř
 Cheetah (Dodge, Chevrolet) – indický levhart
 Chevelle (Chevrolet 1964) - lehký vánek
 Cherokee (Jeep) – indiánský kmen v USA
 Chevette (Chevrolet) – patrně umělá zdobnělina od slova Chevrolet
 Chevy (Chevrolet) – lidově vzniklý název pro Chevrolet, v překladu znamená hon, štvání
 Chevy II (Chevrolet 1962) – samostatný typ se jménem odvozeným nejspíš od lidového názvu Chieftrain (Pontiac 1949) – náčelník

CH
 Champ (Plymouth 1979) – zřejmě zkratka Champion
 Champion (Studebaker 1940) – šampión, rekordman
 Challenger (Dodge, Hudson) – vyzývateľ
 Charger (Dodge 1967) – oř
 Cheetah (Dodge, Chevrolet) – indický levhart
 Chevelle (Chevrolet 1964) - lehký vánek
 Cherokee (Jeep) – indiánský kmen v USA
 Chevette (Chevrolet) – patrně umělá zdobnělina od slova Chevrolet
 Chevy (Chevrolet) – lidově vzniklý název pro Chevrolet, v překladu znamená hon, štvání
 Chevy II (Chevrolet 1962) – samostatný typ se jménem odvozeným nejspíš od lidového názvu Chieftrain (Pontiac 1949) – náčelník

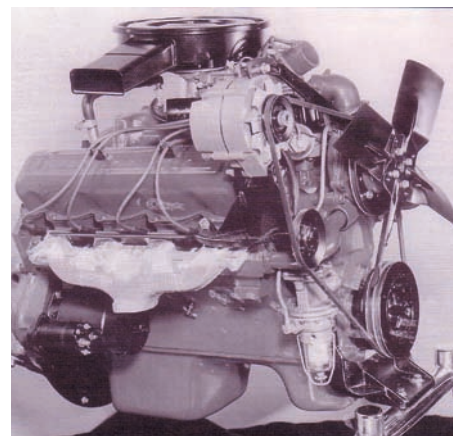
pokračování příště

II. DÍL MOTOR

pístový spalovací motor a to už více než 100 let. Přestože jeho vývoj za tu dobu urazil velký kus cesty, princip činnosti zůstává stále stejný.

V souvislosti s americkým automobilem se každému nejčastěji vybaví motor benzínový, vidlicový, s osmi válci, prostě a jednoduše V8. Ano, mám na mysli tu starou dobrou „véosmičku“, prostou jakékoliv elektroniky, s jednoduchou, ale geniální konstrukcí. Přesně tu, která se stala fenoménem klasických

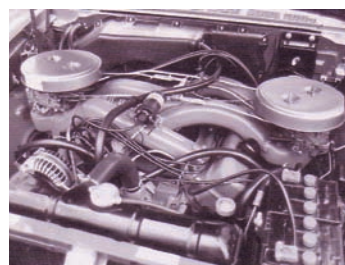
Motor je nejdůležitější částí automobilu. Obstarává pohon a určuje charakter celého vozidla. V automobilech se nejčastěji používá americk a kvůli které si mnozí z dnešních majitelů *US Cars* tento vůz vlastně pořídili. Americký osmiválec je prostě něco nenapodobitelného. Kdo slyšel německý, anglický nebo jakýkoliv jiný, dá mi za pravdu. Pouze *US V8* má tu správnou štávu, ten fascinující sonorní bublavý zvuk. Kdo neuslyšel – neuvěří!



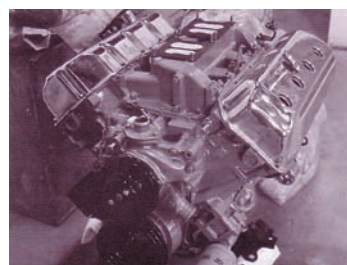
1955 Chrysler Fire Power 331 cid, 300 hp@5200 rpm, 345 lbs@3200 rpm (SAE)



1958 Chrysler Fire Power 392 cid, 380 hp@5200 rpm, 435 lbs@3600 rpm (SAE)



1962 Chrysler Short Ram + Power Option 413 cid, 405 hp@5200 rpm, 485 lbs@3200 rpm (SAE)



1963 Chrysler „Hemi“ 426 cid, 425 hp@6000 rpm, 480 lbs@4400 rpm (SAE)

motor – engine

motorový prostor – engine bay (compartment)
motorové lože – engine bed
uložení motoru – engine bracket
zavěšení motoru – engine mount
motorové příslušenství – engine accessory
výstroj motoru – engine equipment

typ motoru – engine kind (type)

benzínový motor – engine with applied ignition (petrol engine)
diesellový motor – diesel engine
vidlicový motor (V-motor) – v-engine
řadový motor – in-line engine
boxer motor (s protiběžnými písty) – engine with opposed cylinders
čtyřtaktní motor – four-stroke engine
dvoutaktní motor – two-stroke engine

vlastnosti motoru – engine behavior

účinnost motoru – engine efficiency
pružnost motoru – engine elasticity

technická data motoru – engine

specifications

identifikační číslo motoru – engine identification number
parametry motoru – engine data
zdvihový objem motoru – engine capacity (displacement)
vrtání – bore
stroke – zdvih
výkon motoru – engine output (power)
jmenovitý výkon motoru – engine rating
motorová koňská síla – engine horsepower (HP)
točivý moment motoru – engine torque
otáčky motoru – engine rpm (engine revs)
rozsah otáček motoru – engine rpm range
maximální otáčky motoru – engine peak speed
mezí otáčky motoru – engine limit speed
přetočení motoru – engine overspeed
volnoběh motoru – engine idle (idling)
provozní teplota motoru – engine running temperature
přehřátí motoru – engine overheating

poloha motoru – engine location (position)

motor před přední nápravou – engine in front of front wheels
motor před zadní nápravou (uprostřed) – engine in front of rear wheels
motor skloněný dopředu – engine inclined to front
motor skloněný dozadu – engine inclined to the rear

motor skloněný doleva – engine inclined to the left

motor skloněný doprava – engine inclined to right

součástka motoru – engine component

blok motoru – engine block
hlava motoru – engine head
válec motoru – engine cylinder
vložka válce – cylinder liner
píst motoru – engine piston
pístní kroužek – piston ring
pístní čep – gudgeon pin (piston pin, wrist pin)
vačkový hřídel – camshaft
sací ventil – inlet valve
výfukový ventil – exhaust valve
ventilová pružina – valve spring
vahadlo ventilu – rocker arm
zdvíhátko – follower (tappet)
hydraulické zdvihátko – hydraulic valve lifter
kliková skříň – engine case (crankcase)
klikový hřídel – crankshaft
ojnice – connecting rod
olejová vana motoru – engine sump
setrvačnik motoru – engine flywheel
startér motoru – engine starter
rozvodový mechanismus – engine timing mechanism
rozvodové kolo – timing gear
rozvodový řetěz – timing chain
napínák – tensioner
kladka napínáku – tensioner pulley
potrubí (rozvodné-sací, sběrné-výfukové) – manifold
držák motoru – engine brace (control, support)
chladič – cooler
chladič kapalina motoru – engine coolant
vodní pumpa – coolant pump
klínový řemen – v-belt
větrák chladič soustavy – engine cooling fan
čidlo, snímač motoru – engine sensor
sání motoru – engine intake
výstup vzduchu z kapoty – engine hood air outlet
ochranný plech motoru – engine guard
motorový kryt – engine cover
těsnění motoru – engine gasket (sealing)

mazací systém motoru – engine lubricating system

motorový olej – engine lube oil
čerpadlo motorového oleje – engine-oil pump
čidlo mazání motoru – engine lubrication indicator
plnicí otvor oleje – engine oil filler
šroub vypouštění oleje – engine oil drain plug
filtr motorového oleje – engine-lube filter
hlavní olejový kanál – engine oil gallery

měrka motorového oleje – engine-oil dipstick

chladič oleje – oil cooler

vyměna oleje – changing oil

elektrické zařízení motoru – engine electrics

kabeláž motoru – engine cable harness
pásek ukostření motoru – engine ground strap
předstih zapalování – advance ignition
rozdělovač – distributor
palec rozdělovače – rotor arm distributor
zapalovací cívka – coil ignition
zapalovací kabel – ignition cable
zapalovací svíčka – spark plug
pořadí zapalování – firing order
schéma zapojení – circuit diagram
elektronika motoru – engine electronics
řízení motoru – engine controls
řídící jednotka motoru – engine control unit (ECU)
diagnostická zásuvka motoru – engine diagnostic plug

karburátor – carburettor

plováková komora – carburettor bowl (float chamber)
směšovací komora – carburettor barrel (mixing chamber)
škrtní klapka – butterfly valve (throttle)
plovák – float
akcelerační pumpička – accelerator pump
tryska karburátoru – carburettor jet
sytič – choke

porucha motoru – engine blow-up

(breakdown, defect, failure)
skubání motoru – engine bucking (jerking)
klepání motoru – engine detonations
zvonění motoru – engine ping (pinging)
detonace motoru – engine knock
rachot motoru – engine grumbling
hluk motoru – engine noise
vadné zapalování motoru – engine misfiring
oprava motoru – engine rebuilding (repair, reconditioning)
vymontování motoru z vozidla (demontáž) – engine removal
výměna motoru – engine replacement
náhradní díly motoru – engine parts (spare parts)
diagnostika motoru – engine diagnostics
tester motoru – engine performance tester
zkušební stolice motoru – engine bench
nastavení (seřízení) motoru – engine setting
seřízení ventilů/zážehu – engine timing
ladění motoru – engine tuning

garáže VLTAVA



Mechanické opravy i bez objednání
Pravidelné údržby
Karosářské a lakýrnické práce
Pneuservis, výměna autoskel
Autoelektrika (alarmy, autorádía apod.)
STK + ME + veškeré jednání na EV.
Jednání s pojišťovnami
Asistenční služby + zapůjčení náhradního vozu
Prodej ojetých automobilů ze Švýcarska (včetně US CARS) i na leasing
Výkup havarovaných a jinak poškozených vozů
Odtahová služba
Slevy pro stálé zákazníky

GARÁŽE VLTAVA s.r.o.
www.garazevltava.cz
e-mail: garazevltava@garazevltava.cz
Tel: 603 482 061
604 955 882

RCC



servis vozidel
(speciálně FORD & US CARS, JAGUAR)
karosářské práce
(renovační autoklempřina)
zakázková výroba karosérií a automobilů
zakázková výroba pro film
renovace a restaurování vozů
čalounění interiérů
úpravy a GO motorů
opravy automatických převodovek
prodej náhradních dílů
výroba lodí
odtahová služba
autopůjčovna veteránů
svatební kolony

RCC Rajtr Classic Cars
Rádi vás přivítáme v naší nové provozovně ve Slaném
Volejte 603 541 096,
603 839 054
www.rcc.cz
e-mail: boss@rcc.cz



cartime .sro

nejen
Vše pro Americké Automobily



Přímý dovoz veškerých náhradních dílů a doplňků. Týdenní letecké zásilky, rozsáhlé skladové zásoby. Dovoz automobilů z USA. Použité díly z amerických vrakovišť. Motory, převodovky, tuning, racing, Off-Road.

Cartime s.r.o.
U haldy 60/32
Ostrava – Hrabůvka 70030
www.cartime.cz
e-mail: nd@cartime.cz

Tel: 595 782 279
603 811 560
602 523 571
608 035 894



FOXtoys®



MALOOBCHODNÍ A VELKOOBCHODNÍ PRODEJ MODELŮ AUT PRO SBĚRATELE A REKLAMNÍ ÚČELY

- NEJVĚTŠÍ NABÍDKA MODELŮ A STAVEBNIC V ČR
- VÍCE JAK 6000 POLOŽEK SKLADEM
- ZASTOUPENO 14 FIREM A PRODEJ MODELŮ DALŠÍCH 28 FIREM
- VELKÝ VÝBĚR KOVOVÝCH MODELŮ AMERIK V MĚŘÍTKU 1:18
- PRODEJ KATALOGŮ A PŘÍSLUŠENSTVÍ
- REKLAMNÍ POTSÍKY NA AUTOMOBILOVÉ MODELY
- ZAJÍMAVÉ CENY A RABATY PRO VELKOBBĚRATELE

PRODEJNY:
- Pasáž Černá růže, Na Příkopě 12, Praha 1, telefon: 221 014 400
- Tuklatská 3, Praha 10, telefon: 274 779 848
- Centrum Babylon, Nitranská 1, Liberec, telefon: 485 251 238
INTERNETOVÝ PRODEJ: www.foxtoys.cz

OFFICE:
- Fox toys s.r.o., Tuklatská 3, Praha 10, telefon: 274 815 689,
e-mail: foxtoys@foxtoys.cz



www.foxtoys.cz

ROBERTSON

Robert Šemnický
603 / 357 482
Brno - Dorných

servis & vrakoviště klasických amerických automobilů



výkup, prodej, bazar, nové i starší ND

.... nejen pro americké automobily.

IVO KUNETEK

mobil:
+420 602 733 322
e-mail: ivii@seznam.cz




Jeep Grand Wagoneer poslední model, vinová met., vinová kůže, cena k jednání 10000,- USD, 604 913 529



Ford Mustang 1968, V8, 289 cid, 280 000,- Kč 603 482 061



Buick Century 1994, V6, 3300, 79 000,- Kč 603 357 482



Pontiac Firebird Targa 1991, V6, 3100, 110 000,- Kč 603 357 482



Chevrolet Caprice 1978, V8, 350 cid, 75 000,- Kč 603 482 061



Pontiac Trans Am 1980, V8, 400 cid, 209 000,- Kč 603 482 061



Pontiac Bonneville 1981, V8, 305 cid, 110 000,- Kč 603 357 482

PRODÁM

- AMC Eagle 1980, R6, 259 cid, 69 000,- Kč 603 482 061
- AMC Eagle 1986, R6, 259 cid, 39 000,- Kč 603 482 061
- AMC Pacer 1976, R6, 259 cid, 75 000,- Kč 603 482 061
- Buick 1939, 35 000,- Kč 603 482 061
- Buick GS 1972, 209 000,- Kč 603 482 061
- Cadillac Eldorado Coupé 1981, V8, 250 000,- Kč 603 541 096
- Chevy Camaro Conv. 1996, V8, 350 cid, 450 000,- Kč 603 541 096

- Ford Mustang 1967, 250 000,- Kč 603 482 061
- Ford Mustang 1979, 35 000,- Kč 603 482 061
- Ford Mustang 1980, 65 000,- Kč 603 482 061
- Oldsmobile Cutlass 1974, 39 000,- Kč 603 482 061
- Plymouth Fury 1969, V8, 160 000,- Kč 603 541 096



Chevrolet Camaro 1978, V8, 350 cid, 95 000,- Kč 603 482 061



Mercury Grand Marquis 1975, nedodělaný, 39 000,- Kč 603 357 482



Cadillac Sedan De Ville 1979, V8, 125 000,- Kč 603 482 061



Ford Mustang 1970, R6, 135 000,- Kč 603 482 061



Chevrolet Impala Hardtop Sedan 1963, V8, 155 000,- Kč 603 482 061



Chevrolet Monte Carlo 1978, V8, 305 cid, 69 000,- Kč 603 482 061

Novou levou polovinu podlahy na Chevy Camaro & Pontiac Firebird 71-81, super cena, 723 903 732

KOUPÍM
PP blatník na Chevrolet Camaro 1971, i použité, 723 903 732

MINULÁ ČÍSLA



FULL SIZE 1 - DUBEN 2004

vyšlo u příležitosti jarního srazu US cars na Hluboké

OBSAHOVALO:

- základní informace o našem klubu
- krátké reportáže ze dvou srazů ve Švýcarsku
- představení klubového „big cars“- PONTIAC TEMPEST CUSTOM S 1969
- vzpomínku na II. American Day Luštěnice 13.9.2003
- ukázky z výrobních pásů 50.a 60.let.
- pohled na jedno švýcarské vrakoviště amerik
- typy pro surfování po internetu
- inzerci



FULL SIZE 2 - ZÁŘÍ 2004

vyšlo u příležitosti III.American Day v Luštěnicích-Pelechově

OBSAHOVALO:

- klubovou stránku
- reportáže ze srazů v Čechách i ve Švýcarsku
- Cadillac Hardtop Sedan 1959
- pohled na US Cars internet doma a v Polsku
- přepravu amerik od výrobců k prodejčům v 50.a 60.letech
- crash (bouračky)
- bloudění po jednom švýcarském vrakovišti amerik
- slovník jmen amerik a technický slovník
- inzerci

Celobarevné verze všech čísel jsou ke stažení na www.americancars.cz



KALENDÁŘ AKCÍ 2005

- | | |
|---|--|
| 2.4. - ČKMAA & CADILLAC klub ČR - Jizbice pod Bláníkem | P. Bellinger 777 646 314
Z. Anýž 603 452 495
p. Chavík 777 973 299 |
| 9.4. - WRAAM - Jarní zážeh amerik - WRAAM Bistro | Z. Košárek 602 325 594 |
| 30.4. - 1st Veteran US Car Club v ČR - Testační den - Sychrov | I. Kunetek 602 733 322 |
| 29.4.-1.5. - KPUC - Maximotoshow Hlučín - setkání US Cars | K. Haunschild 603 379 751 |
| 1.5. - V8 US Cars Owners Club - US Cars Meeting Šumperk | P. Pelech 603 482 061 |
| 14.5. - ČKMAA - Testační den - Luštěnice areál Pelechov | www.usoldtimers.sk |
| 21.5.-22.5. - AOCC - 5.Ročník 1.American Classic Rallye Slovakia | I. Kunetek 602 733 322 |
| 27.5.-29.5. - KPUC - III. FullSize Party - Fulnek Jerlochovice | p. Veleba 604 231 026 |
| 28.5.-29.5. - Ctibor Veleba - Sraz amerických oldtimerů ve Velké Bíteři | p. Kohout 0043/664/140 45 76 |
| 18.6.-19.6. - Ost. US-Car-Club Horsching - Linec (Rakousko) | Z. Košárek 602 325 594 |
| 25.6. - 1st Veteran US Car Club v ČR - Sprint na 1/4 míle - letiště Hořkovice | P. Čáslava 608 778 776 |
| 15.7.-16.7. - ACC Brno - 6th U.S. Cars Meeting Brno - Shopping Park Avion | www.sweb.cz/mustangriders |
| 16.7.-17.7. - Mustangriders Club - sraz Mustangů - Podhradí nad Dyjí | p. Chavík 777 973 299 |
| 22.7.-24.7. - WRAAM - Meeting US Automobilů - Zlín Topolná | K. Procházka 602 215 815 |
| 23.7.-24.7. - 5. Mezinárodní sraz Corvette - Praha Výstaviště | P. Pelech 603 482 061 |
| 3.9. - ČKMAA - IV. American Day Luštěnice - Pelechov | P. Bellinger 777 646 314
I. Kunetek 602 733 322 |
| 23.9.-25.9. - KPUC - II. Friday Beer Party - autokemp Beskydy - Pržno v Beskydech u Frýdlantu nad Ostravicí | Z. Košárek 602 325 594 |
| 24.9. - 1st Veteran US Car Club v ČR - Praha - Letňany Tesco | |



PŘÍŠTÍ ČÍSLO FULL SIZE 4 – ZÁŘÍ 2005

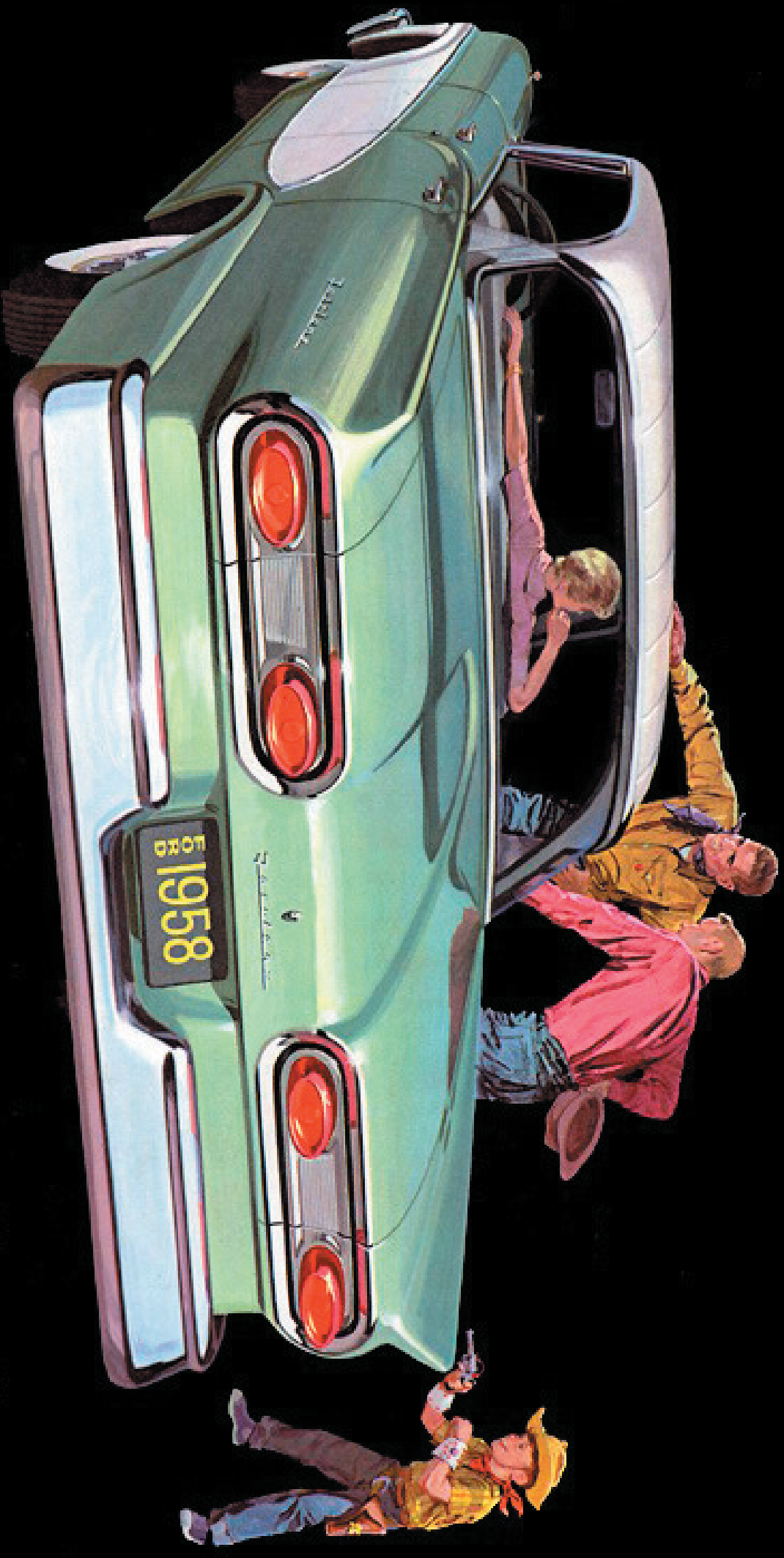
- historie amerického dění v Čechách bude mít své druhé pokračování
- podíváme se za ameriky na Kubu
- novinkou bude pohled na současné trendy v US Cars
- opět vám představíme jeden fascinující Big Cars
- nebude chybět Crash a III.díl Slovníku jmen amerik



VHS KAZETY ZE SRAZŮ

Sraz US CARS Pávov u Jihlavy	1992	220,- Kč
Sraz US CARS Sněžné	1993	250,- Kč
Sraz US CARS Ostrava	jaro 1994	200,- Kč
Sraz US CARS Skalský Dvůr	podzim 1994	250,- Kč
Sraz US CARS Seč - Junior centrum	jaro 1995	250,- Kč
Sraz US CARS Konopáč	podzim 1995	250,- Kč
American Weekend Slapy	jaro 1996	250,- Kč
Sraz Corvette Praha	podzim 1996	250,- Kč
Sraz US CARS Fulnek	5/2003	290,- Kč
Sraz US CARS Hořovice	7/2003	290,- Kč
II. American Day Luštěnice	9/2003	310,- Kč
Sraz US CARS Praha Letňany-Tesco	10/2003	290,- Kč
Sprint moto-dragster & US CARS Příbram	5/2004	250,- Kč
Sraz US CARS Fulnek	5/2004	290,- Kč
III. American Day Luštěnice	9/2004	390,- Kč
Sraz US CARS Praha Letňany-Tesco	10/2004	300,- Kč

KONTAKT PRO OBJEDNÁNÍ: Zbyněk Pokorný tel: 724 141 200
www.uscarsvideo.vz.cz
Provedení všech nabízených reportáží ve formě DVD o 60,- Kč navíc



Full size Ford Fairlane Town sedan 1958