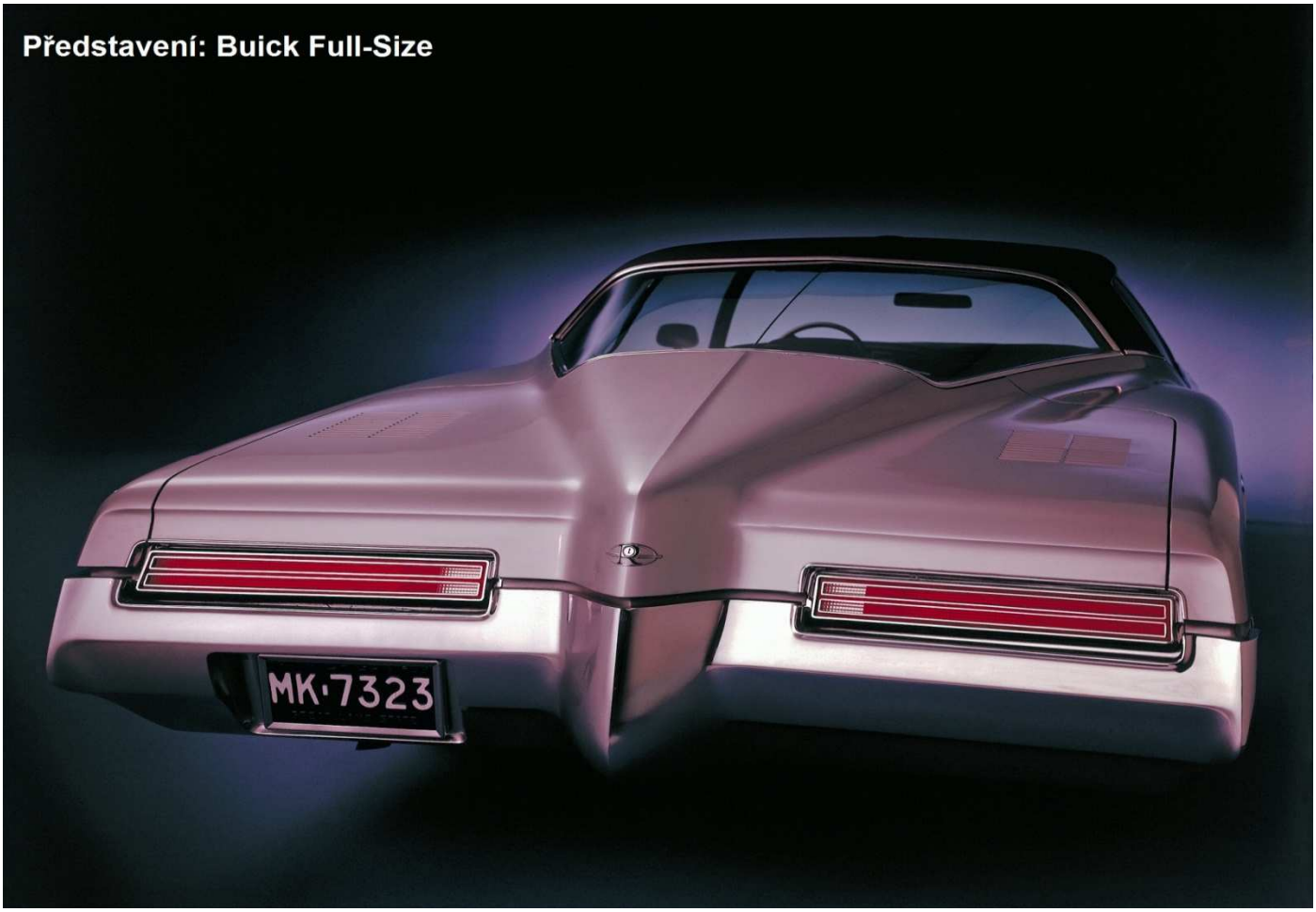
VETERÁN

BŘEZEN 2012

Veterán je každé staré auto, které máme rádi



Ebay: Vydraženo

Příběh jednoho „piana“

a další zajímavosti ze světa historických vozidel

ÚVODNÍ SLOVO

Vážení čtenáři, majitelé a příznivci historických vozidel

Konečně se blíží jaro. Čas prvních nesmělých vyjížděk s našimi milovanými veterány. Však to všichni známe. Sundat plachtu nebo setřít prach, zkontrolovat náplně, dohustit pneumatiky a sundat vůz ze špalků. A taky si pod vůz hned lehnout a opravit všechny hříchy, které jsme na podzim nestihli vyřešit. Jaro nám tohle vrátí. Až splníme tyto resty, můžeme otevřít vrata našich garáží dokořán, usadit se do voňavého interiéru a otočit klíčkem. K jarnímu životu se probudí charakteristický zvuk pod kapotou. A je úplně jedno, jestli slyšíme malý motůrek o obsahu pár set kubických centimetrů nebo jsme probudili řev několika set koní vidlicového osmi či dokonce dvanáctiválce. Jedeme….zima už je pryč.

Tuto zimu, se v nabídce veteránů objevila spousta velmi zajímavých aut. Doslova za pár desítek tisíc můžete pořídit krásný vůz, mnohdy v původním a originálním stavu, u kterého stačí jen nalít benzín a jezdit. Nikdo nezná budoucí vývoj cen paliva, ani vývoj „krize“ u nás i ve světě. V zákonných povinnostech provozu veteránů se již nevyznají ani sami poslanci. Sehnat kvalitní lakovnu či karosáře je úkol téměř nadlidský. Ale nic z toho nám nebrání si v nabídce veteránů vybrat náš vysněný vůz a vyjet s ním na silnici.

My jsme pro Vás na jaro připravili několik drobných změn. A to v rubrice „Zajímavosti“. Vypustili jsme část „Co už nejezdí“ a „Z dalekých cest“. První je příliš náročné naplňovat, druhá se překrývá s rubrikou „Foto čtenářů“. Místo toho máme pro Vás dvě nové. Jednou z nich je „Renovace“. Zde najdete fotku z probíhající renovace a ilustrační fotku toho, jak vůz bude vypadat po dokončení. V druhé najdete „Foto z běžného provozu“.

I nadále platí možnost Vašeho autorského psaní, kterou jste si vyžádali po vyjití prvního čísla našeho časopisu. Pod názvem „Z pera čtenářů“ nyní uvádíme první z Vašich příspěvků do této rubriky. Je jen a pouze na Vás, jaký vůz v této rubrice bude v dalších číslech.

Ke čtení Vás zvou

Michal a Pavel

Obsah:

Představení vozu:
Buick Full-Size 1973-1974
Reportáž:
Ebay: Vydraženo
Zajímavosti
Známé – neznámé
Příběh jednoho „Piana“
Svezli jsme se
VAZ 2102
Z pera čtenářů
Fiat 600 Picolo Grande
Inzerce
Reklamní plakát

PŘEDSTAVENÍ VOZU

VELIKOST PŘEDEVŠÍM

Full-Size Buicky 1973 – 1974

Ropná krise 70. let útočila naplno. Záludní a nevypočitatelní arabští šejkové zavřeli přívody ropy, jásali a křepčili mezi svými velbloudy, a těšili se, že dostanou největší mocnost světa na kolena … Ale ono se tak nestalo! Chvíli byl benzin na příděl, chvíli nebyl vůbec, ale General Motors dál zaměstnával konstruktery vizemi křižníků silnic. Věnujme se dvěma letům tohoto krušného období z pohledu značky Buick.

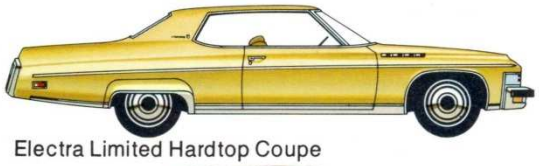
Buick – tradiční a dlouholetá součást GM, založená Davidem Dunbarem Buickem, se orientovala na starší, usedlejší a movitější klientelu. Velikostí a většinou i výbavou se mohly Buicky srovnávat s Cadillakem, i když do jeho renomé jim ještě schůdek chyběl. Tak se tedy podívejme do oné americké „dvouletky“:

„Rok 1973 ve znamení dobrého pocitu“ – to byl hlavní reklamní slogan, kterým chtěl koncern proměnit počet nerozhodných zákazníků v objemnější svazky objednávek. A měl úspěch! Tehdejší majitelé starších modelů zůstali značce věrni a noví zájemci se hrnuli do prodejen. Zatímco usměvaví a výmluvní prodavači rozdávali suvenýry, vítali nové kupce, a motory předváděcích vozů nestačily vychladnout, v zákulisí to vřelo. Optimisté ze správní rady otvírali sekt, ale ti prozíravější se mračili. Důvod byl nasnadě. Čím dál tím troufalejší příznivci všelijakých ekologických hnutí a bojůvek přešli do útoku a snažili se zkrotit Riviery, Electry a Centuriony. Bohužel, veřejnost a zákonodárci dali na pokřik těchto zelených „komandos“ a pro rok 1973 předepsali snížení emisí motorů. Neuvědomili si, že tím zabíjejí tu nejlepší techniku, která kdy poháněla americké automobily; neuvědomili si, že posílají pod hladinu dodnes uctívané Muscle cars – povyk křiklounů jim byl nad tradice amerického automobilismu.

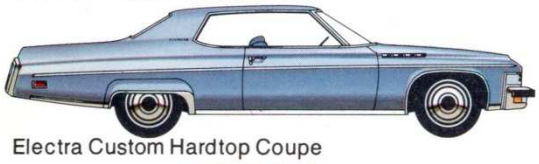
Buick se uskrovnil. Pod kapotu přišly agregáty s kompresním poměrem 8,5:1, spalující benzin Normal. Výkon drasticky poklesl a pořád dostatečný točivý moment jej nemohl nahradit. Ty tam byly časy velkých bloků a rodinné sedany s raketovými parametry.

Navenek se (naštěstí) mnoho nezměnilo. Velké Buicky dál zaplňovaly autosalony a firmě se dařilo. Zdůrazňovala zbývající atributy, a drobným písmem poznamenávala, že systém EGR zajišťuje přívod čerstvého vzduchu do spalování. Zfanatisovaní otrhaní křiklouni prozatím zmlkli.

PŘEDSTAVENÍ VOZU


Electra Limited Hardtop Coupe

Electra Limited Hardtop Sedan


Electra Custom Hardtop Coupe

Electra Custom Hardtop Sedan

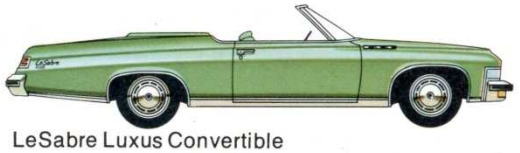
Electra 225 Hardtop Coupe

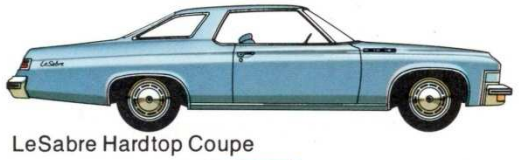
Electra 225 Hardtop Sedan

Nový modelový rok přijel s velkou slávou, ale bez novinek, které by Buick vymrštily do výšin automobilových celebrit. Chyběly vyslovené taháky, o něž by se zákazník pral. Zůstala osvědčená a léty prověřená koncepce, a modelová paleta pořád nabízela chromem blyštící se skvosty. Zákazník si mohl vybrat z šestnácti modelů Full Size – a věřte – nebylo to lehké rozhodování. Na spodním konci žebříčku stál „lidový“ LeSabre, V8 350 cu.i. (5.700 ccm), dvouhrdlový karburátor + automatika TH 375/B. To vše v základním provedení! Pokud jste se chtěli odlišit od dalších deseti stejných LeSabre v sousedství, připlatili jste si na LeSabre Custom. Ten představoval pohodlnější a vybavenější mezistupeň, ale také mimoděk hovořil o slušném zůstatku vašeho konta.. Mezi ostatní americkou produkcí jste jej poznali podle typických „Ventiports“ – imitací přívodů vzduchu z boku na kapotě. „Ventiports“ byl legendární markant Buicku, zpočátku tvořený trojicí či čtveřicí chromem zdobených otvorů v blatníku, které se tvářily nesmírně důležitě. Ve skutečnosti se ovšem jednalo o chromovanou faleš, neboť otvory byly zaslepené. Traduje se historka o nespokojených vysokoškolských studentech, kteří přísnému profesoru – majiteli Buicku – vykonávali do těchto otvorů malou potřebu …☺ Ale zpátky do „Seventies“ Představíme vám Centurion. Tento nositel slavného antického názvu byl marketingovými stratégy určen úplně jinam, než mezi předměstské domky. Na první pohled nikdo nepoznal, že skrývá původní chassis a běžný koncernový motor. Vybavením již mířil do vyšší kategorie. Bohužel, po zadupnutí plynového pedálu do podlahy se zpravidla dostavilo rozčarování - čtyřhrdlový karburátor mohl ládovat do válců celé galony benzinu, ale výkon se stejně zastavil na 175 koních – první výsledky práce ekologických zelených mužíčků byly na světě! Zákazníci také obcházeli vůz, skláněli se, pátrali, hledali – ale marně! Z neznámých důvodů se konstruktéři rozhodli vynechat tradiční „Ventiports“ – po více než 30 letech. Škoda … Ale abychom jen nekritisovali: Centurion se vyznačoval uhlazenějšími liniemi a větší prosklenou plochou. Výbava byla na tradiční úrovni a seznam příplatkových doplňků nebral konce … A přichází Electra: opět staroslavné jméno – z dějin lidstva i z dějin Buicku – s pozměněnou linií karoserie a délkou nepřehlédnutelných 5830 mm. Pravý Full Size a ikona, v které se shlíželo nejen vedení koncernu. Pod kapotou jste našli vzpomínku na staré dobré časy – obří Big Block o objemu 7.456 ccm, ovšem s výkonem „pouhých“ 225 koní. Slovo „vzpomínka“ berte doslova. Pokud jste se po prvním svezení nováčkem posadili třeba do Electry model ´69 a přišlápli plyn, mohli za vámi pokládat nový asfaltový koberec. Tehdejší Big block udělil vašemu Buicku zrychlení, za které by se nestyděla kosmická loď Enterprise!!! To už ale byla historie a ohrady

LeSabre Luxus Hardtop Sedan

LeSabre Luxus 4-door Sedan


LeSabre Luxus Convertible


LeSabre Hardtop Coupe

LeSabre Hardtop Sedan

LeSabre 4-door Sedan

PŘEDSTAVENÍ VOZU

s ojetinami. Řazení nové Electry obstarávala špičková automatika TurboHydramatic TH 400. Výkon 225 koní na papíře sice vypadá imposantně, na dvoutunový koráb s legendární pověstí to prostě nestačilo, Electra se musela spokojit s průměrem. GM právě zlikvidoval další kvězdný koráb … Ale pokud vám nevalný výkon nevadil a toužili jste po maximálním komfortu, měl pro vás Buick to pravé: k mání byla ještě lépe vybavená Electra Limited Twin Package s vinylovým potahem střechy, ozdobnými pásy pod prahy, regulátorem napětí Delectron, přepychovým čalouněním, speciálními poklicemi a mnoha jinými „extrovkami.“

1973 Buick Centurion Convertible and Hardtop Sedan

Kromě brutálního Muscle caru GSX dlouho neměl Buick v nabídce nic se sportovním nádechem, až…. až na Rivieru. Ta byla vyhrazená dobře situovaným individualistům. Jiný svět a jiný pocit. Stála vždy na vyvýšeném podiu, rafinovaně osvětlená, čekající, lákající … Byla visitkou Buicku, jeho vývěsním štítem i chloubou. Když debutoval Boattail, zdálo se, že už nic úchvatnějšího nemůže přijít (bohužel – čas ukázal, že to byla pravda). Obdivovaný Boattail se v roce 1973 představil s novou kapotou, jinak tvarovanými světlomety vpředu i vzadu a přepracovanými blatníky. Přístrojová deska se stala etalonem ergonomie a vzorem pro budoucí pracoviště řidičů (i když podobnou přinesl již mnohem dříve Studebaker). Nový zadní nárazník zvýrazňoval neopakovatelnou vizáž, která Rivieru zařadila mezi slavné ameriky 20. století. Pranic nevadilo a nevadí, že se jedná o inovaci původního návrhu Billa Mitchella, realisovaného u Chevy Corvette. Otevřme těžkou a rozměrnou kapotu: ano, královský Big block 455 cu.i. o výkonu 255 koní, schopný vyhnat Rivieru na bezmála stotřicetimílovou rychlost (v žádném případě nezkoušet!). Jestliže jste si chtěli přesto otestovat vaše schopnosti, Buick vám nabídl paket „Stage 1“: 10 koní navíc, změněný stálý převod (2,93:1) a samosvorný diferenciál Positraction. Dalším paketem byl „Trim Option“ s radiálkami, předním a zadním stabilisatorem a protihlukovou isolací. To už jste do burácení osmiválce a vytí gum mohli zařvat „F . ck the Police“ a dupnout na plyn – přinejmenším do chvíle, kdy se nad vámi objevil County Sheriff ve vrtulníku.

1973 Buick Riviera

Zastavme se chvíli u celkové koncepce. Jak je u GM (a nejen tam) dobrým zvykem, byla stavebnicová do té míry, že stačilo jen sáhnout do příslušného regálu. Samozřejmostí byla možnost záměny některých dílů v rámci ostatních koncernových značek. To je také tajemství stovek různých modifikací, ale zároveň výsledek jisté uniformity. Výbavou a provedením tvořil Buick přechod od Oldsmobilu směrem k luxusní značce Cadillac. O technických lahůdkách jsme se již zmínili, samozřejmostí bylo i dokonalé servisní zázemí, a zákazníci si domů odnášeli nádherně provedené prospekty, celobarevné, na křídovém papíru, opatřené množstvím sloganů - např. „Každý vůz a každý jeho díl byl neúplatně otestován,“ ovšem některé

soudní spory a obvinění vypovídaly o něčem jiném … Koneckonců – Titanic byl také údajně „nepotopitelný“… Vedení mělo bezesporu v živé paměti procesy z konce 60. let, kdy muselo čelit obvinění ze špatného účinku servobrzd. Následkem mělo být údajně několik smrtelných nehod a nepříjemné propírání značky v tisku. GM měl dost práce, než jakžtakž napravil pošramocenou reputaci. Mezitím ovšem Kongres schválil přísnější zákony a Buick musel přehodnotit celou proceduru testování a investovat do nového počítačového vybavení, schopného modelovat různé situace. Prvním výsledkem byl optimalisovaný podvozek se zdokonaleným řízením a přepracovaným odpružením. Stále více se objevovaly elektronické systemy zapalování. Na jednu stranu to vyhovělo zákonným normám, na stranu druhou ztrácely silniční cruisery stále více a více ze své jedinečnosti. Malou náplastí se staly firmy, které dovedly v krátkém čase dostat z úředně přiškrcených motorů jejich původní potenciál … ☺ To je ostatně praxe, která přetrvává dodnes.

A co ti poťouchlí šejkové z Perského zálivu? Přestože si dováželi ameriky po tisícovkách, ve stínu pod břichy tažných zvířat se domlouvali na dalším a dalším snižováním dodávek životadárné ropy. Následky na sebe nenechaly čekat. Nejvíce poklesl prodej americké střední třídy. Kompakty, např. Pinto, Bobcat, Maverick, Astre či Vega těžily z nižší spotřeby a reklamních ataků, a kupce Cadillaků, Lincolnů, posledních Imperialů a drahé evropské produkce rozmary beduínů nechávaly chladnými. Ti nejbohatší měli paliva vždy dostatek.

Rok 1974 přinesl neradostné vyhlídky. Tučné zisky z prodeje Full Size se zdály být minulostí. Statistiky letěly strmě dolů, ve skladech stály tisíce neprodaných a už neprodejných aut … Zdálo se, že firma ztratila nejen invenci, ale i chuť něco s tím udělat. Buick si sáhl na samé dno. Obří vlajkové lodi byly minulostí, ba i design úžasné Riviery se vytratil do nenávratna. Riviera ´74 vypadala jako naprosto běžné americké coupé a na ulici jste ji minuli bez povšimnutí. Nepomohly převratné inovace interieru, desítky kombinací barev čalounění a výbavy – Riviera 1974 zničila dlouhodobě budovaný image modelu.

Buick se ze všech sil snaží vymanit se z bludného kruhu. Vybírá si tu nejméně efektivní možnost, alespoň pro ten daný čas … Volí filosofii „delší, širší, vyšší.“ Těžko dnes říci, co očekával. I nejmenší LeSabre měřil 5738 mm. Centurion odešel na věčnost. Veškeré hlasitě propagované inovace byly jen z nouze ctností. Drobný facelift sice pozměnil přídě vozů, Riviera i LeSabre dostaly malé zadní boční okénko, ale toť vše. Výkon nejsilnějšího motoru klesl na ubohých 210 koní (což měly kdysi koncernové šestiválce a nejslabší V8). Poslední naděje vkládá Buick do „nové" Electry Limited. Ve skutečnosti se ale jednalo o pouhé povýšení střední třídy Limited a jeho sloučení s Full size Electrou. Pro fanoušky značky ostuda a trapas zároveň: kdysi mocný Buick, produkující desítky úžasných typů se stovkami nedočkavých koní, dnes v prospektech hrdě zdůrazňoval couvačky v zadním nárazníku. Vyvěste černé prapory, síň slávy osiřela.

Jakkoli začal rok 1973 dobře a nadějně, skončil ten následující tragickou bilancí. Prodej poklesl o více než 50%, a to byla rána, z níž se slavná firma D.D. Buicka už nevzpamatovala. Dál sice vyráběla velké vozy, ale zároveň přibývalo takových, jejichž motory měly výkon starterů posledních dinosaurů s názvy, které nebudou nikdy zapomenuty: Riviera, Electra, Roadmaster, Centurion, Invicta, LeSabre … Přečtěte si je ještě jednou, aby na vás dýchly svou atmosferou, protože – co svět světem stojí – tyhle dějiny se už opakovat nebudou …

PŘEDSTAVENÍ VOZU

Pohled z žabí perspektivy zdůrazní mohutnost Electry 1973. Hned za ní parkuje LeSabre.

Ještě jeden pohled na Electru 2-Door Coupé. Fotka trochu klame, Buick je ve skutečnosti obrovský

Tohle uvidíte pod kapotou Electry. Každá součástka říká: koně, koně, koně …

Buick Electra 225 v americkém krimi seriálu Rockford Files, který se natáčel v letech 1974 – 1980.

I takhle může vypadat dobrý ročník: Riviera Boattail, ponechaná dvacet svému osudu, nabídla po odstrojení otřesný pohled.

Text a foto: Pavel Kopáček a archiv autora

EBAY: VYDRAŽENO

Nákup padesát let starého auta pomocí internetové aukce je trošku nezvyklá věc. Ale když je v nabídce ojedinělá užitková verze Simky Aronde, zvaná Messagére za velmi slušný peníz, prostě vezmete přepravník a jedete. Když s Vámi jede ještě kamarád, který se domluví francouzsky a druhý, který chce koupit cestou Matru Rancho, slibuje to jistě zajímavé dobrodružství.

Budíček ve 2.30, je dobrodružství samo o sobě. Nadávám a pokouším se vstát. Kdyby bylo důvodem k takovému vstávání cokoliv jiného, nemělo by to úspěch. Takhle ale po chvilce sedím v autě a pět minut před třetí hodinou ráno zastavuju u Michala V. před domem, kde už čeká třetí z naší posádky - Pája. V 18h máme dohodnutou prohlídku Matry Rancho, které chce Pája koupit u Lyonu. Ano, dnes. To je nějakých 1300km.

Vyrážíme. Po Čechách i s přepravníkem to utíká rychle, byť je na něm max. povolená 80km/h rychlost. Ale přepravník je kvalitní, je bezvětří, žádný provoz, tak upalujeme „stodvacet“. S obvyklým dotankováním přejíždíme bývalou hranici v Rozvadově. Již známá cesta Norimberk – Sinsheim – Karlsruhe – Mylhůzy utíká vcelku rychle a my si na čáře svorně říkáme „Vive la France“. Samozřejmě nakupujeme nějaké potraviny, které jsou brzo cítit po celém prostoru našeho kombíku. Ano, smradlavé francouzské sýry. Jen Michal jimi jako čerstvý ženáč pohrdá a cpe se řízky od manželky. Cesta pokračuje v poklidu přes Belfort, Besancon až k Lyonu. Střídáme dálnice i okresky. Naštěstí mýtné je pro osobní vozy dělené výškově, takže náš přepravník brána nevidí a my platíme jako za osobní vůz. Prognózy z ÚAMK, předvídající trojnásobné sazby, se nepotvrdily. V 17 h nás navigace navádí k zastrčenému rodinnému domku ve slepé ulici, kde čeká Rancho.

Pouštíme se do obhlídky vozu, vysvětlujeme Pájovi stav, chyby, odlišnosti od originálu. Nejvíce nás ale zaujal přívěs z půlky dalšího Rancha a ještě menší model Rancha uvnitř přívěsu. Jak ruské matrjošky. Pája se nemůže rozhodnout, ani manželka na telefonu záhadu „vzít či nevzít“ nerozlouskne, takže se po hodině a půl s poděkováním loučíme a předáváme alespoň drobný dárek od Simca klubu v podobě ročenky z mezinárodního srazu Simek v ČR.

Michal má již připravenou v navigaci adresu druhého Rancha, které bleskově dojednal, a za patnáct minut stavíme ve vedlejší vesnici u překvapeného Francouze. „Bereme“, je nám všem jasné ihned, co se k Ranchu přiblížíme na metr. Je sice zašlé, na neoriginálních kolech, ale naprosto bez koroze, nepoškozené, prostě ideální pro renovaci. Takhle zdravé Rancho jsem ještě snad neviděl. Krátká zkušební jízda Páji nás informuje o strašném zvuku motoru a co je horší, o nečinnosti dobíjení. Francouze překvapujeme podruhé, když vůz chceme odvézt. Michal vyměňuje kola za původní a já koukám na dobíjecí relé. Majitel zatím vykládá nepořádek z kufru a taky prkennou přepážku, snad pro odpočet DPH. Škoda, že jsme to

nestihli vyfotit. Za pomoci Michalovy francouzštiny Pája vůz kupuje a následně ho nakládáme na vypůjčený přepravník. Vyrážíme hledat hotel, neboť jsme již všichni dost unaveni. Navigace nás sice nejdřív protáhla hnusnou čtvrtí Lyonu, kde jsme si připadali jak na sídlišti Chánov, ale nakonec jsme našli i hotel s parkingem a šli spát. Ráno jsme si přispali do devíti hodin, ale stejně je to málo.

Nasedáme a pokračujeme směr Marseille. Cestou zastavujeme na odpočívadle a rozhodujeme se seřídit ventily na Ranchu a podívat se na dobíjení, které stále vzdoruje. Seřizuji ventily na správné vůle a motor nevěřícně utichá. Motor se asi diví víc než my, neboť ho evidentně nikdo nikdy neseřizoval. Půl centimetru vůle, to jsem neviděl. Dobíjení se ale opravit nedaří. Před Marseille se stáčíme na severovýchod a směřujeme k Cannes. Jakmile spatříme moře, jako správné suchozemské krysy, na nic nečekáme a hurá do vln. Pája byl v minulém životě asi námořník, protože mořem opovrhuje a čeká na břehu. Po bleskové koupeli pokračujeme. Chceme najít supermarket nebo nějaký obchod, kde Páju necháme i Ranchem a pojedeme pro Messagere. Nějaký obchod nacházíme, i když jsme k němu museli několika prudkými klesáními. „Nalešti si to, vyměň prázdné kolo a čekej“ instruujeme Páju a vyrážíme do hor. Čeká nás stoupání do nadmořské výšky 1660km. Ale nikdo nám neřekl, že musíme překonat nějaký ten horský hřeben, než se potkáme s majitelem Messagere, který čeká v Simce 1301 s označením Taxi. Za ním pokračujeme, již jen prý 10km prudce dolů. Jenže jakých 10km! Silnička tak na šíři osobáku a my za sebou ještě „plato“! Serpentin nespočítaně a já si říkám v duchu, jak naložení pojedeme zpět. Je to, jako bychom sestupovali do nitra hory, do pekel. No, vždyť kam jinam s námi. Za chvíli jsme tam. Ne v pekle, ale na místě, kde na louce stojí cíl naší cesty. Stav odpovídá popisu, začíná se rychle stmívat, takže rychle na „plato“. Tak rychle to nejde. Déle odstavená Aronde, běžící na tři válce po rozmoklé louce jet nechce, ale přemlouváme ji a po menších potížích s úzkým rozchodem kol ji dostáváme nahoru a pevně kurtujeme. Majitel mně podává smlouvu, já jemu peníze, a je hotovo. Tohle opravdu není obchod mezi druhou a třetí sklenkou whiskey v golfovém klubu. „Klíče“ obracím se na prodávajícího. „To nikdy nemělo“ odvětí. Vyndavám z kapsy svůj svazek klíčů, na kterém mám i jeden „simčí“ klíč a vůz zamykám. Vyrážíme již za tmy. Před každou serpentinou zastavuji, řadím za jedna a s nejvyšší opatrností soupravu protahuji vzhůru do kopců. Může být po desáté, když voláme Páju, ať vyjede směrem k hlavní silnici, kde se potkáváme. Hotel, je již to jediné, co nás zajímá. Ani cenovka 100E za noc nás už nedostane zpět na cestu a ubytováváme se na okraji Cannes. Hotelový bazén nás velmi láká, tak potichu míjíme ve 23h ceduli „otevřeno do 22h“ a již plaveme. Chceme již vylézt, když se objevuje recepční a slušně nás upozorňuje, že to ne. Nevadí, již jsme vykoupaní. Jdeme spát. Je neděle k půlnoci a Michal musí být v úterý v

práci. A to je 1200km daleko.

Moc tomu nevěřím, když ráno sedáme do aut. Já svému Mercedesu věřím, ale Pája stále nedobíjí, Rancho za posledních 8 let nejelo dál než na druhý konec vesnice, pneumatiky jsou zteřelé, rezerva prázdná, technická propadlá, pojistka rovněž. Vyrážíme směr nejbližší benzínka. Čekáme a čekáme a Pája nikde. Když se přiblížíme s Michalem ke stojanu, u kterého Rancho stojí, blíží se k němu i černoška s kýblem a dává ho pod tekoucí nádrž. Zjišťujeme, že někde v horní polovině, kam není vidět, nádrž teče. Stojan nám říká, že je protočeno již víc benzínu, než je obsah nádrže. Ale možností moc není. Vzdát to a zavolat odtah, nebo jet dál? Po chvíli se rozhodujeme, že bude lepší jet dál. Něco se spálí, něco odpaří, něco vyšplouchá. Pája si tím moc jist není, ale nic jiného v tu chvíli nezbývá, takže ho přesvědčujeme, aby nastartoval za benzínkou a vyrazil. Něco sice šplouchá ven, ale s postupujími kilometry se to lepší, i když průběžně blikající auta na Páju svědčí o něčem jiném. Domlouváme se, že Pája pojede po dálnici a my se podíváme podél moře městem, koupíme Pájovi náhradní aku a nějaké sýry domů. Za chvíli Pája volá, že zůstal stát na mýtnici, kde se mu, po vhození peněz, neotevřela brána, auto mu chcíplo a nestartuje, moji baterku z Aronde vyzkratoval a že má nervy nadranc. Dáváme několik přátelských rad a pokračujeme v původním plánu. Nakonec se brána otevřela a Pája čeká u další mýtnice. Když k němu dojedeme, Rancho nechce startovat ani na novou baterku. Aby prodávali nenabitou, je blbost. Zvlášť, když naftový Mercedes na ni chytá ihned. Vracíme údajně vybitou baterku zpět do Rancha. „Klepni do spínače startéru“ radím Michalovi a vůz ihned chytá. Rovněž „vyzkratovaná“ baterka funguje, takže žádná závada se nekoná. Posvačíme, nasedáme a pokračujeme. Když máme moře pár metrů od dálnice, neodoláme a znovu se rychle koupeme. U jedné z benzínek se Pája s Michalem ptají po pneumatikách, ale nejsou skladem, přivézt jsou schopni pouze dvě a v jiném rozměru a i s ohledem na čas se Pája rozhoduje, vzít pouze jednu obutou rezervu z vozu, která má stejnou rozteč šroubů. Pak již nás čeká Itálie. Silnice se postupně rovná, tak uháníme dál a u odboček vždy čekáme na Páju. Ale ten nám v půlce Itálie volá, že mu bouchlo kolo, a že na rezervu dojel jen pár kilometrů. Sdělujeme mu svoji pozici a on nám své rozhodnutí, odsekat zbytek pneu a dojet těch pár kilometrů holt po disku. Po dvou hodinách čekání na pumpě Pája přikodrcá a celý zničen usedá na zadní sedačku Mercedesa k nám a ihned začíná organizovat dovoz do Čech.

Brennerský průsmyk projíždíme již za tmy. Mnichov, Norimber, Plzeň. Několikrát se střídáme za volantem s Michalem a ráno zastavujeme u Michala, kde s Pájou vysedají. „Ahoj“ zdravíme se krátce a já pokračuji domů. V půl osmé ráno parkuji naloženou soupravu před domem a z posledních sil zamykám auto. Za tři minuty již spím.

Od této události uplynuly tři roky. Rancho je již po renovaci a letos by mělo vyjet. Messagére občas projedu a za rok by se jí mělo dostat rovněž celkové renovace.

Text: Michal Primák Foto: Michal Primák a archiv autora

ZAJÍMAVOSTI

Dobovka

Bulharsko, Lozenec, srpen 1968. Hillman Minx pod přístřeškem působil v zapadlé vísce dost exoticky. (pk)

Z archivu čtenářů

Ač se to nezdá, tato Škoda 1201 je plně pojízdná. Zatím je před renovací. Majitel zatím zjišťuje původ všemožných úprav, jakož i výdřevy (poslal P.Sedláček)

Mrtvolka

Opel Senator byl a je na našich silnicích bílou vránou. Tím víc zamrzí dvojice poměrně zachovalých kusů, které už nic dobrého nečeká … (pk)

Hádanka

Minule jste jistě uhodli Tatru 613. Dnes máme něco trošku „těžšího". Ale jistě si poradíte i tentokrát. (mp)

Renovace

Chevy Biscayne 1965, zakoupený od americké ambasády v Bělehradu. Vůz šel z ruky do ruky, což se na něm osudově podepsalo. Zachráněný v poslední chvíli před sešrotováním. Pomalu renovován. Řadový šestiválec, tříkvalt manuál. Full-Size Chevroletů je u nás osm. (pk)

ZAJÍMAVOSTI

Z „běžného“ provozu

Renaultů 15 potkáte na silnicích minimum. Určitě vám to vynahradí pohled na jeden denně užívaný exemplář, majitelem navíc upravený do podoby, francouzskými konstruktéry dosud nespatřené ... (pk)

Hrálo ve filmu

„ Já si žiju jako lord, řídím auto značky Ford," zpívá si Miloš Kopecký, ale ještě neví, že díky buřince pana Tau nebude mít za chvíli vůbec nic … (pk)

Reklamní snímek

(archiv p.k.)

PŘÍBĚH JEDNOHO PIÁNA.

Zveme vás do doby dávno minulé, na návštěvu k jednomu starému pánovi, který si splnil svoji touhu. Život mu uštědřil spíš kopance než pohlazení, ale nezatrpknul, a na zpestření podzimu života si pořídil svůj dávný sen. Ten sen se zhmotnil v podobě třícípé hvězdy v jeho zorném poli … Majitel onoho hrdého piána byl můj děda …

Kdysi – ještě před válkou, bydlel na Vysočině pán, který se z chudých poměrů vzmohl na – byť rozsahem nevelký – ale vlastní podnik. Přečkal válku a ihned po osvobození začal dodávat vodovodní trubky, armatury a podobné instalatérské záležitosti. Promyšlený tah, pomyslíme-li si, jak zdecimované a nefunkční byly domy po odchodu německých a ruských vojsk. Jezdil předválečným Citroënem BL 11 a získal od Fondu národní obnovy nákladní Chevrolet, dodaný v rámci akce UNRRA.

Ale události roku 1948 přišly s rasancí, kterou těžko kdo očekával. Okované boty milicionářů dupaly v garáži, odkud samozvaní úředníci odváželi zabavený Citroën i nákladní Chevy. Rodině zůstal jeden pokoj, ale bývalý majitel firmy měl státem zajištěné „ubytování“ na dlouhé, předlouhé roky …

Sám ani nevím, kde se v dědovi vzala ona touha po Mercedesu, ale z obyčejného snu se stala životním průvodcem. Průvodcem v dalších desetiletích života, v každodenní dřině v továrně, ve volných chvílích. Postupně vystavěl dům, vedle domu garáž – prázdnou. Co v ní asi jednou bude? Osobně jsem nevěřil, že by sloužila k jinému účelu, než k úschově nářadí, dvoukoláku a bicyklu.

Děda měl rád auta a měl dobrý vkus: Volvo řady 240, Opel Admiral a Diplomat, ameriky 70. let a samozřejmě mercedesy. Ty především. Jezdil pravidelně na veletrhy do Brna, kde vedl dlouhé rozhovory s ing. Leopoldem Broschem, tehdejším zástupcem Mercedesu pro Československo. Jezdil jsem s ním, obdivoval naleštěné skvosty, a byl náležitě hrdý na to, že smím za provazy, do „země zasvěcené,“ kde to vonělo něčím krásným a neidentifikovaným, a v závěru návštěvy jsem si každý rok odnášel prospekty, samozřejmě ve firemní plastové tašce. Až jednou:

PŘÍBĚHY AUT

Někdy před prázdninami 1977 přijel děda s babičkou k nám (vlakem, jak jinak), a vzal si mě do obýváku, zakázal ostatním přístup, a z aktovky vytáhl spoustu papírů a seznamů s německým textem. Německy jsem mluvil plynně, navštěvoval jsem gymnasium, a brzy jsem poznal, že to jsou objednávky, katalogy příplatkové výbavy a další firemní náležitosti. V záhlaví každého listu se skvěla třícípá hvězda! A bylo to tady! Dodnes si pamatuji knedlík v krku, když mi děda oznámil, že mu budu překládat a budeme vybírat výbavu pro jeho nové piáno!!! I v západní Evropě bylo horkou novinkou, na kterou se čekalo v pořadnících, několik jich jezdilo na zahraničních ambasádách – a teď tohle!

Typ W 123, 300D. To bylo dáno. Ostatní – ostatní jsme dávali dohromady z nabídek, které pravidelně chodily. Trvalo to celé týdny. Samozřejmostí byla automatika. Odjakživa jsem toto zařízení obdivoval a teď jsem se na něm mohl i „podílet.“ Neshody byly u odstínu laku. Děda nechtěl ani příplatkový, a metalisu už vůbec ne. Tu tady tenkrát nikdo neuměl opravit. Základní barevnice elegancí neoplývala. Nabízela jen asi osm odstínů. Děda byl zpočátku pro černou – to se mi moc líbilo (viděli jste někdy lesknoucí se černé piáno? Nádhera …), ale pak ustoupil. Tmavě černomodrou nechtěl ani vidět. Bílou odmítal ze zásady. Zbývala taková podivná žlutookrová (průjmová ☹), hnědá (naprosto hovnivá ☹), prapodivná zeleň, připomínající barvu krmné siláže (BLE), pak taková zajímavá modř (ta se ale také nelíbila) – a co tedy zbylo? Olivově zelená, kód 836, název „Caledoniengrün“. A přitom zůstalo. Nějak jsem si podle malého čtverečku v prospektu tu barvu neuměl na autě představit. Obdobně laděné byly potahy a veškeré čalounění, vyvedené ve veluru. Servořízení u vznětových modelů patřilo do seriové výbavy. Děda nechtěl žádné elektrické zbytečnosti (okna, sedadla, apod – dnes mu dávám za pravdu), ale do středového tunelu jsme objednali rádio s kasetovým přehrávačem zn. Becker, doplněné o elektricky výsuvnou antenu při zapnutí přístroje. Mnohokrát jsme seznamy předělávali, mnohokrát jsme diskutovali nad prospekty, překládal jsem další a další nabídky – a žil v sedmém nebi. Divíte se?

Pak děda s babičkou sice jezdili dál, ale už bez plné aktovky, já měl pořád plno dotazů, děda se jen smál, a babička říkala: „Hochu, já nic nevím …“ Uplynul rok … Až jednoho dne jsem s rodiči přijel na návštěvu – a hle: okna garáže byla zevnitř zakrytá sololitem. Nějak mi to ale pořád nedocházelo. Jen táta, starý praktik, pochopil … Byl tam i strejda s tetou, a všichni se usmívali jako měsíček. Já pořád nic … Až děda zalovil v kapse a naprosto lhostejným hlasem nás pozval ven. Vlastně dovnitř … Do garáže … Vrata se otevřela bez vrznutí … Paprsky dubnového slunce se vedraly dovnitř a políbily olivově zelenou záď, ozdobenou nápisem 300D. Srdeční zástava? Snad … Takový pocit jsem zažil až za tři měsíce, při tažení maturitních otázek. Lesk nového auta, vůně uhlově černých pneumatik Continental, vůně interieru, masivní zelené tělo odpočívající v přítmí garáže … Asi jsem tehdy stál mimo prostor a čas – no, bylo mi osmnáct, a ač jsem již viděl ledasco, „Face to Face“ tomuhle jsem byl poprvé … Děda jakoby povyrostl, to se radovalo jeho srdce, užívající si radosti a toho, čemu se dneska říká příliv adrenalinu … Babička, nenápadně si utírající oči. Strejda

s lišáckým úsměvem, protože on to byl, kdo s dědou přivezli auto z pražské výdejny Tuzexu. Ani táta – jindy naprosto „Poker Face“ nedokázal skrýt pocity - kdoví, jaké byly (tenkrát v naší garáži parkovala Cortina MkIII), a máma, která na sobě málokdy nechala cokoliv poznat.

Dveře zaklaply s tupým žuchnutím, na přístrojovém panelu se rozsvítila oranžová kontrolka, a okamžik nato začal pracovat vznětový pětiválec. Teprve teď jsem si vlastně uvědomil, co to znamená diesel: klapot, vibrace a podivný zvuk motoru … Přiznám se, trochu mě to zklamalo, ale celý život jsem se setkával se zážehy, tak pochopte … Motor ztichl a šlo se zpátky. Najednou jsem nemohl nic polknout ☺. Až další

neděli přišel čas: piáno stálo na dvoře a metalo prasátka chromu na kolemjdoucí, kteří se zastavovali, a s otevřenými ústy hleděli na olivový přízrak. Zaklapla za námi brána. Usedl jsem na sedadlo spolujezdce, vzrušený vůní, která mne opájela a dotykem sametu, jež jsem dosud nepoznal. Motor naskočil, uvnitř bylo znatelné jen ševelení a nepatrné chvění volantu. Dědova ruka posunula volič na D – a pak, pak začal bzučet motor ve vyšších otáčkách a Mercedes se plavně rozjel. Přeřazení jsem ani nepostřehl, a další proběhlo úplně nepozorovaně. Nevěděl jsem, čeho si mám všímat dřív, zda nepatrných pohybů volantu, kterým servořízení natáčelo kola do zatáček, zvláštního zvuku motoru, nesrovnatelného s žádným, který jsem doposud zažil, či obdivných a závistivých pohledů chodců a řidičů, které jsme předjížděli.

Jezdil jsem s dědou pravidelně a celé dlouhé roky. Každý jsme prodělali změny: já se začal pravidelně holit, odešel jsem do Prahy na vysokou, děda občas nevyjel, protože se na něm podepsala minulost, za kterou nemohl, jen piáno vypadalo stále jako v ten den, kdy podepsal převzetí. Nikdy jsem nezapomněl a nezapomenu na tuhle první jízdu. Rok nato si táta pořídil také 300D – bílé, ale to setkání s naším novým autem už postrádalo ten punc zázraku a okouzlení.

Roky pokročily, děda jezdil méně a méně, až jednoho smutného dne Mercedes v garáži osiřel. Určitě cítil smutek a prožíval jej s námi – auta mají duši, a poznají lásku majitele. Aspoň TAKOVÁ auta … Dnešní to již nedovedou, jsouce věrným obrazem současné společnosti, postrádající slušnost, skromnost a schopnost rozdávat dobro. Babička se ráda vozila, ale nikdy za volantem neseděla. Měkký věnec volantu s hvězdou

uprostřed čalouněného středu tedy uchopil strejda, a stal se tak druhým, kdo oživil ztichlý pětiválec. Stará se o něj dodnes, auto má tu nejlepší péči, jakou si můžete představit. Nikdy nepoznalo sůl, nikdy nepoznalo sníh, déšť jen několikrát za svůj život. Parkuje v tepelně isolované garáži, naprosto suché, obklopeno diplomy z veteránských soutěží, startovními čísly a dalšími relikviemi, které za svůj dlouhý život dokázalo nastřádat.

Možná vás při čtení napadla zcela logická otázka. Kde vzal bývalý majitel firmy, později

politický vězeň, a po zbytek života manuálně pracující člověk na auto v ceně deseti škodovek? Není co tajit: děda žil skromným, až asketickým životem – nepil, nekouřil, střádal a myslel na zadní kolečka. Z obyčejného dělníka to dotáhl na mistra, jehož respektovala celá velká továrna. Trvalo to více než čtvrtstoletí, a pomohli také příbuzní z Rakouska. Toť ono „tajemství.“

Došli jsme skoro na konec. Nebudu vás unavovat technickými detaily – 300D je notoricky proslulý mezník v dějinách koncernu – základní data naleznete na konci článku. Chtěl jsem jen popsat výjimečný stroj, který je dle hodnocení povolaných údajně nejzachovalejším a nejpůvodnějším piánem v ČR – myšleno z vozů, které sem byly dodány jako nové.

Zároveň berte tohle čtení jako hold a díky starému pánovi, na první pohled nepřístupnému, ale pod slupkou přísnosti skrývajícímu citlivou duši a srdce na pravém místě.

Mercedes občas vidím, a věřím, že jej děda odkudsi shůry vidí také – tak ahoj tam nahoru, tvůj nezbedný vnuk Ti píše, že zelený krasavec jezdí a jezdit bude dál. Tak se na nás někdy podívej, pětiválec i já na Tebe myslíme …

Několik faktů o autu:
14. března 1978 objednáno v Tuzexu Praha
11. dubna 1979 dodáno a převzato
Jednalo se o zcela mimořádnou dodávku, neboť majitel nemohl jezdit na předepsané garanční prohlídky do německého servisu, vůz neměl zajištěné potřebné náhradní díly (i když v Praze fungoval servis MB, BMW, VW a Ford). Všechna tato fakta jsou součástí kupní smlouvy i faktury.
Vůz jezdí pouze v době od konce dubna do začátku října, dnes má najeto cca. 65.000 km. Prodělal výměnu pneumatik, akumulátoru a běžných provozních náplní.
Vůz nyní vlastní a ošetřuje syn prvního majitele.

Základní technická data:

Motor: Kapalinou chlazený vznětový řadový pětiválec, vstřikování paliva Bosch, objem 2998 ccm, vrtání x zdvih 90,9 x 92,4 mm, výkon 80 koní při 4000/min, točivý moment 172 Nm při 2400/min,
Převodovka: Třístupňová automatika Daimler Benz Automatic, pohon zadních kol
Podvozek: přední náprava – nezávislé zavěšení kol na příčných ramenech, kotoučové brzdy, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče. Zadní náprava – nezávislé zavěšení kol na šikmých ramenech, kotoučové brzdy, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče. Servořízení.
Karoserie: Pětimístný sedan klasické koncepce, rozměry D x Š x V – 4725 x 1786 x 1438 mm, pohotovostní hmotnost 1445 kg, objem palivové nádrže 65 litrů
Maximální rychlost: 148 km/h
Spotřeba: cca 10,8 l/100 km

Text: Pavel Kopáček Foto: Pavel Kopáček a Oto Kadlec

SVEZLI JSME SE

RUSKÁ ZIMA

Za oknem teploměr ukazuje -24 stupňů. To si mohu nechat o naplánované jízdě veteránem jen zdát, říkám si, když sedím odpoledne ve vyhřátém pokoji a poslouchám praskot dřeva v krbu. Nálada jako stvořená ke vzpomínkám. Vlastně proč ne? Ono když se spojí vzpomínka na veterány a zima jak z ruského filmu, je to už kousek na ruské, resp. sovětské silnice. Jedním ze sovětských vozů, který mi prošel rukama, byl VAZ 2102. Pojďme tedy nezvykle o pár let zpátky…

Píše se rok 1996, já jsem vyměnil svoji Škodu 100 za VAZ 2102. Vůz měl velmi slušnou karoserii, výborný motor a skoro žádný lak. V průběhu léta jsem ho uvedl do pěkného stavu. Tenkrát sice ještě ne veteránského, ale jako dvacetiletému klukovi mi to stačilo. Najezdil jsem s ním desetitisíce kilometrů. Jak se vlastně se „žigulíkem“ jezdí?

Skoro se dá říci, že co jiný kraj, to jiný mrav. Zatímco české škodovky v různém stadiu rozhrkanosti a údržby stále jezdí, západní auta jsou pohodlná a rychlá, sovětský VAZ je především bytelný stroj. Silniční síť v SSSR potřebovala kvalitní auto, které by si poradilo i tam, kde silnice končí. A to si „žigulíci“ poradily.

Nejedná o žádný výkřik designu, že VAZ 2102 je licenční varianta Fiatu 124, ví každý. Celek ale působí jednoduchým a kompaktním dojmem. Vše je tam, kde má být. Jednoduchá a střízlivá elegance. V běžném provozu si ho nevšimnete. Když se ale podíváte po karoserii blíž a pečlivěji, najdete zajímavé detaily jako prolisy na střeše nebo jednoduché řešení výklopné zádě, které umožňuje skvělou manipulaci s nákladem. Z vozu je na všechny strany skvělý výhled díky velkému zasklení. Nikde nic nepřekáží.

Při nastupování do auta musím s dveřmi třísknout ještě víc než hodně. I tak je to málo a zkouším to ještě

jednou. Dveře jsou napodruhé zavřené a já se rozhlížím po známém interiéru. Vlastně tu není nic k vidění. Je tu volant, kaplička s rychloměrem, a dva malé budíčky pro měření hladiny paliva a teploty. Sedačky jsou pohodlné. Připomínají mi křesla z francouzských vozů. Spínací skřínka je vlevo vedle volantu, tak tedy startuji. Motor naskakuje ihned a má docela klidný běh. Jen je dost hlučný. A to i přesto, že má poměrně málo najeto a je v bezvadném stavu. Prostě konstrukční nedokonalost. Motor vrčí, topení je puštěné naplno a v interiéru je brzy teplo. A to i přesto, že se jedná kombi, takže se vlastně vyhřívá i zavazadlový prostor. Však to je třeba. Tak jdeme na to, říkám si v duchu. Beru do ruky řadící páku, ústící přímo do převodovky

bez tyček a táhel. Přesto musím vyvinout podstatně větší sílu k zařazení prvního rychlostního stupně. Sovětský stroj se hlučněji rozjíždí, brzy řadím dvojku. Spojka je hodně ostrá, má tendenci být rychlejší než moje noha. Kdo není na Lady zvyklý, budou mu při každém přeřazení poskakovat. Stačí ji ale v záběru zlomek vteřiny přidržet a je vše v pořádku. Čtyřrychlostní převodovka by snesla klidně jeden či dva kvalty navíc, ale koho by to tehdy napadlo ☺. „Žigulík“, jinak se mu ani neřekne (i když je to chybné označení) je na silnicích docela příjemným společníkem. Pokud si tedy zacpeme uši. Jinak díry na silnicích ho vůbec nezajímají, jízdní komfort nikdo nepožaduje. Ale je to všechno vcelku v pohodě. Hluk je po pár desítkách kilometrů tak stereotypní, že ho přestaneme vnímat nebo přidáme hlasitost na radiu, který jsme si ale před jízdou museli namontovat, protože o výbavě v továrně nikdy neslyšeli. Na dálnici se necpeme, co bychom tam dělali? Sice můžeme jet kolem 130km/h a při dobrém větru i víc, ale v levém pruhu bychom překáželi a motat se mezi kamiony také není žádná zábava. Takže zbývají rychlejší silnice I. A II. třídy. Auto docela dobře drží stopu, možná i proto, že je to zadokolka.

V čem je „žigulík“ téměř nedostižný, je jeho určitá nezničitelnost. Zavazadlový prostor je dobře přístupný a vůz uveze tolik, kolik se do něj naloží. Na hmotnosti nezáleží. Spousta rodinných domů v zemi by mohla vyprávět.

Ačkoliv je vůz velmi jednoduchý, je atraktivní i z veteránského hlediska. Můžete vzít rodinku, kočárek do kufru, caravan za sebe a jet na delší sraz či dovolenou. Auto je jednoduché, takže většinu závad opravíte provázkem a kladivem. Spotřeba se sice nepohybuje na pěti litrech paliva, ale to přece není rozhodující. Důležitější je pohoda na cestě a bezpečný návrat. Pohoda je s každým fungujícím veteránem a na bezpečnost je „žigulík“ možná ještě lepší, než německá či švédská auta. Alespoň v těch letech.

Tak vzhůru nejen na sovětské cesty!!!

Technické údaje:

Kapalinou chlazený řadový čtyřválec
Objem 1198 ccm
Vrtání x zdvih 76 x 66 mm
Kompresní poměr 8,8:1
Výkon 62 koní při 5600 ot/min
Nejvyšší rychlost 140 km/h
Čtyřstupňový manuál, pohon zadních kol
Vpředu kotoučové, vzadu bubnové brzdy
Rozměry: D x Š x V 4064 x 1613 x 1466 mm
Pohotovostní hmotnost 996 kg
Období výroby 1974 až 1985

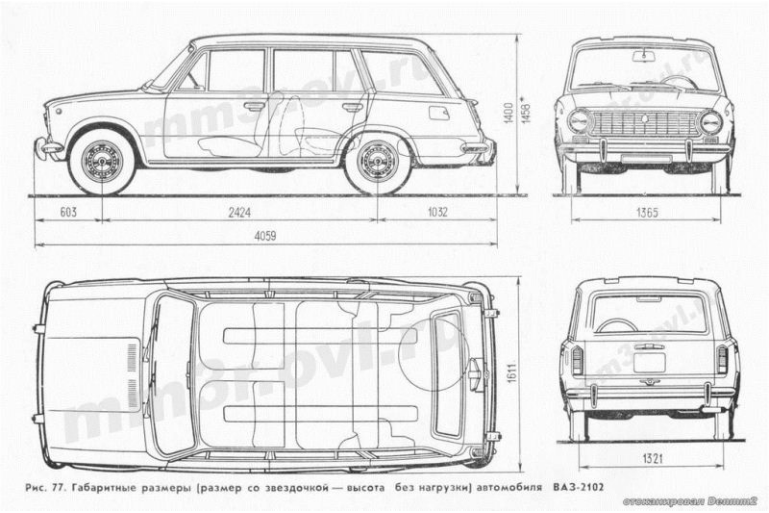


Рис. 77. Габаритные размеры (размер со звездочкой — высота без нагрузки) автомобиля ВАЗ-2102

Text a foto: Michal Primák

Z PERA ČTENÁŘŮ

Fiat 600 Piccolo grande nebo taky Fiatysimo ☺

K Fiatu 600 jsem se dostal tak nějak náhodně, když jsem ho kupoval, bylo mi 17 let, byl jsem hodně ovlivněn požadavky mého otce na auto, které prostě nějak výrazně nepojede a nebude moc stát, zároveň jsem ale chtěl veterána a ne auto z roku 85. Tak jsem začal hledat začátkem roku 2005 Fiat 500 Nuova, bohužel ceny pěkných kousků začínali pro mě příliš vysoko. Po nezdaru s F500 jsem se pohlížel po Polském Bambinu, neboli Polski Fiat 126p tzv. Maluch. Zdravý rozum zvítězil a Maluch mě velice rychle opustil. To od shánění uběhly už tak dva měsíce a pořád jsem byl neúspěšný, sháněl jsem ještě asi dva měsíce a pak jsem ho objevil.

Krásný, červený Fiat 600, který nebyl ani daleko ode mne, tak jsme si domluvily prohlídku a v květnu 2005 se naše cesty setkaly a já se zamiloval do těch nádherných tvarů proudnicové karoserie typu tudor. A jak to už tak bývá, byl jsem zaslepen a nevšiml jsem si spousty věcí, které se objevily už po cestě domů a taky po nějaké době, jako třeba namotaná silonka místo gufera na klikové hřídeli (F600 do roku 1962 nemá olejový filtr a z klikové hřídele je prodloužení na které navazuje odstředivý čistič oleje, který slouží zároveň jako řemenice pro pohon dynama), a spousty dalších drobností, ale euforie je euforie ☺. Takže od 10.5 2005 začíná naše společné putování, tedy pořádně ještě nezačíná, řidičák jsem dodělal až v roce 2006, do té doby jsem s ním moc nenajezdil. Jak jsem začal s Fiatem víc jezdit, zamiloval jsem si ho natolik, že ani jízda ve 12válcovém Jaguáru XJS mi nepřijde tak zábavná. Ve Fiatu 600 se prostě celou cestu směju a vychutnávám si každý kilometr, a o tom vlastnictví veterána taky je.

Začátky byly krušné, pořád se něco objevovalo, tu jsem stál uprostřed lesa na silnici 3tí třídy kde nejelo zhola nic a dával do kupy rozpojené táhlo od převodovky poslepu, protože v lese nebylo prostě nic vidět ☺,

Z PERA ČTENÁŘŮ

několikrát jsem i měnil roztrhnutý klínový řemen (u F600 častá závada) a podobné drobnosti, ale to je ono, to je to co jsem chtěl, vždy jsem dojel domů. Tedy jednou ne, to mi „odešlo“ těsnění pod hlavou a už se s tím nedalo nic dělat ☹.

Jízda ve Fiatu 600 je nepohodlná a hlučná, ale senzační, topení funguje tak, že se za chladičem otevře klapka (pákou před zadním sedákem na středovém tunelu) a vrtule chlazení, která jede pořád, v závislosti na otáčkách motoru vhání do kabiny horký vzduch z motoru přefiltrovaný přes chladič, i přesto topí senzačně. V mém Fiatu byl od koupě startér mechanicky ovládaný pákou, časté problémy s lankem, které se buď povolovalo, nebo prasklo, mě přiváděly k šílenství, poslední kapka byla, když se ve startéru uvolnil stator a rotor jej poškodil, a startér byl neopravitelný. Po asi týdenním neúspěšném shánění funkčního mechanického startéru jsem přistoupil k razantnímu kroku a namontoval jsem elektrický, spínací skříňkou ovládaný startér Byla to dobrá volba, je to poměrně spolehlivé a el. ovládaných startérů je všude relativně dost. V interiéru je kupodivu místa hodně, i když auto měří na délku 3 200mm a na šířku 1380mm je otypováno pro 4 osoby, myšleno dva dospělí a dvě děti, rodinné auto které společně s F500 postavilo Itálii na kola. Interiér Fiatu je spartánský a funkční, tři kontrolky (obrysová světla, dálková a blinkry), tři přepínače, spínací skříňka a tachometr s kontrolkou dobíjení, tlaku oleje a ukazatel stavu paliva. A nemůže chybět na tu dobu obrovský kostěný volant. Palivová nádrž se nachází před čelním sklem v kufru, měla dva objemy, včetně rezervy 27 a 31 litrů. V kufru je umístěn i akumulátor s kapacitou 40Ah, ten je zapuštěn do podlahy kufru, takže nijak nepřekáží. Rezervní kolo je za předním čelem na stojato (deformační zóna ☺). Podvozek Fiatu 600 je velice jednoduchý, přední náprava se skládá ze dvou svislých čepů a listového pera napříč pod autem. Můj Fiat má přední nápravu bez pomocného rejdového čepu, to má za následek, že kola nejsou vytočená stejnoměrně, tím pádem se při větším rejdu jedno kolo spíš vleče, jak zatáčí. Ve městě je 600ka neuvěřitelně obratné autíčko, vnější poloměr otáčení je pouze 8,7m, a parkuje se s ním také velice dobře, tam kde se monstrózní SUV nebo pětimetrový Mercedes „nevleze“, zaparkuju s přehledem, stačí necelé 4 metry ☺. Zadní náprava je jednoduchá, dvě nezávislá ramena s pružinou, tlumičem a miniaturní poloosou. Zajímavostí je že F600 je první miniauto na světě, které má samonosnou karoserii bez rámu, to při představení v roce 1955 byla senzace. Samotný motor měl dva výkony, dřívější ročníky měly obsah 633ccm a 18KW, označení motorů bylo 100.000, pozdější ročníky, nevím přesně, ale myslím, že rok 61-62 s označením 100D.000, měly obsah 767cm3 a výkon 21,3KW. I když motory nemají bůhví jaký výkon, dostačují k tomu, aby F600, vážící 650kg, uháněl rychlostí kolem 100km/h. Brzdy jsou nejslabším článkem, samozřejmě když jsou v pořádku, brzdí relativně dobře, ale co chtít za zázrak od čtyř jednookruhových bubnových brzd typu duplex se samostavem. Karoserie jako celek působí dokonale, veselý předek a překrásná aerodynamická záď

s vyboulenými blatníky je prostě dokonalá. Chromové nárazníky a poklice kol jenom umocňují detaily, které jsou prostě dokonalé. Jako zajímavost zmíním, že snad každý šroub na autě má nápis Fiat, nebo na šroubech kol je vyraženo číslo 600, to jenom potvrzuje, že kdysi se dělali auta s láskou a pořádně, což bohužel dnes již neplatí ani u prémiových značek, a to je škoda.

Dost už bylo povídání o technice a výbavě vozu, chci se podělit i o jízdní dojmy, které jsem za společných 6 let a ujetých cca 11 500Km nasbíral. Fiat 600 se díky své váze a koncepci vše vzadu řídí neskutečně lehce, napomáhá tomu i veliký volant, jezdím s ním pravidelně snad v každou možnou chvilku, někdy i do práce, ale většinou jenom tak. Při projížďkách potkávám spoustu milých lidí, kteří si tyto vozy pamatují ještě z dob minulých, přijdou, pochválí, prohodí pár slov a zavzpomínají s povzdechem na to že to bylo jejich první auto a že bylo vlastně to nejlepší, co kdy měli. Občas se stává, že i kolemjedoucí auta dají vědět, že se jim 600 líbí, zvednou plac, zamávají nebo bliknou, člověka to potěší. Jezdím s 600 na většinu veteránských akcí v okolí, bohužel 600 na srazech tak trošku upadá do stínu za všelijaké Mustangy, Jaguáry a podobné méně vídané vozidla, ale mě to nevadí, sice by mě pohár elegance neurazil, ale je jasné že když někdo zrenovuje za 2 000 000Kč Pragu Piccolo, Fiat musí stranou ☺. Za největší úspěch považuji 3. místo na legendárním závodu Ecce Homo v jízdách pravidelnosti historických automobilů do vrchu v roce 2009. Na srazech je spousty lidí, se kterými se dá mluvit o autech a je tam uvolněná atmosféra, ale to si musí každý vyzkoušet sám, jízda veteránem, ať je to trabant nebo Ferrari je návyková a nedá se s ní jenom tak rozloučit.

Fiatu 600 se vyrobilo 2 695 197 kusů včetně verze Multipla (která se nedala oficiálně u nás koupit) což bylo tuším první MPV se třemi řadami sedadel pro 7 lidí na světě.

Licence Fiatu 600 se vyráběla ve Španělsku pod názvem Seat 600, v Německu pod označením NSU-Fiat-Jagst a v Jugoslávii jako Zastava 750, ta se vyráběla až do roku 1986 a říkají ji **Fića**.

Fiat 600 se hojně prodával i v Jižní Americe, to z něj dělá i se všemi licencemi společně s Vw Broukem Globální model prodávaný takřka po celém světě.

V ČR se dal Fiat 600 relativně normálně (samozřejmě normálně na tu dobu) koupit a stál o 500Kčs víc než v té době o třídu větší Škoda Octavia, a to rovných 37 500Kčs, zajímavostí je že se z Tuzexu dodávali i s náhradním motorem, aby nedošlo k tomu, že nepůjde sehnat nějaký díl, i když zastoupení Fiatu v ČSSR celkem fungovalo. Spousta Fiatů 600 ale i 500 se k nám dostalo díky církvi, z Vatikánu je dostávali faráři jako dary za zásluhy.

Jsem moc rád že jsem dostal možnost napsat pár vět o tomhle senzačním vozítku, na které nedám dopustit a snad ještě někdy budu mít možnost něco napsat.

Jakub Hladiš alias Kubass.

VETERANBAZAR

Mercedes-Benz W126 560 SEL Cena 169 000,-Kč

Mercedes-Benz řady 126 v nejsilnější verzi s motorem 5,6l o výkonu 300k. Vůz je z roku 1988, má najeto 135tis.km a je dlouhodobě udržován v původním nerenovovaném stavu. Jeho poslední tři majitelé autům rozuměli a tak vůz má perfektní servis. Mnoho prvků doplňkové výbavy originál MB. Alu kola 17´´ AMG rovněž dobově dodávaná na tento vůz. Po velkých investicích.

Chrysler 160GT Cena 59 900,-Kč

S největší pravděpodobností jediný dochovaný Chrysler typu 160GT z první serie. Rok výroby 1971. Vůz sloužil jako předváděcí vozidlo ve francouzském Montluconu. Následně byl prodán majiteli, který vůz dosud vlastnil!!! Vůz je v dobrém technickém stavu a plně funkční. Výborná karoserie, slabší lak, zachovalý interiér, tichý motor, dobrá převodovka, jezdí, řadí, spojčí, brzdí.....

Simca Aronde Intendante Cena: 59 900,-

Výjimečná nabídka.Simca Aronde Intendante,vše naprosto původní a kompletní,v minulosti přelakováno, ale origo lakované označení povolených zatížení zachováno. Kastle je nevídaně zachovalá,místy až neuvěřitelně,ale jinak samozřejmě k renovaci. Motor tichý, pravidelný chod. Cena 59.900,-Kč.

Talbot Horizon Sherlock Cena: 32 000,-

Akční model Sherlock oblíbeného vozu Talbot Horizon. Motor 1,5, pětikvalt. Výborný stav, najeto pouhých 50tis.km. Servisní knížka a ostatní dokumentace. Plně funkční krásný vůz.

VETERANBAZAR

Talbot Solara SX Cena: 15 000,-

Talbot Solara ve verzi SX. Udržovaný vůz, který prošel nákladným servisem (celková GO převodovky, nový výfuk, brzdy, nápravy, AC pumpa, náplně, repase hlavy) V tuto chvíli demontován motor (potřebuje výbrus a kontrolu souososti kliky s blokem). Možno dát jiný motor, povrchová koroze odstraněna, je nutno dolakovat. Platné doklady s TK. 100% originál kus s alu koly, palubním počítačem, pětikvaltem a semišovým interiérem.

Talbot Solara SX automat Cena: 7500,-

Velmi vzácné provedení Talbotu Solary. Originál střešní šíbr, semišový interiér, palubní počítač, automatická převodovka, el.stahování oken. Vůz je plně funkční. Mírná koroze. Vše originál. Vůz je bez dokladů a bez VIN. K nenáročné renovaci.

Simca 1301

Najeto 133km. Muzejní kus. Pouze osobní jednání s vážným zájemcem. Nejvyšší nabídce.

Nezávislý časopis VETERÁN vydává Simcacentrum.

Zdarma ke stažení z našich webových stránek.
Zakázán přetisk a využití textů a fotografií bez našeho písemného souhlasu!

Simcacentrum provozuje společnost FINTALK Invest s.r.o.
Redakce: Pavel Kopáček, Michal Primák

Kontakty na redakci:
Email: michal@simcacentrum.cz
Tel: 603 710 537

www.simcacentrum.cz

Before touring—see your

AMPOL DEALER

for "trouble-free" lubrication

AMPOL
RED
Wonder Grease

Cornell-Blended
MULTI-GRADE OILS