

Často píšeme o kamarádkém vztahu auta a jeho majitele. Dokonce tak často, že to někomu může přijít jako všednost nebo nadsázka. Pravda je ovšem taková, že chlapecké kamarádství přežije všechno – ať už dlouhé odloučení nebo třeba renovaci.

Její singly se toho roku prodávaly jak housky na krámě. Vpadla doprostřed hitparádových žebříčků a celých 26 týdnů v nich kralovala. Navíc její songy patřily k těm „Best of ...“ roku 1954! A kdo? Kitty Kallen se svým trhákem „Little Things mean a lot“! Pro General Motors a hlavně Buickovu divizi byl ročník '54 také přelomový. Řadové osmičky definitivně opustily bojiště a GM vsadil na velikost. Kdyby tam nahoře, v ředitelském podlaží správní budovy skládali hity, nejspíš by se jedna skladba jmenovala „Big Buick for the budget minded buyer“. O to tady tehdy šlo – podchytit zájem lidí, kteří by rádi velký pohodlný Buick, ale nějaký ten dolar jim v rozpočtu scházel. Meritum věci je dáno, přikročíme k ději...

Zákazníci, kupující v letech 1930 až 1958 provedení označené „Series 50“ se rekrutovali ze středních vrstev, ale buď byli na téhle společenské pozici teprve krátce, nebo se jim úspory rozplývaly v nicotě. Divize Buick jim vyšla vstříc levnými a menšími modely, které na první pohled nevypadaly jako zlevněné zboží a měly i obvyklé standardy Buicku. Ročník 1954 přinesl mimo již zmíněné generální obměny motorizace i novou podvozkovou platformu GM C-Body s prodlouženým rozvorem. Přísný vzhled poslední svíslé členěné masky zjemňovalo nové a supermódní panoramatické přední okno, zasahující elegantním obloukem do boků. Vnitřní prostornost a komfort ani nezmiňujeme, Buick byl vždy Buick a do té doby ještě nikdy nesklidil kritiku za stísněný nebo mizerně vybavený interiér. I karosérie dostala detaily, které okamžitě přitahovaly pohledy, například malý a nepatrný náznak ploutviček na horních hranách zadních blatníků. První vlašťovka, ale v designérském centru už se rodila křídla a špice.

Od roku 1951 jste si mohli ke drahému Roadmasteru objednat tzv. „Sweep Spear“ – masivní chromovanou lištu, která začínala u výřezu předních kol, pokračovala přes dveře a elegantní křivkou se stáčela dolů, kde navázala na velký chromovaný plát a lištu, kryjící prahy, a nad zadním kolem pokračovala v horizontální linii až k zadním světlům. Jakkoliv Američané slyšeli na chrom, tohle vzbudilo ještě větší nadšení. Buick samozřejmě zareagoval a s vidinou růstu odbytu se brzy chromovaná orgie pod názvem „Riviera Trim“ rozšířila na celou modelovou paletu. Tím pádem ovšem ztratil Roadmaster punc jedinečnosti a o řadu levnější Super zase získal na prestiži. Kdo trochu rozuměl soudobé produkci GM, věděl, že spolehlivý rozlišovací prvek je počet otvorů „ventiports“ vpředu na boku: zatímco hrdý Roadmaster se pyšnil čtveřicí otvorů vedoucích odnikud nikam, majitele sebevíc nazdobeného Superu prozradila pouhá trojice. Masku, třebaže si zachovávala svůj dravý a zubatý styl, prodělala od svého debutu v modelovém roce 1942 celou řadu změn. Ročník 1954 stále (a naposledy) zachovával

Last Dollar Green





Nailhead V8 byl v roce 1954 naprostou novinkou, ještě před dvěma roky byl na jeho místě antikvární řadový osmiválec

typický vzhled masky, známý pod přezdívkou „Dollar Grin“, s hustými, svisle orientovanými žebry těsně u sebe a se zaoblenou horní částí. Novinkou ročníku '54 byl nárazník se špičatými členy, podobnými střelám. Říkalo se, že špičky na nárazníku mají ochrannou funkci, ale vypadaly i dynamicky, takže se během krátké doby staly dalším ze symbolů oné doby. Přišel s nimi – kdo jiný, než Harley Earl, hlavní koncernový designér a tvůrce celé řady specifik, dělající ameriky 50. let tím, čím dodnes jsou. Zalíbily se mu špičatými košíčky podprsanky zdůrazněné vnady jisté blondáté televizní hvězdičky jménem Dagmar, a konstrukčním řešením nárazníkových členů ji proslavil na věčnost (tedy aspoň u těch, kteří o této půvabné historce vědí). Od té doby příznivci padesátek neřeknou nárazníkovým členům jinak než „dagmary“.

Buicky první poloviny 50. let se staly nezapomenutelnými a pro pozdější generace doslova ikonickými amerikami. V době, kdy byly „ventiports“ už půl století minulostí, oslovila podoba noblesního Buicku i Rakušana Ewalda Gösslera. On a jeho přítelkyně Eveline žili způsobem, naprosto odlišným od životů miliónů spoluobčanů – byl to lifestyle staré Ameriky včetně oblečení a dobové hudby. Ewalda chytly americké cruisery už za raného mládí. „První dávka drogy“, jak tomu sám říká, byl Caprice z roku 1977, následovaný pick-upem a vanem. Ovšem to byla jen náhražka, substituční léčba, která člověku se závislostí na produkci z poloviny 20. století nemohla pomoci.

Až přišel rok 2007, kdy se na monitoru před Ewaldovými očima objevil světlounce zelený pontonový cruiser. A nebyl ani za oceánem! Ewalda čekala jen cesta z rodného Grazu do Stuttgartu, kde se musel jistý Robert kvůli rozvodu rozloučit se svým Superem. „Velkolepý stav a láska hned



Pochromované pákové ovladače jsou typické pro Buick těchto let a mají neopakovatelnou atmosféru



Logo Buicku prošlo mnoha zásadními proměnami, varianta uprostřed volantu pochází ze 40. let

Buick Super korunuje „fifties-style“ rakouské rock 'n' rollové dvojice



„Auto bylo v super stavu a k tomu láskou na první pohled!“



na první pohled“, trochu zbytečně vysvětluje dnešní majitel, protože to všechno můžeme vyčíst z jeho rozzářených očí. Domů se vracel samozřejmě po vlastní ose a s Robertem se vidá dodnes, protože se z nich stali kamarádi. Celá story by mohla skončit několika závěrečnými větami a obvyklým přáním šťastně ujetých mil, ovšem: během výměny fotek s Robertem a prezentace Buicku na srazech oba kámoše napadlo, že vlastně z historie mátově zeleného krasavce skoro nic nevědí. Nejstarší záznamy měli od obchodníka, který v roce 2005 poslal Super z Kalifornie do Evropy. Například lak: byl obnovený ještě v Americe? Nikdo nevěděl... Naproti tomu se téměř všechno zdálo být v původním stavu a Ewald to tak chtěl až na drobné úpravy zachovat. Těmi „drobnostmi“ nazval Ewald instalaci zkrácených vinutých pružin, které umožnily dvoutunový kolos položit hodně nízko nad asfalt – vpředu o 2,5 a vzadu o 4“. Jak jsme se už zmínili, řadový motor dosloužil a Super ´54 dostal zcela novou véosmičku, později nazvanou podle malých ventilů „Nailhead“. Úžasná strojovna o objemu 322 cu.i. (5,3 litru) dává 184 koní, ale při pлавné jízdě jejich cválání ani nepocítíte. Aby se i okolí mohlo radovat z tepání osmi pístů, upravil Ewald výfuk tak, že nyní basuje sytým hlasem. Určitě jste si všimli neobvyklých pokliček. Máte pravdu, na Buicku ´54 nejsou obvyklé, spíš bychom je našli u kustomů. Ewald si je objednal jako extrovku až ze Států a je sympatické, že tenhle nedobový doplněk může okamžitě nahradit decentní ozdobou ráfků ze sériové produkce GM. Nějaká ta údržba a servis samozřejmě proběhly, ochotní kamarádi taky přiložili ruku k dílu a odměnou jim byl cruising v nádherném klasiku. Potřebné díly, manuály a příslušenství nebylo nutné shánět jen přes internet, Ewald je milovník velkých srazů a dálkových jízd v Superu (divíte se?) a hodně toho sehnal třeba na proslulém švédském Power Big Meet. Do Států se ale také už vypravil a z L.A. a San Diego neodlétal s prázdnou.

Ale jak už to bývá, ani jízdy s autem svého srdce nepřinášejí jen bezbřehou radost. Krásný letní den, koupání a pak ještě jízda s partou kamarádů do nedalekého Drive-In na stylové občerstvení. Následující děj si Ewald vysvětluje hmotností plně obsazeného Buicku a rychlejší jízdou přes zvláštnou vozovku. Karosérie dosedla tak tvrdě, že se zmáčkla brzdová trubička – a to by nebylo ještě to nejhorší! Problém je v tom, že brzdové bubny Buicku jsou zapojené jen do jednoho okruhu, a tak dupání na brzdový pedál bylo silné, kletby a slova drsné, ale účinek veškerý žádný. Do nejbližší křižovatky se Buick vřítíl na červenou! Pánové měli klíku a velkou. Celý incident si odnesli jen leknutím a rozklepáním kolen, ani přísný rakouský „policeman“ nebyl tentokrát v dohledu. Jak se nakonec povedlo Buick bez brzd ukočirovat, Ewald mlčí... Ale okamžitě po návratu dostal Super dvouokruhové brzdy, vpředu kotoučové. Bezpečnosti a vlastního krku si Ewald cení víc než originality.

Mít vztah k autu znamená neodloučit se od něj ani po takové story. A čeho si na něm Ewald vlastně nejvíc cení? „Pocitu! Jednoduše toho, když si sedneš na tu dlouhou přední lavici, pod sebou máš pravý mexický přehoz, co jsem si koupil v Tijuáně a vedle sebe svou holku. A když ji za jízdy pravou rukou obejmu, to je to pravý“, vychrlí ze sebe nadšený Ewald. Úplně ho vidíme před sebou – levá ruka se lehce dotýká velkého volantu, loket je ležérně vystrčený oknem, Buick se pлавně nadnáší a jeho osmiválec bublavě vypravuje o zážitcích za posledních sedesát let. Lék proti stresu, který není na předpis. Musíš si jej naordinovat sám, vyzvednout sám a dávkovat podle momentální potřeby...

Text: Hanna J. Lau

Foto: Alexandr Flicker AF-PIX

Překlad a adaptace: J.F.K.



Na registrační značce najdete nápis HOT, stejně žhavý dojem navodí mohutný svazek chilli papriček pověšený na zpětném zrcátku

Buick Series 50 Super 1954

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, dvoudveřový hardtop (bez středového sloupku) * **Rozměry:** rozvor 3.226 mm, rozchod vpředu/vzadu 1.499/1.588 mm, délka 5.505 mm, šířka 2.032 mm, výška 1.585 mm * **Hmotnost:** 1.950 kg * **Motor:** benzínový V8-OHV „Nailhead“, 321,7 cu.i., 5.272 cm³, vrtání x zdvih 101,6 x 81,28 mm, 184 koní při 4.100 ot/min, 407 Nm při 2.000 ot/min, kompresní poměr: 8,5:1, karburátor Carter 2079 2bbl, olejová náplň motoru 5,7 litru * **Převodovka:** dvoustupňová automatika GM Dynaflo Twin Turbine, zpřevodování: I – 1,82, II – 1, Z – 1,82, převod diferenciálu 3,4 * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení na dvojitéch příčných ramenech, teleskopické tlumiče a vinuté pružiny (zkrácené o 2,5“) * **Zadní náprava:** tuhá náprava s pákovými tlumiči, vinuté pružiny (zkrácené o 4“) * **Brzdy:** původně bubnové jednookruhové na všech kolech, přestavba na dvouokruhové vpředu kotoučové * **Kola:** původní ocelové ráfky 15“ * **Pneumatiky:** diagonální Coker H78-15 * **Objem palivové nádrže:** 72 litrů



Ozdoba kapoty reflektuje nastupující raketový věk!



Kustomové poklice jsou stylizací střelovitých členů na náraznících



Proslulé „Dagmar Bumpers“ a za nimi stejně světoznámá maska s přezdívkou „Dollar Grin“