

## 2. díl Po stopách amerického truckingu



# Big Rigs & Big Hearts

## Celá řada slavných jmen!

V minulém, úvodním dílu jsme se rozloučili na konci stručného pohledu do historie velkoobjemové silniční a dálniční přepravy na americkém území, a to se zaměřením na nejdůležitější technické, právní i obchodní momenty uplynulé více než stovky let. Dnes nás čeká úzká specializace, tak natlakujte vzduchojemy, zařadte – a můžeme vyjet! Falešná romantika? Možná, ale určitě je u toho volant a srdce...

Inventura těch nejdůležitějších značek může začít. Jenže: která značka je nejdůležitější? Ta, která přežila desítky let konkurenčního boje? Ta, která přinášela nejvíce inovativních řešení? Nebo ta, která z různých důvodů byla pojmem kdysi, ale dnes ji na seznamech výrobců nenajdeme? Nemůžeme a ani nechceme dělat arbitra. Každý máme „tu svou“, takže jsme rozdělili galerii zvukných jmen trucků na tři části a dnes si připomeneme ty opravdu proslulé. Zná je každý, takže i člověk, který vnímá běžný „Eighteen Wheeler“ jen jako nutné zlo na silnicích, něco, co mu brání ve výhledu, co jej ve stoupání nutí jet pomalu, a co jej desítkami tun za chromovanou maskou odrazuje od nedání přednosti.

Vítejte na stránkách encyklopedie trucků časopisu Chrom&Plameny!

### Kenworth

Kdo je lepší? „Ken“ nebo „Pete“? Oba tábory mají přibližně stejně zastánců, takže to vezmeme podle abecedy a první přijde na řadu ten, který vozí na grilu dvě světoznámá písmena K a W. Jeho chráněný reklamní slogan zní: „Kenworth. The World's Best“. Výrobce, dnes součást amerického konsorcia Paccar, má své centrum na seattleském předměstí Kirkland. Letos oslavil stopátý rok své existence, třebaže se v prvních letech ještě nejedna-

lo o jméno, složené z dvojice proslulých částí „Ken“ a „Worth“. V roce 1912 založili podnikaví bratři Gerlingerové prodejnu nákladních vozů pod obchodní značkou Gerlinger Motor Car Works. Dva roky nato představují svůj vlastní výrobek, osazený silným řadovým šestiválcem, a pojmenovávají jej Gersix. V roce 1916 stěhují svou firmu do státu Washington. Následuje několik let poměrně nehezkyých právních a majetkových tahanic, do nichž je



Který „Ken“ by měl zahajovat vyprávění o své historii, když ne ikonická řada W900? Model na našem snímku pochází z konce 70. let a spolu se semi-trailerem tvoří typickou soupravu. Povšimněte si ochranných krytů před páry předních reflektorů



Než přijde první oční kontakt, uslyšíme řev motoru při přefazení, všimneme si černých „atomovek“ z dvojice výfuků (původně ovšem většinou jen jednoho) a pak se nám naskytne pohled na typickou před Kenworthu Series 500, vyráběného od samého konce 30. let. Stejný vzhled měla série 800, velmi podobný pak série 900. Obě přišly po válce

zapletený i jistý Edgar Worthington, mající obchodní vztahy ke Gerlingerově rodině. Vše

vyvrcholí rokem 1917, kdy Worthington spolu s Frederickem Kentem kupuje nadějný Gerlingerův podnik. A máme tu okamžitou vysvětlivku, odkud se vzalo jméno Kenworth – přece Frederick KENT a Edgar WORTHington. Nějakou dobu ještě vyrábějí pod značkou Gersix, ale už roku 1923 se do obchodního rejstříku zapisuje společnost Kenworth Motor Trucks Company, a její výrobní náplní se stávají trucky a autobusy.

Výroba se rozbíhá uspokojivě, v roce 1924, kdy je americký trh přesycen malovýrobci, prodává Kenworth více než osmdesát trucků převážně střední tonáže, a ještě zavčas, před krachem newyorské burzy, firma otvírá novou montovnu v Seattle. V dobách hospodářské krize se Kenworth etabluje jako mimořádně agresivní výrobce, tlačící se na trh za jakoukoliv cenu. Jeho semi-truckys jsou úspěšně nasazovány ke svozu dřeva v severních oblastech Států, ale v širokém měřítku používány i v komunálních službách a protipožární technice. Mnohý návěsový výsuvný žebřík, sloužící ještě v poválečné době, pocházel

Krásné slečny ve srovnání s gigantickým Kenworthem 953. Člověk nemusí být znalec, aby uhadl, že pracovištěm takových kolosů byla aljašská ropná pole, stavby obřích továren na „zelené louce“ a podobné fajnosity



Kenworthu patří prvenství v sériové montáži vznětových agregátů na americkém území. Na snímku je zástupce první takto vybavené řady, doplněný semi-trailerem a trailerem. Je zajímavé, že velké návěsy se ještě ve větší míře neuplatnily, přepravce raději volí komplikovanější způsob



Jedna řada Kenworthů na expediční ploše v roce 1971. Koncern Paccar měl odbytiště po celém světě, jak je vidět z pravostranného řízení. Vyobrazené tahače jsou určeny pro nepříliš náročné trhy, postrádají jakékoliv místo pro odpočinek truckera



Málo známý model, vycházející koncepčně z řady CFE/CSE, byl premiérou moderních caboverů, které přišly na řadu po ukončení výroby proslulých „Bullnose“



„Ostře nabitý“ Kenworth Series T-10 je speciálem ve službách US Army. Tahač spolu se zadní pojízdnou platformou představuje speciální komplet dalekonosného děla. Několik desítek stejných souprav Kenworth dodal počátkem 50. let



Populární a oprávněně uctíváný „Bullnose“ sjížděl z pásů v letech 1948 až 1956. Používal chassis řady 500, mohl mít konfiguraci 4x2, 6x4 nebo 6x2. Samozřejmostí byla volba mezi krátkou kabinou a továrním sleepboxem (na snímku)





Rok 1956 znamená představení další legendy mezi Kenworthy, modelové řady 900. Typický strohý provedení dostalo kvůli čelnímu pohledu na úzkou kapotu s maskou přezdívku „Narrow Nose“ – „Úzký nos“



Exkluzivní W900, od prvního do posledního šroubku poskládaný podle detailní truckerovy objednávky. Spací box je prosklený i ve zvyšné nástavbě, vztah majitele ke svému trucku dokumentuje i tradiční americký pinstriping. Určitou zajímavostí je dlouhý rozvor podvozku semi-traileru



Reklamní snímek Kenworthu Aerodyne: slogan mluví o „nejluxusnějším caboveru, který kdy byl postavený“. Když si odmyslíme jistotu a nutnou chvástavost marketingových strategií, můžeme se dostat k zrnku pravdy. Kenworth, stojící na robustních třilínech, je připravený k provozu někde, kde se dosud jezdí RHD



Koncepce CBE (Cab Beside Engine) sice není výlučným majetkem Kenworthu, přesto je poměrně vzácná. Nesetkáte se s ní v dálkové dopravě, ale v přetahu semi-trailerů v průmyslových areálech, překladištích a přístavech. Je to nejskromněji vybavený tahač, Kenworth jej uvedl na trh v polovině padesátých let. Větší verze měly tři nápravy



Nádherný exemplář řady K100, dodávaný od poloviny 60. do poloviny 80. let. Obvyklá nabídka agregátů Detroit Diesel, Cummins a Caterpillar o výkonu až 520 koní a převodovkami Fuller nebo Allison. V sedmdesátých letech modernizovaný (K100C). Po posledním faceliftu v roce 1984 se řada nazývala Series K100E. Klasický „Ken“, který se stal základem mnoha fascinujících přestaveb



„Modrá je dobrá,“ řekl si zřejmě trucker, a na exteriér svého W900 použil hned několik odstínů. Výsledek je fantastický, škoda jen, že počasí při focení bylo takové „nijaké“, bílá nefotogenická obloha a stejný bílý povrch parkoviště. Představte si toho krásavce v plné jízdě při východu slunce na pláňích New Mexika nebo v podhůří Rockies... Prostě paráda veliká!



„Já na bráču, bráča na mne,“ mohl by si říci každý z trojice nových Kenworthů K100, přepravovaných maximálně hospodárným způsobem v roce 1974. Soudě podle dostupných dobových fotek, většinou si fleetoví zákazníci odváželi nové vozy po ose, případně dráhou. Ale tohle je zase takový sympatický způsob, co říkáte?

od Kenworthu z 30. let. Mezi devizami firmy je i značná flexibilita, s níž Kenworth dokáže přizpůsobit nabídku jakýmkoliv potřebám trhu. Významným mezníkem v technice je rok 1933. Kenworth nabízí jako první americký výrobce sériově vznětový motor a zároveň spací box. Právě tehdy se zrodila legenda amerických truckerů. Přišla WW2 a Kenworth začíná dodávat typizované trucky a tahače

Kapotový Kenworth je pořádný kus železa, ale před tou pekelnou soustavou trubek, rour a armatur (a navíc na černobílé fotce) skoro není vidět. Je ovšem láskyplně opečovávaný, má na sobě fešácký pinstriping a hrdě nese jméno „Big Mama“. O nákladu samotném a ani o trase nákladu nemáme informace



pro armádu, ovšem jeho specialita je těžkého kalibru: M1 6x6 Wrecker Truck pro nejtěžší polní podmínky (a dnes vyhledávaný military-oldtimer). Ještě v době válečné vřavy začínají mezi zaměstnanci a pak i na veřejnost pronikat zprávy o připravované změně majitelů firmy. Není to fáma, jak se ukazuje v roce 1944, kdy automobilku přebírá její dnešní vlastník Pacific Car & Foundry. Po válce je úspěšný Ke-

Další z nekonečné řady barevných variací na společné téma Kenworthu W900. Trucker si evidentně libuje v teplých pastelových tónech, odstíny, odvozené od základní žluté působí příjemně i v zimní kulise. Jinak samozřejmě proužky, ornamenty, spousta chromu a leštěného nerez – a všude nápisy Kenworth. To je hrdost na značku a desetikolového partáka!



Tenhle klasický „Ken“ je spíše drsný než vyšperkovaný. Má to svůj důvod: výrobce reklamním tiskem propaguje jedinečnou pevnost svého chassis jako základu celého trucku. Malý obrázek znázorňuje pohyb podvozku na montážní lince, text praví: „Rám Kenworthu je jeden z nejobodnějších v tomhle byznysu“. Musí to tak být, model je určený do Kanady...

nworth stálci v nabídce semi-trucků, a třebaže kolem něj padají dříve úspěšní výrobci k zemi, může si dovolit v letech 1946 až 1947 otevřít další továrnu. Rozvíjí i aktivity mimo USA, konkrétně do Austrálie, ale i na Střední východ. V polovině 50. let sleduje celá americká

C500-963: stručné kódové označení, které by většine z nás nic neříkalo, pokud by se kolos nepostavil proti nám. Ocelová bestie, schopná rozdrčením a zadupáním do země ekologicky zlikvidovat téměř cokoliv. Model se dodával v první dekádě tohoto tisíciletí, podle spletitých struktur rafinérie není těžké uhodnout, kde si vydělával na živobytí



Dobytčák nevoní, ale může být impozantní, jako je například tenhle K104. Jedná se o specialitu pro australský trh, o čemž svědčí nejen volant vpravo, ale i zdvojená přední náprava (konfigurace 8x4) a celková robustnost. Přestože ve flotilách australských „Road Trains“ má hlavní slovo Mack, ani Kenworth nezůstává pozadu. Model na snímku se dodával deset let od nového milénia

veřejnost gigantický transport tří tisíc tun těžebních mechanismů na ropná pole severního Yukonu. Hlavním aktérem je Ken Series 900. Akcie a prodej letí strmě vzhůru! První polovina 60. let, legendy pokračují! W900 má skoro tak častý facelift jako osobní vozy, stále oblíbenějším je cabover K-100. Zprovoznění další nové továrny (Kansas City) s sebou nese i prodejní rekord: na konci roku 1965 celkem 2.037 prodaných těžkých trucků. The Seventies: další nová továrna (Ohio), ale především zcela nový design spacích boxů. Jejich výška se zvětšuje o sřešni nástavbu, celé řešení dostává název Aerodyne, a stává se hitem. Vy-

Série T680 představuje jeden z vrcholů současné techniky dálkových tahačů. Řada debutovala na veletrhu Mid-America Trucking Show v Louisville roku 2012 a stále je ve výrobě. Pod svažitou kapotou se nachází špičkový motor koncernu Paccar, třináctilitr Cummins ISX. T680 se dodává pouze v provedení dálkového Semi-trucku, ti nejspokřívanější truckeři mohou sáhnout po verzi s pohonem na CNG



Luxusní snímek luxusního trucku v luxusním prostředí... Samozřejmě opět W900, tentokrát nejnovejší a pořad aktuální verze, která je v prodeji prakticky beze změn od roku 2005. Krásná alternativa pro truckery bez posedlosti aerodynamickými koeficienty a každým panákem ušetřené nafty. W900 se stále vyrábí i s více nápravami pro montáž speciálních nástaveb, např. Wrecker nebo domichávač

robci, kteří zaspali, mohou jen skřípat zuby: tohle nedovedou. O dekádu později přichází doslova designová bouře mezi semi-trucky. Nový T600 (1985) revolučním způsobem optimalizuje aerodynamiku a nabízí až dvacetiprocentní úsporu paliva! Rok 1996 a další designový posun, opět samozřejmě ve jménu dokonalé aerodynamiky – to je nový Ken Series T2000. A končíme (prozatím) v roce 2010 s nabídkou Series T700, nejsostifikovanějším Kenworthem všech dob. Ale někde vzadu se ozývá hlásek, podbarvený řevem archetypálního motoru. A hlásek se ptá: jsou to pořád ještě ty pravé americké káry?

Když se v roce 2006 představil T660, jednalo se o vůbec první truck značky Kenworth, postavený a sofistikovaný podle nejnovějších technických trendů, sledujících v prvé řadě hospodárnost a maximální ekonomiku provozu. Dodává se s různými velikostmi spacích boxů, největšími typy jsou Aerocab a Aerodyne. Je osazený technikou koncernu Paccar s různou výkonností až do maxima 600 koní



Dostaveničko před odjezdem na stavbu: Series T800, vyráběná od počátku 90. let až dodnes, určená pro těžké práce, často mimo zpevněný terén. „Osmistovku“ můžeme potkat i s nástavbou lesovozu, těžké odťahovky, velkokapacitní cisterny nebo komunálního speciálu. Dodává se chassis jakékoliv konfigurace včetně několika spouštěcích náprav a motorů až do výkonu 600 koní



Když má trucker nonšalantně vystrčený loket z pravého okna, je to Australan. A kdo jiný by taky usedl za volant RHD Kenworthu řady T388? Opět jedna čistě australská lahůdka, dokazující, že transkontinentální přeprava páteho světadlu je až na drobné výjimky stále v režii pravých amerických trucků. Model se dodává i s chassis k speciálním nástavbám, např. těžkotonážní přepravník sypkých hmot

Rovných deset let se vyrábí těžký přepravník řady K500 se zvýšenou průchodivostí. Od svého předchůdce se liší novou kabinou, dodávanou evropským výrobcem DAF. K500 může mít pohon všech nebo jen zadních kol, alternativně agregáty Cummins nebo Caterpillar, mechanickou či automatickou převodovku a zákazník si může zvolit počet náprav (3, 4 nebo 5). Používá se výhradně k nesení pracovních nástaveb







Peterbilt



Podobně jako předešlý Kenworth, vzniká jeho někdejší hlavní konkurent Peterbilt ze zcela jiné a dnes již pozapomenuté značky. Během své oslnivé a legendární kariéry otevřel a zavřel Peterbilt mnoho montážních závodů, aby dnes nakonec soustředil veškerou svou americkou produkci do texaského Dentonu.

Peterbilt si všichni spojujeme zejména s proslulými kapotovými semi-truckery a cabovery, ovšem v neposlední řadě firma dodávala i rozsáhlou škálu vozidel menších tonáží nebo speciální stavby v zakázkovém provedení podle potřeb odběratelů.

Na počátku historie firmy stojí továrník Theodore Peterman, který potřeboval těžkou techniku, zejména lesovozy, pro přepravu surových kmenů do svých závodů v Tacomě. Z důvodů malé rentability, vysoké poruchovosti, ale i častých nehod nechtěl používat tehdy obvyklé traktory či animální zápřahy, a začal kupovat běžné

Typický hranatý design, krátká kabina, konstrukce jak u vojenského speciálu, absence „zbytečnosti“ - to je poválečná podoba Peterbiltu řad 280/350. První exempláře vyjely na podzim 1949, ve výrobě zůstaly osm let. Truceři jim oprávněně přezdívali „Iron-Nose“. Oba modely stály u zrodu všech pozdějších kapotových generací



Převážní společnost Ringsby postavila z flotily Peterbiltů základ svého transportního systému, protože se může spolehnout na jejich výkon! Na snímku vlevo jeden z dvaceti nových „Petes“ 282 firmy Ringsby. Právý leták klade důraz na jedinečný Peterbilt 351 (1954–1976) a jeho novou „Uni-Lite Conventional Cab“ jako standard komfortu a bezpečnosti v dálkové přepravě

nákladní vozy z armádních přebyteků. Nejenže je přizpůsobil k odvozu těžkých klád, ale přidal i podstatné technické zlepšení: byl první, kdo u nákladních aut velkosériově zavedl používání obvyklého akumulátorem napájeného startéru. Pokládal dosavadní startování roztáčecí klikou za nebezpečné a nepraktické. Tenhle způsob vlastní stavby aut Petermanovi evidentně vyhovoval a nebylo tedy důvodu, proč jej měnit. Ledy se prolomily až v roce 1938, kdy některé dříve finančně silné firmy pořád ještě doplácely na burzovní průšvih konce druhé dekády. Mezi nimi byl i nevelký, ale progresivní kalifornský výrobce Fageol Motor Company, nemohoucí už déle odolávat tlaku věřitelů a postrádající odbyti i další bankovní záruky. Montáž trucků ale byla něco naprosto jiného než dřevovýroba, jak Peterman brzy poznal. Záhy totiž postavil první dva své vlastní exempláře s řetězovým pohonem –

Těžkým nárokům, především armádním, vyhovovala dnes málo známá řada 383. Ta přímo navazovala na (válečné WW2) řady 354, 355 a 364. Series 383 se vyráběly od poloviny 60. let, některé exempláře odešly na bojiště vietnamské války, pro ty zpravidla platila jednosměrná jízdenka. Přesný počet vyrobených kusů není kvůli vojenskému archivování známý, ale údajně se jednalo jen o desítky exemplářů. Do ozbrojených konfliktů začala Amerika posílat výhradně terénní tahouny...



Speciálně vybaveným caboverům se od přelomu 40. a 50. let říkalo „Drommedars“ - měly velkou nástavbu za kabinou a vpředu většinou dvojicí náprav. Největším odběratelem byla společnost Ringsby Truck Lines, Peterbilt začal upravovat podle jejich požadavků vozy od roku 1951

Když na samém konci šedesátých let debutoval dálniční Peterbilt 352 COE Tractor, dostal se uživateli do rukou další prvotřídní stroj slavné značky koncernu Paccar. Ve výrobě setrval dlouhých devatenáct let bez podstatných změn, konfigurace 6x4 odpovídala těm nejvyšším nárokům. Samozřejmostí byl stavebnicový systém, který dovozoval zakázkovou produkci



Mírně zašlé historické foto truckera před svým Petem 360 COE z roku 1949. Klasika řidič, klasika auto, ovšem fotograf možná nevěděl, jakou raritu vlastně fotí. Podle dostupných informací byl speciál Peterbilt 360 COE vyrobený pouze ve dvou exemplářích a některé prameny tuhle řadu ani neuvádějí. Nepodařilo se zatím doložit existenci alespoň jednoho vozu

a pohořel! Přestože například Mack na řetězy dlouho a úspěšně sázel... Americký zákazník je prostě nevyzpytatelný. Ale Peterman jednak spoléhal na svou obchodní zdatnost a jednak měl k dispozici rozsahem nevelkou, ale kvalitně vybavenou montovnu bývalého Fageolu. „Budeme pokračovat, boys!“ V roce 1939 postavil čtrnáct trucků, ale o rok později už přes osmdesát, mezi nimiž byly i (sice drahé), ale zato řemeslně dokonale zpracované sedlové tahače. Z Petermana se stává Peterbilt. Jestliže většina tehdejších producentů sázela na kvantitu a velké série, Peterman šel opačnou cestou. Věřil, že trucker či zodpovědná přepravní společnost ne-

Dnes již pozapomenutý cabover řady 280, vyráběný od počátku 50. let. Mezi truckery si vysloužil celkem trefnou přezdívku „Bubble Nose“, kterou netřeba překládat! Řada se dodávala s krátkou i delší kabinou, prodlouženou ovšem dle tehdejších zvyklostí jen o ten nejzbytnější prostor. Výběr mezi dvěma a třemi nápravami byl samozřejmostí



Bezprostředně po založení firmy Peterbilt vyjely dva dnes legendární modely. Jedním z nich byl první zástupce řady 260, která se dodávala až do vstupu USA do války. Je rozhodně zajímavé, že se Ted Peterman zpočátku snažil o náznaky aerodynamiky, ale zakrátko zřejmě pochopil, jaké tvary jsou oblíbené (a také výrobně levnější). Po roce 1945 se poctivě americky hranaté kapotové trucky usídlily u Peterbiltu nadlouho...



bude lítovat vyšší pořizovací ceny, pokud za ni dostane „best of best“. A protože velmi dobře znal nelidské podmínky řidičů při svozu obřích klád po těžko sjízdných blátivých cestách, neváhal se osobně angažovat v rozhovorech s řidiči a ve zjišťování jejich požadavků a potřeb. Později posílal své vývojáře přímo do dopravních společností a získané poznatky okamžitě převáděl do praxe. Nesmíme vynechat ani Petermanovo zapojení do výzbroje americké armády během WW2 (i když jen v omezené míře), což samozřejmě vyústilo v popularitu firmy Peterbilt v poválečných bojích o podíly na trhu. Jenže ani truck ani člověk nevydrží všechno. Theodore Peterman koncem války náhle umírá na následky zhoubné choroby, a dravci se začínají slétat nad osiřelou firmou. Ovšem ta je osiřelá jen zdánlivě. Peterman v poslední vůli ustanovil jako nabyvatelku veškerého majetku svou energickou manželku, nyní vdovu, ldu Peterman. Ta se krátce pokouší o pokračování výroby, ale nakonec jí nezbývá nic jiného než

Další parádní snímek klasického „Flatnose“ Pete 352 COE. Tahač pochází z roku 1977, tedy z doby natáčení zřejmě těch nejlepších truckerských filmů. Standardní dlouhé provedení kabiny se spacím boxem, třínápravové chassis, výfuky obvyklého průměru a na světlezeleném podkladu parádní viditelný ovál značkového loga, v této podobě používaný od roku 1953



Peterbilt 351 ročníku 1965: v době, kdy bílohnědý krasavec opustil linku, je řada 351 už deset let ve výrobě a dalších deset let tam ještě zůstane. Můžeme rozzeznat úzký a vysoký grill jako dědictví těsně poválečných modelů, zajímavostí posledních výrobních ročníků je možnost umístění přední nápravy blíže ke kabině a tím zmenšit nároky na prostor při otáčení. Pete na snímku má krátkou budku řidiče, někdy zvanou „Day Cab“

Superslavnou se stala řada 281, uvedená v roce 1954, a to nejen kvůli výkonům, výdrži a vzhledu, ale také kvůli účinkování v jistém nádherně a nadčasově zpracovaném filmu, o němž si v některém z příštích dílů také něco řekneme...

firmu prodat. O rodinný podnik se podělí sedm nezávislých kupců z řad vlastních manažerů Peterbiltu, ale naštěstí o deset let později veškerý majetek kupuje Paul Pigott, vlastník Pacific Car & Foundry. V opačném případě by dnes namísto legendy s názvem Peterbilt v červeném oválu existovalo jen několik muzeálních exemplářů a metrky archivních spisů. V roce 1959 nový nabyvatel začíná stavět gigantický výrobní komplex v kalifornském Newarku, odkud v srpnu 1960 začnou proudit truckerské legendy. Ten rok jich vyjede osm stovek, a už tehdy začalo být jasné, že Mr. Peterman se v prognóze trhu nemýlil. Truceři si skutečně rádi připlatí, protože v kabinách svých „Petes“ prožijí podstatnou část života. Vzestup Peterbiltu byl tak rychlý, že majitel už koncem dekády otvírá další továrnu, tentokrát v Madisonu, Tennessee. V roce 1973 Peterbilt prodává už 8.000 trucků a když expanduje do Kanady (1975), zdá se, že ho nic na světě nemůže zarazit. Z dřevařské firmy Teda Petermana se v roce 1980 stává automobilové impérium Peterbilt, pro nějž Paccar otvírá další obří montovnu, tentokrát v texaském Dentonu. Tam se stěhuje nejen výroba, ale i ředitelství, vývoj a sídlo

Podobný truck, jiná scenerie: žádná hřmící highway, ale poklidná silnice v příjemné krajině bez rozpálených pouští a liduprázdných kamenitých plání. Cabover 352, tentokrát celý včetně semi-traileru laděný do ohnivě červené, jezdí na krátkém dvounápravovém chassis, standardní jeden výfuk tehdy obvyklé délky – a romantika? Tu uvidíte v biografu!

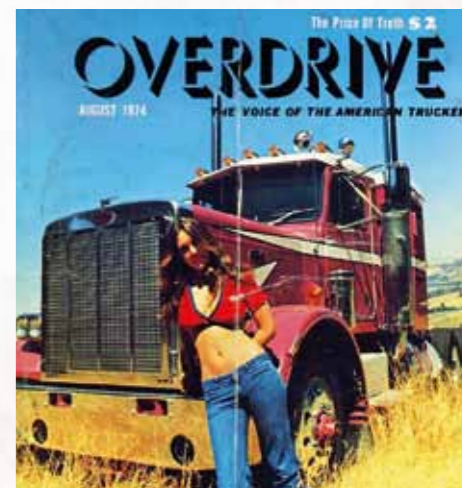


Jeden z králů highway, model 352 COE ve dvou provedeních. Řada měla premiéru v roce 1969 a poslední exempláře vyjely o devatenáct let později, kdy poslední tohoto COE předcházela luxusní edice 352-H, vybavená veškerým myslitelným komfortem konce 70. let



Historicky velmi významný snímek z předání Peterbiltu výrobního čísla 100.000! Ano, přesně taková dlouhá kolona všech možných modifikací slavné značky vyjela od doby, kdy si ji registroval Theodore Peterman. Oba pánové patří k vedení jednoho z největších značkových prodejců v celé zemi, firmy Consolidated Peterbilts. Pro nás by ale asi byl významnější moment předání jubilejního trucku majiteli.

Trucks 'n' Girls! Ohmataný, zašpiněný a notně opotřebovaný magazín Overdrive s podtitulem „Hlas amerického truckera“. Na obálce vedle kapotového Peterbiltu žádný unavený dálkař s nevyspáním zarudlými očima, ale štědře obdařená americká kráska v džínách a lehkém topu, který určitě každého navnadil ke koupi. Co kdyby uvnitř ten top odložila? Výstik přišel do prodeje v srpnu 1974







Klasický Peterbilt 362 COE s krátkou kabinou „Daycab“. Model, který by měl díky velmi dobré manévrovatelnosti a krátkému rozvoru šanci i na přeplněných parkovištích evropských průmyslových zón. Povšimněte si děleného předního okna, které může působit jako určitý anachronismus. Ovšem namáhané těžké nástavby mají jiné standardy na pevnost než osobní produkce



Skoro jezevčík: ve srovnání s masivní kabinou a dlouhým rozvorem působí chassis opticky křeche, ale to je klam! Ve skutečnosti je i u dlouhého Pete COE 352 z roku 1979 použita nejvyšší americká ocel. Cabover na snímku není jen parádním kouskem dopravní společnosti Van Dyke, čas od času se ještě projede s běžným semi-trailerem a zavzpomíná na statisíce mil, které najezdil „coast to coast“



Nádherný kousek částečně ve zlaté metalíze! Model z posledního období výroby slavné řady caboverů 352, dokonce z limitované edice 352-H. Továrnu opustil v roce 1979, vybavený dlouhou, stodesetipalcovou spací kabinou, agregátem Caterpillar a deseti-stupňovou převodovkou s overdrive. Na snímku je už po dlouhé a náročné renovaci, která bezvýtku odejmul šrámy za mnoho let provozu



Úplné začátky: v první dekádě 20. století bratři Mackové ještě používají značku „Manhattan“, ale po roce 1905 už vyjela čistokrevná pětítunka s tehdy obvyklou nástavbou „Stake Truck“ a pod názvem Mack. Fotka dodaného vozu sloužila tehdy ještě jako reklamní, za zmínku stojí i oblíbený řetězový pohon, jehož výhod i nevýhod Mack používal ještě dalších třicet let, ale i řidič „na ráně“ bez jakékoliv ochrany před počasím i nebezpečím

Pokud si tohohle chromovaného fešáka koupil trucker na fotce, byl to pro něj „Big Deal“! Mack Super-Liner nabízel v letech 1977 až 1993 slávu zvučného jména, naprosto nezaměnitelnou obdélníkovou masku a absolutní špičku v komfortu. Samozřejmě záleželo na truckerovi a jeho bance, kolik si dovoli „zatnout“, aby budoucí „King of the Road“ byl fakt králem – včetně pozlacené sošky známého psiho plemene...



Klasický Peterbilt Series 379 přišel na trh až v roce 1987, jakkoliv na to nevpadá. Je to tím, že ještě v 80. letech výrobce přísně dodržoval (alespoň u těžkých tahačů) linii padesátých let. Pete 379 stylisticky přímo vycházel z předchozí řady 359. Statistika dokazuje, že klasický 379 je mezi nezávislými samostatnými přepravci nejpobulárnějším semi-truckem všech dob. A takové „suché“ číslo je víc, než oslavny životopis



Peterbilt řady 357 se dá lehce zaměnit za jiný, podobný, tím spíše, že zůstal i v třetím tisíciletí věrný slavnému designu. Primárně ale není určený na vysoké rychlosti po Interstates, ale spíše se používá k přepravě nejtěžších nákladů, stavebních strojů, montážních celků a v neposlední řadě s běžným chassis k montáži nástaveb. Může být doplněný přídatnými nápravami, na snímku čtyřnápravový tahač speciálních návěsů



Peterbilt Color History: když v roce 2014 slavil Peterbilt pětasedmdesátiny, vznikl pozoruhodný snímek dokumentující mimořádné historické momenty. Na společné fotce se sešli (zleva) vedle dokonale renovovaného krasavce první modelové řady z roku 1939 i zástupci dnešní produkce, řady 579 a 567. Těbaže tahač vpravo už je poplatný současným trendům, některé vnější detaily jsou stále odkazem na úplné počátky firmy



„Class of '74“ má na boku kapoty napsáno tenhle Peterbilt 359 druhé generace. Dobově by to odpovídalo, protože může mít v papírech kterýkoliv rok mezi 1972 a 1987. Dědictví předchozích řad můžeme ještě vysledovat v tvarech horní části kabiny, ale maskou a hlavními vizuálními komponenty už design odpovídá soudobým trendům. Oprávněně, když vezmeme v potaz, že se úspěšně vyráběl ještě patnáct let po svém debutu...



A jsme v současnosti (tedy skoro), pokud Pete 389 z našeho snímku nebyl v prvních vyrobených sériích. Ty se totiž objevily přesně před deseti lety a jejich výroba v takřka nezměněné podobě pokračuje až dodnes. Řada 389 může mít podle objednávky zákazníka běžný či vyšší a aerodynamický spací box, případně pouze krátkou kabinu (Daycab). Většina vyrobených exemplářů je údajně pořád v provozu



Trochu jak z alternativní časové linie vypadá mohutný Peterbilt COE 372, díky svému zevnějšku nazývaný „AeroDress“. Pochází ze série, vyráběné pouze několik roků na přelomu 80. a 90. let. Poslední verze byly zaoblenější a měly i aerodynamičtější nárazník, zvaný naprosto výmluvně „MPG“. Mezi truckery si vysloužily přezdívku „Winnebago“ nebo „Darth Vader“. Poslední „AeroDress“ opustily továrnu na konci roku 1993



S klasickými Peterbilt „Longnose“ se rozloučíme žánrovým snímek řady 359 s typickou maskou se čtyřmi svislými chromovanými žebry. Pete je vybavený nízkým spacím boxem a klimatizační jednotkou Therma-Flow. Podle „zbarvení“ fotografie se dá usuzovat na její stáří, tím pádem by mohly snímek i truck pocházet z prvního období výroby, tedy ze sedmdesátých let



Series 587 a současnost s výhledem na budoucí roky, to je jediný možný komentář k modelu, jehož výroba začala v roce 2010. Snad jen... podívejte se na firmu na návěsu. Je to Ford! A není to tak dlouho, kdy tahle slavná značka měla ve svém nabídkovém portfoliu i těžké dálniční tahače, jako stvořené pro přepravu vlastní flotily semi-trailerů. Časy se mění, a navíc až nepříjemně rychle, jak nám ostatně dokumentují i snímky v této kapitole... správně rady. V této podobě zůstává dentonské sídlo dodnes. O historii Peterbiltu lépe vypoví

## Mack

Nejen Pete & Ken, ale i Mack – jakoby nás historie hvězd amerického truckingu přesvědčovala, že i zlatých grálů muselo být několik... Mack – jméno jako úder pěstí, jako ozvěna pádu skály, jako sklapnutí buldočích čelistí na chladičové figurě jednoho z pilířů amerického automobilového stavitelství. Trojice bratří Mackových, John, August a William, kteří už na sklonku 19. století experimentují s párou a elektromotory, otevírá v roce 1900 svou první továrnu „Mack Bus“, zpočátku zaměřenou výhradně na autobusy. O dva roky později v New Yorku registrují firmu „Mack Brothers Company“ s plány na stavbu těžkotáhných dopravních techniky. V té době ještě samozřejmě nikdo netuší, že Macky budou jednou spoluvládci amerických highway, že se s nimi bude každodenně setkávat obyvatelstvo velkoměst, že budou motorizovat hasičské jednotky a sloužit jako obří dumpéry v kamenolomech a povrchových dolech. Těbaže se nyní věnujeme truckům, musíme alespoň jednou větou zmínit více než dvacet tisíc autobusů včetně

specializovaných karosérií, které spatřily světlo světa v Mackových továrnách za prvních šest desítek let 20. století. V roce 1909 přichází Mack s jednotkou Junior, ale brzy je jasné, že tuhle část trhu přenechá někomu jinému. Na přelomu let 1910 a 1911 dodává Mack první výsuvné automobilové hasičské žebříky, což je specialita, které se bude věnovat dalších osmdesát let. V předvečer WW1 vychází z Mackovy továrny známý model AB, v roce 1916 pak legendární a dodnes uctívány AC, vyráběný nepřetržitě čtyřadvacet let, a sloužící leckde ještě v 50. letech. Robustní nákladák většinou na plnopryžovém obutí a s řetězovým pohonem dosáhl více než 40.000 vyrobených kusů. Je zajímavé, že právě typ AC se stal jakousi „předlohou“ pro buldočí vytrvalost Macků, a tím dal vzniknout charakteristickému logu psa do nepohody. Značka Mack patří prvenství v používání čistíků vzduchu a oleje v motorech trucků, ostatní výrobci je začali napodobovat až později. Stejně revoluční počin se podařil v roce 1920, kdy se Mack stává průkopníkem posilovačů brzd. To samo o sobě naznačovalo směr a tonáž, kterou se hodlá rychle rostoucí rodinný podnik zabývat.



Tři kapitoly z dějin Macku: dlouhý zakázkový nosič hasičských žebříků na chassis řady AK z konce 20. let. Protipožární speciály se staly jedním z pilířů Macku. Vedlejší kresba znázorňuje „Bulldog“ AC s prvním typem návěsů, používaných společně s tahači Mack. Pozůstatkem času dobývání „divokého západu“ jsou zřejmě obří návěsová loukotová kola. Během WW1 vznikl první prototyp Macku AC, jemuž se okamžitě začalo říkat „Bulldog“. Výrobce neprotestoval a později toho i propagačně využil. Na snímku dole několik AC s různými nástavbami, všechny samozřejmě na plnopryžových obrucích



Tady se začala budovat legenda: Mack AB, představený v roce 1914, měl takový úspěch, že se dodával ještě o celých dvaadvacet let později, samozřejmě průběžně modernizovaný. Ale technickou koncepcí řetězového pohonu si zachoval. Nebyl to žádný těžkotonážník, největší modifikace měla nosnost pět tun. AB platil za nositele pokroku, od počátku se dodával s uzavřenou kabinou či alespoň krytým prostorem pro řidiče, ale zejména s elektrickým startérem!



„Funglovka“ řady BG s hrdým truckerem za volantem, připraveným vozit náklady obilovin a chmele do Schaeferova pivovaru. Mack hrdě vypíná chladičovou sošku, celou kabinu zdobí elegantní pinstriping, jenž byl v té době spíše doménou osobních vozů. Za pozornost stojí uzamykatelná venkovní schránka na nářadí, chromovaný nárazník, ale i masivní chassis semi-traileru, dimenzované určitě na mnohem těžší náklady

Při stavbě obří vodní přehrady Boulder Dam nesl největší počet používaných těžkých trucků emlérm buldoka. Přelom druhé a třetí dekády přinesl firmě Mack doslova trumf, když si jej vybrala US Army jako dodavatele těžkých průzkumných vozidel pro transamerickou expedici, která měla vyhledat vhodné lokality pro budoucí trasy federální dálniční sítě, sloužící v případě napadení nepřítelem jako rychlé





Dvě písmena neříkají nic o tvrdosti podmínek a těžkém životě Macků ve stavebnictví. Na snímku zástupce řady FG, vyráběné od roku 1937 až skoro do konce války. V porovnání s ohromnou nárazníkovou travercou působí kabina řidiče křehce a zranitelně, ale tato chassis byla většinou určená pro těžké dumpery, jejichž masivní ocelový „kšilt“ poskytoval řidiči ochranu víc než dostatečnou. Ani tady nechybí řetězový pohon, výmluvný je počet listů předního odpružení



Jestliže řada B80 představovala masivní stroje do těžkého terénu a nasazení při zahajování stavebních prací bez kvalitních přístupových cest, řada B81 šla ještě dále. Vozidlo na snímku (B81-SX) sloužilo jako přepravník kompletních mechanických celků na ropná pole na Aljašce ještě v 70. letech. Výroba řady B81 začala v roce 1955 a pokračovala dalších deset let. Každý vůz byl jiný, v kusové produkci nejtěžší techniky to ani jinak nešlo



Typická tvář amerického válečného caboveru nemohla minout ani Mack. Firma se hned v roce 1941 zapojila do zbrojního průmyslu a během dvou let dodala 724 kusů plněpohonného COE NJ-U1. Byla to relativně malá série, která během války určitě tvarově splýnula s mnohem početnějšími cabovery ostatních výrobců – a ruku na srdce, mimo štábních plánovačů se v nejtěžších dobách asi nikdo o značku trucku příliš nezajímal

Mackova Series H zahrnovala mnoho odlišných provedení, počínaje jednoduchými dvounápravovými tahači a konče giganty do nejtěžších provozních podmínek. Na snímku je běžný model H-62T, vybavený skromným spacím boxem, integrovaným do kabiny a dvounápravovým chassis. Výrobce inzeroval i prodloužený rám s třemi nápravami. V 50. letech už ale začínaly platit vyšší standardy výbavy



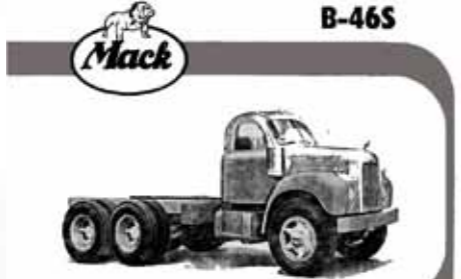
Hennisova přepravní společnost křivovala bezmála celé Státy, jak si můžeme udělat představu z nápísů na boku semi-traileru Fruehauf. Tahač je Mack řady LM, představené roku 1940. Ta se zejména během války natolik osvědčila, že zůstala ve výrobě až do poloviny padesátých let. LM známe nejen v podobě tahačů, ale i jako nosiče komunálních a protipožárních nástaveb a rovněž těžké trucky pro stavebnictví. Samozřejmě doplněk jsou kola typu Trilex

Dvakrát nabídka v pastelových barvách: modrý krasavec je Mack A-40, nabízený jako dálkový tahač návěsů, těžká sklápěčka nebo třínápravové chassis. Pod kapotou je Mackův vlastní nový agregát Magnadyne. Červený truck má sice prodejní označení A-50, jinak je to ale zástupce řady LF, stavěné od roku 1940 nepřetržitě přes celou válku, a pak až do konce první poloviny 50. let. Dobová tiskovina zdůrazňuje volbu mezi vznětovým a zážehovým motorem, jak bylo tehdy obvyklé...

trasy motorizovaného přesunu. Po návratu se název firmy definitivně mění na „Mack Trucks Inc“. Koncem 20. let se poprvé v nabídce Macku objevuje model, vhodný pro rychlou, ale i těžkou dálkovou přepravu. Jedná se o B-Series, konkrétně BJ a BB, vyráběné nepřetržitě až do roku 1941. Mack svým „Běčkem“ pružně reagoval na různé požadavky tahačů či užitkových nástaveb a dokázal se „vejít“ do jakékoliv federální nebo státní regulace celkové a užitečné hmotnosti. Pro úplnost doplníme, že od konce 20. let do ukončení WW2 Mack vyrobil bezmála tři tisícovky vlastních přívěsů a návěsů. Třetí dekáda probíhá u Macku ve znamení aerodynamiky, masky a přední



Oblíbená a dnes legendární řada B debutovala v roce 1953 a nově, zaoblené a neotřelé tvary znamenaly jistý odklon od konzervativně řešených „tvářů“. Pod kapotami se objevily přimovstříkové vznětové motory, pro svou výkonnost a provozní ho spodárně velmi kladně přijímané. Všechny modely řady B se do roku 1966 vyrobilo neuvěřitelné množství 127.786 kusů. Na snímku klasický třínápravový Semi-truck v provedení „Day-cab“



Stejně vyparáděný truck jako na předešlé stránce, ovšem s menšími typovými odchylkami a označením BM. Jeho výroba skončila se vstupem USA do války, na pořadu dne byly zřejmě modely vhodnější pro drsné zacházení. Celá řada byla mimořádně úspěšná, do roku 1941 Mack vyrobil více než 15.000 exemplářů všech typů. BM známe nejen v provedení pro cisternovou přepravu pohonných hmot, ale i se skříňovým nástavbou a samozřejmě jako semi-truck



strany kabin se zaoblují, příkladem může být úspěšná E-Series, u níž se produkce zastavila až v roce 1951 po zhotovení 78.000 jednotek. Těžké Mackovy dumpery se na trhu objevují od roku 1936 a do roku 1970 jejich nosnost vzroste z patnácti na sto tun. Účast Macku v největším válečném konfliktu by si zasloužila samostatné zpracování, my se omezíme na konstatování více než 35.000 dodaných přepravníků, většinou těžkých, na všechna místa spojeneckých válečných aktivit. Doslova zlatou érou je pro buldoka doba poválečného rozmachu. Series L dostává facelift, objevuje se G s celohliníkovou kabinou i oblíbené H. Jedním z nejlepších Mackových tahů

Drsný vzhled těsně poválečného Macku LT určitě není na škodu. Řada přišla do výroby v druhé polovině čtyřicátých let, a dodávala se do roku 1956. V nabídce byl motor Cummins o objemu 262 cu.i. s možností přepřínování v kombinaci s tovární převodovkou Duplex. Většina LT měla konfiguraci 6x2, v sériové výbavě byl samozřejmě jen jeden výfuk běžné výšky

Také B-Series, konkrétně těžký tahač B-77, vyráběný od roku 1958 do poloviny šedesátých let. Byl nejsilnější a největší verzí nabízených řad B-72, B-73, B-75 a B-77. Model na snímku je v základním provedení, třebaže se nabízel i stavebnicový systém kabin a spacích boxů. Klasický semi-trailer je doplněn třínápravovým trailerem, takže souprava mohla využít povolenou délku a hmotnost



Nešťastný, opuštěný a prorezlý Mack H-67 ročníku '57. Řada je pokračováním úspěšných H-63, dnes bychom tyto změny označili termínem facelift. Na snímku základní provedení se vznětovým agregátem Mack Thermodyne 673 bez přepřínování, v tomto případě s výkonem 170 koní. H-67 se dodávala v letech 1957 až 1962, o její oblibě svědčí prodejní statistika, která se zastavila na bezmála 6.000 kusech

je nová řada B, debutující roku 1953, a dodaná ve více než sto tisících kusech. Samozřejmě je další legenda - vlastní vznětový motor s přímým vstřikem. Rok 1962 přináší novou řadu caboverů F-Series, dodávaných do konce 70. let. A uvítací fanfáry, prosím! Vavříny ověčené „Běčko“ odchází na odpočinek, ať



„Na obchodních třídách celého světa Mack řeší důležité úkoly!“, jak oznamuje reklama, otiskovaná na dvoustraně. Zahrmuje stroje, o nichž jsme psali, jejichž obrazy si můžete prohlédnout, nebo vozidla, nabízející se k obdivu v muzeích celého světa. A nejedná se zdaleka jen o návěsové tahače, jak ostatně upozorňuje stručná zmínka o výrobním programu na konci reklamního textu: „trucky, autobusy, protipožární vozidla a elektronická zařízení“



Back to the Seventies! V prvním sledu cabover Mack F-700, v pozadí Ford Pinto! Velmi populární dálkový tahač, debutující v roce 1962, se dodával nepřetržitě celých sedmáct let. Pod kryty motorů hřměly koncernové Maxidyne a Thermodyne nebo obvyklé Cummins, Caterpillary a Detroit Diesely o výkonu přes 400 koní. Řada F-700 měla velké množství verzí, které se odlišovaly použitým chassis, výbavou, kabinami i barevným designem a doplňky. Zákazník si mohl vybrat mezi ocelovou a hliníkovou kabinou

V roce 1959 debutovala těžká řada G, ale Mack ji po necelých třech letech výroby stáhl z programu. Dohady o příčinách se různí, nejčastěji je udávána přílišná podobnost s Kenworthem. Vůz na snímku je vybaven delší kabinou se spacím boxem, výrobce ale nabízel i „Daycab“. G-Series mohla být motorizována buď vlastními agregáty nebo jednotkami Cummins o výkonu až 340 koní. Nejvzácnějším typem celé řady je bezesporu G72, vyrobený pouze ve dvou kusech



Mack řady R rovněž patří k legendám, zejména R-700 na našem snímku. Celá obří škála typů R, RS, RD a RL (řada R vystřídala původní „Běčko“) se časově rozprostírala v letech 1965 až 1990, což naprosto zřetelně dokladuje její nadčasovost. Není možné vypočítávat všechny varianty, ale třínápravový semi-truck z fotky je jedním z nejtýpějších zástupců. Krátce po debutu Mack představil i svůj revoluční motor Maxidyne, doplněný převodovkou Maxitorque

Žije nový král Macků, řada R! Slavnostní premiéra v roce 1966, následuje představení jedinečného agregátu Maxidyne a převodovky Maxitorque. Do sedmé dekády vstupuje slavná značka otevřením nového centra v pennsylvánském Allentownu. Od roku 1975 následují premiéry Cruise-Lineru a Super-Lineru, ovšem ne všechny zvěsti jsou tak příznivé: v roce 1979 získává 10% akcií Renault. A bude hůř... „Eighties“ začínají premiérou Ultra-Lineru, ale také požadavkem Francouzů na 40% akcií v roce 1983. Třebaže Amerika stále bojuje o rodinné stříbr-

Mack Marshal vás zve do své ohrady, plné ojetých Macků i konkurenčních vozů (vlevo od červeného Macku je International, vpravo Peterbilt). Všechny jsou samozřejmě cenově dostupné, prohlédnuté a v prvotřídní kvalitě, jak alespoň tvrdí prodejce Dale Robertson. Což o to, tvrdit to může, ale skutečný stav stroje prověří až dlouhá trasa s plným nákladem, zpestřená několikaletým průjezdem horskými průsmyky, písečnou smršť, prudkým deštěm, víchřicí a startovním v tuhé mrazu. Ani v Americe nebyli všichni prodejci andělé...



Zajímavý cabover „buldočích“ vzhledu, který byl nedlouho po válce velmi oblíbený. Této módní vlně se přizpůsobil i Mack, který na základě průzkumu mezi přepravci v krátké době připravil do výroby řadu W-71. Jejím určením byly především společnosti operující na západním pobřeží, proto se těmto typům mezi truckery říkalo „Western-Mack“. W-71 se vyráběl pět let počínaje rokem 1953, dodával se zejména s vlastními motory o výkonu 200 koní a celková produkce dosáhla dvou set kusů



Z nabídkového listu (ve směru hodinových ručiček, pokud samozřejmě nemáte digitálky): červený MB-600T, vhodný pro kratší nebo městské trasy krémový F-711T, červený F-700ST, oba vhodné jako dálkové tahače návěsů, a žlutý R-685T k univerzálnímu použití. Co dodat? Snad jen, že detailní třímní kódy vyjadřují specifikaci a použité stavebnicové díly jednotlivých řad. Celá strana prospektu ovšem ukazuje jen nepatrný zlomek kompletního nabídkového portfolia

ro, ve Francii se reorganizuje, a nově vzniklý koncern R.V.I. doslova požírá firmu s logem buldoka. V novém miléniu sice rekordní prodaje, ale je to ještě nefalšovaný a drsný Mack, který si na záda nechá naložit sto tun kamení? Odpověď je na vás...







Američtější už to nejde: modrobílý Super-Liner s chromovanou tvář grilla, vysokým sleep-boxem, klimatizační jednotkou a dvouosým semi-trailerem, to vše zasazené do „Wild West“ kulisy rudohnědých skal... Vzpomínáte, kolik automobilových hrdinů – kladných i záporných – se tady kolem prohánělo?



Jeden z neznámějších motorů Mack se nazývá Titan, továrním kódem také MP-10. Jezdí v amerických i australských tahačích, dodává se v třech výkonových stupních: 520, 560 nebo 685 koní (podle typu a roku výroby), samozřejmě přepřilňovaných. Maximální krouták přesahuje 2.300 Nm, objem šestnáct litrů – a informace pro detailisty: motor splňuje normu Euro 5



Mack Titan není jen název pohonné jednotky, ale také jméno celé typové řady, která samozřejmě tento agregát používá. Její vývoj začal už před rokem 2000, oficiální představení proběhlo v roce 2007. Provozní snímek ukazuje nový a do posledního místa vyšperkovaný australský tahač dvoudílného návěsu



V osmdesátých letech už byla aerodynamika na postupu, a třebaže každý výrobce měl po ruce něco klasického pro tvrdé truckerské ruce, musel se podvolit panujícím trendům. Mack řady CH se představil v roce 1988 v několika obvyklých délkách chassis a rozmanitosti exteriérových dílců, zajímavostí je možnost montáže přední nápravy zcela vpředu nebo posunutě vzad



„Tak dělej! Pucuj! Pucuj! Ale kdybys pucoval celý den, tak stejně pořád budeš pucovat...“ – vytečované slovo skrývá název značky, která s americkými nemá co dělat; jinak je to autentický citát dlouholetého majitele amerik, pronesený na jednom hodně dávném srazu. Na našem snímku zaměstnanci Macku, oděni do slušivých overalů, právě „pucují“ nádherný Ultra-Liner COE, to vše na reklamní fotce z roku 1984



Citronovou žlut kaboveru Mack Cruise-Liner určitě nepřehlédnete ani v mlhách amerického severního pohraničí. Jednoduchý, ale

robustní model spatřil světlo světa jako řada WS nebo WL přesně uprostřed sedmé dekadý. Mezi truckery byl oblíbený, jeho třinápravové provedení zvládalo i nejtěžší přípustné hmotnosti. Vyráběl se šest let, mohl být poháněn Maxidyne od Macku či alternativně klasickým Cumminsem, Caterpillarem nebo DD



Král všech Macků, prostě MACK! Třebaže je „profláknutý“ z filmů, webu, fotek, časopisů, pořád dokáže zaujmout netradiční přídíl s maskou, vestaženou do předního čela. Řada R se vyráběla v prakticky nekonečné řadě modifikací, počínaje lehkým dvounápravovým chassis 4x2 až po ty nejtěžší tahače návěsů či vyprošťovací



Ve srovnání s předchozím „Australanem“ působí pravý americký Titan poněkud subtilněji, ale to je jen první dojem.

Ve skutečnosti je čtyřnápravové chassis s krátkou kabinou (na snímku) připravené nést supertěžkou nástavbu, nejspíše stavební. Pod kapotou tohoto „drobka“ hřmí šestnáctilitrový Titan MP-10 o výkonu 605 koní, který se do nákladu opře kroutákem 2060 Nm při 1200 ot/min



Novinkou na rok 2018 je těžký Mack Anthem. Koncern se evidentně drží svých zvyklostí, když sice nové modely přizpůsobuje, ale vždy tak, aby každý neomylně poznal, že se proti němu valí „něco extra“! Anthem má jako nová vlajková loď vystřídat řadu Titan, a Mack dal následníkovi do vínku i nové motory: atmosférický jedenácti- a třináctilitrový, a jako bombónek turbomotor MP8-TC



Mackův recept na výkon, krouták a převody se jmenuje Maxidyne & Maxitorque. Dohromady to je šilový kus železa, kterým byly poháněny ty nejslavnější koncernové stroje. Dobová reklama zdůrazňuje prodloužené intervaly na údržbu, stálý výkon při všech jízdních režimech bez ohledu na zařazený převod, ideální charakteristiku přepřilňovaného šestiválce, menší četnost řazení, ale i nízké vnitřní teploty pohonné jednotky



Tak jaký je váš první dojem? Obří síla pod decentním kabátem? Elegán v konvojích upravova-

ných tahačů? Ale každopádně je to Mack COE Ultra-Liner řady MH, vyráběný od roku 1983 až do počátku devadesátých let. Na montážních linkách vystřídal Cruise-Liner (obr. vlevo), a přinesl jednu konstrukční novinku, měl totiž plastovou kabinu, připevněnou na zesílené ocelové rámové konstrukci



Za novinku lze stále počítat kapotový Mack Pinnacle, debutující v roce 2005. Na snímku je jedna z nejtěžších verzí řady CXU, jejíž rozsah zahrnuje lehké modely s dvěma

nápravami, běžné verze s Daycab, ale i kolosy pro dálkovou přepravu. Jejich nejnovější provedení nese i označení „SmartWay“, zdůrazňující hospodárnost a četnost k životnímu prostředí, to vše potvrzené certifikátem EPA (Environmental Protection Agency)



A ještě jednou Austrálie, tentokrát návěsově dvojčte s cisternou na pohonné hmoty, efektně vyfocenou při

odjezdu od naleštěných armatur (vlevo) a řad porezých sudů (vpravo). Opět se jedná o australskou modifikaci Macku Titan, a dovolujeme si odhadnout, že elegantní souprava nevyjždí příliš daleko od civilizovaných končin. Postrádá totiž pro Austrálii nezbytné ochranné prvky



Rok 1975 přinesl novinku mezi COE, modelovou řadu Cruise-Liner WS/WL. Vyráběla se až do roku 1983, pozoruhodnou nabídkou tvořil třicet různých agregátů, počínaje koncernovým šestiválcem a konče véosmičkou Detroit Diesel, ovšem nabízel široké spektrum doplňků a barevný odstín podle přání truckera

## Freightliner



Jméno jako zrozené pro hrdá čela těžkých trucků, jméno vonící dálkami a drsným půvabem nefalšované Ameriky.

Zvukně jméno známé automobilky se rodí spolu s vznikající bouří WW2. Z rozhodnutí vedení firmy Consolidated Freightways vzniká v roce 1942 zásluhou Lelanda Jamese zcela nová Freightliner Corporation. Na rozdíl od svých předchůdců nemá tolik možností zasáhnout svými silami na pomoc Spojencům, ale o to oslnivější kariéra jej čeká v poválečné době. Ale i tady najdeme nějaké kousky zlata, například ještě za války poprvé představený cabover „Shovel-nose“, obchodně ovšem nazývaný Model 600. Poté byl Freightliner válečnou komisí pověřený jinou výrobní činností a k hromadné produkci se mohl vrátit nejen po vítězství, ale i po přestěhování do nových prostor v Portlandu, Oregon.

Vedle zakotvené nákladní lodi stojí Freightliner L-89 se skříňovou nástavbou a trailerem. Řada L-89 se, jak je jistě patrné, vyvinula ze základního modelu 600. Premiéru si odbyla v roce 1947 a výroba pokračovala ještě dalších šest let. Výrobní počty byly malé, pohybovaly se v řádu stovek. Na soupravě zaujme typický výfuk Freightlineru, viditelný v celé délce



Krátce nato se odhrnuje opona nad známým B-42, zvaným také „Eastern Freightliner“, robustním semi-truckem COE. Včetně spacího boxu a v závislosti na vybavení se cena tahače pohybovala mezi patnácti a dvaceti tisíci USD. Zajímavou variantou je WF 64 z první poloviny 50. let, nabízející místo klasického Sleep Boxu rozměrnou střešní nástavbu, takže na výsledný dojem si trucker musel zvyknout. Ale důležité je, že Freightliner mohl dodávat dlouhá chassis, aniž by je zbytečně obsazoval rozměrným „bydlením“ za kabinou. No a jelikož se cena benzínu tehdy pohybovala zcela při zemi, mohl si zákazník zvolit místo naftového klasického benzínového agregátu, který u Freightlinerů dodávali poměrně dlouho. Velkou raritou je i možnost pohonu na kapalný plyn (v roce 1953!), kdy pojem „úspora paliva“ byl doprovázen stejnými salvami smíchu jako skeče předních amerických komiků té doby.



Klasický truckstop padesátých let a skupinka truckerů v lehce aranžovaném snímku před jejich White-Freightlinery. Model vpravo je už novější řada 700, vyráběná od roku 1950, vlevo stojí Series 800, dodávaný od roku 1947, a tvarově ještě poplatný původnímu válečnému designu menších řad



Pokračovatelem řady WF se zaoblenou přídílí se stal v roce 1962 tehdy supermoderní cabover WF 8164-T. Výrobce upustil od překonaných tvarů již v polovině padesátých let. Velký počet hranatých 8164 se dodal s krátkou kabinou, ovšem na snímku je model se spacím boxem, bez jakýchkoliv ozdob a na mohutných třilétech

Jak ten čas letí... Firmy vznikají, zanikají nebo se slučují a pohlcují. Kdysi býval Freightliner samostatný a White také samostatný. Ale pak začaly jejich trucky vozit na kapotě společné logo. Na našem snímku tři řady pro ukázkou, vlevo klasický kapotový Freightliner v podobě z 80. a 90. let, uprostřed Freightliner caboverové série XLT, zcela vpravo pak ještě „opravdový“ White s typickým designem Larryho Shinody. Všechna tři vozidla se sešla ke společnému fotu v roce 1988 na zkušebním polygonu Mercedes-Benz

Začátky firmy Freightliner jsou spojené ještě s válečným COE s typicky zaoblenou přídílí. Truckeři mu říkali „Shovelnose“ a jak už to bývá, k názvu se přiklonil i sám výrobce. Obchodně ovšem nesl model označení 600. Jeho produkci nepříznivě ovlivnila válečná přestávka, takže asi neudvíl nízký počet vyrobených kusů. Dostupné prameny se shodují na třiceti. Na našem snímku je 600 zrenovovaný do posledního šroubku a možná i více...



Řada WF se táhla mnoho desetiletí jako pouto, svazující dohromady značky White a Freightliner (od jejich počátečních písmen je odvozený název řady). Model WF-1064 vznikl v roce 1953. Patřil do období prapodivných pokusů o nový typ COE, který by spojoval výhody krátké kabiny, spacího boxu a dlouhého rozvoru



Třinápravový a přísně geometricky navržený Conventional 1942 patřil k prvním exemplářům, vyrobených samostatnou firmou Freightliner. Do dnešní podoby jej zrestauroval

sám výrobce v roce 1992, a Conventional se tak mohl prezentovat při oslavách firemního jubilea



White-Freightliner s návěsem ve službách mateřské společnosti Consolidated Freightways! Není to nic neobvyklého, soupravy ve stejné barevné figuře jezdí dodnes, ovšem s nejnovější technikou v čele. Soupravě semi-trucku s přívěsem se říká „Doubles“ a představovala méně obvyklý způsob ve srovnání s dlouhým návěsem





„Single Drive Tractor“ znamená v řeči White-Freightlineru nejjednodušší model s krátkou kabinou a v základní výbavě. Výrobce klade důraz na lehkou konstrukci a nízké provozní náklady. Naproti tomu červený truck má zajímavou výbavu, konfigurace 4x4 totiž nebyla častým jevem. Reklamní leták upozorňuje, že „stačí přepnout páčku a pohon předních kol je zapojený!“ Zbývá dodat, že model nese označení WF-6344T a je vhodný k tažení soupravy „Doubles“



Zadumaná nálada reklamní fotografie caboveru a Conventionalu Freightliner. Jak je vidět podle zvláštních nápisů na čelech trucků, výrobce stále zřuzňuje svou nezávislost na Whitu, ale – jak víme – samostatnost měla jen krátké trvání. Zanedlouho se Freightliner stal majetkem německého koncernu



A ještě jednou časopisová reklamní dvoustrana, tentokrát na Freightlinery v roli tahačů chladírenských semi-trailerů. Trucker s ostře řezanou tváří pozorně sleduje highway, vedle něj pohled na nejúrodnější lány středozápadu, hrdý profil Indiána pod měsíčním úplňkem, a nakonec dvojice naleštěných tahačů, snů každého nezávislého přepravce. God bless America!



Jemně a decentně kustomizovaný cabover na extra dlouhém chassis, kterému odpovídá i délka kabiny. Jako obvykle nechybí chromovaná plocha traverzy předního nárazníku a efektní pinstriping. Průměr „komínů“ napovídá, že zvuk pík „Jake Brakin“ musí být slyšet na míle daleko!



Žluté trucky společnosti Arrow Transportation jezdí po celých Státech už bezmála stovku let. Zajímavě tvarovaná souprava slouží k převozu dřevěných štěpků. Cabover je běžného typu XLT s krátkou kabinou na třínápravovém chassis. Firma Arrow během své historie používala všechny nejznámější značky tahačů



V detailnějším náhledu menšího snímku byste si všimli klasického hotrodu mezi oběma trucky. Ty jsou ve sjednoceném barevném vzoru fiktivní firmy, na což upozorňuje i text: „Ať už řídíte cokoliv, mělo by to vypadat fajnově“

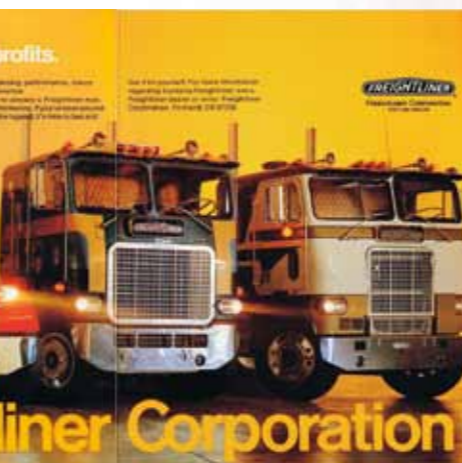
Velký snímek s naleštěnými grilly nastavenými slunci je doplněn emblémem firmy s podtitulkem „Freightliner Corporation, Portland, Oregon“ – White je definitivně mimo. Technická data si zákazník určitě zjistí, takže stačí, když reklama „nenápadně“ hned v první větě sdělí, že Freightliner vyrábí trucky už třicet let...

Podíváme se i do terénu, k čemuž nám poslouží Freightliner Mountaineer, semi-truck s konfigurací 4x4, debutující v roce 1954. „Tilt Cab“ byl senzací ročníku 1958 a umožnil truckerům a mechanikům snadný přístup k motoru sklopením celé kabiny o 90° vpřed. Šedesátá léta prošla ve znamení drobných inovací, ale také třeba v premiéře sedlového tahače CBE (Cab Beside Engine). Jedná se o semi-truck s jednoduše vybavenou jednomístnou kabinou s kompletním prosklením, používanou například ve velkých přístavech a kontejnerových překladištích. Je to neprávem opomíjený druh tahačů. Rok 1973 přináší debut opravdového „děla“ značky Freightliner, modelu Powerliner. Jednoduše navržený, ale komfortní COE mohl nabídnout až 600 koní! Třebaže se první kapotový Freightliner objevil ještě ve 40. letech, výrobce jej začal v široké míře dodávat od poloviny let sedmdesátých, rychle zvyšování objemu výroby si vynutilo stavbu dvou nových montážních závodů v Severní Karolíně. Freightliner dlouho

„Reno – největší maloměsto Ameriky“ – hlásí pestrobarevné neony, a po hlavní třídě se valí konvoj trucků. Na snímku klasický cabover XLT, jemuž od chromovaného grilly slehají plameny, našťastí ovšem jen v uměleckém podání. K tomu davy jásajících lidí, slavicích celonoční svátek truckingul



Nádherný klasický model řady WFC (White-Freightliner Conventional), jedné z posledních společně vyráběných modelových řad. Když koncem roku 1976 vypršela smlouva mezi automobilkami White a Freightliner, byla série WFC nahrazena modernizovanou, ale hlavně nazvanou FLC (FreightLiner Conventional)



zůstával věrný své klasické hranaté koncepci, změna přišla až s modelovým ročníkem 1987. To už ale nebyla zasloužilá firma doma svým pánem, její vlastník ji v květnu 1981 prodává koncernu Daimler-Benz. Nový vlastník neváhá a míchá své vlastní představy do tradičního vzhledu amerických trucků, výsledkem je například design střední řady FLC. Prvním aerodynamicky řešeným semi-truckem Freightlineru je FLD ročníku 1987, jehož prakticky nezměněná podoba se přenáší i do 90. let. Rok 1996 znamená další vítězství aerodynamiky nad klasickým vzhledem, výrobce nabízí Century Class s radikálně sníženou příďí. Vzpomínkou na zašlé zlaté časy truckingu zůstává Freightliner Argosy, mohutný COE semi-truck, dodávaný od konce 90. let až dodnes.



Freightliner Conventional (FLC) z počátku 80. let v podobě, v níž se před deseti léty účastnil velké přehlídky Mid America Truck Show. Podobná setkání mají dávnou tradici, největší podniky jsou doslova celonárodním svátkem truckerů. Zúčastňují se nejen běžné semi-trucky, ale i těžká technika nová a historická, zemní stroje, stavební mechanismy a stacionární agregáty



Freightliner Classic XL 13, přestože se jedná o stroj z poslední doby, má pořád ještě geny skutečných „klasiků“. Někdo může namítnout, že pod šatem už nic klasického není, má určitě velkou pravdu, ale pořád je to lepší než nějaké retro-pokusy, jak je můžeme sledovat u osobní produkce. A navíc Classic vypadá pořád fantasticky!



Series 114 SD je skoro ještě novinkou. Debutovala v roce 2011 a představuje trucky střední tonáže s důrazem na robustní stavbu, vhodnou do těžkých podmínek

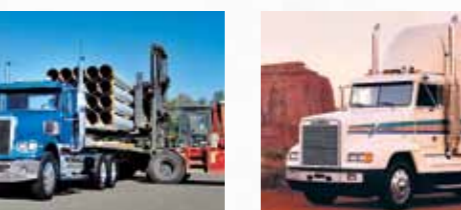
Zbývá dodat, že ve spolupráci s firmou Tesla postavil výrobce svůj Custom Electric Van, což je, jak myslíme, dostatečně ilustrativní pohled na současný trend.



A došli jsme až do současnosti. Tahle verze Freightlineru Cascadia je ve výrobě teprve druhý rok, takže je brzy na děláni jakýchkoliv závěrů. Tvary, oblíny, zakulacené hrany a srovité oblouky víc než jasně definují směr, kterým se značka bude ubírat v dalších letech. No, značka – jak se to vezme... Když si uvědomíme, kdo je vlastním Freightlineru a kdo tedy může mluvit do budoucnosti, popírat minulost, a řídit specificky americkou automobilku zpoza stolu odkudsi z Hesenska, bude nám spousta věcí jasná



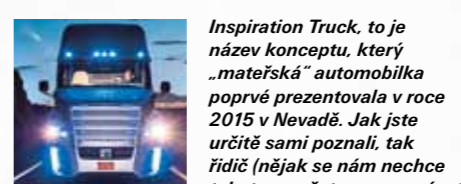
„Coca-Cola Christmas Truck“ je další novodobou zvyklostí, která se z Ameriky dostala až k nám. Červená, neparáděná a vánočně osvětlená souprava bude po našem území jezdit i letos a my se chystáme ji odchytil a z všech úhlů nafotit! Tak jen dodejme, že model na snímku je řada Classic, vyrobená po roce 2010



Freightliner Coronado – když si to pro sebe vyslovíte, poznáte, jak excelentně to zní... A nezasevěný by neuhodl, že se jedná o zánovní model, představený v roce 2002. Připojíme perličku: hned po debutu Coronada se ozvaly zpoza Atlantiku hlasy, že dvojice reflektorů připomínají světlomety Mercedesu. Kdože je to majitel Freightlineru?



Modelová řada Argosy v podobě, v jaké se představila koncem roku 2010. Je to cabover, je to amerika, ale vzhled už je příliš poevropštělý...



Inspiration Truck, to je název konceptu, který „mateřská“ automobilka poprvé prezentovala v roce 2015 v Nevadě. Jak jste určitě sami poznali, tak řidič (nějak se nám nechce tohoto zaměstnance nazývat hrdým slovem „trucker“) si bezstarostně čte noviny, zatímco jeho vozidlo s nákladem jede samo, tedy autonomně. Budoucnost ukáže technické a právní aspekty podobných vozidel, ale německý koncern se dušuje, že technologií zvládne. Pojďte, stopneme si nějakého fajn chlápka v džínách, sedneme si k němu a budeme poslouchat, jak tam pere jeden kvalt za druhým. A bude nám fajn...

A co vy, milí čtenáři, dali byste na první čtyři místa historie amerického truckingu také námi vybrané značky? V příštím čísle se můžete opět těšit na velké množství faktů, řazené ovšem spíše telegraficky, neboť prostor v našem časopisu není nafukovací, a zasloužilých značek je víc, než se může na první pohled zdát. Projdeme si tedy historií více než deseti dalších výrobců, kteří pro americký trucking (ale i pro zbytek světa) něco znamenali. Můžete se těšit třeba na povídání o tahačích „Velké trojky“! Go on, Truckers!  
Text: J.F.K., foto: archiv autora, archiv redakce, tiskové podklady výrobců, klubů a asociací



Klasika a její proměna: větší snímek ukazuje přístrojový panel aerodynamického Freightlineru Cascadia, který přišel jako novinka v roce 2007. Výrobce se snaží dodržet tradiční rozmístění, a přitom nezapomínat na ergonomii, ale rozhodně sympatičtější je bohaté, až „letecké“ pokrytí celé přístrojovky, jak jej nabízí model Classic XL



Freightlinery a americké trucky všeobecně už táhly a tahají mnohem těžší náklady, ale takový objemný ponton, ten má také něco do sebe. Při pohledu na snímek trucku čtenáře může napadnout, jak asi zní motor pod plnou zátěží třeba během stoupání? Také bychom si to docela rádi poslechli, a vůbec by nám nevadilo, že ten kapotový truck (model 122 SD) je vlastně úplně nový



Jedinou klasickou relikvií na Freightlineru Cascadia Raised Roof 2007 je chromovaný grill, ale ani ten už nevydrží příliš americky. Přichází velké změny designu...



vývoje spolkl americký grant čtyřiceti miliónů dolarů jen na „rozjezd“! Řidič se bude muset umět domluvit s elektronikou, zvanou Freightliner's Intelligent Powertrain Management, další systémy se postarají o počet a dobu přežvení a další nastavení mechanismů. Prototyp byl vyzkoušen na více než třech stovkách mil mezi Dallasem a San Antoniem, dosáhl rychlosti 65 mph a spotřeboval na sto kilometrů 19 litrů nafty. Comment je na vás...