

FLAT TOP BROTHERS

GM 1960 VE DVOJITÉM BALENÍ...



Všichni věděli, že krátkodobé vzednutí ploutví a křídel není možné protahovat donekonečna. Možná jen snílci doufali... Ovšem nikdo krom zasvěcených netušil, jak bude počátek „Sixties“ vypadat. Každý chtěl něco jiného, nikdo neznal detaily. Automobilová prognostika a high-tech pomůcky špiónů z řad konkurence byly proti dnešku v plenkách...

Osvěžme si poznatky z přípravy nového modelu: stovky, tisíce skic, stovky zmenšenin celku i dílčích prvků, schvalovačky, slepé cestičky, koncepty, show cars, hliněné modely, utajené jízdní zkoušky, lanaření designérů – to vše předchází okamžiku představení nového modelu ještě v jeho panenské čistotě. Sázka do loterie a chůze po laně nad nekonečně hlubokou propastí – to samozřejmě také; ostatně o tom nás

poučila historie Fordu v rozpětí několika málo let, jak mikroskopicky tenký vlásek odděluje jásoť davů a hrozby sevřenou pěstí: vzpomeňme na Mustang versus Edsel.

My pro dnešek zůstaneme u GM, tedy (a ještě dlouho) největšího světového výrobce automobilů. V době, kdy svět žasl nad liniemi křídel a ploutví ročníku '59, byly v představách vývojového centra nemožně zastaralou věcí. Dávno před debutem detroit-

ských „Space Ships“ se začalo uvažovat, co přinese šestá dekáda, resp. její první ročník.

Hierarchické dělení jednotlivých divízi každého velkého koncernu je neměnné, tím spíše to platí pro automobilové kastovníctví tehdejší Ameriky. GM obsadil horní příčku hříšně drahým Cadillacem, zatímco na spodní konec žebříčku usadil Chevrolet. O předposlední patro se svorně dělily značky Buick a Oldsmobile, Pontiaku zůstal

vyhrazený střed, akcentovaný jeho sportovnějšími ambicemi.

Podíváme-li se na novinky roku 1960, zjistíme, že Caddy opět ohromil profilem svých ploutví, Chevrolet jen zjednodušil před a opatřil racčí křídla ostrým lomem, Buick pokračoval v troufalé expanzi šikmých ploch na každém konci karosérie, jen ten Pontiac a Oldsmobile nám předvádějí nějaké zajímavé odlišnosti proti vžitým pravidlům. No řekněte, umě-

li byste si představit křídla otočená dolů v podobě, jak nám je předvádí Olds modelového ročníku 1960? A ta dlouhá střešní linie, zakončená převísem horní plochy! Jistě, flat top, sice od roku 1959 známý, ale pořád natolik úchvatný, že se za ten rok neokoukal!

Než si řekneme pár dalších zajímavých detailů z historie vzniku obou (v našich končinách nepřilíš známých) vozidel, dejme slovo nadšenci, díky

němuž se oba oceloví hrdinové prohánějí po České republice (Radek Macál, SPECIAL CARS.CZ)

Tedy Radek Macál osobně: „Při mé klasické podzimní cestě do USA na podzim 2016 (nevím už přesně kolikáté, jezdím tam od r. 1992 a u padesáté v pořadí jsem to přestal počítat), jejíž hlavním cílem byla další návštěva SEMA Show, jsem po probuzení v hotelu na Redondo Beach nedaleko L.A.

Silo v některém americkém obilnářském centru? Ani náhodou, ale opět platí, že pro určité typy aut se motivy starých průmyslových budov hodí víc než pláže, písek a palmy



Hrátky s ocelí: dolů mířící špička nárazníku připomíná lehce ironický výraz úst, říkající: „Marně se snažte, na mě nemáte...“

„Black is Black“, ale modrá je taky fajn. Zejména tehdy, když jsou modré plochy nápaditě rozvržené a neunavují pohledem



prolistoval náhodně zakoupené noviny. V sekci „Cars for Sale“ mě upoutal maličký inzerát nabízející Oldsmobile 1960. Nákup aut byl v plánu až po SEMA během přejezdu na východ, chtěl jsem opravdu před touto akcí neřešit nic než kamarády a známé v L.A. a okolí, oceán, vlny a oblíbená místa. Ale jak už to bývá, plány se občas mění. Inzerát byl stručný: Oldsmobile Dynamic 88, ročník 1960, čtyři dveře, pěkný, vše funguje, bydlím mimo město, horší dostupnost... a telefon. Nic víc, žádná fotka. Něco mě na něm ale přitahovalo, nevím co, možná ta stručnost, ten člověk asi ani moc prodat nechce, spíš chce sám

Oldsmobile 88 Dynamic Four-Door Holiday Hardtop Sedan 1960

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, čtyřdveřový šestimístný hardtop sedan (bez středového sloupku) * **Rozměry:** rozvor 3.124 mm, délka 5.527 mm, šířka 2.047 mm, výška 1.377 mm, rozchod vpředu/vzadu 1.549/1.549 mm * **Hmotnost:** 1.845 kg * **Motor:** benzinový V8-OHV „Rocket“, 371 cu.i., 6.075 cm³, 240 koní při 4.600 ot/min, 510 Nm při 2.400 ot/min, kompresní poměr 8,75 : 1, dvoukomorový karburátor Rochester 2GC Econ-O-Way * **Převodovka:** čtyřstupňová automatická GM Hydra-Matic Jetaway, zpřevodování I - 3,967 II - 2,55 III - 1,55 IV - 1 Z - 4,3 * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení na příčných ramenech, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče * **Zadní náprava:** tuhá náprava, listové pružiny, teleskopické tlumiče * **Brzdy:** na všech kolech bubnové * **Kola:** 8.50 x 14“ * **Pneumatiky:** BF Goodrich Silvertown 195/75 R14 * **Cena (1960):** od 3.034 USD * **Počet vyrobených kusů:** 43.761

sobě dokázat, že to zkusil, a když to nevyjde a auto neprodá, tak se nic nestane. Dovolal jsem se mu až napotřetí, dvakrát se mi spustil stále oblíbený záznamník, tak jsem mu napodruhé nahrál vzkaz s mým telefonem a věc skoro pustil z hlavy. O to překvapivější bylo, když druhý den ráno po sedmé

hodině někdo volá. Hlas na konci se představuje jako John, a povídá, že našel vzkaz a volá zpět ohledně Oldse. Povídali jsme si asi půl hodiny, vyzvěděl jsem vše ohledně stavu a auto mě začalo opravdu zajímat. Na závěr se ptám, proč se Olds vzhledem k velmi zajímavé ceně ještě neprodal? Důvod

Kolik barových stoliček by se vešlo kolem zavazadelníku černého Dynamiku? Ale ne, raději Oldsovi přijeme ve stoje



Symetrie à la Oldsmobile znamená rozdělení předního panelu na dvě identické poloviny



V dobách, které nehodlaly zakrývat úchvatnou architekturu stroje plastovým deklem, vznikaly prvotřídní strojovny

byl podle Johna prostý, zájemců několik bylo, ale nikomu se nechtělo jet k němu domů, bydlí totiž dost mimo civilizaci a v podstatě v divočině. OK, ráno vyrazíme směr Vegas, vezmeme to tedy oklikou na sever a přijede-

Kdysi u nás kolovaly fámy, že někdo s obrovským černým autem unáší lidi. Pravda to nebyla, ale takhle nějak by záhadný cruiser mohl vypadat



me se podívat. Z půjčovny mám Chrysler 300 poslední generace, tak ráno v pět vyrazíme, praskneme do koní a kolem desáté tam musíme být. Když bude auto pěkný, tak ho vezmeme do Vegas na zkušební jízdu a odtamtud už pojedeme na východ kamionem.

Dorazili jsme později a dnes už se nedívám, že si pro Oldse nikdo nepříjel. Ne že by byl špatný, naopak, je to parádní kousek, ale najít Johna v divočině bez signálu a bez fungující navigace byl oříšek. Ale všechno zlé je

k něčemu dobrému... Má jít o kopeček obydlený asi deseti farmičkami a domy. Občas nám přes cestu přeběhl jelen, nějaký ten mýval, horské kozy či co, ale nikde stále žádné domy. Už jsme to chtěli otočit, když se najednou objevily poštovní schránky. Zároveň ale končila prашná udržovaná cesta a začínal přísný off road. Vyjeli jsme pěkný kopeček a po půl hodině stojíme u domu, který by to mohl být. Ale nikde nikdo. Troubím, a nic... Vystupuji z auta, jdu k domu, a bojím se, abych to nekoupil z brokovnice do kožichu! Dům je bez známek života. A v tom objevuji číslo popisné, které je bohužel špatné. Takže zpátky z kopce dolů

Řídicí centrum černého cruiseru: logické, jednoduché, ergonomické, úpravné, příkladné – takže prostě americké!



lhned po nákupu v pustině Utahu prodával Olds velkou zatěžkávací zkoušku, když dojel po ose až na Floridu. Trip přes celou Ameriku zvládl bravurně a dokázal, že pro poctivé detroitské železo je ročník jen číslo v techničáku





Rhapsody in Red: klasicky americké sladění barev exteriéru a interiéru znamená použití odstínů červené a bílé

Račte vstoupit aneb co znamená hardtop? Po stáhnutí oken se otevře první půlka prostoru, druhou doplní doširoka otevřené dveře...

Rychloměr s plochou stupnicí a čtyři kulatá pouzdra, z nichž jedno ukryvá sadu kontrol. Čtveřice tady jde optimálně vycentrovat, trojice nikoliv



a jedeme na druhou stranu. Johnův dům teď už nacházíme snadno, John na nás čeká na zápraží. Jdeme rovnou na věc, majitel otevírá garáž a já ho poprvé vidím, resp. je oba vidím. Černý a zaprášený flat top a identický, ale bílý kabriolet. Černého Oldse prolézám horem dolem a hned vím, že cesta nebyla zbytečná. Je fakt parádní, bez koroze, kompletní, sice špinavý a zaprášený, ale někde tam dole pod nánosem prachu bude krásný auto, si říkám. Mrknu na budík – 30 tisíc mil. John si toho všiml a povídá, že jsou to skutečně najeté míle za celý život a vzápětí to dokládá servisními záznamy. Zkušební jízda byla krátká a pomalá, cesta je přece jen z kopce do kopce, samá díra, ale vše funguje

Pontiac Ventura Four-Door Vista Hardtop Sedan 1960

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * Karosérie: ocelová rámová, čtyřdveřový šestimístný hardtop sedan (bez středového sloupku) * Rozměry: rozvor 3.099 mm, délka 5.428 mm, šířka 2.032 mm, výška 1.392 mm, rozchod vpředu/vzadu 1.626/1.626 mm * Hmotnost: 1.812 kg * Motor: benzínový V8-OHV „Tempest 425“, 389 cu.i., 6.375 cm³, 283 koní při 4.400 ot/min, 562 Nm při 2.800 ot/min, kompresní poměr 10,25:1, dvoukomorový karburátor Rochester * Převodovka: třístupňová automatická, zpřevodování I – 2,21 II – 1,32 III – 1 Z – 2,51 * Přední náprava: nezávislé zavěšení na příčných ramenech, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče * Zadní náprava: tuhá náprava, listové pružiny, teleskopické tlumiče * Brzdy: na všech kolech bubnové * Kola: 8 x 14" * Pneumatiky: 195/75 R14 * Cena (1960): od 3.047 USD * Počet vyrobených kusů: 28.700

a auto jede hezky, řadí, brzdí... Ptám se Johna, proč ho prodává, přece jen, těchto modelů už moc není. Jeho důvod ale naprosto chápu, na asfaltku to má minimálně půl hodiny a dvě auta tímto způsobem neujezdí. Je druhý majitel, původně ho dovezl z jihu Kalifornie, je to znát, stav je fakt parádní. Domluvili jsme se rychle, platím cash a vyrážíme směr Las Vegas. Kluci jedou Chryslerem a já Oldsikiem. Když jsme se dostali na asfaltku a já mu

dal trochu napít, potvrdilo se, že to byl dobrý kup, auto jede jak vítr, nekroutil se, nevlaje, těch 30 tisíc najetých mil fakt sedí! Jupíííííí! Do Vegas přijíždíme až za tmy, cesta byla úmorná, sice bez problémů s auty, ale s dlouhou objížďkou přes hory a doły, kdy jsem se fakt modlil, aby nedošel benzín (až při jízdě jsem zjistil, že ukazatel paliva fixluje a čtvrt nádrže rovná se sucho!). Rezervní kanystr jsem měl, ale 10 litrů couráním



I několik zdánlivě obyčejných tenkých kovových profilů lze upravit tak, aby jednoznačně signalizovaly značku výrobce

Ta rezerva by sice mohla být uložena trochu úspěšněji, ale i tak: s tímhle zavazadelníkem postavíte domek



„Říkájí mi Tempest 425 a jsem v tomhle autě nejdůležitější. A jestli mi nevěříte, zkuste beze mne vyvézt dámu na rande!“

v kopcích mizí rychle, takže nezbylo než se modlit. Nakonec to vyšlo, ale bylo to o fous. Cesta trvala 7 hodin a ukázala, že Olda, přestože poslední dobou jen stál, je v super kondici. Během SEMA Show odpočívá v garáži a po skončení akce se rozhodujeme vrátit půjčeného Chryslera a ve dvou pokračovat v cestě na East Coast Oldsmobilem po ose. Bude to křest ohněm, ale proč to nezkusit. Ameriku jsem přejel několikrát ve všech směrech a všemi možnými auty... Jenže takhle starým ještě ne. Nechal jsem vyměnit olej, nakoupil řemeny a nejnnutnější kapaliny a vyrazili jsme směr Miami, Florida, ale ne přímo, nýbrž oklikou na sever přes Chicago (Illinois) a Columbus (Ohio). Měli jsme před sebou 6.500 kiláků. Přes Nevadu, Utah, Colorado (tady nám trochu cvakalo, když jsme přejížděli průsmyky ve 3.000 m. n. m. a sněžilo, ale Oldík na původních užovkách vyjel a sjel všechno, ubrzdl i pár horkých chviliek), Nebrasku, Iowu, Illinois, Indianu, Ohio, Kentucky, Tennessee, South Carolinu a Georgii jsme nakonec v pořádku dorazili do Miami, a hlavně – bez jediné závady!

Dara a Zdeněk jsou pár Made in Czechoslovakia, ale milují jízdu v autech Made in USA. První cesta ještě ze svatby tak nemohla vést nikam jinam, než na nejbližší sraz amerik do Plzně



Flat Top je úžasné řešení, opticky prodlužující střechu. V Americe se rychle stalo módním a zase rychle pohlavlo. Tím spíš je dneska vzácné...

Čím to jenom je, že se tvary nablýskaných amerik a zdánlivě neutěšená prostředí nákladových nádraží tak doplňují? Že by odkaz na dobu, kdy bylo všechno jen z oceli?

Na skoro 60 let staré auto neuvěřitelný výkon, o to víc, že jsme ho vůbec nešetřili a jel s ním, jako s normálním současným vozem, podle hesla: Co se má stát, ať se stane!

Olds celý trip slupnul jako malinu a získal si mé srdce. Po dovozu do Čech jsem se rozhodl auto do prodeje vůbec nezařazovat a nechat ho v domácí stáji, kde si své místo více než zaslouží. O půl roku později jsem v USA objevil a ihned zakoupil i druhý dnes představovaný flat top, Pontiac Ventura ze stejného roku, tedy 1960. Musím přiznat, že jsem chvíli zauvažoval, kterého z nich nechat doma a kterého pustit





O čem si asi vyprávějí? O tom, jak na ně doma někdo zapomněl a musely cestovat přes atlantické hlubiny, aby našly lásku a úctu?

do světa, ale i když je Pontiac nádherný a v některých detailech i hezčí, vzpomínky na zážitky s Oldou při jízdě napříč milovanou Amerikou rozhodly. A jsem tomu rád. Pontiac si velmi rychle našel skvělý domov na západě Čech a Olds nám dále dělá radost.“

* * * * *

Parádní story, co říkáte? Historky, prosycené prachem bočních cest, marinivým leskem Las Vegas, ale hlavně dlouholetou zkušeností a citem pro „Big Deal“!

Populární označení se dvěma osmičkami, to je jeden z nejoblíbenějších modelů celé historie Oldsmobilu, a setkáváme se s ním už od konce roku 1948. „Eighty-Eight“ nahradil zastaralý 78 s řadovým osmiválcem a měl se velmi čile k světu po technické i obchodní stránce. Pod kapotami pracovaly špičkové v8osmičky Rocket, podle nichž dostávaly jednotlivé řady i jména, ve třetí generaci dokonce „Golden Rocket“! Náš přelomový hr-dina, ozdobený efektním flat topem, pochází z druhého a zároveň posledního roku generace čtvrté. Ta přímo navazuje na předcházející debutový ročník. Na podzim roku 1958 se divize Oldsmobile loučí s těžkým a masivně chromem ozdobeným cruiserem,

aby jej na trhu vystřídal nižší, delší a širší (a hlavně opticky odlehčený) styling konce 50. let, zvaný trefně „Linear Look“. Z náznaku okřídlené záď se po roce vykrystalizovala čistá koncepce pro nadcházející léta šedesátá, stavěná na koncernové platformě B-body. Ústup od přehnané zdobnosti vně i uvnitř a příchod jednodušších a střízlivějších tvarů měly přilákat nové zákazníky nadcházející dekády, a také přilákaly. Devět montážních závodů chrlilo tisíce Oldsů v obvyklé pestrosti mnoha kombinací, daných nejen karosériemi a motory, ale zejména trojicí modelových řad: Rocket, Dynamic a Super.

* * * * *

Jak jste se už dočetli, černý Olds zůstal v Radkově vlastnictví, a nám ještě zbývá vyzpovídat majitele druhého z dvojčat - elegantní červenobílé Ventury! Daro a Zdeňku, máte slovo! „Jsme dvojice lidí Made in Czechoslovakia a máme rádi staré káry se zvukem benzínových osmiválců. Je už tomu přes devět let, co jsme si pořídili Camaro ročník 1971, poznali dobrého kamaráda Petra Jarolíma se stejnou károu, a dalo by se říci, že jsme dosáhli vrcholu. Ale s jídlem roste chuť, však to znáte, Camaro jsme sice pro-

dali, ale pořídili si hned další dvě auta. Ta první potvora se jmenuje Chrysler 300 1971 a to druhé, menší, je Ford Vedette 1952. Moc se nám sice líbil podobně tvarovaný Buick Sedanette 1949, ale Vedette byl dostupnější a příchůť Francie také zajímavá. Když jsme ale vyjeli společně na výlet, tak nám to moc neladilo... Pořídili jsme si tedy Ford Ranchero 1975, který Daru vzal hodně u srdce, takže s ním teď jezdí ona. Pro zajímavost, právě nákup Ranchera nás těsně zastavil před pořízením ruského nákladního osmiválce ZIL 131, který je pro Daru tím nejhezčím oplachtovaným nákladákem pro nerovné cesty. Vypadalo to, že už jsme se svým autoparkem spokojeni, ale pořád nám něco chybělo, možná zrovna to pravé... Mysleli jsme na něj, měli jsme ho často před očima... A pak se to stalo: po každodenním alespoň jednom kliknutí na obrázek vysněného auta jej někdo nabízí na prodej. Neuvěřitelné! Co teď? Nic, civíte dál a zároveň pořád sledujete, jestli tam ještě je. Museli jsme se rozhodnout, a tak jsme já a Dara koupili červený Pontiac Ventura s bílou střechou ročník 1960. Šlo nám vyloženě o flat top, a Ponti byl pro nás z rodiny GM ten NEJ.

Naše osmiválcové poklady jsou využívány o víkendech i k běžnému ježdění. Se všemi najednou to většinou nejde, ale letos 19. května se tak stalo. Už se nám blíží padesátka, a tak jsme si řekli, že se vezmeme a při té příležitosti provětráme všechny koně. A v čem si myslíte, že jela nevěsta? Samozřejmě v červeném Pontiacu! Poznali jsme další přátele, a všichni svatebčané přijeli z obřadu v devíti klasických osmiválcích. Na naší louce

Kdo s koho? Přece nikdo! Tohle není dragstrip, tady se nezávodí. To nám jen oba krasavci ukazují, že není úhel pohledu, odkud by nevynikli!

Nepřipomíná vám to trochu některý z vjezdů do slavného losangeleského systému betonových koryt, kde se natáčelo tolik automobilových honiček? Ale je to jen zdání, Olds a Pony pózuji v Hradci Králové a závodit nehodlají



u domu jsme v pártý stanu pohostili přítomné, a s Pontiakem jsme v tichosti zmizeli na první ročník „Amerik v Plzni“. Svatební dort č.2 jsme vzali s sebou, byl to klobouk strýčka Sama, který Pontiac vezl na kapotě k pódiu. Byl moc dobrý a ochutnali ho všichni. Máme Ponyho moc rádi. Je to cruiser jaksepatří, král silnic a drtič čoudících turbodieselů. Prostě takový náš americký svět na čtyřech kolech.“

* * * * *

A máme tady typického zástupce americké střední třídy přelomového ročníku 1960: Pontiac Ventura, nový, jak jen může být americký křížník z roku, kdy se novotou blýskala i celá jeho řada! Skutečně, na podzim '59 se objevil nejen nový tvar s odvážnou siluetou, ale také úplně nové jméno! Ti zcestovalí a zejména obyvatelé Kalifornie věděli, že Ventura není nic méně než název letoviška Ventura, celým jménem Buenaventura, ležícího na Route 101 mezi Santa Barbarou

a L.A. První generace Ventury, dodávaná obvyklé dva roky, začala sjíždět z pásu v kalifornském Van Nuys. Stejně jako ve všech ostatních divizích GM, i u Pontiaku si mohli zákazníci objednat sedan bez středového sloupku a s prodlouženou střechou, tzv. four window neboli flat top. Karosářské linie full-size modelů všech divizí měly shodný tvar střechy a oken. Všechno ostatní už bylo odlišné a mezi sebou nezáměnné, přesto stylisticky shodně poznamenané vzhledem k dobývání vesmíru a rozmachu letectví. Dvojice našich cruiserů vyjíždí na počátku dekády, která přinese nejen vstup člověka na Měsíc, ale i vraždu amerického prezidenta, vznik nejsilnější pohonné jednotky, ale i první příznaky blížícího se ropného šoku, vietnamskou válku, a také Woodstock. Možná proto patří ameriky té doby k nejvyhledávanějším objektům, a hlavně pro dnešní 40 až 50níky mají své nezaměnitelné kouzlo, vzbuzují v nich pocity silné nostal-

gie i nepřekonatelného chťiče něco podobného vlastnit.

Radkovi, Daře a Zdeňkovi přejeme každou ujetou majli na sedadlech Dynamiku i Ventury prožitou v radosti a pohodě. Užijte si to, přátelé!

Text: J.F.K., Radek Macál, Dara Mráz Surmáková & Zdeněk Mráz

Foto: Chorche de Prigo

Zadní partie přesvědčivě ukazují, jak odlišní dovedou být koncernovní sourozenci. Olds vypadá rozmáklejší, Pontiac usedlejší. Ale oba jsou 1st Class!





SOUČASNÁ, HISTORICKÁ	DOVOZ, SERVIS, RENOVACE
A SPECIÁLNÍ VOZIDLA Z USA	STAVBY A ÚPRAVY NA ZAKÁZKU
HRADEC KRÁLOVÉ, ZAL. 1998	VETERÁNI SKLADEM

SPECIALSERVICES.CZ • SPECIALCARS.CZ • +420 603 538 238