



SURVIVOR

Buick Special Riviera 1956: vstupenka do světa Buicků



obávám se, že pokud byste vy, váš soused, vaše babička, vaši kolegové v práci a vlastně všichni koho znáte (kromě hipisáka s Broukem o ulici vedle a vaší sekretářky, která chodí neustále pozdě, protože se její Chevy Vega rozbil) jezdili velkými, hranatými americkými sedany a kombíky, začala by to být pěkná nuda. A taky trochu šed'. Tedy spíš hněd', s občasnou příměsí tmavě zelené a béžové, pokud mohu soudit podle typické barevné palety aut z konce 70. let.

A i z této šedi by bylo nutné nějak uniknout. Třeba k ještě starším a barevnějším autům z dob, kdy jejich vzhled neurčovaly otravné federální zákony o bezpečnosti a jejich motory nebyly udušené požadavky na nízké emise a spotřebu paliva.

Výhodou proti dnešku by pro vás ale bylo to, že jako ojetinu za mizerných pár stodolarovek (byť tehdejší stodolarovka měla hodnotu cca deseti současných) jste si mohli koupit auto z vrcholného období vlády designu nad technikou. Třeba z druhé poloviny padesátých let, kdy nad vzhledem aut koncernu General Motors pevnou rukou vládl Harley Earl, který dohlížel na plnění tzv. Sloanova plánu – tedy systému vnitrokoncernové hierarchie, která měla zajistit, že auto bude odznakem vašeho společenského postavení a bohatství.



Vedle luxusního Roadmasteru Riviera, stejně velkého a jen nepatrně chudšího Super Riviera nebo malého, ale sportovně laděného Century Riviera jste mohli mít i Rivieru postavenou na bázi základního modelu Buicku, kterým byl tehdy Special



Přemýšleli jste někdy nad tím, jak by bylo krásné žít v době (a místě), kdy silnice ještě brzdily gigantické, chromem obložené křižníky? Snili jste o tom, jak byste si, žít třeba na Floridě konce 70. let, užívali některého z posledních opravdu velkých Chevroletů či Fordů a lebedili si v tom, že si pár let po konci palivové krize už zase nemusíte dělat hlavu se spotřebou paliva?

Myslím, že tyto myšlenky probíhají hlavou každého z nás, milovníků starých amerik. Každý by chtěl zažít tu dobu, kdy auta, která dnes s láskou opečováváme v garážích a jezdíme s nimi na srazy, byla běžnou součástí života a my bychom si připadali jako malé děcko v největším hračkářství světa.

Jenomže takhle lidská mysl nefunguje. Kromě toho, že jsou krásné, milujeme staré ameriky také proto, že představují jízdenku do „starých a lepších časů“ a možnost utéct z každodenní šedi našeho světa. Což ale vyžaduje, aby nebyly součástí oné každodenní šedi. Pro našince to může být těžko představitelné, ale





Skromnost v době nadbytku? Nezapomínejme ale, že šlo o „pouhý“ Riviera Special, tedy málem lidovku v představách Buicku

Slavný věk krásných maličností...

To, spolu s nutností přimět zákazníky, aby svoje auta pravidelně obměňovali, neb už jsou příliš stará, způsobilo, že se za pouhých několik málo let „éry ploutví“ zrodilo tak obrovské množství nejrůznějších modelů a variant, že je dnes i pro znalce téměř nemožné znát je všechny.

Jako třeba Buick Special Riviera z roku 1956, který si jako svůj „únik před šedí každodenního života“ zvolil jistý pán z Missouri. Označení Riviera v té době u Buicku označovalo model s bezsloupkovou karosérií hardtop, ať už dvoudveřovou nebo čtyřdveřovou – ještě před pár lety šlo o vysoce prestižní

záležitost a Riviera byla jedním z top modelů v nabídce. S rostoucí popularitou této karosérie, která se na dvě následující desetiletí stala miláčkem Ameriky, se však modely Riviera začaly objevovat i u levnějších modelů značky Buick.

Vedle luxusního Roadmasteru Riviera, stejně velkého a jen nepatrně chudšího Super Riviera nebo malého, ale sportovně laděného Century Riviera jste tak mohli mít i Rivieru postavenou na bázi základního modelu Buicku, kterým byl tehdy Special. Ten představoval něco jako „vstupenku do světa Buicků“. Koupili jste si ho možná jako začína-



Kdysi se tomu říkalo chladičová figura a byl to doslova umělecký směr. Amerika si velkou porcí umění zachovala i v 50. letech, tématicky se přiblížila moderním artefaktům

Téměř hollywoodská kulisa, divák napjatě čeká, co udělá tenhle Buick '56

jící právník s vlastní praxí, lékař, či jste si ho nadělili po svém povýšení do řad firemního managementu. Vlastnictvím Buicku Special jste dávali jasně najevo, že jste už přerostli úředníčky v jejich Oldsmobilech, řemeslníky v Pontiacích a dělníky v Chevroletech, ale zároveň bylo jasné, že si ještě nejste jistí v kramflecích. Dalo se očekávat, že se při pravidelných obměnách vozů jednou za 2 či 3 roky nejpozději v následující dekádě dostanete k vrcholnému Roadmasteru (který se



mezitím změnil na Wildcat či Electru). A pořád před vámi byla naděje, že jednou místo dealerství se třemi štíty ve znaku zamíříte k tomu, nad jehož dveřmi visel

štít jediný, zato však opentlený stříbrnými ratolestmi. I jako nováček mezi majiteli Buicku jste si tak mohli dopřát módní, vzdušné

Poslední odlesk chromu na rozpáleném písku – a uvidíme se na highwayi!



► PŘES 20 VETERÁNŮ SKLADEM



► PRODEJ PNEU NA VETERÁNY



► DOVOZ VOZŮ NA ZAKÁZKU



► VÝKUP VETERÁNŮ



► ND, SERVIS A RENOVAČE



+420 602 240 029
HONZA@AMHKMOTORS.CZ

WWW.AMHKMOTORS.CZ

Beauty & Chic: atraktivní barevná kombinace, chromované doplňky a bílé boky pneumatik, doširoka otevřený hardtop upoutá na první pohled...



Řadovou osmičku dávno odnesl čas. Věčko je stejně monumentální a navíc se těšilo dlouhému životu

a prosvětlené karosérie bez B-sloupků a působivého, dvoutónového laku s netypicky „zahnutým“ předělem uprostřed. Možná vám chybělo pár koní oproti Century a pár palců do délky oproti Super, a rozhodně jste mohli postrádat luxusní až opulentní výbavu Roadmasteru, ale i Special Riviera byl znamením, že už jste to někam dotáhli. A možnost otevřít celou boční stranu kabiny měla, kromě stylu, i své praktické výhody – jako majitel Specialu jste si nejspíše nemohli dovolit připlatit za tehdy ještě velice drahou klimatizaci, a v bezsloupkovém hardtopu bylo v horkých měsících podstatně příjemněji než v nudném a usedlém sedanu.

To však platilo v době, kdy tohle auto vonělo novotou, silnice byly plné jeho ploutvatých bratranců a pokud jste si chtěli o člověku udělat obrázek, museli jste umět perfektně rozeznávat letošní Roadmaster od loňského Century. Protože to ještě něco znamenalo. V roce 1977, kdy tenhle kus poprvé a na dlouhé desítky let i naposledy, změnil majitele, už to ale bylo něco jiného. Sloanův plán stále fungoval a to, jestli jezdíte drahým Chevroletem, levným Buickem nebo jakýmkoliv Cadillacem, o vás pořád něco vypovídalo. Ale nová auta byla už podstatně střizlivější, více ovlivněná praktickými poža-

dky než touhami designérů, a také si byla mnohem podobnější. Místo barokních tvarů, výrazných ploutví, krásných detailů (jako byly třeba koncovky výfuku skryté v nárazníku) a jasných barev modelu Special Riviera jste dostali úhledně hranatý Regal, který se jen sotva lišil od o třídu levnějšího Oldsmobilu Cutlass, a vlastně i docela nápadně připomínal konkurenční Thunderbird. Na někoho, kdo strávil dětství s nosem zabořeným do barevných brožur s překrásně malovanými



Barevně i dobově sladěná pin-up jakoby ke Specialu odjakživa patřila



Buick Special Riviera 1956

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová (rám Double Drop), dvoudveřový šestimístný hardtop (bez středového sloupku) * **Rozměry:** rozvor 3.099 mm, délka 5.207 mm * **Hmotnost:** 1.720 kg * **Motor:** benzínový V8-OHV, 322

cu.i., 5.280 cm³, 220 koní při 4.400 ot/min, 433 Nm při 2.400 ot/min, kompresní poměr 8,9:1, dvoukomorový karburátor Stromberg * **Převodovka:** třístupňová automatická Dynaflo spojovaná s diferenciálem pevnou troubou (Torque-tube drive) * **Přední náprava:** nezávislé lichoběžníkové zavěšení kol, vinuté pružiny * **Zadní náprava:** tuhá náprava ustavená podélnými rameny * **Brzdy:** bubnové na všech kolech * **Kola:** ocelové disky 6,5x15" s poklicemi * **Počet vyrobených kusů (dvoudveřový hardtop Special Riviera):** 113.861 * **Cena (v roce 1956):** od 2.457 USD

obrázky těch nejláznivějších aut, která kdy kdokdo navrhl, to mohlo být docela depresivní prostředí.

Jezdít (byť jen o sobotách a nedělích) Buickem Special Riviera z roku 1956 už nevypovídalo mnoho o tom, jak jste bohatí – nevíme sice, kolik za něj „naš člověk“ zaplatil, ale dá se očekávat, že i když „ploutváky“ tou dobou začínaly nabírat na ceně, bylo to pořád méně peněz, než by dal kupříkladu za nový Chevrolet Nova – ale spíše o tom, jaký je váš postoj k dnešnímu světu. Ještě o pár let dříve by to bylo jednoduše staré, ojeté auto. V nejlepším případě staré, ojeté auto, o které se někdo dobře staral a které díky tomu stále vypadá zachovalé. Ale na konci 70. let už roli „levných ojetin“ zastávala auta z 60. let. A ty exempláře křížníků s ploutvemi, které žily těž-

kým životem každodenních „jezdíčů“ pomalu končily na vrakovištích, rozebrané na díly či slisované a odeslané zpět do hutí, kde je měli připravit na další životní cestu plechovek na pivo či nových Chevroletů Chevette. Hezky zachovalé auto z 50. let už bylo něčím jiným – abyste ho tak udrželi, museli jste se o něj pečlivě starat a nebo ho držet v garáži a na běžné ježdění používat něco „obyčejného“ (samozřejmě, pokud jste žili v Kalifornii, bylo to něco jiného). Jezdít nablýskaným „ploutvákem“ bylo hobby, vyjádření životního postoje a pojezdny stesk po starých časech v jednom. Jeho majitel nejspíš měl i nějaké „obyčejné“ auto, které dost možná považoval za naprosto nezajímavé spotřební zboží, protože „všechna dobrá auta už byla přece vyrobena“. A na druhou stranu, mnoho teh-



Odkaz Harleye Earla a doby turbínového rozmachu? Možná, ročník Buicku by odpovídal vizuální asociaci rovněž

dejších „veteránistů“ ho nepochybně považovalo za přílišného modernistu a prosazovalo názor, že jediná auta, která stojí zachovávat pro historii, jsou ta předválečná.

Náš Buick byl v té době 21 let staré auto – tedy asi na stejné úrovni jako dnes první Chrysler Vision a LHS, či poslední osmiválcový Buick Roadmaster. A tehdejší „nové a nezajímavé auto“ je dnes 40 let stará, uznávaná klasika, která začíná masivně stoupat na ceně. Samozřejmě, tehdejší auta stárla rychleji, ať už fyzicky, kvůli horší protikorozní ochraně a méně odolné mechanice, nebo morálně, díky kratším modelovým cyklům. Ale stejně si na to vzpomeňte, až budete jednou tvrdit, že auta ze 70., 80. či 90. let byla „ta poslední, která za něco stála“, a že žádná modernější se už nikdy nestanou skutečnými veterány.

*Text: Vojta Dobeš
Foto: Barbora Konečná
www.morganable.com*