

EXTRAUAGANTNÍ KOČOVNÍK



Bel Air ročníku 1957 je dlouhodobě nejoblíbenějším představitelem tzv. Tri-Chevy (1955-57). Verze Nomad z něj dělá ještě žádanější artikl, čemuž odpovídají současné ceny těchto atraktivních kombíků na trhu



Zadní víko s vertikálními lamelami je pro Nomada typické stejně jako příčné prolisy ve střeše

Když člověk přemýšlí o kombíku, většinou má na mysli praktické auto. Má to pět dveří, co největší zavazadelník a je to v drobných detailech co nejlépe použitelné k přepravě rodiny nebo spousty nákladu. A pokud je k tomu člověk petrolhead, může mít na mysli také několik stovek koní pod kapotou a pohon zadních kol. Spojené státy v minulosti produkovaly hromadu kombíků, „station wagonů“, jak se jim tam říkalo. Ne vždy měly stovky koní výkonu, i když pod kapotami bývaly důstojně objemné osmiválce, zejména po palivové krizi v 70. letech minulého století. A většinou měly skutečně po stranách dva páry dveří...



Způsob otevírání zavazadelníku se z dnešního pohledu může zdát nepraktický, ale koncem 50. let to byl výrazný trend

Stroj, který máme před sebou tentokrát, nemá ani dva páry dveří a ani motor přiškrcený v marné snaze snížit spotřebu paliva tím, že snížíte výkon. A vlastně to není ani tak úplně station wagon. Je to Chevrolet Bel Air Nomad a nejpřesnější označení je shooting brake, dvoudveřový kombík. Tenhle typ karosérie není příliš běžný, protože je oproti klasickému čtyřdveřovému kombíku o dost méně praktický, přesto ale ob-

čas takové auto vznikne. Důkazem je třeba BMW Z3 Coupe, Volvo 1800ES, Ferrari FF nebo i východoněmecký bakelitový zázrak Trabant Combi.



Výjimečnosti modelu odpovídá i design a barva použité bižuterie

Chevrolet Nomad se poprvé objevil v roce 1954 na motorshow GM Moto-rama jako koncept na bázi sportovní Corvette. Byl jedním z „Dream Cars“ šéfdesignéra Harleyho Earla. Nomad ale nebyl průkopníkem tohoto typu karosérie a nebyl první ani v 50. letech; byl reakcí na Ford Country Squire z roku 1950. Pikantností budiž, že Ford Country Squire se vyráběl jako dvoudveřový station wagon jen v první generaci, a to v letech 1950 – 1951. Od roku 1952 do konce svých dní měl praktičtější karosérii čtyřdveřového STW, ač dvoudveřové kombíky z nabídky Fordu nezmizely.

Chevrolet Bel Air Nomad, jak zní celé jméno našeho krasavce, se dostal do výroby s druhou generací modelu Bel Air v roce 1955. Bohatá nabídka karosérii zahrnovala dvou a čtyřdveřový sedan a hardtop, dvoudveřové hardtop coupe a otevřený convertible. Nabídka STW pak byla přímo fantastická. Vedle čtyřdveřového Townsmána a Beauville nabízel Chevrolet i dvoudveřový Handyman, který měl však klasický tvar sloupků i střechy. Dvoudveřový Nomad s ladně skloněnými B sloupky a pod stejným úhlem zkosenou záďí vedle něj vypadal o generaci moderněji a svou svůdnou vizáží eliminoval menší užitnou hodnotu. Jako model, či snad spíš karosářská verze, zůstal Bel Air Nomad ve výrobě do roku 1972, ovšem jeho první generace skončila v roce 1957. Jen ona také byla dvoudveřovým kombíkem a zároveň nejdražší verzí Bel Airu, kterou jste si v letech



Zvětšený vidlicový osmiválec „Turbo Fire 283“ byl novinkou modelového roku 1957 a disponoval výkonem 185 koní



Pro Bel Air typické ozdobné lamelové pláty zdobí samozřejmě i boky nejdražší verze Nomad



1955 až 1957 mohli koupit. Ceny se v roce 1956 pohybovaly mezi 2.025 dolary za dvoudveřový sedan a 2.608 dolary právě za Nomad. V dnešních penězích je to cca 17.900, resp. 23.000 dolarů.

Základním motorem pod kapotou byl tehdy šestiválec „Blue Flame“ 235

cu.i. s jednodukomorovým karburátorem, ale za příplatek jste mohli mít osmiválec „Turbo Fire“. Ten disponoval objemem 265 cu.i. (4,3L) a přinášel na tehdejší dobu krátký zdvih a vysokou kompresi. Turbo Fire (i přes svůj název atmosferický) se základním dvoudukomorovým karburátorem měl výkon 162 koní. Určité zlepšení přinesl tzv. „Power Pack“ který znamenal čtyřukomorový karburátor a zvýšení výkonu na 180 HP. A později se dokonce objevil „Super Power Pack“, který motoru přidal dalších 15 koní.

V roce 1957 se zvýšil objem osmiválce na 283 cu.i. (4,6L) a do nabídky přibyl příplatkový „Super Turbo Fire V8“. Aní ten nebyl přepřlňovaný, jak by se podle názvu dalo usoudit, ale se čtyřukomorovým karburátorem, kompresním poměrem 9,5:1 a duálními výfuky disponoval už slušným výkonem 220 koní. Vrcholem nabídky byl ten samý agregát, ale namísto karburátorů osazený vstřikováním paliva RFI (Ramjet



Špičaté ocelové „zaměřovače“ na kapotě dokazují, že před 60 lety se bezpečnost posuzovala podle jiných kritérií

Fuel Injection), který disponoval výkonem 250 koní a ve verzi se zvýšeným kompresním poměrem a ostřejší vččkou měl dokonce až neuvěřitelných 283 koní. Bel Airům vybaveným vstřikováním se říkalo „Fuelie“ avšak byly a jsou po celém světě velmi vzácné. Chevy Bel Air druhé generace a Nomad první generace jsou dnes považovány za milníky v designu aut. Většina automobilů před nimi a jejich současníky designově připomíná

Usměvavá před' ročníku 1957 je nezměnitelná. Mřížkami kolem očí (světél) vstupuje vzduch do kabiny

spíš 40. léta, naopak od nich se odvíjí vzhled spousty dalších vozů nejen Chevroletu, ale i jiných značek. Chevy Bel Air je dnes až ikonický a pro jeho verzi Nomad to platí dvojnásob. Oranžový kousek, se kterým máme tu čest dnes na stránkách našeho časopisu, jsem prvně zahlédl na srazu v Jizbici pod Blánkem v roce 2013. Byl lákadlem celé show, obletovaly ho davy, a to zcela oprávněně – vypadal jako nový, chromované nárazníky mohl člověk použít místo zrcadla a já kolem něj chodil pln úžasu. Až později jsem zjistil, že patří editorovi Chromu Darku Haumerovi. Přivezl si ho v roce 2011 s plánem udělat z něj „leštěnku“, vůz byl sice pojízdný, ovšem nebyl v dobrém stavu. Spoustu částí karosérie nejen nahradila, ale doslova prožrala koroze. Interiér byl

naopak relativně v pořádku, až na koberce a stropnici, slabinu nejednoho amerického vozu. Naopak vcelku



Dvoudveřový Nomad s ladně skloněnými B sloupky a pod stejným úhlem zkosenou zadí působí moderněji než jeho běžní soupeřníci



Auto podstoupilo frame-off renovaci včetně rozebrání do posledního šroubku. Dnes je z něj výstavní kousek s novým životem před sebou



zachovalé sedačky podstoupily jen drobné korekce.

V poměrně dobré kondici se nacházel i agregát. Dostal samozřejmě všechna nová těsnění, ale hlavně nebylo potřeba ho rozebrat a dělat výbrus válců či měnit pístní kroužky, tlaky ve válcích byly v pořádku. Původní zůstaly také vačková a kliková hřídel, nové jsou naopak alternátor a palivové čerpadlo. O něco hůře na tom bylo uchycení motoru a převodovky, které značně poškodila koroze, a převodovka sama, dvoustupňový automat Powerglide, musela být také zrenovována. Auto podstoupilo frame-off renovaci včetně rozebrání do posledního šroubku. Rám i karosérie byly zbaveny rzi, opískovány a nově nalakovány. Při té příležitosti se pozornost mechaniků zaměřila na podvozek, na kterém





Jednoduchý přístrojový štít, lavice s nulovým bočním vedením, ale spousta radosti z jízdy!

se léta podepsala docela silně – bylo potřeba vyměnit v podstatě všechny jeho díly. Stejně tak dostal Darkův Nomad kompletně novou elektrickou soustavu, protože na tu původní již nebylo spolehnout. To znamenalo, že jedna ze dvou úprav, které Darek na svém voze chtěl udělat, byla snáze proveditelná, a to přídavné elektrické ovládání oken. Ve voze totiž scházelo, bylo tehdy za příplatek a první majitel si jej neobjednal.

Spoustu dílů bylo třeba sehnat nových, a to zejména „bižuterii“ – veškeré chromované lišty, stejně jako hliníkové pláty na bocích auta, tak charakteristické pro tehle model. Nové jsou také poklice na kolech. Většina osvětlení auta je původní, až na přední světla, která byla při renovaci namontována nová, a také zadní lampy. Ty ale nejsou zcela originální, svítí v nich LEDky. V USA se vyrábí přesná náhrada za původní světla, jen z vysoce svítivých diod, a to z jednoho prostého důvodu – původní světla s blíkači nejsou na přímém slunci téměř vidět, takže by se dala lehce přehlédnout a mohlo by dojít k nehodě. Kromě LEDek a elektrických oken vypadá tenhle vůz tak, jak v roce 1957 vyjel z bran továrny! Chevrolet Bel Air je modelově jedním z nejikoničtějších amerických veteránů, můžeme ho klidně zařadit po bok Corvette. Nomad je na tom dokonce



Výhodou všech modelů Tri-Chevy včetně Nomadů je neuvěřitelná nabídka dílů a příslušenství, a to včetně věcí do interiéru. Nevýhodou pak jen vysoká cena...

ještě o něco lépe. Jeho krása je nicméně také v detailech – všimněme si například hrdla palivové nádrže, které je ukryto v levém „křídle“ na zádi auta. Odklápění registrační značky pro tanková-

ní, nutné u hromady amerických aut, tak najednou připadá docela všední. Popis všeho, co člověk na autech nejen dnes, ale už nikdy neuvidí, a co zároveň Nomad činí tak zajímavým, by



Chevrolet Bel Air Nomad 1957

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, dvoudveřové šestimístné kombi * **Rozměry:** rozvor 115 in/2.921 mm, délka 201 in/5.105 mm, šířka 74 in/1.877 mm, výška 59 in/1.494 mm * **Hmotnost:** 1.640 kg * **Motor:** benzinový V8-OHV „Turbo Fire 283“, 283 cu.i., 4.640 cm³, 185 koní při 4.600 ot/min, 374 Nm při 2.400 ot/min, dvoukomorový karburátor, kompresní poměr 8,5:1 * **Převodovka:** dvoustupňová automatická Powerglide * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol na dvojitéch příčných ramenech, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče * **Zadní náprava:** tuhá, listová pera, teleskopické tlumiče * **Brzdy:** bubnové, dvouokruhové (přestavba z jednookruhových) * **Pneumatiky:** 215/75 R14 běloboké * **Zrychlení** 0–60 mph/97 km/h: 12,4 s * **Maximální rychlost:** 99 mph/159 km/h (odhad) * **Počet vyrobených kusů:** 6.103 (Nomad modelový ročník 1957) * **Cena (základní v roce 1957):** 2.857 USD



Zadní část Nomadu vypovídá o vítězství designu nad užitkovostí a fascinuje velikostí křidel

byl příliš dlouhý a lépe, než fotografie to slova stejně vystihnout nedokáží. Přesto zmiřme třeba chromované „zaměřovače“ na kapotě motoru připomínající ocas letadla, ze kterých by dnešní homologační úředník dostal infarkt, natáčecí reflektor na druhé straně zpětného zrcátka, pryžové „Dagmary“ předního nárazníku nebo třeba kšiltý předních světel, které ukrývají mj. mřížky přivodu vzduchu do kabiny a motorového prostoru. O zadních křídlech, tak typických pro americká auta téhle doby, a tak okouzujících, že je kopírovali i designéři automobilek východního bloku, ani nemluvě.

Je prokázáno, že Nomadů a STW všeobecně se mnoho nedochovalo. Kombíky měly většinou těžký život a majitelé je dojížděli až do jejich úplné smrti. Zpravidla neměly víc než dva vlastníky a když je ten poslední odložil, už ani nedokázaly posloužit coby dárci orgánů. O to záslužnější je podobný vrak zrenovovat a uvést do stavu nového vozu. Nomad z našeho článku je ojedinělým kouskem v ČR a jedním z mála v Evropě.



Nomad se tankuje po odklopení krovky levého křídla. Ke spokojenosti mu stačí nízkooktanový Regular

Text: Marek Bednář
Foto: Monika Vejvodová



Renovace

historických automobilů



www.restorations.cz
tel.: 731 601 701

kvalita • detail • preciznost • rychlost