

KLENOT S ANTICKÝM JMÉNEM

„Velín“ je opticky složitý, ale srozumitelný. Každý přístroj či ovládací prvek je na očekávaném místě – tedy očekávaném počátkem 60. let...

Typový nápis Seneca je na vizuálně zcela uzavřené zádi. Vracející se oblouk chromované lišty nenechá nikoho na pochybách, že doba rozevlátých zádi skončila



„Všem nám spadla brada,“ říká Bart!

Neexistuje mnoho vozů se jménem antického mudrce, tím méně v konzumně orientované Americe. A tak se jméno starořímského učence a filozofa Lucia Seneky stalo nesmrtelným i jinak než v knihovnách antických spisů, a najdeme jej na karosérii základního modelu Dodge Dart...

Sluneční kotouč se veškerou svou časně podzimní silou snaží přezářit záhadný odstín. Ten je v každém úhlu pohledu jiný, jmenuje se Rose Mist a patří mezi šestnáct barev Dodge 1961

Všechno to začalo naprosto nenápadně. Do redakce dorazily pověsti o klasické americe na našich silnicích, jejíž stav prý je „lepší než nový“, a renovace proběhla za oceánem. Přiznáme se, že nám tady hodně věcí nesešlo, protože pokud není objektem renovace Duesy či podobný vůz sedmiciferné ceny, bývá typická renovace

úspěšná jen pohledem majitele závažné oční choroby. A stav „lepší než nový“ signalizuje v 99% karosérii doplněnou nepůvodním příslušenstvím, či s čalouněním s dlouhým vlasem, případně diskotékovou zrcadlovou koulí na stropnici. Divíte se našim pochybám? Nakonec jsme se vydali přesvědčit se osobně. Svého času populární model Dodge přišel na trh v modelovém roce 1960. Byla to doba velkých pohybů. Chrysler bude v nejbližší době likvidovat DeSoto, značka Plymouth se má segregovat od prodejní sítě Dodge. Tím pádem by

u „Dočky“ chyběl levný model. Řešení bylo jasné a pro nováčka správná rada schválila název Dart (nikoliv poprvé ani naposledy v autohistorii). Dosavadní modely třídy full-size se nepatrně zkrátily, Chrysler pro ně určil samonosnou platformu Plymouthu a tři typové řady, odlišné výbavou a motorizací: nejdražší Phoenix, střední Pioneer a základní Seneca. Idea se zdála být dobrá a trojlístek vkročil do ročníku 1961. A přišla rána! Dart, přestože vycházel z úspěšného předchozího roku, prodělal změny, jejichž podoba jej odsoudila k viditel-

nému nezájmu. Bohužel i Virgil Exner se dopustil omylu, navíc takového, který koncern stál miliony dolarů. Lidem se nelíbilo prakticky nic: příď, křídla, která vlastně křídly ani nebyla, osvětlení, ozdoby... A dali to najevo tím nejcitelnějším způsobem: nezájmem. Prodeje Dartu klesly na 53% odytu ročníku 1960, samotný Plymouth byl úspěšnější než Dart a Polara dohromady. Tragédie byla dovršená. Co dělat? Snad jen „nadělit“ odmítaný Dart fletovým zákazníkům, půjčovnám a veřejné správě, aby ten finanční kolaps byl co nejmenší.

Nad dvěma páry reflektorů proudí vzduch k motoru šesti obdélníkovými šterbinami





Tvarem střešní nástavby Dodge odkazuje na své koncernové sourozence, ale zejména zdá působit neopakovatelně. To ovšem byla zároveň stinná stránka modelu v době jeho prodeje...



Protože je celá před orientovaná dolů, je výraz „tváře“ melancholický až posmutnělý. Ale je to zároveň natolik specifický designový prvek, že si Dodge nespletete

„Lepší než nový“ vynikne po zvednutí kapoty. Určitě si nikdo v továrně s véosmičkou 318 cu.i. nedal tolik práce jako pozdější renovátoři



kabrio. Ale sedan té nejnižší třídy? Ale Bart už pokračuje: „Jako všichni jsem zatoužil po červeném kabriu s bílou střešou a kůží. Celé měsíce jsem hledal u nás, v Evropě i za vodou, přítelkyně si snad myslela, že si píšu s nějakou babou, pak se mi smála, ale chácala mě.“ Pak se Bart přiznal, že ameriky nejsou jeho veteránským začátkem, protože si dopřál hned napoprvé klasiku nevšední značky. Zatímco by člověk

jsem taky zatoužil pořídít si něco podobného. Ale nejen pro tu zábavu, ale i jako investici.“ To zní zajímavě, protože by si člověk jako investici dokázal představit spíše to, po čem dneska lidé šlí, tj. minimálně hardtop nebo ještě lépe

Kritika strhala velikost zadních svítilen, ale v porovnání s ostatními modely ročníku 1961 se nejednalo o žádnou nebezpečnou miniaturizaci. Konkurence nabízela totéž ve vsvislé podobě nebo čochy

model ale neznamená odbytý model, takže každý majitel Seneky měl k dispozici například výkonný alternátor namísto často problematického dynamu. Tak jsme došli k hypotetickému majiteli z Ameriky, jemuž na Senekovi pranic nezáleželo, ale před sebou máme majitele reálného, českého (moravského ☺), kterému na zmíněném modelu záleží doslova WELLice, protože je majitelem patrně nejlepšího exempláře v Evropě. Minimálně!

Usmívající se vousatý sympáček v černém tričku s motivy nejznámějších motocyklů na světě, pevný stisk ruky, a prostřední jméno „Bart“, psané takhle v uvozovkách, protože se mu takhle říká, třebaže na úředních lejtstřech byste ho našli jako Pavla. Než nám donesou pití a kávu, diktafon zaznamenává první dojmy (mimochodem při rozhovorech nikdy nevíte, jak komunikativní váš protějšek bude, ale Bart je špička – a navíc ze sebe nevysypal obyčejnou tuctovou story). „Tak já jezdím na Harleyi, doma mám dva kousky, a tak mám k těm americkým docela blízko. V klubu nějaký takový káry už máme, tak se nedivte, že



A ještě jednou naprosto nezvyklá záď, tentokrát z perspektivy lidského pohledu: vynikne zaoblené panoramatické zadní okno jako pozůstatek tvarově bohaté doby



A co tedy zákazníkům nabízel specificky levný Seneca? Především láci! V základní výbavě byste marně hledali třeba posilovače řízení nebo výkonný V8. Standardem byl známý „Slant Six“, zaměnitelný za V8 318 cu.i., doplněný ručně řazenou třístupňovou převodovkou.

Osádka měla samozřejmě k dispozici běžné lavicové sedadlo, také rádio bylo za příplatek. A tohle všechno zabalené v jedné z trojice karosérií, neboť Seneca se nemohl proměnit ani v hardtop, ani v convertible. Tedy pouze tudor, sedan nebo kombík Suburban Seneca. Levný



Půvabná členitá souměrnost přístrojového panelu při pohledu volantem. Rychloměr typicky sedí nahoře, ale je oboustranně průhledný! Byl to bohatý čas...

chápal počátky historického povědomí nákupem domácího či běžného evropského produktu, Bart se vrhl po hlavě do náruče krásné „Spirit of Ecstasy“ a nechal si dovézt Rolls-Royce.

S ním je spojený dodnes, přestože trochu jinak, než by si sám přál, ale tady k popisu eskapád s nóbl kočárem není místo. Tak snad někdy u grilovačky přidá Bart k lepšímu historiku o Silver Shadow... My pokračujeme dále: „Tak jsem se najednou od Rollse přes Harleye dostal k těm křídům, který jsou nádherný, a k začátku šedesátých let. A na jednu jsem narazil na tohleto auto. Bylo na prodej v michiganském Grand Rapids, v prodejně firmy, co má asi šest poboček. A pořád tam bylo. A já se vždycky jednou za měsíc koukl, a bylo tam. Neměnná jistota... Ale protože vím, co se dá s fotkou udělat za kouzla, moc jsem tomuhle stavu nevěřil. A tak jsem pořád hledal to kabrio, který nebylo,

a když jo, tak jsem si představoval něco jiného.“

Osobně bychom se báli, že auto zmizí z nabídky, ale Bart měl kliku, jak je vidět. Pak se s fotkou z internetu pochlubil klubovému kámošovi, který by ho byl koupil hned. Bartovi se moc nechtělo – není to kabrio, má to sloupek, je to sedan, prostě všechno, co můžete o rodinných čtyřdveřových modelech slyšet ©. „Tak jsme tam napsali. Moc se s námi ne bavili, ale aspoň jedna paní byla sdílná. A řekl jsem si: Já do toho teda jdu! Poslali nám smlouvu asi na deset stran – a z toho jsem vyčetl, že kupuju skoro vrak. Auto prý jede, ale netěsní, neřadí, teče z něj olej, prostě křáp, tak to jsem se zasekl. Ale kámoš mi říkal, že takhle se oni jistí proti možným žalobě, ať to prý podepíšu a počkám si, co mi přijde. Teda, nechtělo se mi, ale podškrábnul jsem to. Podařilo se mi ještě uhádat kousek z ceny, pak jsem se domluvil s klukama ze Simixu, že mi to dovezou sólo, aby se to neponičilo. A tak auto přišlo přes Německo do Prahy. Jeli jsme tam s plátekem, to bylo letos v lednu, kára byla zapadaná sněhem, dali

„Vlezl jsem dovnitř, otočil klíčkem a motor naskočil,“ prozradil Bart důvod spadlých brad. Dodge byl přitom pod sněhem a dokonale promrzlý!

mi klíče, já jsem vlezl dovnitř, jednou jsem otočil klíčkem a motor naskočil! A teď nám tam všem spadla brada!“ Jak sami vidíte, auto je kompletně udělané – ale to se tak nedá říct. Tak totiž popisujeme i ameriky, kterým do dokonalosti Seneky chybí desítky procent! Tak se raději místo odstavců nadšených výkřiků podívejte na fotky nebo si počkejte, až se Bart svou akvizicí pochlubí třeba na LCW. Zatím toho moc nenašel, protože vyřizoval obvyklé papíry a testace, pak dostal značky – a hned se přiznal, že tahle dnešní jízda k rozhovoru je zatím nejdelší, co s Dodge podnikl. Vycházíme z hlučného podniku do klidu parkoviště na okraji lesa. To je plné skoro do posledního místa, ale Dodge nad všemi těmi smutnými čtyřkolovými následky lidské hlouposti vyčnívá jako pyšný král nad špinavým hejnem popelících se nedochůdčat. Tak co my na Seneku? Stojíme bez dechu, protože ani zatím dost dobře nedokážeme vstřebat nádhru, která se nám tu marnotratnými porcemi nabízí. Přijeli jsme se znalostí Seneky z fotek a malovaných reklamních ilustrací – ale takhle to nejde. Dvourozměrný náhled se nedá porovnávat s třírozměrnou realitou! Proč vlastně ten Amík Darta nechtěl? Možná proto, že se na něj nepřišel podívat ve skutečnosti. Neboť: to, co vypadalo jako trochu hrbatá dvoupatrová před,

Rádio Astrophonic nám zahraje nějaký flák z hitparády 1961 – třeba Runaway od Dela Shannona nebo Surrender „Kinga“ Elvise



je ve skutečnosti sourodý celek tvaru klabonosu ušlechtilého hřebce. Podivné oblouky na zádi ve skutečnosti mizí, aby je nahradily odvážně koncipované ostruhy, zatočené kolem jména Seneca jako vavřínový věnec kolem hlavy tohoto mudrce. Kritizované zadní svítlny vysílají srozumitelné poselství účelnosti – a ruku na srdce – takové rozměry „stoplamp“ měly desítky dneska i tehdy ceněných modelů! Dodge z každého pohledu nabízí jedinečnou škálu tvarových fines, jimž se musí přijít na chuť! Není to prvoplánová líbivost kýče, nad nímž nadšením řičel Freddie ze Spokane stejně jako Bill z Houstonu. A tak ještě usedáme do rozměrného obývacího interiéru Seneky na nějaké ty poslední detaily.

„Tak si představte, že podle smlouvy jsem měl zakázáno pátrat po bývalých majitelích či je nějak kontaktovat,“ říká Bart a docela nám tím vyráží dech. Ovšem v zemi, kde jsou běžným koníčkem obyvatel nekonečné soudní tahalice, by taková praktika vlastně neměla překvapit. Ale to už raději přecházíme na bližší téma, a tím je rodina: „Tak partnerka mi fandí a auto se jí moc líbí, i když za volantem zatím neseděla. Asi není divu, viděla, jak na tom lpím, a taky ví, že Dodge vlastně od renovace najel asi dva tisíce mil. Ale naše holky, ty si to užívají. Té starší je patnáct a vozí se moc ráda, té mladší zatím trochu vadí, že je auto pořád středem pozornosti, že se na nás prostě všichni koukají, ať přijedem, kam přijedem... No a jeden sen ještě nemám splněný,“ končí Bart, a my asi koukáme trochu nedůvtipně, tak dodává: „No přece červený kabrio s bílou střechou a nábytkem!“

A pak už jen ruka otáčí titěrným klíčkem, véosmička pod lehce skloněnou kapotou ožívá, pravice řidiče pohne pákou k sobě a dolů, protože takové je časem posvěcené schéma amerického tříkvaltu, těšíme se ze zvuku, který má samozřejmě trochu jinou audiopodobu než u motoru s automatikou... Za moment dvojka, přeřazení na trojku už ani nevnímáme, protože oči hltají dojmy z interiéru, zastavují se nad chrysl-

Veškeré plochy ošetřil Alan Malý leštěním a následně použil Zvizzer Hybrid Wax, který obsahuje 55% karnaubských vosků a má životnost až 12 měsíců



DODGE DART SENECA 4-DOOR SEDAN 1961

Koncepcí: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová Unibody (kombinace rámové a samonosné), čtyřdveřový šestimístný sedan * **Rozměry:** rozvor 2.997mm, délka 5.319mm, šířka 1.999mm, výška 1.392mm, rozchod vpředu/vzadu 1.562/1.529mm * **Hmotnost:** 1.671kg * **Motor:** benzínový V8-OHV Chrysler A-Series, 318 cu.i., 5.205 cm³, vrtání x zdvih 99,22 x 84,14mm, kompresní poměr 9 : 1, 233 koní při 4.400/min, 461 Nm při 2.400/min, dvoukomorový karburátor Stromberg * **Převodovka:** manuální třístupňová, řazení pod volantem * **Přední náprava:** odpružení Dodge Torsion-Aire * **Zadní náprava:** listové odpružení, tlumiče Oriflow * **Brzdy:** na všech kolech bubnové * **Kola:** ocelové ráfky 7J x 14" s chromovanými poklicemi * **Pneumatiky:** běloboké 225/75 R14 * **Specifikace:** kompletně renovováno do dobového stavu včetně původního odstínu laku Rose Mist * **Počet vyrobených kusů (1961):** celkem 66.100 kusů modelu Seneca * **Cena (1961):** od 2.330 USD

- **Původ vozu:** Texas (USA)
- **Renovace:** 2006 až 2010
- **Zjištěný počet majitelů:** od renovace dva
- **Poslední majitel:** Joseph M. Hendriksen, Schoolcraft (Michigan)
- **Náklady na renovaci:** cca 65.000 USD
- **Zjištěné ocenění:** „Blue Ribbon“ (Modrá stuha) v Concours D'Elegance (Milwaukee)
- **Místo nákupu:** Grand Rapids, Michigan (USA)
- **Datum koupě:** září/říjen 2020
- **Převzetí vozu od firmy Simix v Praze:** leden 2021

rovsky unikátním řešením přístrojovky, nad průhlednou stupnicí rychloměru, nad nádhrou kolem nás, proti níž byl stav nového vozu při opuštění továrny břídičskou fušeřinou, i nad vstřícnou krajinou pomezí Vysočiny, kterou Seneca klouže jako na vzduchovém polštáři. A protože i to krásné někdy skončí, parkoviště je tu za malý moment, loučíme se s Bartem a přejeme mu prima jízdy

v jedné i ve dvou stopách. Ale to už se ušlechtilý cruiser, kterého ti jednodušší nechtěli, vzdaluje směrem k dálničnímu nájezdu. A vůbec nedělá osmiválcový randál, jak je dneska mnohdy slyšet na srazech. Odjíždí s jemným zvukem, protože nejen Dodge, ale i Lucius Aeneus Seneca byl ušlechtilý.

Text: J.F.K.
Foto: Michael Krejska, Petr Bellinger

Slavný příjezd před základnu brněnské harleyácké scény. Třebaže v klubu už nějaké ameriky byly, Dodge způsobil senzaci!



Na čestném místě vlevo od osmiválce trní sériový alternátor, v té době ještě hodně neobvyklá věc. A teprve zvedák nám odhalil skryté tajemství Seneky: opět „better than new“!

