



AMC Pacer 1975

## Widebody přímo z pásu

**Mohl – a měl – to být ohromný byznys pro nejmenší z amerických koncernů... Podle představ z druhé strany Atlantiku originálně koncipovaný malý vůz, navržený v panice po prvním ropném šoku. Ale samotný AMC měl už za sebou svou vlastní krizi: naděje na rotační motor od GM se rozplynuly vniveč, takže nezbylo, než uspořádat píсты v motoru do obvyklých seskupení...**

**K** žádné významné úspoře ale stejně nedošlo – při daných parametrech to snad ani nešlo: délka 432 cm při rozvoru 254 cm, zato téměř dvoumetrová šířka (196 cm), navíc vinou nových bezpečnostních prvků značně zvýšená hmotnost – americký „mrňous“ vážil celých 1.444 kg! Využíval služeb stejného antikvárního šestiválce jako koncernové intermediates, a nádrž na 83 litrů stále dražšího paliva mu přišla docela vhod. Totiž, přišla by, kdyby se tak velký zásobník dal naplnit až po horní rysku. Jenže to zrovna tehdy nešlo, dříve narození jistě pamatují palcové titulky v našich tiskovinách, uvádějící „senzační“ zprávy o přidělovém systému v distribuci pohonných hmot v USA. Viděno perspektivou dlouhých front před cedulemi „No Gas“ u benzínek, palivově náročné Wankely by asi díru do světa neudělaly...

Přesto přišla produkce Paceru kymácejícímu se výrobcí z Wisconsinu vhod: v období mezi 1. březnem 1975 a koncem tohoto modelového roku se pro novinku rozhodlo 72.158 zájemců. Radostná statistika, protože koncern původně počítal s polovičním odbytem. Dokonce i maloobjemovými auty dobře zásobená Evropa přijala AMC vstřícně, zejména tradiční odběratelé: Švýcarsko, Francie a země Beneluxu.

„Tenhle můj exemplář má pár položek z katalogu zvláštní výbavy a 35 let života strávil v Holandsku u prvního majitele,“ říká Frank z Berlína, jak ostatně vidíme podle historické registračky červeného AMC. „Pak ho prodali do Německa, kde prodělal velké změny. Sedačky s vinylovým potahem, dodávané v rámci balení Pacer X spolu se stejně vzorovaným dveřním čalouněním, vyměnili za mnohem levnější (o 199 USD) sedadla řady D/L, kterým se říkalo Basketry

Weave. K levnějšímu D/L patří i matově stříbřité zadní panel, zatímco sportovní volant a řadička na tunelu jsou ještě pozůstatky původního X.“ Nějak to postrádá logiku, tyhle šachy... Když se podíváme na ráfky, je nám jasné, že patří mezi často objednávané „Styled Road Wheels“, které ale prospekt AMC řadil většinou jen k většímu a hranatému Gremlinu. Pacer X má mít totiž už z továrny disky Slot Mags... Vinylový střešní potah, jak nám vysvětluje věcí znalý Berlíňan, si v premiérovém roce objednalo pouhých 128 zákazníků. Zvláštností je určitě nejen integrovaný ochranný střešní oblouk, ale také pravé dveře, rozšířené o devět centimetrů oproti levým, pravděpodobně s myšlenkou na usnadnění přístupu k zadnímu sedadlu.

Jak se vůbec Frank dostal k takovému neobvyklému vozidlu? Určitě to nebylo díky zhlédnutí filmu „Wayne's World“, v němž hrál Pacer doslova hlavní roli! „Už je to asi třicet let,



Pacer X nabídl módní dřevěný dekor přístrojového štítu, sportovní volant a řazení na tunelu



Z továrny vyjel Pacer X na discích Slot Mags, tohle jsou ale Road Wheels



Otvírací výklopná zád „akvária“ může odvézt až 826 litrů objemu

Dopředu otvíraná kapota nabízí pohled na tiše běžící R6 232 cu.i.



**Před 30 lety Frank viděl AMC poprvé, ale nikdy nezapomněl... Teď má svého!**

když jsme s kámošem jeli na mašinách bývalým východním Berlínem. A najednou jsem u chodníku viděl stát úplně neznámou káru, co vypadala jako skleník s kulatým zadkem! To jméno a vizáž auta se mi vypálily do mozku, a když jsme před dvěma roky s tím samým kámošem uvažovali o koupi něčeho staršího, okamžitě jsem si na tenhle dávný výlet vzpomněl. Prošel jsem nabídky, vybral si, položil prachy na stůl, a hotovo...“

Podle slov majitele není dnes v celém Německu více než padesátka těchto zajímavých amerik, pojmenovaných v době svého debutu renomovaným časopisem „Car and Driver“ předzvěstkou „Akvárium“ – to samozřejmě podle tvaru a 3,623 m<sup>2</sup> prosklené plochy. Ale z padesátky existujících se prý musí odečíst ještě dvacet nepojízdných Pacerů, což dává ještě zajímavější počet.

Pod kapotou nejmenšího AMC mohl být kromě stokoňové řadové šestky 3,8 litru i Ř6 4,2 litru (110 koní). Frankovi to na jízdu stačí. A ještě jedné věci si všiml: reakce lidí na kulatý Pacer je ještě vyhraněnější než na auta „tankující“ ze zásuvky: „Když se mi zachce, zúčastním se nějakého setkání US Cars, ale i tam vidím jasnou názorovou rozdílnost. Pacer se buď líbí nebo nelíbí. Nic mezitím, žádný pokrčení ramen. Ale jestli mám ty reakce lidí nějak sečíst, tak na ulici vi-

**Pravé dveře jsou o 9 cm širší, aby měli cestující usnadněné nasedání na zadní sedadlo**



**Prosklená plocha 3,623 m<sup>2</sup> je malý zázrak. Zadní stěrač byl za příplatek**

dím daleko víc zvednutých palců než prostředníků. Naposledy mě zdravila posádka předjíždějícího Porsche Cayenne. Do budoucna plánujeme s manželkou používat náš AMC jako daily driver, ale samozřejmě jen v létě,“ zakončil Frank



**Folklorní prvky na čalounění představovaly v polovině 70. let naprostý hit. AMC vsadil na svou „Basketry Weave“**

svoje exosé na téma „AMC a já“. Díky Franku a přejeme fajn jízdy v akváriu!

Text & Foto: Arild Eichbaum  
Překlad & adaptace: J.F.K.



## AMC PACER X 1975

**Koncepcce:** motor vpředu podél, pohon zadních kol \* **Karosérie:** samonosná ocelová, dvoudveřový pěti- až šestimístný hatchback s výklopnou zádi \* **Rozměry:** rozvor 2.540 mm, délka 4.356 mm, šířka 1.956 mm, výška 1.361 mm, rozchod vpředu/vzadu 1.554/1.529 mm \* **Hmotnost:** 1.440 kg \* **Motor:** benzínový Ř6-OHV, 232 cu.i., 3.801 cm<sup>3</sup>, vrtání x zdvih 95,25 x 88,9 mm, kompresní poměr 8:1, jednoduší karburátor, 100 koní při 3.600 ot/min, 251 Nm při 1.800 ot/min, jednoduchý výfuk \* **Převodovka:** třístupňová manuální Borg Warner T150, suchá spojka \* **Přední náprava:** nezávislé zavěšení, stabilizátor, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče \* **Zadní náprava:** tuhá, listové odpružení, teleskopické tlumiče \* **Brzdy:** bubnové na všech kolech, posilovač \* **Kola:** AMC „Road Wheels“ 6 x 14“ \* **Pneumatiky:** Vredestein „Sportrac“ 195/70 R14 \* **Příslušenství:** odstín laku „Trans Am Red“ (D7), paket X, servořízení, Light Group, vinylový střešní potah, stěrač zadního skla, interiér „Basketry“ z modelu D/L, původní rádio nahrazené současným v retro podobě \* **Jízdní výkony/spotřeba:** zrychlení z 0 na 100 km/h za 14,1 s, nejvyšší rychlost 166 km/h, kombinovaná spotřeba 14,2 l/100 km \* **Období výroby/počet kusů:** v modelovém roce 1975 vyrobeno 72.158 kusů (Paket X) \* **Cena (1975):** od 3.638 USD

