

# One of a Million



Velké Chevies ročníků '61 až '64 se prodávaly jak na běžícím pásu. Přesto (nebo právě proto?) si GM pospíšil a na podzim 1964 poslal do konkurenčního boje horkou novinku modelového ročníku '65. Jak se ukázalo, byl to průlom, na nějž se dodnes vzpomíná. A to nejen v Americe, ale i v Belgii, kde jistý Xavier nedokázal odolat smyslným křivkám čtvrté generace B-Body...



**Síle small-blocku 350 cu.i napomáhá bohaté příslušenství renomovaných značek**

Žádný facelift, ale naprosto nový model – tak vkročil full-size Chevy do poloviny šedesátých let. Jemně zaoblené, ale přesto výrazné a dynamicky působící linie představovaly Amorův šíp vystřelený koncernem do srdcí Američanů. Trefa to byla jednoznačná; jen Impal se prodalo přes milion kusů, a tohle číslo byl rekord, o němž se mluví ještě dnes. Broušeným diamantem byla Impala Super Sport, daleko překračující cenové zvyklosti a obvyklou cílovou skupinu Chevroletu, na druhém místě kralovala „běžná“ Impala, následovaná tradiční skromnější dvojicí Bel Air a Biscayne. Super Sport určitě zaujal výkonově naladěné zákazníky, zatímco ostatní Impaly především rozmazlovaly luxusem: „Teď platí: nový standard luxusu za málo peněz,“ tolik vcelku výstižný řádek z propagačního letáku, promyšlená věta a doklad znalosti americké povahy.

Většina zákazníků byla vděčná za čím dál rozsáhlejší nabídky, díky nimž se nový rodinný Chevrolet dal do značné míry individualizovat. Ročník 1965 takových možností dával bezmála nekonečně: Sport Coupe a Sport Sedan se daly objednat s černou vinylovou střechou, v nabídce byla celá řada asistentů s téměř kosmickými názvy – posilovače řízení se jmenovaly Extra-Easy, šestipolohové elektrické ovládání předních sedadel slyšelo na jméno Flexomatic, deternální skla se dodávala pod názvem Soft-Ray, prostě námět na jazykovou příručku, kdyby se takhle součásti aut jmenovaly jinde než



**Nový look ročníku '65 zahnal Američany do prodejen Chevroletu. Pro Two-Door Hardtop se rozhodlo více než půl miliónu z nich**

v Americe. Seznam příplatkové výbavy obsahoval samozřejmě i posilovače brzd, elektrické ovládání oken, ale také dálkově ovládaný hledáček na předním blatníku.

Všechny full-size modely byly od počátku k máni s šesti různými motory, kombinovanými s několika typy převodovek. Nejlevnější a nejméně výkonnou volbu představoval jako obvykle řadový šestiválec 230 cu.i o výkonu 140 koní, druhý konec nabídky šokoval véosmičkou Turbo-Jet 396 cu.i, dávající 425 koní. Turbo-Jet V8, dodávaný i s nižším výkonem 325 koní, nahradil počátkem modelového roku legendární V8 409 cu.i. Turbo Fire, proslulý svými dvěma stupni výkonu: 340 nebo 400 koní. Ušlechtilé sportovní kupé z našich snímků jste mohli dostat s karosérií typu hardtop coupe, osazenou i véosmičkou 327 cu.i ve dvou výkonových stupních: 250 nebo 300 koní. To určitě nebylo málo, ale belgický hrdina naší reportáže cítil, že jeho Chevy má na víc. „Chtěl jsem postavit Hi-Performance Lowrider a hledal jsem jen kupé Chevy '65. To ovšem sháněli ti ostatní taky, takže se z něj stal raritní kousek. Ale nic jiného jsem nechtěl – Ford, AMC nebo Mopar jdou mimo mne,“ vysvětluje Xav. V roce 2010 se vypravil do Států a našel tam dvoudveřový '65, ale notně okousaný zubem času. Xav pokračuje: „Kára by se asi cestou rozpadla, tak jsem nechal udělat kompletní karosafinu ještě v Americe. Hned jsem si tam vybral i barvu, zalíbil se mi odstín Salmon“. Zajímavým prvkem je použití světlometů „Diamond-Cut-Blue-Dot“, interiér v kombinaci vinylu a látky odstínu „Fawn“ odpovídá originálu. Každý si okamžitě všimne sportovního volantu Billet, pro ty pozornější je připravené překvapení v podobě přidavných budíků. „Pokud jde o kombinaci vnější barvy a odstínu čalounění, nikdo to neumí lépe než naši návrháři,“ hlásají úvodní řádky „Impala Interieurs“ dobového prospektu. „Každý vůz je stejně úžasný vně i uvnitř“ – tolik více než půlstoletí stará chvála. Jen dodejme, že celou přístrojovou desku mohlo zdobit dvoubarevné lakování a imitace ořechového obložení.



**Sportovní volant Billet korunuje interiér. Dvoubarevné provedení přístrojovky bylo chloubou Chevroletu**



**Proč měnit osvědčené? A tak se dvě trojice zadních světlů staly rozpoznávacím znakem i u ročníku 1965...**



**Reflektory „Diamond-Cut-Blue-Dot“ ani nemusejí svítit, aby udělaly dojem**



**Interiér v kombinaci vinylu a látky odpovídá továrnímu provedení. Souhlasí i odstín „Fawn Beige“**

„Pořádný výkon je fajn, ale ani to ostatní jsem nechtěl ošdit,“ pokračuje Xavier. Proměna jeho přání ve skutečnost byla docela jednoduchá – Xav je totiž spolujednatel firmy „XO Speed Shop“! „S kámošem Oliverem jsme do Impaly vestavěli úplně nový small-block 350 cu.i včetně hlav, karburátor 650 cfm, sání a vačku Edelbrock, zapalování HEI s kabely Accel a rozdělovačem Billet. O pořádný zvuk se starají duální výfuky naší vlastní konstrukce se svody Hooker a tlumiči Flowmaster. A odpovídající automatika taky nesmí chybět – použili jsme osvědčenou TH350.“ Musíme se zmínit i o dalších zajímavých věcíčkách, které dotvářejí tuhle jedinečnou Impalu: odpružení Global West Suspension Kit, plynové tlumiče, snížené chassis a brzdové kotouče na všech kolech. „Nechtěl jsem ráfky, které můžeme vidět na každé druhé americe, takže žádný Cragar, American Racing nebo Keystone. Klasické ocelové disky s chromovanými poklicemi Moon, k tomu běloboké pneumatiky Goodyear „Tiger Paw“, a konečně Impala vypadá a jezdí jako motokára,“ shrnul Xav dvěma větami celou práci na klasickém Chevroletu. Jeho sen se splnil: Impala je rychlá, silná a má obří krouťák. „Nejtěžší bylo poskládat ty správné díly k sobě, ale klaplo

nám to. Impalou jezdím v každé volné chvíli, je známá po celé Belgii a posbírala už celou řadu pohárů,“ končí Xavier story svého auta a my mu přidáváme i pomyslný pohár od nás.

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

## CHEVROLET IMPALA SPORT COUPE 1965

**Koncepce:** motor vpředu podél, pohon zadních kol \* **Karosérie:** ocelová rámová, dvoudveřové šestimístné hardtop kupé \* **Motor:** benzínový small-block Chevrolet V8-OHV, 350 cu.i, 5.735 cm<sup>3</sup>, 310 koní, karburátor 650 cfm, sání a vačková hřídel Edelbrock, zapalování HEI, kabely Accel, rozdělovač Billet, duální výfuky se svody Hooker a tlumiči Flowmaster \* **Převodovka:** třístupňová automatická TH350 s úpravami \* **Podvozek:** Global West Suspension Kit, snížené pružící jednotky, plynové tlumiče \* **Brzdy:** na všech kolech kotoučové brzdy CPP \* **Kola:** ocelové ráfky 8 x 15“, chromované poklice Moon \* **Pneumatiky:** běloboké Goodyear „Tiger Paw“ 235/65 R15