

CENTURY

s jasným původem



„Ale to auto přece znáš“, říká Jarda Knap, stojící vedle oslnivého otevřeného křižníku. „To je ten krasavec z holandské hobití vesničky! Nakonec jsme tenkrát dovezli dvě auta,“ a já se okamžitě rozpomínám na druhou půlku netradičního importu. Tou byl otevřený Mercury, o němž jsme vám nedávno referovali. Tak teď přišla chvíle druhého „Holand’ana“...

Jméno Century se tak trochu vymyká obvyklému názvosloví, používaného divizí Buick. Jednak tímhle označením prosluly výrobky hned několika světových automobilek, a druhak je poněkud „nebuickovské“. Kde má původ? Z angličtiny se překládá většinou slovem „století“, ovšem někdy také „stovka“, u nás bychom řekli populárně „kilčo“. Historie referuje o potřebě přinést na trh nové a jednoznačně vyznítké jméno pro vůz první značky Buick, který dosáhl rychlosti 100 mph. Jeden z bossů se právě

včas vrátil z pracovní cesty po Velké Británii, aby mohl přispět čerstvě nabytým poznatkem, že v Anglii neoficiálně označují schopnost vozu zdolat stomílovou hranici termínem „doing the century“, česky tedy „dosáhnout stovky“ nebo také „udělat kilo“. A název pro novou modelovou řadu byl ve vteřině jasný! Když si vzpomenete (nebo si přečtením článku z čísla 61 osvěžíte) první

zmínky o tomhle Buicku, neujde vám neslavný konec první předváděcí jízdy. Je to tak, Buick ze sebe vydával to nejlepší, dokud nedošlo k defektu pravého předního kola, po němž zůstal nepojízdný. Co se to tehdy vlastně stalo? „Buick za to nemohl,“ říká Jarda. „Auta jsme odvezli nadvakrát, a doma jsme se hned pustili do prohlídky. Byl to zákon schválnosti, jaký se může přihodit každému. Vada v materiálu,

Úhel pohledu, který kolemjdoucím odhalí, proč jsou padesátá léta tolik v kurzu: žádná jiná epocha neuměla zahrnout spotřební věc takovým množstvím nadbytku a typicky americké elegance





USA? V přeneseném smyslu... Za obřím tělesem Buicku je vidět klasická dřevěná budova, skrývající další čtyřkolové poklady, žádné pískem sypané cestičky, ale válcovaný kámen. Třeba tam někde je i typická věžička s větrníkem na čerpání vody... A lehký větřík si pohrává se spodním lemem šatů krásné slečny. A slečna se brání? No, jen naoko...



počátkem 70. let, pokud nebereme v potaz showcar stejného jména, debutující roku 1969.

Obdivujeme nádherný a exkluzivní interiér, honosící se sladěným triem barev: tmavomodré obložení přístrojovky, světlounce nebeská a bílá kombinace ocelových lakovaných částí a rovněž bílého čalounění, které je naprosto bez poskvrnky. A k tomu chrom, celé kilogramy nejnáměššího kovu americké autohistorie! Nejen palubka, ale i vnitřní kruh volantu, spínače, klíčky a kliky, to vše očekává váš obdiv! Nalézáme také nějaké to dědictví předků: dvojice

svislých posuvných táhel na ovládání topení je asi jediným pozůstatkem původních Buicků počátku 50. let, malý páskový rychloměr s cejchováním v kilometrech (hledme, Mr. Buick je Evropan) opticky potlačují dva boční chromované satelity – pouzdra otočných voličů. Krátká páka automatiky, luxusní model rádia, profil palubky jemně na obou koncích vykroužený do boku a rozměrný pedál brzdy s názvem příplatkového posilovače...

Kolik procent plochy zadního čela může zabírat chromovaný nárazník? Čtyřicet? To je prostě paráda! A až uslyšíte hlas výfuků, skrytých v koncích nárazníků, určitě se vám nebude chtít jinak



k tomu nějaká ta opotřebenost, a kolo bylo pryč. Ale stejně tak se to mohlo stát při první vyjíždce u nás." S řadou Century se v uplynulém století můžeme setkat hned šestkrát – tolik jednotlivých generací nabídl Buick zákazníkům. Poprvé se toto označení objevilo v modelovém roce 1936, ale nás teď bude zajímat především generace druhá, zabírající nejklassičtější americké období, přesněji řečeno roky 1954 až 1958. Nádherný a rozložitý exemplář

z naší story je zástupcem předposledního ročníku a hrdě vystavuje mnoho svých předností. Jeho design se odvíjí od velkých novinek ročníku 1955, kdy jako jasný markant můžeme sledovat nápadnou chromovanou boční ostruhu, dodávající další dynamiku sportovně vyhlížející karosérii. Čtveřice „ventiports“, kterými je Century postavený na úrovni přepychového Roadmasteru, má zploštělý tvar, sladěný s nízkou siluetou vozu, husté svislé žebrované grillu můžeme vnímat jako poslední reflexi klasických „zubatých“ masek, protože v roce následujícím už přišly ke slovu populární „kostičky“. Předlouhá zád' už je vizí raketového věku a zálohou na exteriér let budoucích. V šeru vypadá skvostný Century celý bílý, přímé slunce ale odhalí netradiční kombinaci sněhově bílého odstínu s pastelovou a takřka neznametnou světlou modří. Zatímco lehký nádech nebeské modří zahaluje horní část pontonu karosérie, zbytek boční části (pod ostruhou) je sněhobílý. Velkou změnu ohlásil koncert pod



kapotou: jestliže se předchozí ročník 1956 dodával s původním agregátem 322 cu.i., v druhé polovině 50. let již technicky překonaným, modelový rok 1957 přinesl příjemné překvapení, polaskání majitelova ega a zároveň drtivou porážku „soupeřů“ na prvních semaforech. Nový šestilitr (364 cu.i.) zvaný Nailhead dokázal svými osmi hrnkami vymáčkat celé tři stovky koní! To už byl výkon hodný Buicku se čtyřmi „ventiports“! Sláva jména Century ovšem netrvala dlouho, GM takto pokřtil ještě model ročníku 1958, ale už v roce následujícím dostalo příležitost nové jméno Invicta. Reinkarnace Century přišla až

V zrcadlových odlescích chromovaných ploch přístrojového panelu se odráží půvabná barevná kombinace, volant se sám nabízí do rukou a páka voliče láká k nastavení „D“



CENTURY

s jasným původem

Obdivuhodná karosářská symetrie; negativní sklon zadních svítilen přesně kopíruje směr, kterým se chromovaná ostruha vine kolem výřezů zadních kol. Valéry jemně blankytného odstínu se mísí s bělostí, a vytvářejí kombinaci, která by na jiném než americkém autě působila nepatřičně. A v tom je to kouzlo...



Buick Century Convertible 1957

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, dvoudveřový šestimístný kabriolet * **Rozměry:** rozvor 3.099 mm, rozchod vpředu/vzadu 1.511/1.499 mm, délka 5.293 mm, šířka 1.900 mm, výška 1.491 mm * **Hmotnost:** 2.030 kg * **Motor:** benzinový V8-OHV „GM Nailhead“, 364 cu.i., 5.965 cm³, vrtání x zdvih 105x86 mm, 300 koní při 4.600 ot/min, 542 Nm při 3.200 ot/min, kompresní poměr 10,0:1, čtyřkomorový karburátor Carter * **Převodovka:** automatická dvoustupňová Dynaflo Twin Turbine Variable Pitch spojená s diferenciálem pevnou troubou (Torque-tube drive), zpřevodování: I – 1,82 II – 1 Z – 1,82 * **Přední náprava:** nezávislé lichoběžníkové zavěšení kol, vinuté pružiny, stabilizátor * **Zadní náprava:** tuhá náprava ustavená podélnými rameny, vinuté pružiny * **Brzdy:** na všech kolech bubnové * **Kola:** ocelové ráfky 6,5x15", chromované poklice * **Pneumatiky:** běloboké 7,60x15" * **Jízdní výkony/spotřeba:** zrychlení: z 0 na 100 km/h za 11,0 s, nejvyšší rychlost 187 km/h, spotřeba 20,3 l/100 km * **Počet vyrobených kusů (Century Convertible v modelovém roce 1957):** 4.085 * **Cena (v roce 1957):** od 3.270 USD



„Máme ho asi dvanáct let. Chvilí si počkal, nějaký ten rok taky zabrala renovace, ale teď to stojí za to!“, uzavírá Jaroslav Knap. A co vy, už jste Buick viděli? Jestli ne, tak je to na pováženou a měli byste to co nejdřív napravit!

Text: J.F.K., foto: Chorche de Prigo
Modelka: Radka Buri

Roller Skates 'n' Classic Cars, to je prostě Amerika se vším všudy!

Píše se rok 1957 a kdesi daleko designéři kreslí do skicáků vyšší a vyšší křídla. Už se to chystá...



Šestilitrávná véosmička slavila u ročníku 1957 premiéru. Říká se jí „Nailhead“ a patří k legendárním strojnám Buicku. Pod kapotami vydržela čtyři roky

Jednoznačně paráda, ale tušíme, že takhle výstavní Century v době koupě určitě nebyl. Co na to majitel? Srdečně se rozesmál, protože – proč by nizozemský majitel Buick prodával? Mohl by jen jezdit a doma štosovat pohá-



ry... „O tom kole jsem vám řekl, to se prostě může stát,“ začíná Jarda vysvětlovat, „ale taky jsme museli dost investovat, hlavně do nových věcí v motoru. A ta příhoda s ulomeným kolem vlastně vyústila v generálku spodku“, a začíná vyjmenovávat všechno, co bylo nutné opravit, vyměnit a seřadit. Bylo třeba zrepasovat brzdy, vyměnit ložiska, skoro každou součástku chasis museli vzít do ruky...

„A taky ten vzhled, ten byl na některých místech už hodně mizernej,“ dodává, a my se dovídáme, že to byly nejen některé chromy, co se musely rozleštit a oživit, ale poškozené bylo i víko zavazadelníku. Skládací látková střecha, to prý byla velká bída, s tou už nešlo nic dělat. „Ale měli jsme štěstí, sehnal jsem stejnou, sice už použitou, ale vypadá naprosto fajnově,“ říká Jarda, a my mu dáváme za pravdu. Čistotou a zbarvením nijak nepokulhává za leskem ostatních částí. Z vlastních zkušeností určitě víte, kolik práce a prostředků musíte vynaložit na renovaci nebo výměnu čalounění; tak tady měl Jarda kliku: „Interiér byl až na pár



maličkostí zachovalý, tak jej stačilo jen důkladně vyčistit a oživit.“ Korunovací téhle nádhery se pak stala čtveřice nových bělobokých pneumatik. Century z naší reportáže můžete vidět v muzeu JK Classics v Lužné u Rakovníka. Ale určitě by byla velká škoda, kdyby tam ojedinelý cruiser jen tak postával. Jezdí, samozřejmě... „Jednou jsme byli na takové nóbl akci, jmenovalo se to Retro-Prague, a podívali jsme se i do senátu. Tam určitě ještě s takovým autem nikdo nepřišel,“ usmívá se Jarda a pak nám vyjmenovává celou řadu známých i méně známých, celorepublikových i oblastních srazů, kde se Century objevil.

