

Představujeme | Buick Shafer 1933 (clone)



Prezentace na veteránských akcích je vždy přínosem pro obě strany

Seřadit čtyři samostatné karburátory není žádná legrace. Stanley už v tom má ale slušnou praxi



INDY CAR ZE ZLÍNA

Každý chlap má své benzínové sny. Jeden si představuje sebe v novém Hellcatu, druhý má slabost pro okřídlené padesátkové cruisery a další se budí už při nastartovaném flatheadu. Jenže jsou týpci, kterým ani to nestačí, a tak sní třeba... třeba o projíždce po oválu v Indianapolis v old school závodáku. Kde ale takové auto vzít? Nedá se koupit ani půjčit. Většina z nás by si povzdechla a dál jenom snila... No a pak se objeví borec, který si vezme do hlavy, že to auto vyrobí!



Původní závodní speciál Buick Shafer 8 1933 se svým stavitelem a závodníkem Philem Shaferem

Podzimní jízda do vrchu „Brno - Soběšice“ byla vlastně první velkou zkouškou Shafera. Ručně vyrobený závodní speciál při ní obstál na výbornou a diváci si přišli na své



Jo, čtete správně, prostě vyrobí! Stanley Chavík snil svůj sen tak dlouho, až se jednoho dne rozhodl jej zhmotnit. Podmínky si vytvářel po mnoho let, ať už běžnými opravami klasických amerik nebo renovací veteránů, které dokonce na čas vyměnil za stavbu kopie Edelbrockova Special „Highboy“ Roadsteru Ford 1932. V jeho Speed Shopu ve Zlíně uvrála slušná řádka menších i větších projektů, které dnes můžete potkat na veteránských akcích.

První myšlenka na stavbu opravdového závodáku přišla v roce 2008, kdy se mu podařilo získat díly, které mohly být autentické s old school race carem. Konkrétně šlo o motor, převodovku a zadní nápravu z Buicku 1936. Když zapátral na internetu, zjistil, že podobný řadový osmiválec měl ve svém speciálu známý závodník Phil „Red“ Shafer, který jezdil úspěšně 500 mil Indianapolis a jeden závod seriálu v sezóně 1933 dokonce i vyhrál. Phil nebyl jen závodníkem,

svůj AAA speciál Buick Shafer si sám postavil. A bylo rozhodnuto! Stanleyho sen dostal jasnou podobu Philova závodáku, se vším všudy a v co nejmějšší podobě. Jakmile se mu podařilo sehnat ve Státech výkresy a zbytek chybějících součástí, pustil se do stavby. Stanley zažíval nadšení srovnatelné se začátky hotrodingu v USA, kdy se mladí kluci rozhodli ukázat, že peníze nejsou jediný způsob, jak získat rychlou káru. Jenže tehdy těm chlápkům stačilo odmontovat kapotu a blatníky, hodit to všechno za stodolu, poladit motor a nazout

větší zadní gumy. Stanley musel začít doslova z ničeho a místo odlehčování starého roadsteru postavit kompletní nový Indycar. Myšlenky na Kalifornii – kolébku hotrodingu, do které by jednou chtěl svůj závodák dopravit, ho poháněly stejně spolehlivě, jako benzín starý flathead. Pasadena, Burbank, Glendale, a hlavně vyschlé jezero El Mirage v San Bernardinu ho natolik lákaly, že pro něj neexistovaly žádné překážky. Na krušné začátky, kdy na podlaze v dílně skládal nosníky pro stavbu budoucího rámu, už dnes vzpomíná s úsměvem.



Soběšická jízda je srdcovka každého veteránisty a je také velmi silně navštěvována

Shafer jako modelka před reklamní stěnou svého tvůrce

CHROM & PLAMENY

INTERVIEW



Petr Bellinger (Ch&P): Stando, přestože většina lidí z komunity US cars v ČR tě zná, ne všichni čtenáři našeho časopisu se v ní pohybují. A tak tě představím: Standa „Stanley“ Chavík, restaurátor veteránů, stavitel hotrodů, majitel a šéf Speed Shopu Hot-Rod Chavík. Stanley to je práce snů! Co tě k ní přivedlo a jak jsi to dokázal?

Stanley Chavík (Stanley): Hot rody a veterány mě vždy hodně bavily. Když jsem se rozhodoval, co budu v životě dělat, volba byla jasná. Pravda ale je, že cesta k úspěchu je trnitá a člověk si kolikrát sáhne na dno, když jde za svými sny...

Ch&P: Co je tvoje srdcovka? Jaká práce tě baví nejvíce?

Stanley: Nejradši probouzím znovu k životu legendy, které kdysi závodily nebo se ji-

nak zapsaly do historie motorismu, jako třeba závodní speciál Vice Edelbrocka nebo Indy Car (formule) ze začátku třicátých let.

Ch&P: Jaký máš kolem sebe tým?

Stanley: Aktuálně jsem v Kalifornii a otvírám novou pobočku Hot Rod Chavík USA Inc. a vše je v začátcích. Potkávám spoustu nových zajímavých lidí přímo v kolébce hotrodingu a lidí, co vlasně hotroding vytvořili. Dnes už to jsou staří pánové, kteří vzpomínají, jakého závodníka znali nebo kdo měl kdy jaký automobil... Je to něco úžasného poslouchat příběhy původních hotroderů z Kalifornie.

Ch&P: Jednou z tvých činností je i dovoz aut a dílů z USA. Jaká objednávka byla nejzajímavější?

Stanley: Poptávka je velká po early Fordech, Buickách, Harleyích, Packardech a jiných kouscích, ale všechny tyhle věci se čím dál hůř shání. Co bylo asi nejzajímavější z vyhledávání veteránů v USA – když jsme pro jednoho zákazníka hledali díly na Buick 1926 u jednoho staršího člověka, který bydlí nedaleko L.A. a věnuje se po celý život Buickům. Dům, dílny i všechny garáže měl plné Buicků a dílů na ně od roku 1924 po rok 1936, prostě ráj! Nejzajímavější jsou všechny ty příběhy a lidi, co potkáváme na burzách či srazech...

Ch&P: Jak vznikla myšlenka vyrobit clon Buicku Shafer a čím to byl nápad?

Stanley: Myšlenka vznikla jednoduše, měl jsem vhodný agregát Buick Straight Eight 1936 s převodovkou a zadní nápravou, prohledal jsem internet a zjistil, jaké Buicky tehdy závodily s takovými motory a vyskočil mi legendární Buick Shafer 8. Pak už jen dohledání chybějících dílů, nakontaktovat se s těmi správnými lidmi v USA, kteří mi poradili a pomohli sehnat výkresy. Trvalo mi asi osm let, než jsem to všechno dal do kupy, pak tři čtvrtě roku intenzivní práce a Buick Shafer byl na světě.

Ch&P: Je něco na karosérii či rámu, co jsi nedokázal vyrobit a bylo třeba to koupit?

Stanley: Bylo náročné vyrobit spoustu věcí, ale vždy jsem si nějak poradil. Nevyráběl jsem věci, které jdou koupit, ale spíše věci, které se prostě nevyrábí. Asi úplně nejnáročnější byla přední maska, ta jediná není z hliníku ale z oceli. Shafer tehdy při stavbě svého Indy Caru použil masku z Pontiacu 1933. Bohužel se mi nepodařila sehnat, a tak mi nakonec nezbylo nic jiného, než jí prostě vyrobit...

Ch&P: Buick Shafer je jedinečný a časově náročný projekt. Máš spočítáno, kolik hodin stavba trvala?

Stanley: To bohužel nemám. Vzhledem k tomu, že to byl můj soukromý projekt, nepočítal jsem to, ale tipuji něco kolem 1.000 až 1.500 hodin, což je klasická doba renovace či stavby něčeho podobného, co dělám běžně pro zákazníka.

Ch&P: Co bylo na celé stavbě nejsložitější?

Stanley: Po pravdě řečeno, snadné nebylo nic. Vše se důkladně řešilo, spousta věcí se musela několikrát předělávat. Celkově potom auto rozjezdit a zfukčnit nebyla vůbec sranda. Asi nejjednodušší bylo udělat motor, brzdy a jiné klasické mechanické věci díky tomu, že vlastně tohle všechno se dá koupit. Nejnáročnější bylo vyrobit karosérii, která je z hliníku a vymyslet celkovou ovladatelnost vozu tak, aby se s tím prostě dalo jezdit. Člověk si ale musí uvědomit, že řídí formuli z roku 1933, takže ho čeká nulový komfort, tuny adrenalinu a skutečně autentický zážitek :-)

Ch&P: Jaké máš pocity, když v Shaferu jedeš? Je to přece jen tvoje dítě. Nebojíš se o něj?

Stanley: Strašně se o něj bojím! Ale když jsme třeba jeli Soběšice v Brně, tak to byl úžasný zážitek na celý život...

Ch&P: Co bude se Shaferem nyní? Jaké jsou tvé další plány?

Citlivě rozmístěné přístroje odpovídají dobovým standardům

Stanley: Buick je aktuálně zabalen a plave lodí za mnou do Kalifornie, kde ho chci představit a zúčastnit se s ním spousty známých akcí, jako třeba National Roadster Show v Pomoně nebo Autoramy v Sacramentu. Také nás pozvali na východ do Indianopolis na Legends Day Indianapolis 500, ale těch akcí v USA je tolik, že bude časově náročné všechny objezdit.

Ch&P: Jak se líbí Shafer Američanům?

Stanley: Američani Buick zatím viděli jen na obrázcích a už je zamluven. Věřím, že úspěch bude ohromný.

Ch&P: Okusí někdy jeho pneumatiky slanou chuť Bonneville?

Stanley: Určitě ho vezmu na El Mirage, pokaždé když to místo navštívím, dýchne na mě historie rychlosti a jsem tam šťastný i když je to vyprahlá, smrtelně nebezpečná poušť. Je to kolébka hotrodingu. Nevím, zda mě s ním oficiálně pustí do soutěže, asi spíše ne, protože soutěž má určitá pravidla, která Buick z roku 1933 nesplňuje. Musel by být nedobově upraven, což nechci.

Ch&P: Tvoje dílna ve Zlíně byla plná zajímavých aut a motorek, dokončené projek-



Tým ze zlínského Hot-Rod Chavík Speed Shopu je dnes již minulostí. Stanley je v současné době v Kalifornii a zakládá tam pobočku své firmy

ty i započaté renovace. Co z toho je pro tebe největší srdcovka?

Stanley: Každý projekt ve mně zanechá jakési něco, co je pro mně srdcovka, protože se snažím vždy do daného projektu ponořit a odvést sto procentní práci. Ale jak už jsem tady zmínil asi Ford Vic pro Jiřího Kovalčíka, Buick Shafer nebo policejní speciál 1947 pro Jaroslava Poláka...

Ch&P: Díky za rozhovor Stanley. Ať se ti v Americe daří!



Oba největší Stanleyho projekty vedle sebe: scéna, kterou už se nikdy nepodaří zopakovat

Technologické postupy použité při výrobě odpovídají těm z třicátých let, aby výsledek působil maximálně authenticky. Karosérii Indycaru vyrobil ručně z hliníkového plechu, za pomoci ohýbačky a několika kladívek. Stejně tak i její podlahu a spodní aerodynamický kryt, který se stará o dokonalé obtékání vzduchu při vyšších rychlostech. Z oceli je jen rám a přední maska. I tu mu



sel Stanley vyrobit ručně. Jedná se o masku z Pontiaku 1933, kterou se nepodařilo nikde sehnat a záměna za cokoli jiného byla pro Stanleyho nepřijatelná. Se stejnou pečlivostí vybíral budíky vsazené do aluminiové přístrojové desky. Z lehkého hliníku jsou vyrobeny i sedadla potažená tenkou výstelkou a kůží. Představa, že tento a jemu podobné závodní speciály uháněly po okruzích rychlostí až 200 km/h je přímo šílená! Míru šílenosti násobí pohled na poměrně malé bubnové brzdy a úzké dobové Firestonky. Jenže jediným určujícím faktorem byla síla motoru a poměr převodů. Čtyřlitrový řadový osmiválec v Shaferu krmí

čtveřice karburátorů Stromberg 97, posazená na dobovém sacím potrubí. Výkon 167 syrových mechanických koní je při pohledu na průměr hrdel lehce uvěřitelný. Impozantní, a i z velké dálky nepřeslechnutelný zvuk je dílem přímých svodů a plně průchozího výfuku. Pekelný stroj!

Manželka Dáša je Stanleymu největší oporou



Celkem devět let uplynulo od prvního nápadu po vyjetí hotového Indycaru. Když jsme spolu se Stanleyem usedali do Shaferu a za ohlušujícího řevu se řítili ulicemi Zlína, prolétly mi hlavou všechny ty roky a měsíce práce, které tento neuvěřitelný projekt musel spolknout. Pochopil jsem tím sílu jeho snu, která by možná utáhla i zaoceánský parník... Stanley patří k těm několika málo chlápčům, kteří nejen, že obdivují zlatou dobu hotrodingu, ale zároveň tvoří hotrodingovou současnost. A za to mu patří velký dík!

Text: Petr Bellinger
Foto: Marián Bazala, Stanley Chavík



Do uzávěrky čísla úplně poslední fotografie z přístavu, těsně před naloděním. V době psaní tohoto článku se Shafer stále ještě houpe na vlnách Pacifiku směrem do Kalifornie



Původní race car Buick Shafer 8 z roku 1933 se nedochoval. Na světě existují pravděpodobně jen dva jeho klony. Tento z Čech aspiruje na prvenství ve věrnosti provedení

Buick Shafer 1933 (clone)

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ručně vyráběná, ocelovo-hliníková, rámová, otevřený závodní roadster * **Rozměry:** rozvor 2.640 mm, délka 4.210 mm, šířka 1.770 mm, výška 1.265 mm * **Hmotnost:** 899 kg * **Motor:** benzínový ř8-OHV GM Buick 248 cu.i., 4.070 cm³, 167 koní při 5.100 ot/min, čtyři karburátory Stromberg 97, speciální dobové sací potrubí, přímé výfukové svody vlastní výroby, dynamo-bateriové zapalování, elektrický startér * **Převodovka:** třístupňová manuální * **Přední náprava:** tuhá, odpružení listovými pružinami, pákové tlumiče * **Zadní náprava:** tuhá náprava, listové pružiny, pákové tlumiče * **Brzdy:** bubnové na všech kolech * **Kola:** ocelové ráfky s drátěným výpletem 4Jx20 * **Pneumatiky:** dobové Firestone High Speed 600-20 * **Maximální rychlost:** 185 km/h * **Cena (v současnosti):** 200.000 USD (znalecký odhad)

Syrová, poctivě vyrobená mechanika! K tomu vůně benzínu, oleje a mnohdy i spálených pneumatik...



Vyhřívání na českém sluníčku, jako příprava na horké podnebí Kalifornie



Buick Shafer 1933, Buick Convertible 1939 a Ford 1932 Special „Highboy“ Roadster ve zlínském Hot-Rod Chavík Speed Shopu