

Krevní skupina F

Zajímá vás, co je na Rangeru F-250 se střední velikostí kabiny tak zajímavého, že jsme z něj udělali hrdinu samostatné reportáže v našem Pick-up Speciálu? Leštěná hliníková kola? Kombinace zvolených barev? Interiér? Lehkost, s jakou dokáže zapadnout do přírody, která se v době focení teprve probouzela...?



Horizontální orientace všech prvků předě byl vysloveně šťastný nápad. Tvář F-250 působí rozložitě a sebevědomě, široká zvýšená část kapoty přispívá k dojmu robustnosti

závody na celém světě vychrlily milióny pick-upů, a jak se zdá, na další úspěchy už je zaděláno.

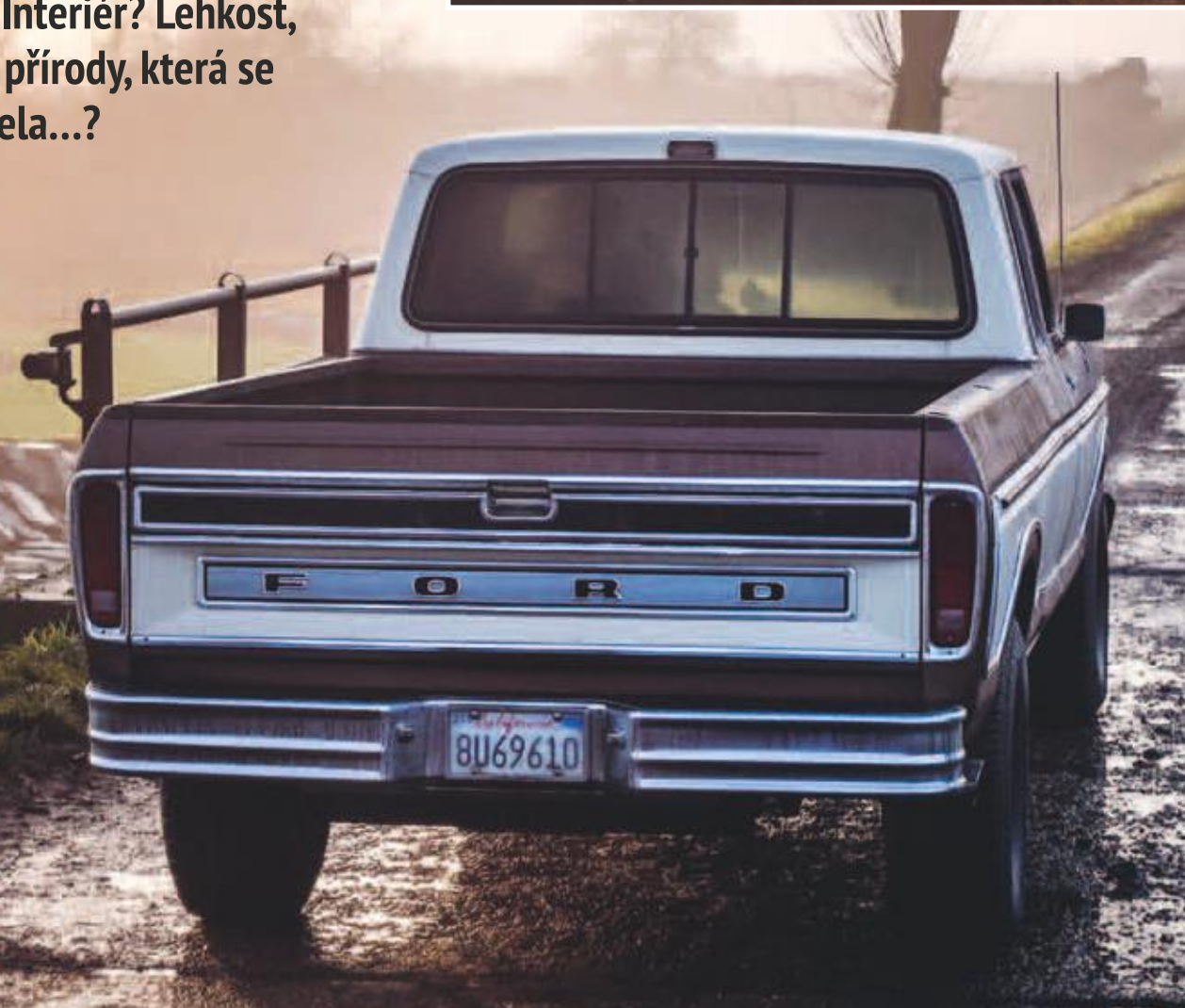
Hnědo-běžový krasavec spadá rokem výroby (1979) do šesté generace, a byl vyrobený v jejím posledním roce. Aby jedna jediná řada debutovala v půlce prosince 1972 a odešla do historie až po šesti letech, musí za ní stát velmi slušné prodejní výsledky. Koncern si toho byl jistě vědomý a nezanedbával „povinné“ facelifty. První podoba nabízená až do roku 1977 s sebou přinášela některé typické markanty přelomu 60. a 70. let. Máme na mysli mohutnou před s poněkud „utopenými“ kulatými reflektory po stranách typického grilu, svisle členěného mohutným



Všechno dohromady, ale především: tahle dvěstěpadesátka je naprostý originál. Nebyla nikdy zničená a odstavená mezi harampádí na zarostlý okraj farmářova pozemku. Nebyla „utavená“ zábavou pubertáků, ani zničená šplháním mezi balvany.

A ani neprošla renovací, protože nemusela! Máme tedy před sebou více než čtyřicetiletého pamětníka zážitků,

pohybujících se od parkování v příjemných podmínkách až po jízdu v suverénním, ale nikoliv ničivém tempu. Tedy dost na to, abychom se podívali na zoubek Rangeru s krevní skupinou F! O počátcích řady F se můžete dočíst na jiném místě dnešního speciálu. My jen stručně zopakujeme, že úplný začátek nejpopulárnějšího trucku koncernu s modrým oválem se datuje do roku 1948, kdy nová řada F vytlačila z pásů i z trhu poslední zbytky předválečné produkce. Do dnešních dnů Fordovy



Kam by mohla vést silnička pod koly Supercabu? Na aukci ušlechtilých plemenných hřebců? K chovateli dlouhorohého skotu? Nebo na svah, který bude za několik měsíců porostlý vinohradem?





Taste of Conti: přístrojovka samé dřevo a lesk, hnědé koberce, intarzovaný volant, sladěné odstíny – no neříkejte, že je to nákladák! Tohle musí být Lincoln!



Zcela podle dobových koncernových zvyklostí „utopená“ trojice budíků, dva lesklé ovladače a výdech, oči řidiče si pracoviště prohlíží současně s periferním vnímáním loga Ford na volantu



Vítejte na palubě! Úhel dveří umožňuje nasednutí i rozložitým postavám, jen ty nevýjimatelné koberečky budou asi dost citlivé na nějaké to středoevropské blátíčko...



Požadavek šestimístné sedadlové konfigurace Ford splňuje beze zbytku – jen nikde nebylo řečeno, jak dlouho by měli pasažéři na zadním sedadle vydržet, než si začnou stěžovat

prostředním žebrem, ale i malé blikáče v horních rozích chromovaného rámu. Zdá se nám to, nebo v celkové vizáži přidě vidíme nenápadnou reflexi posledních dvou ročníků Falconu? Necháme to na vás...

Typická tvarová koncepce se v polovině 70. let odporoučela do věčných lovišť a „Efko“ se svým příznivcům koncem roku 1977 ukázalo ve zcela jiné podobě. Dokonce tak jiné, že se ještě dnes občas objeví názor, zda nemělo jít už o rané modely generace sedmé. Hlavním pohledovým „tahákem“ je samozřejmě opět před. Působí mnohem kompaktnějším dojmem, nedělená maska chladiče se symetrickým mřížováním pomocí vodorovných a svislých žeber je lemovaná jedním párem světlometů, které svým obdélníkovým tvarem celou před opticky rozšiřují. Rozměrné blikáče se posunuly do přirozenějších pozic, čtyři písmena názvu výrobce už nezanikají kdesi v prohlubni pod kapotou, ale jsou na nejviditelnějším místě. Masivní nárazník odpovídá předpokladům provozních podmínek trucku. Boční lajna pak zdůrazní jednoduchost a nadčasovost designu. Původní majitel nepotřeboval stupátka ani nášlapy, takže žádná podobná překážka neruší pohled na jednoduchý práh. Celý bok nese barevnou „intarzii“ béžového odstínu, která je lemovaná příjemným tónem hnědé metalízy. Dlouhá lišta po téměř celém boku se stará, aby zrakový vjem nepůsobil prázdňě, béžová střeška včetně zadní části zase prozrazuje příplatkovou kombinaci.

Tady se na moment zastavíme: F-250 ročníku '79 výrobce nabízel buď v některém ze sedmnácti odstínů nebo v barevné kombinaci. Ty mohly být čtyři, počínaje základní Regular Two-Tone až po elegantní Combination Two-Tone,





kerou se pyšní náš dnešní fotoobjekt. V nabídce dále byla kromě jednoduché třímístné kabiny Regular Cab také plnohodnotná šestimístná čtyřdveřová verze Crew Cab, výhody obou pak spojoval střední Supercab, do jehož interiéru se nyní podíváme.

Kdo se usadí za volant, musí nutně nabýt dojmu, že jej přenesli nejméně do střední třídy cestovních modelů: bohatě obložená palubní deska s oplastovanou horní hranou je rozdělená do dvou štítů, z nichž ten před řidičem nese prakticky stejnou konfiguraci a podobu přístrojů jako soudobý Lincoln! Ani kousíček dřeva nechybí, snad jen ty elegantní hodiny Cartier by byly v nákladáku neužitečnou zbytečností...

Obvyklé lesklé ovládací prvky doplňuje moderní rádio, ale to je pochopitelný ústupek: truck sloužil k jízdě, nikoliv k bodovaným soutěžím elegance oldtimerů... Na kardanovém tunelu chybí páka přidavné převodovky, takže už víme, že se jedná o provedení s pohonem 4x2.

Běžová sedadla s jemným hnědým dekorem odpovídají exteriéru vozu, na jejich bocích upoutá masivní chromovaný držák, kolem něž se opěradlo sklápí. Supercab totiž nemá druhou dvojici dveří, takže i přístup a rozměr zadního sedadla je odpovídající. Zadní lavice není vysloveně nepohodlná, ale jízdu z Chicaga do L.A. by na ní asi nechtěl absolvovat nikdo. Zato se opě-

Ford má sice „jen“ pohon 4x2, to ale neznamená, že by byl odsouzený na popojíždění po asfaltových bulvárech. Výletem do přírody mu určitě uděláte radost!

radlo dá sklopit a využít pro uložení nákladu, který nepatří na ložnou plochu, například pouzdro s kytarou nebo půl tuctu papírových krabic s lahveci bourbonu...

Pod kapotou duní koncernový bouřlivák – nejsilnější agregát dodávaný do F-250: je to V8 460 cu.i., montovaný výhradně do modelů s hnanou zadní nápravou. Disponuje výkonem 220 koní, což – jak víme od prvního majitele v ČR – bohatě stačí na všechny silniční nástrahy.

Když už jsme nakousli tu Českou republiku: Ford k nám přicestoval loni v prosinci díky aktivitě firmy Restorations.cz. Předtím jezdil v kalifornském Anaheimu (tam jej oživil novým interiérem) a pravděpodobně i díky tamnímu podnebí bez zkázonosných výkyvů se dochoval v takovém stavu, že po příjezdu musel absolvovat jen částečné opravy laku. Žádné boule, žádné zakytované následky havárek, žádná korozie. V servisním zázemí Restorations.cz dostal truck jen rutinní kontrolu a měl zůstat jako provozní vozidlo až do letošního roku. Teprve po skončení sezóny 2020 se plánoval jeho prodej některému z fanoušků light trucků. Ale dva dny po otištění čistě průzkumného a informativního inzerátu v prosinci 2019 se stala poměrně nečekaná věc: dostavil se tak natěšený zájemce, že nezaváhal, a Supercab si odvezl přímo na Štědrý



Prostřední řada Supercab měla šestimístnou kabinu, ale pouze dvoje dveře. Komu to nestačilo, připlatil si za čtyřdveřový Crew Cab

Katalog příslušenství Ford nabízel v roce 1979 několik druhů ráfků. Hliníkové leštěné byly bezesporu nejelegantnější a nejdražší



den! Happy Xmas ve Fordí podobě! Od té doby má „Efko“ domov na Plzeňsku a podle dostupných informací prodělává v době psaní tohoto článku přetěsnění motoru. Je tedy víc než jisté, že se s ním ještě letos někde potkáme. A je to jen dobře. Čím víc takových amerických legend budeme potkávat, tím víc radosti budeme mít v dnešní době, která estetice moc nepřeje. Supercabs forever!

Text: J.F.K.

Foto: Monika Vejvodová



Vrcholnou motorizaci představoval V8 460 cu.i., dodávaný výhradně do F-250 s pohonem zadních kol

FORD F-250 RANGER SUPERCAB 1979

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, dvoudveřový šestimístný pick-up * **Rozměry:** rozvor 3.937 mm, délka 5.935 mm, šířka 2.014 mm, výška 2.100 mm, rozměry nákladového prostoru 2.438 x 1.651 mm * **Hmotnost:** 1.911 kg * **Motor:** benzinový V8-OHV 460 cu.i. (7.538 cm³), 220 koní při 4.000 ot/min, čtyřkomorový karburátor Holley * **Převodovka:** třístupňová automatická * **Přední náprava:** I-Beam, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče * **Zadní náprava:** tuhá, listová pera, teleskopické tlumiče * **Brzdy:** vpředu kotoučové, vzadu bubnové, posilovač * **Kola:** ráfky z leštěného hliníku 8,5J x 16" * **Pneumatiky:** 285/75 R16 * **Období výroby/počet kusů:** v modelovém roce 1979 vyrobeno celkem 21.896 exemplářů F-250 Supercab 4x2



Kouzlo geometrie: s výjimkou výřezů kol nabízí boční pohled výlet do světa vodorovných čar. Ale i přesto nepůsobí karosérie jako nudný stůl, ale jako bohatá směs tvarového pokušení. Královský finiš dodají ráfky...