



STREAMlinový Indián



„Šel jsem přesně po téhle karosérii,“ říká mladý majitel černého krasavce, jehož splývavá záď se zdá končit až někde za obzorem. „Chtěl jsem prostě Pontiac,“ dodává už trochu zbytečně, protože stylizovaná hlava indiánského náčelníka ční hrdě nad slavnými stříbřitými pruhy, které byly značkově typické stejně jako Chevroletův bowtie!

Není to příliš obvyklé, tahle náklonnost mladého kluka, který by podle vžitých konvencí měl „dejchat“ za Vette C4 či ročníkově podobný model. Ale jsme rádi, protože nám to dává určitou garanci, že milovníci těsně poválečných roč-

níků, které hladce a tiše šuměly po téměř prázdných silnicích, nevymlou a pořád budou uctívat dědečky s nižším maximem výkonu, zato s atmosférou nefalšovaného „Spirit of America“.

Streamliner znamená tak zásadní historický počín, že se musíme podívat do historie, abychom vysledovali, co všechno mu předcházelo: model se objevuje v historii Pontiaku už během ročníku 1941 a obsazuje střed nabídkového portfolia. Ve stejném duchu pokračoval ročník následující, ale tam přišla pauza vynucená válečnými událostmi, takže se s civilními Pontiaky setkáváme až v září 1945 a to ještě jen v omezené míře, protože konverze ze zbrojní výroby nebyla otázkou týdnů... Pontiac si v následujících letech podržel bohaté chromované „proužkování“, třebaže to nebyl „vodopád“, jaký měl kdysi například Hudson. Zato vynikl uhlazenými tvary, u nichž začal



Podle ustálených zvyklostí přišly na podzim roku 1949 s novými modely také nové propagační materiály s hrdým profilem indiánského náčelníka

mizet zvýrazněný zavazadelník, aby se převtětil v nádhernou oblou záď, charakteristickou právě pro konec 40. a počátek 50. let. Tady musíme poznamenat, že obdobný styling nabízel každý výrobce z GM, ale ne všichni jej zdůrazňovali osobitým pojmenováním. Například Chevy volil „letecký“ název Aero-sedan, Cadillac se spokojil s pouhým Coupe, případně Club Coupe, Oldsmobile pokřtil splývavou záď nevyrazným jménem Club Sedan bez ohledu na počet dveří, Buick přinesl na trh půvabný název Sedanet (jenž se stal sice nesprávným, ale přesto užívaným synonymem pro podobné americké karosérie), no a Pontiac začal poválečnou éru zajímavým označením Torpedo, aby později volil už obecnější Sedan Coupe. To je i případ černého Streamlineru, před nímž v obdivu stojíme. Posledním konstatováním před návratem do historie bude fakt, že se jedná o základní provedení, tedy nikoliv DeLuxe, odlišné chromovanými ozdobami, větším zadním nárazníkem a dalšími kosmetickými detaily. Streamlinery do roku výroby 1948 včetně odrážely přes všechny dílčí modernizace ještě původní design. Byly poháněné šestiválci, které se mohly poprvé kombinovat s automatikou Hydramatic.

Nový Streamliner přišel v roce 1949 a vydržel ve výrobě dva roky. Nabídl moderní vzhled, podobný tehdejší Chevroletům,

Spodový šestiválec „Economy Six“ byl naprosto spolehlivý a trvanlivý. Konstrukčně sice ukazoval ještě do předválečných dob, ale to bylo v roce 1950 běžné





Půvabný záběr vzdalující se oblé zádi rozdělené širokým pásem stříbrných proužků. Do zpěvu jarní přírody zaznívá šepot šestiválce, až se v něm docela ztratí...

zejména maska chladiče působila nově, a to díky nižšímu provedení a tehdy módním „zubům“. Ročníkem 1951 Streamliner končí a Pontiac dává svým modelům zcela jiná pojmenování.

A teď tady přecházíme kolem krásného černého zástupce značky, jemuž je letos už 72 let! Příklad specifikuje již

zmiňovaný grill, tvořený pětici masivních svislých žeber, mezi něž se stačily ještě zakousnout dva mohutné členy nárazníku. Chromovaný pás proužků zabírá značný díl čela kapoty, nahoře je stylizovaná hlava indiána a po stranách dvojice reflektorů. Boční pohled znamená lahůdku pro ctitele těchto karosérií, právě drobné odchylky v designu zajišťují, že si nespolečíte žádný z výrobků GM. Základní provedení prozrazuje absence boční lišty, rozměrný chromovaný kryt zaoblení před

Kompletní nabídková paleta Pontiaku 1950: je líbo sedan? Hardtop? Jednoduché business coupe? Praktický kombík? Pontiac myslel na všechny!



Černá, bílá a chrom! Pohled upoutá i rozměrný kulatý reproduktor rádia. Pracoviště jednoduché, ale postačující!

A ještě jednou proužky – tentokrát na jejich samotném začátku, když vycházejí z nápisu Pontiac



Kolikrát dlaně původních majitelů pohládily věnec volantu? Kolik zatáček Indiánů za svůj život projel?

Pod půlkruhovou stupnicí rychloměru nechybí proužky, zcela dole nápis Silver Streak. Výmluvně...

zadními koly ale patří už do modelového roku 1951. Že by se někomu tehdy dávno znelíbila jen zhruba poloviční velikost ozdobného prvku ročníku 1950? Modely DeLuxe mívaly navíc kryty zadních kol. Interiér prozrazuje, že kupce není pečlivě ukrývanou leštěnkou: zřetelně vidíme nejen stopy opotřebení, ale i pozdější zásahy současného majitele. Dejme mu ale ještě slovo:

„Já mám tyhle sedanety moc rád. Ještě před covidem jsme se s tátou vypravili do Států na Route 66 a když jsem se náhodou neviděl z okna, hledal jsem na webu podobný auto na prodej. To jsem si ještě myslel, že bychom ho rovnou mohli přivést domů, ale takhle bleskově to fakt nešlo,“ říká mladý majitel. Po návratu pokračoval v pátrání a jednoho dne narazil na inzerát z Anglie, kde někdo nabízel kupé Pontiac se šestiválcem na prodej. Cenově to prý vycházelo do nachystaného rozpočtu, takže se před dvěma léty přistěhoval Pontiac do Čech. Jeho britským majitelem byl prý starý pán, který auto doslova jen vlastnil a nijak neudržoval. Jezdil si pro radost a bylo mu zřejmé, že nefungovala elektrika. Asi mu stačilo, že „Pontas“ dobíjel a nastartoval.

„Když auto dorazilo, tak jsem samozřejmě musel vyléčit tu elektroinstalaci,“ vypráví majitel, „takže jsme natáhli celou novou kabeláž. Bylo to dost práce, ale auto už svítí, bliká, troubí, a dělá všechno, co dělat má.“ Pontiac prý neměl ani nádrž. Respektive ta, co přišla jako příloha k autu, byla naprosto nepoužitelným kusem rezavého a děravého kovu. Nezbylo, než ji vzít jako mustr a nechat zhotovit novou. No a vlastnoruční majitelovy zásahy jsme také našli: americká vlajka místo chybějící stropnice je parádním dekoračním prvkem a určitě bychom ji tam nechali. A název značky spolu s emblémem indiánské hlavy na vnitřní straně zadního opěradla je doslova designovou lahůdkou a mohla by zdobit kterýkoliv klasický Pontiac.

Nádherný profil lehce svažitě karosérie, která během několika poválečných let prožila svůj vzestup i pád. Ročník '51 byl poslední...



Po zdvižení těžké kapoty na nás hleděl spodový šestiválec ještě v tovární oranžovočervené barvě, s jednodukomorovým karburátorem. „Pár lidí se zeptalo, proč jsem si nedovezl véosmičku, ale kdyby poznali, jak krásně to jede, taky by neměnili. Nakonec ten rozdíl výkonu není tak velký a takovému kupé stejně sluší jen lehký a naprosto pohodový cruising. A ten ta šestka zvládne víc než dobře.“

Během dvou let najel Streamliner po vlastech českých asi 1.500 mil a není na něj nejmenší stížnost. Byl zrozený k tomu, aby přinášel radost, a to dělá více než sedm desítek let. Už jen za to by mu slušela role indiánského náčelníka. Howgh!

Text: J.F.K.

Foto: Chorche de Prigo, archiv autora a redakce

Když se kdysi na evropské silnici 50. let vynořila taková či podobná maska, každý ve svém rodném jazyce jen vydechl: „Amerika!“



Celostránkový inzerát opakoval reklamní text z oficiálního prospektu ročníku 1950

A je doma! Čekání skončilo, kamión s pokladem dorazil do nového bydliště Indiána

PONTIAC STREAMLINER SEDAN COUPE 1950

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, dvoudveřové šestimístné kupé * **Rozměry:** rozvor 3.048 mm, délka 5.144 mm, šířka 1.922 mm, výška 1.651 mm * **Hmotnost:** 1.533 kg * **Motor:** benzínový Ř6-SV flat head „Economy Six“, 239 cu.i., 3.926 cm³, 91 koní při 3.400 ot/min, 241 Nm při 1.200 ot/min, dvouventilová technika, kompresní poměr 6,5:1, jednodukomorový karburátor Carter WAI * **Převodovka:** manuální třístupňová Saginaw s pákou na sloupku volantu * **Přední náprava:** nezávislé uložení, lichoběžníková náprava s trojúhelníkovými rameny v nápravnici, vinuté pružiny, olejové teleskopické tlumiče * **Zadní náprava:** tuhá na listových pružinách, olejové teleskopické tlumiče * **Brzdy:** na všech kolech bubnové * **Kola:** ocelové ráfky s chromovanými poklicemi * **Pneumatiky:** běloboké 7,10 x 15" * **Jízdní výkony/spotřeba:** zrychlení 0–100 km/h za 23,6 s, nejvyšší rychlost 127 km/h, kombinovaná spotřeba 16,5 l/100 km * **Období výroby/počet kusů:** v roce 1950 vyrobeno celkem 90.612 kusů (Streamliner + Chieftain Six)



Krásný protisluneční štít a pod ním nálepka o kontrole vozidla ze státu New Jersey