

Auto, které vám dnes představíme, vypadá opravdu jako z hororu, přesto ho určitě v žádné filmotéce nenajdete. Tenhle drsný punkový koktejl otlučené karosérie a mnoha stovek koní s puncem hvězd a pruhů je postupně se plnicím snem mého kamaráda Aleše, který rozhodně nemá ambice z něj ani v budoucnu dělat leštěnku. Pokud máte rádi surovou sílu, vůni benzínu, oleje a nevadí vám štiplavý dým

z hořících pneumatik, přijdete si na své. Pokud jste puristé anebo chcete zachraňovat svět zákazem uchošťourů a brček, raději dál ani nečtěte.

Ale pojďme se podívat, jak to celé vlastně začalo. Americká auta jsou Alešovou zálibou od mládí, takže jich za svůj život vyzkoušel už pěknou řádku. Začínal na trojkovém Camaru, kterého pak vystřídal 3 kousky. K tomu '70 Impalu, '71 Char-

gera, jednu G30 a jednoho B300 Motorhome. Většinu z nich má pořád doma v garáži a zhruba před deseti lety k nim přibyl dvojkový Firebird. Cesta k němu nevedla úplně rovně, ale tak trochu oklikou přes již zmíněné trojkové Camaro z roku 1986, které měl doma už pár let, ale scházel mu motor. Aleš už dlouho plánoval, že ho zprovozní a toužil po zajímavém big-blocku. A tak když se objevil inzerát na prodej V8 454 cu.i.



Reprezentativní eleganci přepychového Personal Luxury Coupe z titulního článku teď přebijeme károu z opačného konce spektra. Přestože obě auta mají jedno společné – budí silné emoce, je mezi nimi rozdíl přirovnatelný k hloubce Grand Canyonu. Luxus z konce šedesátek vystřídá bestie z hororu!

BLOWERBIRD



Dvourotorový Weiland prošel celkovou repasí, dvojice karburátorů Holley 800 cfm je nová a v tuto chvíli netrpělivě čeká na přísun palivové směsi

snažil oživit, ale vůbec se mu to nedařilo, což ho po letech motorařiny překvapilo. Po týdnu zkoušení a laborování zjistil, že všechny válce mají stejnou, ale poměrně nízkou kompresi. Když motor rozebral, nestačil se divit. Big-block byl kompletně přestavěný, měl novou kliku i vačku, kované písty, a podle všech dalších indicií byl předurčený k přeplňování. Pro Aleše to byla výzva, začal hledat informace, pročítat zahraniční fóra a shánět odbornou literaturu. Bylo třeba se rozhodnout. Turbo nebo kompresor? Kromě motoru ale řešil i ostatní díly, které Camaru chyběly. Měl štěstí, protože většina toho, co potřeboval se objevila v inzerátu, a tak se pro něj vydal. U prodejce ho ale čekalo další překvapení. V rohu dílny stál na prázdných gumách, zaprášený a odstavený bílý Pontiac Firebird Trans Am 1981. Byla to verze Turbo, ale původní přeplňovaný motor 301 cu.i. už někdo vyměnil za small-block Chevy 350. Aleš z něj nemohl spustit oči. Auto bylo správně obouchané, ořezlé, a mělo v sobě kus duše. Prostě redneck car, jak má být. Majitel nejdříve o prodeji nechtěl ani slyšet, ale Aleš byl neodbytný. Vysvětloval mu, že auto nutně potřebuje, až ho nakonec přemluvil. A tak si domů přivezl další káru. Měl z ní obrovskou radost, a to ani netušil, v co se tahle jeho nová akvizice nakonec promění. Kromě zjišťování informací o přeplňování

z Corvette 1970 neváhal ani minutu a jel se na něj podívat. Byl to holý motor bez příslušenství, ale po repasí a osazení hlavami Dart. Prodejce tvrdil, že ho takto už koupil a víc o něm neví. Projekt, pro který ho měl připravený nakonec nedokončil, a tak motor nabízí, aniž by ho kdy nastartoval. Aleš to samozřejmě risknul. Když si vezl plnotučný osmiválec domů vůbec netušil, co vlastně koupil. Samozřejmě se ho v garáži hned



Šesticentimetrový drážkový řemen obstarává pohon kompresoru od klikové hřídele za pomoci kladky se silným napínákem



Mohutné hlavy Dart kryjí ventilová víka s velkým logem Bowtie. Zářivý lesk chromu tu nehledejte – redneck car nad i pod kapotou!



Na zadní straně karburátorů jsou řídičem za jízdy přehledně kulaté ukazatele tlaku motorového oleje a tlaku benzínu

big-blocku teď zkoušel oživit i agregát v Pontiacu. Bohužel se ukázalo, že motor na tom není nejlépe, měl ohnuté zdvihací tyčky a zničenou vačku, což svědčilo o dalších problémech. Motor šel ven a rázem bylo rozhodnuto. Do Pontiacu přijde big-block a Camaro si zatím počká, až se časem něco objeví. Alešovi se tak změnila priority a veškerou energii teď věnoval svému novému projektu přeplňované bestie. Rozhodl se pro kompresor a v Anglii koupil starší dvourotorový Weiland 265. Celý ho rozebral a zrepasoval. Spočítal si potřebnou velikost a podle sání vybral nejvhodnější typ karburátorů. Volba padla na dva čtyřkomorové Holleye 800 cfm. Věděl, že upravený big-block je potřeba nakrmit, ale zároveň mu bylo jasné, že plná nádrž vydrží tak hodinu. Pontiac dostal zesílený kardan a nové brzdy. Díky svému původu verze Turbo, měl již z výroby na zad-

ní nápravě kotouče a samosvor. Ten dostal kompletně nová střeva. Bylo potřeba vystrčit kompresor nad kapotu, ale do té původní s logem Firebirdu se Alešovi řežat nechtělo. A tak sháněl jinou starší, a třeba i poškozenou, až ji objevil v Automuzeu Pelechov. Aniž by to tehdy jen tušil, začal řešit jeden z nejpřírodnějších komponentů celého projektu - sháněl výkonově odpovídající převodovku. První byla na řadě sériová TH400. Ta však vydržela pouhé tři jízdy a Alešovi docházelo, že převodovka bude problém. A tak sehnal nově postavenou TH700 upravenou na vyšší výkon. Ta byla o něco lepší, ale stejně vydržela jenom jednu sezónu. Zkolabovalo dokonce i uložení hydroměniče. Po dlouhém výběru padlo rozhodnutí zkusit vynikající převodovku 4L60, která funguje v milionech light trucků a mimoto i Expressecch a Savanách, a to dokonce

Odhadovaný výkon kompresorem přeplňovaného 454 big-blocku je 800 koní. Emoce a adrenalin se změnit nedají!





Aleš se svým Blowerbirdem často navštěvuje srazy amerik. Na LCW v Pasohlávkách jsou už jako doma



Při takových burnoutech jedna 79litrová nádrž na víkendové „popojíždění“ po kempu ani nestačí



Interiér Blowerbirdu byl úmyslně ponechán v původní podobě. Přibyly pouze důležité přístroje jako otáčkoměr, cejchovaný teploměr vody a ukazatel bohatosti směsi



Samosvor z „kotoučové“ nápravy modelu Turbo dostal nová střeva. Přesto je nyní v linii pohonného ústrojí nejslabším článkem a v budoucnu se nevyhne upgrade

ně teprve vše do sebe zapadlo, jak mělo. Pomohly informace z instalovaných lambda sond, a hlavně jejich efektivní využití při řízení chodu motoru. Je to výsledek stovek hodin učení a stálého zkoušení. Aleš

je typ člověka, který se zakousne a nepustí. Všechno si musí osahat, vyzkoušet a vyrobit sám, ale o to větší má pak ze svého díla radost. A o tu se snaží podělit na srazích amerik, které pravidelně navštěvuje. Jeho nezkrtného Firebirda můžete vidět na většině moravských akcí, ale v dřívějších letech navštěvoval třeba i Hradeckou osmičku. Nejvíce „doma“ je ale na LCW v Pasohlávkách, kam jezdí s železnou pravidelností. Do plouživého cruisingu za úžasného hromobublání občas vkládá

PONTIAC FIREBIRD TRANS AM 1981 „BLOWERBIRD“

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová samonosná s pomocným rámem v přední části, dvoudveřové hardtop kupé 2 + 2 s odnímatelnými střešními panely (T-Tops) * **Rozměry:** rozvor 2.748 mm, délka 5.032 mm, šířka 1.864 mm, výška 1.257 mm * **Hmotnost:** 1.850 kg * **Palivová nádrž:** 79,5 l * **Motor:** benzínový V8-OHV big-block Chevrolet LS6 přeplňovaný kompresorem Weiand 256, 454 cu.i., 7.443 cm³, cca 800 koní, vrtání x zdvih 107,98 x 106,60 mm, dvouventilová technika, dva čtyřkomorové karburátory Holley 800 cfm se scoopem * **Převodovka:** čtyřstupňová automatická GM 4L60 výkonově upravená s manuální volbou stupňů * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení, dvojité příčné ramena, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče, příčný stabilizátor * **Zadní náprava:** tuhá náprava, podélné listové odpružení, teleskopické tlumiče, příčný stabilizátor, samosvorný diferenciál * **Brzdy:** kotoučové na všech kolech, vpředu s vnitřním chlazením, vzadu Line-lock * **Kola:** hliníkové ráfky, vpředu 8 x 15“, vzadu 10 x 15“ * **Pneumatiky:** vpředu General XP 2000 235/60 R15, vzadu Radial GT Cyclone 295/50 R15

hlasité burnoutové vložky, které na hodnou chvíli zahálí kemp do bílého mračna štíplavého kouře.

Aleš a jeho brutální Blowerbird je přesně to, co dělá srazy amerik zajímavé nejen pro náhodné čumily, ale i pro ostřílené bardy, kteří se v naší komunitě pohybují dlouhé roky.

Díky kámo!

Text: Petr Bellinger
Foto: Chorche de Prigo

v lehčí řadě 1500. Aleš se pro ni vypravil k prodejci do Německa. Převodovka prošla kompletní repasí a výkonovou úpravou, takže by měla vydržet až 1.000 koní. Byla jí také „odebrána“ elektronika, takže řazení je možné pouze manuálně pomocí voliče, převodovka tak nejen sama neřadí, ale ani nepodřazuje.

„Hloupost“ převodovky byla vyvážena její vytrvalostí, v autě je třetí rok a zatím drží bez problémů.

Celých 5 let trvalo Alešovi, než motor zprovoznil, dva roky stál na převodovkách a další tři roky sice jezdil, ale stále vyčítával problémy s chudou směsí. Až nyní, v letošní sezóně

