

ŠVÝCARSKÝ SVALOUŠ

Z prodejny na závody, ze závodů na renovaci, ale pořád v rámci jedné rodiny! Ukážeme vám extrovní Monte Carlo s mimořádným motorickým vybavením!

Rodina Lenzova, domovem v zemi hodinek, čokolád a bankovních institucí, přikládá amerikám ve vlastní garáži zcela mimořádný význam. Její hlava, Petr Lenz, jich má dokonce několik, ale přímo královsky z nich vyčnívá Monte Carlo SS 454 z naší reportáže. Je to dědictví po tátovi, který si tenhle Chevy pořídil jako nový. Raritní Monte Carlo absolvovalo bouřlivé roky na dragstripech, ale dnes je opečovávaným exponátem se sběratelským potenciálem. Tenhle muscle car opustil lůno mateřské továrny pouze v počtu 1.919 exemplářů!



Vzhled Chevroletu je identický s originálem, a to včetně ozdobných prvků



Původní prodejní dokumentace je cennější než všechny ostatní papíry a dokazuje, že nový Chevy na našich snímcích si Lenzo-vi převzali jako první majitelé, včetně rádia, hodin, klimatizace a posilovače brzd. Prodejce Chevroletu za něj Len-zovým odlehčil zůstatek účtu o 28.900 franků – v porovnání s dneškem částka k pousmání, ale v tehdejší době za ni mohli pořídit Opel Diplomat V8, Mustang Mach 1, Mercury Cougar nebo vý-běhový Mercedes-Benz 280 SE, vše sa-mozřejmě v základu. Pod kapotou měli



SS 454 je vizitka toho nejlepšího z nabídky roku 1971. Ve skutečnosti je toho pod kapotou daleko víc...

plnotučný big-block V8 454 cu.i., který Chevroletu propůjčoval talent vyhrát všechny akcelerační souboje. K tomu ostatně došlo, jak dosvědčují docho-vané snímky z dávných startů a cílů.

Vizáž svalnatého Chevy ovšem byla zcela jiná. Podle informací Petra proběhla první výměna motoru už v roce 1973, k první celkové renovaci došlo pak o sedm let později. Monte Carlo mělo pozoruhodnou spotřebu motorů, další pohonnou jednotku totiž dostalo už v roce 1985. Jednalo se o V8 LS6, pů-vodem ročníku 1970. A protože nikdo a nic nemládne, v roce 2015 se Petr od-hodlal k druhé renovaci pomalu skomí-rajícího sportáku. V rámci celkové repa-se dostalo Monte Carlo už čtvrtý motor v pořadí, tentokrát „přeprakový“ Chev-

rolet Performance ZZ502 s výkonem 520 koní. Ty stovky hřebců nepřišly jen tak zčistajasna z nebe, přispěla k nim montáž karburátoru Quick Fuel 780 cfm a hliníkových vysokoprůtokových hlav i sání Chevy Performance. Určitě ohromí i hodnota točivého momentu 800 Nm, schopná zanechat celý vůz v oblaku kouřové clony z pneumatik! Výkonům agregátu byly přizpůsobeny i podvozkové skupiny, přední náprava

Petr se nebál nacpat do motorového prostoru osmiválcovou bestii ZZ502 s kroutákem 800 Nm!



VÍCE NEŽ PĚTILETÁ RENOVACE
S PERFORMANCE ÚPRAVAMI PROMĚNILA
MONTE CARLO V RESTOMOD!

Interiér je po repasi jako nový včetně originálních přístrojů a hrazdového voliče

Původní kupní smlouva prozrazuje 37,9 daňových koní pro švýcarské úřady, ale i to, že částečným protiúctem šla červenobílá Impala



se může pochlubit nezávislým zavěšením typu Hotchkis, tlumiči Bilstein a jemným snížením o 20 mm. Zadní tuhá náprava má diferenciál s koncovým převodem 3,73, je vybavená vinutými pružinami Hotchkis a také tlumiči Bilstein. Vzhled sportovního kupé se nijak neliší od originálu, ale pod kapotou a v podběžích je všechno jinak. Chevy se tak proměnil v nefalšovaný restomod! Nové ráfky s pneumatikami se proto maximálně přibližují originálu: klasické GM Rally Wheels 7x15" a 8,5x15" jsou obuté do BF Goodrich s výraznými bílými

mi nápisy v rozměrech 235/60 vpředu a 275/60 na zadní nápravě. Dvoudveřová karosérie během převzetí samozřejmě voněla novotou, hrdí majitel se určitě netajil obdivem k tomu, čím se může General Motors pochlubit na evropských silnicích. Dnes se Monte Carlo prezentuje lakem v dobovém odstínu Shadow Grey, který karosérii propůjčuje ušlechtilý vzhled. Také „ná-

bytek“ a vlastně celý interiér umožňuje srovnání s novotou roku 1971, protože současný majitel nelitoval prostředků na šikovného řemeslníka, který přečaulounil vnitřek do dobově správné černé umělé kůže. Jaká bude další kapitola v životě vzácného Chevy? „Prodávát ho nebudu, to tedy určitě ne,“ rozhodným tónem vyvrací Petr naše všetečné dotazy. To-



V juniorských letech si to Monte Carlo rozdalo s Chargerem



Petr se rozhodně nezlíkal dábelkých vyřazovaček na dragstripu

těž platí i pro jeho Bel Air '57 a Impalu Convertible 1965. Majitele možná změní jen poslední vozidlo jeho dosud čtyřhlavého stádečka, Chevelle ročníku 1969. Ale Monte Carlo 454, s nímž Petr ročně najede asi 3.000 kilometrů, zůstane rodinným kočárem. Rozdává totiž radost a dobrou náladu na všech setkáních – a takovým členům rodiny se neříká good-bye!

Text: Bernd Bartels
Foto: Dejan Marinkovic
Překlad & adaptace: J.F.K.

STOKRÁT JASNĚJŠÍ NEŽ
„PADESÁT ODSŤÍNŮ ŠEDÍ“:
NOVÝ LAK V ODSŤÍNU
SHADOW GREY

CHEVROLET MONTE CARLO SS 454 1971 RESTOMOD

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, dvoudveřové pětímístné kupé * **Rozměry:** rozvor 2.946 mm, délka 5.245 mm, šířka 1.920 mm, výška 1.344 mm * **Hmotnost:** 1.757 kg * **Motor:** benzinový V8-OHV Chevrolet Performance ZZ502, 502 cu.i., 8.226 cm³, 520 koní, točivý moment 800 Nm, vrtání x zdvih 113,5 x 101,6 mm, kompresní poměr 9,8:1, čtyřkomorový karburátor Quick Fuel 780 cfm, zapalování a rozdělovač HEI, sání a hlavy válců Chevrolet Performance, hliníková ventilová víka, duální výfuková soustava * **Převodovka:** třístupňová automatika s měničem 10" * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol Hotchkis, tlumiče Bilstein, snížení o 20 mm * **Zadní náprava:** tuhá s odpružením Hotchkis, tlumiče Bilstein, regulace světlé výšky * **Brzdy:** vpředu kotoučové, vzadu bubnové * **Kola:** ocelové ráfky GM Rally Wheels, vpředu 7 x 15", vzadu 8 x 15" * **Pneumatiky:** BF Goodrich Radial T/A, vpředu 235/60 R15, vzadu 275/60 R15 * **Zajímavosti & příslušenství:** černá vinylová střeška, původní rádio, lak v odstínu Shadow Grey * **Počet vyrobených kusů (1971):** 1.919 exemplářů SS 454



RENOVACE STAVBY SERVIS ÚPRAVY

WWW.MEANMACHINEGARAGE.COM

723813426

MEANMACHINEGARAGE