

# MALÝ BOJOVNÍK

**Chevrolet S-10 Blazer 1984: amerika za pár korun...**



■ S masivním chromovaným grilem a nárazníky má Blazer výraz klasické ameriky

V případě sedanů nebo luxusních kupé často situaci, alespoň v očích tradicionalistů, komplikuje fakt, že mají „netradiční“ koncepci s motorem vpředu napříč a pohonem předních kol. To z nich sice nedělá špatná auta a často to naopak přináší zásadní výhody co do úspornosti, pohodlí nebo vnitřního prostoru, ale zásadně to změní pocit z jízdy. Mid-size sedan s pohonem předních kol prostě nejedná jako zmenšenina svého většího V8, RWD bratra na rámu. Je to úplně jiné auto. Ale pokud hledáte terénní vůz, SUV nebo pick-up, je situace úplně jiná. Malá auta, jako je Chevy Blazer S-10 nebo Ford Bronco II, sice mají šestiválcové motory a ve srovnání s „klasikou“ také kapesní rozměry, ale koncepce a „americký feeling“ se příliš nezměnily. Zvláště patrné je to v případě „malého Blazeru“. Motor? Nejčastěji šestiválec LB4 o objemu 4,3 litru – aneb Chevy small-block bez jednoho páru válců, respektive menší šestiválec LR2 (LL2) o objemu 2,8 litru. Základním agregátem byl však dvoulitrový čtyřválec LQ2 (83 koní), pro Kalifornii pak dokonce ještě menší čtyřválec o objemu 1,9 litru! Převodovka? Klasický čtyřřválný 700R4, stejný jako ve „velkých Blazerech“, pick-upech nebo full-size sedanech. Poháněná zadní tuhá náprava, přípojitelny pohon předních kol. A to celé na rámovém podvozku, který taktéž vypadá jako zmenšenina „většího brášky“. Hlavní rozdíl, kromě dvou válců, nějakých 20 centimetrů délky a pár set kilogramů váhy? Cena. Zatímco slušný exemplář „velkého“ Blazeru K-5 bude s vysokou pravděpodobností znamenat, že majitele změní šestimístní suma v korunách (a ne vždy bude začínat jedničkou), S-10 dnes může být s trochou štěstí ono příslušné „auto za jednu výplatu“. A nemluvíme o „štěstí“ na práci bankéře nebo špičkového právníka, ale jen o „dobrém lovu“ v inzercích. Pokud se nebojíte auta, které vyžaduje vyřešit nějaký ten problém, může být S-10 ve stavu použitelném jako základ budoucího zvelebování vaše už pod 20 tisíc korun.

**Americká auta z osmdesátých let nejsou zrovna miláčkem veřejnosti a vlastně ani fanoušků. Když vynecháme pár „posledních mohykánů“ – osmiválcových, rámových full-size sedanů se zadním náhonnem, pár sportovních vozů jako jsou Camara a Mustangy, a sem tam nějaký pick-up, jsou auta z tohoto období většinou považována za příliš nezajímavá, než by někomu stála za renovaci nebo vydání větších finančních částek. Přitom se i v „osmdesátkách“ najde spousta zajímavých aut. A díky jejich malé popularitě je můžete mít za „pár drobných“...**



■ Zásadním úkolem při renovaci byl i návrat ke klasickým červeným blínkům

■ S dřevěnou tapetou na bocích vypadá i malý Blazer docela stylově



■ Než se vrátil k původnímu lesku, potřeboval Blazer pořádný kus práce



A nebo i méně, jak dokazuje auto, které vidíte na fotkách. Když malý Blazer přišel do stáje Honzy Urbánka, aby doplnil smečku starých Opelů a fullsize Chevroletu Biscayne z roku 1965 (náhodou identického s věčným projektem našeho šéfredaktora), bylo jeho protiváhou v transakci pouhých osm tisícikorun. Tehdy ale samozřejmě nevypadal tak jako dnes – a podle původních fotek se ani nechce věřit, že jde o stejné auto, nebo že alespoň neproběhl kompletní lakování či chromování nárazníků. Nejlepší, co se o autě dalo říct, bylo to, že nebylo takřkajíc „shnilé“ a že mělo slušný interiér. Lak byl ale zašlý z dlouhého stání kdesi pod stromem, chromy bez lesku a převodovka fungovala jen na zpátečku. Navíc chyběly použitelné doklady. Blazer byl podle všech indicií přivezen do Německa z Aljašky vojákem z některé z ame-

■ Interiér po faceliftu vypadal poněkud futuristicky...



■ Samostatně otevírací okno kufru je praktické pro nakládání menších předmětů a přepravu veselých opiců

rických základen, a jako takový nebyl nikdy přihlášen k provozu v Evropě. U novějšího ročníku by šlo o těžko řešitelný problém, takto stačilo věnovat čas a úsilí uvedení do „veteránského“ stavu, potřebného pro získání „zelených“ značek. Původní plán byl samozřejmě trochu jiný. Auto se mělo jen opravit, zprovoznit a začít používat. Ale jak už to tak bývá, člověk miní, a auta



■ Z tohoto pohledu vypadá motorový prostor stejně jako u V8, jen je tu všechno menší



mění. Takže si pořídíte levný projekt, protože „dospělé“ Blazery jsou drahé. Zrepasujete převodovku, obnovíte tohle a támhleto, vyvaříte zrezlá místa na karoserii, vyleštíte lak a chromy, vyčistíte interiér... a najednou se díváte na auto, kterého vám je líto na každodenní týráni za jakéhokoliv počasí. Takže přijdou na řadu méně nezbytné záležitosti jako falešné dřevo na boky nebo shánění původní palubní desky náhradou za tu z novějšího modelu, kterou do Blazeru někdo kdysi „nabastlil“.

A výsledkem je najednou auto, které vás stálo mnohem víc peněz, než jste chtěli, a také

## Chevrolet S-10 Blazer 1984

**Koncepce:** motor vpředu podél, pohon všech kol \* **Karoserie:** ocelová rámová, dvoudveřové SUV \* **Rozměry:** rozvor 2.553 mm, délka 4.326 mm, šířka 1.661, výška 1.633 mm \* **Hmotnost:** 1.605 kg \* **Motor:** benzínový V6-OHV (LR2), 173 cu.i., 2.838 cm<sup>3</sup>, 112 koní při 4.800 ot/min, 197 Nm při 2.100 ot/min, dvoukomorový karburátor Rochester \* **Převodovka:** čtyřstupňová automatická převodovka 700R4 \* **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol, stabilizátor, vinuté pružiny, olejové tlumiče \* **Zadní náprava:** tuhá náprava, stabilizátor, listová pera, olejové tlumiče \* **Brzdy:** kotoučové vpředu, bubnové vzadu \* **Kola:** tovární lité disky 15" (na obou nápravách)

mnohem víc, než by v dnešní době většina lidí považovala za rozumné utratit za „nezajímavý“ model. Už nejde o veterána jen věkem, ale i použitím, protože s ním začnete jezdit jen za hezkého počasí. A nakonec si řeknete, že jste dobře udělali. Protože zatímco velká osmiválcová auta se renovují jako na běžícím páse, tyto zapomenuté modely se stávají levnými dřívci a pozvolna vymírají. Takže se nakonec může stát, že z této červené S-10 bude za pár let ceněný veterán.

Což ale nám ostatním nebrání sáhnout po podobném autě jako po levném a stylovém „daily driveru“, základu pro off-roadovou stavbu nebo čemkoliv jiném, co nás napadne. Vzpomeňte si na tento článek, až budete někdy naříkat, že byste chtěli také jezdit poctivou americkou, ale nemáte na to peníze. Je to levnější, než si možná myslíte...

Text: Vojta Dobeš  
Foto: Petr Bellinger

■ Kapsy na zadním podběhu jsou užitečným továrním doplňkem



## A PŘECE SE TOČÍ...

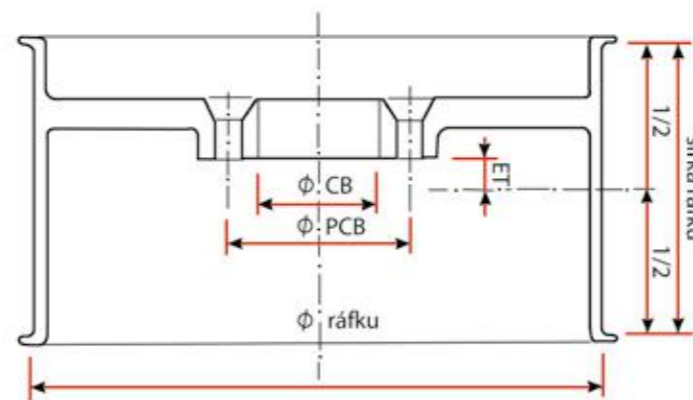
Řada čtenářů se nás dotazuje ohledně informací kolem technických specifikací kol. Proto tedy odpovídáme všem uceleně tímto informativním článkem.

Diskové kolo je sice oficiální, ale trochu prazvláštní název. Odborníci nikdy nemluví o ráfku, ale o kole. Ráfek je pouze jeho součástí – kruhem, na kterém spočívá pneumatika. Dnes nebudeme rozebírat kola podle druhu materiálů, ale jen si v kostce proletíme pouze jeho technické údaje.

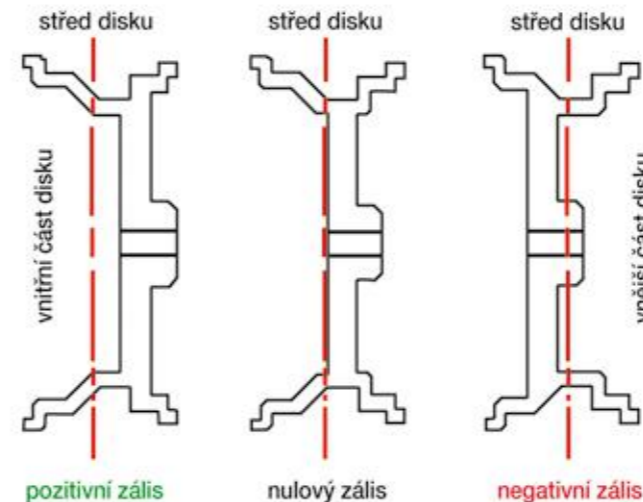
Každé kolo je definováno řadou údajů. Pro nás za nejdůležitější můžeme považovat velikost kola, která je udávána v palcích (1 palec = 25,4 mm).

**8J x 16**

Průměr disku v palcích  
Typ patice – u ALU disků většinou J  
Šířka disku v palcích



Slovo ET se k nám dostalo z Německa (einpresstiefe), což znamená zális. Tento může být pozitivní, nulový nebo negativní a značí vzdálenost dosedací plochy kola od pomyslné osy dělíci šířku kola na dvě poloviny. Někdy je to dost těžko představitelné a proto je lepší říci, že se jedná o to, jak hluboko kolo zapadne do blatníku. Čím menší je hodnota ET, tím více kolo vylézá z podběhu. Pro přehlednost je udáván v milimetrech. Více vám osvětlí obrázek 2.



Dalším neméně důležitým údajem je tzv. PCD, což je průměr pomyslné roztečné kružnice upevňovacích šroubů a jejich počet. Například:

**112 x 5**

Počet upevňovacích šroubů  
Průměr roztečné kružnice

Dnes je kolo centrováno pomocí středového otvoru a značí se CB (center bore). CB je udáván také v milimetrech a prakticky každý koncern užívá jiný. V praxi to může znamenat, že jste si sice pořídili kola s vhodným rozměrem, šířkou a zálisem, ale nemusí vám sedět rozměr středového otvoru. Tato diference se běžně řeší středovými centrovacími kroužky, což jsem si bezproblémově nejednou osobně vyzkoušel. V minulosti se kola centrovala pomocí upevňovacích šroubů, což byl velký problém u vysokovýkonných vozů, poněvadž tyto šrouby byly hodně namáhány na střih. V současné době slouží upevňovací šrouby nebo matky pouze k přitáhnutí kola k dosedací ploše, kde jeho radiální vedení zajišťuje středový trn, čímž je spojovací materiál namáhán pouze tahem.

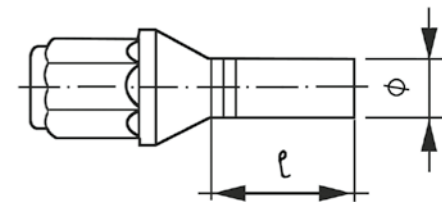


Dalším, často opomíjeným prvkem jsou upevňovací šrouby, které mají převážně kuželovou nebo kulovou dosedací plochu. Nejčastější závity jsou M12x1,5 – M14x1,5, u japonských nebo italských vozů se vyskytuje také závit M12x1,25.

**M12 x 1,5 – 35**

Délka šroubu v mm  
Stoupání závitu v mm  
Průměr závitu v mm (M značí metrický závit)

Nejběžnější délka šroubů se pohybuje v rozmezí 28 až 40mm. Ve výjimečných případech, při použití distančních podložek nebo při použití disků s mělčí dírou, můžeme použít šrouby s délkou až do 65mm. Delší bych nedoporučoval. I přesto, že jsou šrouby vyráběny z vysokopevnostní oceli a tepelně zušlechťeny, vše má svoje meze.



Text: Darek Haumer