

Styleside Longbed z Kalifornie

10-4 KEEP ON TRUCKIN'

Také jste si všimli, že ti ostřílení seriáloví hoši za volanty pick-upů a trucků v americké filmové produkci používají svou vlastní řeč, kryptogramy, jimž (zdá se) rozumějí jen oni? Nejčastěji uslyšíte stručné „Ten-Four“. V řeči truckerů nahrazuje obvyklé hovorové „jo, rozumím“ nebo „máš pravdu“! A pokud to do mikrofону vysílačky pronesete s pravým arizonským dialektem, můžete se počítat mezi ně. Samozřejmě ale jen tehdy, řídíte-li třeba naprosto původní Ford pick-up '69! Chápete? TEN-FOUR!!

**Jako třešnička na dortu:
Ford F-250 Ranger '69
„Two-Tone“**



Příběh dvoubarevného Fordu se začal odvíjet naprosto nenápadně. Michael, jeho nynější majitel, objevil v internetové nabídce BMW 1800 ve slušném stavu. Pořád o vyjížděcích s veteránem jen četl, a když zjistil, že se „bavorák“ nachází ve vedlejší vesnici, proč tam nezajet? Domluvil si termín návštěvy a možná tomu chtěla náhoda, že zrovna tehdy nedaleko středního německého sedanu postávalo i několik amerik. Neodolal, posadil se do El Camina '69, pak se v něm projel – a jak myslíte, že to skončilo? Samozřejmě, zájem o mnichovský čtyřválec opadl jak barevné listí kanadského javoru, a Michael se čím dál tím častěji objevoval v hale a na pozemku, kde bylo pořád k vidění něco zajímavého. Nejdřív jen tak na pivo s majitelem, pak na projížďku, až jednou mezi nimi došlo k předání svazečku bankovek a Michael si domů odvážel Caprice STW s dřevěným dekorem. Ameriku měl, ale pořád se vracel k momentu, kdy poprvé seděl jen v třímístné kabině a za sebou měl nákladovou plochu velikosti zahradního bazénu. To už jej americká horečka posedla

naplno a každý, kdo mu ukázal něco jiného, se setkal jen se shovívavým úsměvem. Navštívené srazy se počítaly na desítky, nová přátelství mu otevřela dosud netušené obzory, ale hlavně: všichni noví kamarádi věděli o jeho snu, a sem tam mu přihráli nějakou tu zajímavou nabídku. A tak Michael jednoho dne stanul tváří v tvář nákladáku, na nějž ještě nikdy nepomyslel. Jak vidíte z našich fotek, jednalo se o Ford F-250 Ranger z roku 1969, vybavený výkonným V8 360 cu.i. a automatikou C-6. Zdál se být v zachovalém a naprosto původním stavu, až na lak: ten svou žlutí připomínal stejný typ, zmenšený v britské továrně Lesney na popu-

Vše pro truckera: CB, otáčkoměr, teploměr, klimatizace, rukavice a ozdoby na sklechl!



„Keep on Truckin', Mikel!“

Podle našich subjektivních názorů určitě nejkrásnější pick-up z bočního pohledu



lární Matchbox, na jehož ložné ploše pobíhal lev. Plechařina byla naprosto zachovalá a absence rzi svědčila o příkladné starostlivosti předchozího majitele. Podrobná prohlídka potvrdila domněnku, že Ford nikdy v minulosti nebyl těžným soumarem, ale sloužil jen jako druhé auto v rodině a k jízdám na dovolenou.

Dodnes známá modelová verze Ranger se poprvé objevila v páté generaci úspěšné F-Series (1967-1972). Jednalo se o nejluxusnější provedení, s mnohem lépe vybaveným interiérem, hodnotnějším čalouněním, více ozdobami a množstvím chromu. Výrobce tak zacílil na zájemce, kteří chtěli vozit něco jiného než slámu, kravský hnůj nebo stavební suť. Ranger byl vhodný jako ušlechtilé rekreační vozidlo, s nástavbou nad ložnou plochou vozil

spokojené rodiny na víkendové výlety do přírodních parků, dobře vypadal s dragsterem na přívěsu nebo plný dílů motoru a pneumatik cestou k nejbližšímu závodisti, případně jako stěhovací speciál drahé spediční firmy, kterému svěřili odvoz superdrahých lednic, motocyklů Honda pro rozmazlené plážové „boys ‘n ‘girls“ nebo starožitnou komodu značné ceny. F-250, podle americké tonážní kategorie „třičtvrtětunka“, toho zvládla ale daleko víc! Pokud jste ji vybavili paketem „Heavy Duty“ (zesílené nápravy, brzdy a odpružení), daleko za sebou nechala půltunový F-100, opticky jen minimálně odlišný. Nejbliže ke skutečným nákladním obrům měl F-350 s nosností jedné tuny, ovšem opotřebení některých součástí vypovídalo o převážněných hmotnostech něco docela jiné-

ho. Populární modely tvořily rozsáhlou modelovou paletu, a kombinace jejich karosérií, ložných ploch, motorů, pohonů a převodovek je téměř nekonečná. Dvoubarevný krasavec z našich fotek se nazývá Longbed, o něco menší nákladovou plochu měl Shortbed. Oba mohou být ve verzích Styleside s rovnými a hladkými boky, či Stepside s blatníky na karosérii a tomu odpovídající velikostí ložné plochy. Obrem byl bezesporu čtyřdveřový Crew Cab s dvojicí plnohodnotných řad sedadel a největším rozvorem. Chcete zdolávat terén? Tak i pro vás má Ford to pravé. O sílu motorů se nemusíte bát, tady koncern bodoval: nabídl vám buď šestiválcové 240 a 300 cu.i., nebo klasický V8 360 cu.i. Na nejvyšší příčce stál FE 390 cu.i., jehož výkon vám pomohl odkudkoliv. Prodejní statistiky ukazují,

že ze zmíněné čtveřice byl i obchodně nejuspěšnější. Celá řada manuálních i automatických převodovek vyšla vstříc každému přání, samozřejmě se staly i různé koncové převody pro silniční či terénní nasazení.

Krásný dvoubarevný Ford pochází z Kalifornie a třebaže se nacházel ve vynikajícím stavu, evropským normám neodpovídal. Před nekompromisní technickou prohlídkou a bouchnutím stvrzujícího razítka musel Michael tu a tam něco upravit či vyměnit. Zjistil jedno poškozené ložisko na přední nápravě a raději vyměnil všechny, odstranil typické netěsnosti převodky řízení a zkontroloval automatiku. Jistou investicí do budoucna bylo určitě ošetření spodku a dutin, nové čalounění sedadel dostal od táty k narozeninám. Poslední investicí bylo nefalšované



Ford dostal do vínku zářivou žlut, ale dvoubarevné lakování je vše, čím se dnes liší od originálu

CB-Radio, znak příslušnosti k „Internetu odpadlíků“. Nedlouho poté se éterem začaly šířit návrhy na večerní program, a na ně Michael odpovídal stylově: levý loket vyložený z okna, špičky prstů dotýkající se volantu, pravá ruka sahá po mikrofonu CB a ústa ledabyle prohodí: „Ten-Four“!

Určitě vám padly do oka neobvyklé ráfky, tedy: neobvyklé u téhle třídy vozů. Nemají nic společného s dnešním tuningem, jsou stejně letité a původní jako celý zbytek pick-upu. Osmiděrové a vzácné „Ansen Sprint“ chtěl majitel zachovat za každou cenu. Původní pneumatiky bohužel hladkostí, ale i tvarem připomínaly velikonoční kraslice, takže okamžitě po rozjezdu osádka Fordu prožívala pocity jízdy v nákladním lowrideru. Sehnat nové obutí, to byla akce, na kterou Michael hned tak nezapomene. Samozřejmě, každá amerika překvapí nějakým specifikem, tady to byly speciální ráfky velikosti 16,5", na které se běžné „šestnáctky“ pneumatiky pochopitelně nevešly. Všechno se vyřešilo až po delším čase, připomeňme jen, že spolu s autem do-

stal Michael i sadu plechových chromovaných ráfků, ovšem takové byly podle jeho mínění vidět na každém rohu (tedy, americkém rohu).

Když všechna potřebná razítka a povolení navždy umlčela protivné projevy úředních šimlů, začal finiš. Nad ložnou plochou se rozklenul typický „Camper-top“, na nějž se dalo mnoho dalšího naložit: přenosná chladnička, stan, loď, stolec a skládací židle, rybářské náčiní – prostě všechno, co jste mohli potřebovat na nerušený výlet do hor, k řece nebo moři. A pak jen – vzhůru na párty! „Ten-Four“!

Jak už to bývá, málokdy zůstane u jednoho auta. Tak se i v Michaelově garáži objevilo bílozelené El Camino. Michael si občas pohrává s myšlenkou nabídnout Chevy do inzerce, ale poslední slovo samozřejmě zatím nepadlo – vždyť to známe všichni. Neboť platí: čím více pick-upů máš, tím více kamarádů odvezeš! Rozumíš! „Ten-Four“!

Text & foto: Johnny Porsche
Překlad: J.F.K.

Adaptace: Petr Bellinger

Originalita, čistota a k tomu vzorně uklízeno: krásný motor FE bez lesklých čínských zoufalostí

Čluny a pivo, to je základ dobrého raftingu! Stan po ruce a chladnička, která nikdy nezůstane prázdná



Ford F-250 Ranger 1969

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, dvoudveřový pick-up s korbou typu styleside * **Motor:** benzínový V8-OHV, typ FE, 360 cu.i., 5.904 cm³, výkon 215 koní při 4.400 ot/min, točivý moment 443 Nm při 2.600 ot/min, kompresní poměr 8,4:1 * **Přenos sil:** třístupňová automatická převodovka Ford C-6 * **Přední náprava:** tuhá s listovým odpružením a teleskopickými tlumiči, sériově řízení s posilovačem * **Zadní náprava:** tuhá s listovým odpružením a teleskopickými tlumiči * **Brzdy:** bubnové na všech kolech * **Kola:** hliníkové disky „Ansen Sprint“ 7x16,5" * **Pneumatiky:** Cooper „Discoverer Radial AST“ 9,5x16,5 LT

