



# High School Day Z

V roce 1982 se u nás začali neoficiálně sdružovat majitelé amerik a na západní trhy přišla třetí generace Camara!

Jimmy Reidelberger z Kalifornie byl a je ctitel Chevroletů. Není tedy divu, že jeho první vlastní auto mělo bowtie ve znaku. Byl to Chevy Camaro Z/28, po němž následovaly další F-Bodies. Až po desítkách let náhodou narazil na úplného dvojníka svého Z, jímž jezdil jako vysokoškolák. Představujeme vám mimořádně zachovalé Z/28 kupé s nájездem pouhých 23.000 mil!





Momentálně jezdí Camaro na napodobeninách původních kol s chromovanými kryty nábojů. Originály James pečlivě uschoval!



Vnitřní vybavení je ukázkově zachované v naprosto netknutém stavu, sedadla jsou potažena robustní látkou



Počátkem sedmdesátých let se začalo smrákat nad slavnou érou muscle cars. Rapidně rostly pojistky, měnily se bezpečnostní standardy, které ale před následky nehod stejně nikoho nechránily, a snižování spotřeby se dělo od psacího stolu stejně nesmyslně, jako se dnes – přesně po půlstoletí – děje násilná elektrifikace. Ropné embargo Organizace zemí vyvážejících ropu (OPEC) zasadilo vysokým výkonům poslední ránu z milosti. Nastal čas hubených let, kdy véosmičky mohly mít „dokonce“ i 110 koní a na

pohled maximálně dynamická Vette C3 nabídla 150 HP! Ale počátkem 80. let se zdálo, že toho má americký motoristický národ i sami výrobci tak akorát dost, a listy tragického obsahu se začaly obracet, třebaže jen hodně zvolna. První známky probíhající změny potvrdil v roce 1979 Ford, když po pěti letech vystřídal dvojkový Mustang zcela novou generací, používající platformu Fox. Pak stačily už jen tři modelové roky, než se představil Ford Mustang GT (1982). General Motors se nenechal zahanbit a vytáhl

z rukávu dvě esa v podobě nejnovějšího Pontiacu Firebird a třetí generace Chevroletu Camaro včetně špičkového provedení Z/28. Na našich fotkách se skví pravděpodobně nejzachovalejší exemplář této řady, Camaro Z/28 modelového roku 1982, které za svůj čtyřicetiletý život stihlo natočit pouhých 23.000 mil. Patří Jamesi Reidelbergerovi, žijícímu v kalifornském městečku Empire. Jeho story se nijak neliší od zážitků tisíců dalších fandů výkonných amerik na obou stranách Atlantiku. „Narodil jsem se v ma-

lém městě na jihu Illinois. Tam jsem i vyrůstal, ale od té doby, co jsem začal chodit a mluvit, jsem byl neúnavným pozorovatelem aut. Pak jsem si konečně vybral a soustředil se převážně na Chevrolet. Máma mi vyprávěla, že jsem se během jedné rodinné sešlosti beze stopy ztratil a po hodinovém hledání mě našli zalezlého v garáži. Tam jsem prý fascinovaně seděl za volantem kupé Chevrolet '48 mého táty, brumlal a vrčel na pusu, a dělal všechno, jak jsem to odkoukal při řízení. To byly naprosto nejkrásnější roky mého života,“

přehrává si Jimmy v duchu půvabné chvilky svého mládí. Během let vlastnil Jimmyho táta spoustu zajímavých aut a také nějaké rody. „Každou chvíli jsme se jezdili dívat na nějaký autosalón, a když se žádný zrovna nekonal, tak aspoň na vrakáč. Miloval jsem tu atmosféru motat se kolem aut. A táta to věděl, tak mě každý rok brávil s sebou k místnímu prodejci Chevroletů, když přišly na trh nové modely. Oběma se nám jednalo hlavně o Camara a Corvetty. Myslím, že právě tady začala moje zamilovanost do Ca-

mar. Když jsem pak odešel na střední, hned jsem se chtěl přimotat k partě autonadšenců. Byly tam dva tábory: Ford a Chevrolet. A tím nejlepším, čím mohl středoškolák v osmdesátých letech jezdit, bylo Camaro nebo Mustang. Když jsem si v roce 1985 udělal papíry na auto, Camara třetí generace se sotva stačila ohřát na trhu. Jejich nový design jsem dostova žral!“ Když Jimmy nedlouho po svých šestnáctých narozeninách přijel domů, uviděl stát na příjezdovce rodinného domu Camaro Z/28 ročník '82. „Bylo moje! A taky to byl ten nejkrásnější narozeninový dárek, který jsem kdy v životě dostal. Od té doby jsem postupně vystřídal čtyři Camara a všechny jsem miloval,“ zasnul se James nad časy, kdy člověku připadá všechno snadné a schůdné bez překážek.



Středová konzole mezi sedadly je docela neobvyklým místem pro analogové hodiny, ty se ale svým designem do kokpitu Camara hodí

Chevy Camaro Z/28, na jehož fotky právě hledíte, pochází ze stejného roku, má stejnou barvu a stejný paket vnitřní výbavy jako někdejší Jimmyho středoškolské přibližovadlo. Třikrát stejné – není to přímo pokyn odněkud shůry, který se už nikdy jindy nebude opakovat? „Jo, je to možný, je to jako cesta strojem času do dob mého mládí.“

Na jednom webovém fóru se Jimmy „rozpovídal“ o svém Camaru: „Kdosi tam dal fotku svého auta s dotazem, jestli někdo někdy viděl stříbrný Z/28 '82 s oranžovými pruhy na prazích. Nemohl jsem tomu uvěřit! Popsal totiž dvojče mé středoškolské káry! A faktem taky je, že jsem žádné jiné s takovou barevnou kombinací nikdy nepotkal. Hned jsem si vzal na něj kontakt a napsal mu historii svého prvního auta. Pocházel z lowy a Camaro nedávno objevil u nějakého staršího člověka, který si jej objednal



Žaluzie na zadním skle není sériová, James nechal doplněk dobového příslušenství nalakovat a namontovat u karosáře



Přední a zadní spoiler Z/28 přináší ve srovnání se základním modelem v rychlosti 55 mph bezmála o 240 Pa větší přítlak, na zadí je tato hodnota více než dvojnásobná

jako nové. Okamžitě jsem mu udělal nabídku, na tehdejší poměry dost velkorysou. Ovšem dočkal jsem se odmítnutí. Prosil jsem ho, kdyby náhodou někdy v budoucnu chtěl auto prodávat, ať se v první řadě ozve mně. A fakt se tak stalo! Za několik let mi opravdu zavolal. Auto jsem beze smlouvání koupil a nechal si ho poslat do jižní Kalifornie, kde teď bydlím." Když nebereme v potaz nostalgii po letech dozrávání, existuje i pragmaticky důvod vzácnosti modelu pro sběratele. James vysvětluje: „Myslím, že se odsti-

nem a příplatkovými oranžovými pruhy jedná o vzácné provedení, kterého v roce 1982 vyjelo z továrny jen málo kusů. V roce 1982 jezdilo Camaro Z/28 jako pace car v Indianapolis. Dostalo také od časopisu Motor Trend titul

Vůz roku. Chevrolet vyrobil a prodal několik tisíc Camarů v limitované edici a barevném provedení shodném se závadčím vozem Indy 500. Jenže ty všechny byly stříbrné s modrými prvky. Ani vzdáleně nemohly konkurovat atraktivitě mého modelu. Další raritou mého staronového Camara je minimální nájezd – do dnešních dnů jen 23.300 mil! Skoro každé Camaro bylo během svého života více nebo méně upravované a brzy nato zničené, takže se současnosti dožilo jen málokteré. Můj Z/28 je tak původní a funkční jako v den, kdy

vyjelo z montážní linky. Pátral jsem v jeho historii, sestavili jej v prvním čtvrtletí roku 1982 na pásu v kalifornském Van Nuys.

Montážní závod Van Nuys slavnostně otevřeli v roce 1947 severně od Los Angeles. Během desítek let se tam sestavoval bezpočet modelů GM: zahájila to řada pick-upů Advanced Design, pak přišly nějaké modely full-size, po nich všechny možné Corvairy, následovaly kompakty GM, a nakonec tady sestavovali F-Bodies Pontiac Firebird a Chevrolet Camaro. Montážní závod uzavřeli v roce 1992 po náběhu třetí generace F-Body a brzy nato jej srovnali se zemí. Na jeho místě dnes stojí nákupní centrum s rozlohou 365.000 m<sup>2</sup> pojmenované „The Plant“. V jeho sousedství se nachází velká hasičská zbrojnice, ale také rozlehlé zkušební středisko GM s plochou sedmadvaceti hektarů.

Abychom viděli Jamesovo Camaro Z/28 z té správné perspektivy, musíme přidat nějaká ta dobová fakta: v čele Ameriky

tehdy stál Ronald Reagan, debutoval první Ford Ranger a Oldsmobile Firenza, vyjel úplně poslední nový Checker, američtí diváci zhlédli první řadu seriálu Knight Rider, Cadillac slavil osmdesátiny a svět se rozloučil se zpěvákem a závodníkem Martym Robbinsem. Do československého Tuzexu přišla první zásilka Escortů Mk.III a doprodávaly se poslední Cortiny. Noví majitelé je tehdy mohli prohnat po prvních několika kilometrech dálnice D5. Majitelé amerik v ČSSR začali plánovat první společné setkání...

Nové Camaro se objevilo na titulce lednového čísla magazínu Car and Driver (1982). Ale vraťme se zpět k Jamesovi. Jeho Z/28 strávilo většinu života v suché garáži a pod plachtou, čímž si udrželo vynikající kondici do svého „druhého“ života. Pod kapotou je samozřejmě stále původní pětilitr V8, už dodávaný s ohledem na kalifornské zákony. Po změně majitelů absolvoval Chevy prohlídku zaměřenou v rámci kalifornské posedlosti i na úroveň ex-

halací. I tady Chevy prošel bez připomínek.

Camaro stále udivuje netknutostí svého kaštanově hnědočerveného interiéru s látkovým čalouněním. Vypadá, jako by se jednalo o výbavu vozidla, právě navráceného z nějaké výstavní expozice. Na nepatrné stopy opotřebení nás musel upozornit majitel, sami bychom si jich všimli jen stěží. Interiér je pořád ještě cítit vůni nového auta. Originální jsou i pneumatiky BF Goodrich Radial T/A. Snad jen klimatizace není sto procentně původní, protože ji nový majitel musel nechat upravit na chladič 134a, funkčnost je ale v plném rozsahu zachovaná. Při výměně akumulátoru bral Jimmy ohled na původní vzhled a zvolil AC Delco ve stylu OEM. Po řidič-

ské stránce se Camaro chová stále jako v roce 1982, naladění podvozku je tuhé a představuje stupeň mezi standardním Camarem a pozdějším výkonným IROC-Z. Tenhle Chevy má všechny předpoklady stát se tím nejlepším automobilovým společníkem na dlouhá léta. Bowtie Forever!

Text & foto: Richard Truesdell  
Překlad a adaptace: J.F.K.



## CHEVROLET CAMARO Z/28 1982

**Koncepce:** motor vpředu podél, pohon zadních kol  
**\* Karosérie:** ocelová samonosná s pomocným rámem (sub frame) pod motorem, čtyřmístné kupé s výklopným zadním víkem  
**\* Rozměry:** rozvor 2.565 mm, délka 4.770 mm, šířka 1.849 mm, výška 1.270 mm  
**\* Hmotnost:** 1.410 kg  
**\* Motor:** benzínový V8-OHV small-block 305 cu.i., 5.001 cm<sup>3</sup>, 147 koní při 4.000 ot/min, 325 Nm při 2.000 ot/min, vrtání x zdvih 94,9 x 88,4 mm, kompresní poměr 8,6:1, čtyřkomorový karburátor Rochester, katalyzátor  
**\* Převodovka:** třístupňová automatická GM TH200  
**\* Přední náprava:** nezávislé zavěšení na modifikovaných vzpěrách McPherson, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče, příčný stabilizátor  
**\* Zadní náprava:** tuhá na podélných ramenech, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče, příčný stabilizátor  
**\* Brzdy:** na všech kolech kotoučové  
**\* Kola:** hliníková pětisparková 7 x 15"  
**\* Pneumatiky:** BF Goodrich Radial T/A, P 215/65 R15  
**\* Ostatní:** původní stav, nájezd 23.300 mil  
**\* Jízdní výkony/spotřeba:** zrychlení 0 – 100 km/h za 9,6 s, nejvyšší rychlost 170 km/h, kombinovaná spotřeba 18,5 l/100 km



Od doby středoškolských jízd neviděl James jiné Camaro třetí generace ve shodném zbarvení – až dosud!

