

Kustomizovaný
Chevrolet Two-Ten
dosáhl šestého místa
v Grand American
Roadster Show



Elegantnímu interiéru dominuje
přístrojový panel Bentley

The Kandy Devil

Kandy Kolored Kustom:
Chevrolet Two-Ten 1953

„An Apple a Day keeps a Doctor away“ – čili „Jedno jablíčko denně nepustí nemoci do domu“, jak říká volný překlad amerického pořekadla. Možná proto si Vincent Wolf zvolil na finiš svého Chevroletu Two-Ten odstín Kandy Apple. Nevíme, jestli tím snížil náklady zdravotního pojištění, ale určitě dostal víc pohárů a ocenění než lékařských receptů. Kandy Devil je tím pravým kustomem do našeho jubilejního vydání a čeká na váš obdiv!





Drobné ploutvičky dodal Chevy 1955, a to včetně tankovacího hrdla. Jen kryt svítilny se dnes odklápí elektricky

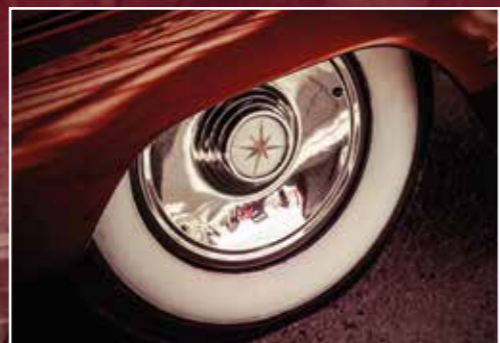
Tristan Louwaars z nizozemského Heerlenu je jedním z těch, kteří se snad už narodili s autolakem odstínu Candy v krvi. Časopisy o kustomech začal číst hned, jakmile se naučil spojovat písmenka do slov. Následovaly kresby svých vlastních představ, a když mu bylo dvanáct, tak si umínil, že je zhmotní a postaví podle nich skutečné auto. Dnes má vlastní podnik a jeho výtvoři sklizejí ocenění na kustomových setkáních po celé Evropě. Mezi takové šperky patří Chevy '53 Belgičana Vincenta Wolfa. Ten jakmile se dozvěděl o Tristanovi, netoužil po ničem jiném, než jej jednoho dne navštívit v jeho dílně, a nastínit mu své představy. Tristan, spolu se svým bráchou, je schopný realizovat snad každou představu, a kdykoliv spustí úhlovou brusku a svářečku, stojí to za to. Vince si přál masivní top chop, přestavbu celé zádě včetně naznačených ploutviček a předí podle náčrtu. A hlavně, všechny dodané součástky jediné Made by Chevy, žádné loupeživé nájezdy do cizích regálů! I když... Ale všechno jde: zadní svítilny Chevy, chromovaný střed grilu z Corvette prvních modelových ročníků a nárazníky z Chevroletu '55. Tristan podle zákaznickova přání odstranil emblémy, dveřní kliky a lišty, zatímco přední reflektory usadil do značně upraveného kontextu, jak předepisuje takzvaný frenching. Finále představoval nástřik do exotického odstínu Candy Apple, a odtud už nebylo daleko k projektovému názvu Kandy Devil!

Ani Vince mezitím nezůstal sedět na zadku, ale postaral se o mechanické části. Původní šestiválec 235 cu.i. nahradil

véosmičkou 350 cu.i., která dává slušných 200 koní. Větší výkon nebyl a není potřeba, Vince spíš vsadil na podmanivý zvuk a hlavně na působivější vizáž motoru, například díky novým ventilovým víkům nebo krytu vzduchového filtru původem z letitého Cadillaku. Originální převodovku nahradila koncernová třístupňová automatika TH350. Pak přišel bod zlomu: majitel budoucího Kandy Devilu porušil své vlastní pravidlo o výlučnosti značkových doplňků! Nebo že by „co oči nevidí...?“ Jednoduše si obstaral modernější přední nápravu z Mustangu II, samozřejmě včetně účinných kotoučových brzd a hřebenového řízení, a původní nápravu GM poslal do důchodu. Rám nad zadní nápravou nechal v rámci zlepšení jízdních vlastností opatřit víceprvkovým (konkrétně čtyřprvkovým) zavěšením, později navíc přistoupil k montáži vzduchového podvozku AccuAir. Běloboké pneumatiky byly samozřejmostí, ale na co je nazout? Elegantní ráfky Kelsey Hayes? Nebo drátový výplet? Evergreen, jakým je třeba typ Sombrero od Cadillaku či Roulette Dodge? Rozhodnutí směřovalo do skladů Fordova koncernu a kustom dnes jezdí po ocelových ráfcích, ozdobených chromovanými poklicemi z Lincolnu Premiere 1956. Skvělá volba, ale že by další porušení zásad?

Fajnšmekři se už jistě nemohou dočkat aspoň stručného popisu interiérových prací: tady vstoupil do hry Francouz André ze Štrasburku, který kustomu dodal neuvěřitelně elegantní čalounění v pravé kůži. Každý si nevyhnutelně a okamžitě všimne páky voliče od firmy Lokar. Ta měří 58 centimetrů a vyniká zejména v porovnání s nadčasovým přístrojovým panelem, osazeným pěticí budíků z nabídky amerického prodejce Bentleyů. Volant musel samozřejmě reprezentovat

Ráfky s bělobokými pneumatikami Coker zdobí poklice Lincoln 1956



Frenching (hlubší vsazení reflektorů) odstranil chromované rámečky světlometů a nechal zazářit předí jako celek



Karosářská chirurgie: přední část střechy je snížena o 4 palce, zadní dokonce o 5 palců



Výkonový nadbytek je u kustomu kontraproduktivní, důležitější je vzhled motoru. Dvě stě koní small-blocku 350 cu.i. úplně stačí...

CHEVROLET 210 1953 KUSTOM

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, dvoudveřový tudor, styl kustom * **Motor:** benzínový V8-OHV, small-block Chevy 350 cu.i., 5.735 cm³, 200 koní, karburátor Edelbrock, čistič vzduchu Cadillac * **Převodovka:** třístupňová automatická TH350, volič Lokar * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení (Mustang II), trojvodič Lokar * **Zadní náprava:** tuhá, čtyřprvkové zavěšení, teleskopické tlumiče úhelníková ramena, vzduchové měchy AccuAir, teleskopické tlumiče * **Kola:** teleskopické tlumiče * **Brzdy:** vpředu kotoučové, vzadu bubnové * **Pneumatiky:** běloboké Coker Classic G78-15 * **Ostatní:** top chop (vpředu 4", vzadu 5"), frenching světlometů, odstraněné emblémy a kliky, střed masky Corvette C1, nárazníky a křídélka včetně tankovacího hrdla v levé zadní svítilně z Chevroletu 1955, přidání nosníku C-Notch pro vzduchové měchy, lak od House-of-Kolor v odstínu Kandy Apple, nově kožené čalounění, volant Chevrolet 1952, přístroje Bentley

značku Chevrolet, a ke cti přišel exemplář z roku 1952. Celkový dojem: výsledek náročné práce je úchvatný, není tady jediný rušivý doplněk! Tím pádem je jasné, že se poháry musí přímo hrnout! „Dostal jsem už celkem patnáct ocenění, na něž jsem pochopitelně pyšný. Pro mě osobně bylo vyvrcholením šesté místo v mé kategorii v americké Grand National Roadster Show“, říká Vince. Nám nezbyvá než gratulovat a popřát další úspěchy korunované nezapomenutelnými zážitky!

Text: Arild Eichbaum
Foto: Dirk „The Pixeleye“ Behlau
Překlad: J.F.K.
Adaptace: Petr Bellinger



Ploutvičky Chevroletu 1955 kustom vizuálně omlazují nejméně o dva roky



Angličáky po tátovi



Jeff, v 80. letech úspěšný model, byl můj pracovní parták a boss

Jsem dealer. Prodávám, nakupuji, měním, zprostředkovávám, importuju, exportuju. V češtině bych se nazval obchodníkem s klasickými automobily. A když mě kámoši chtějí naštvát, řeknou mi „ty bazarníku“ ☹. Dělam to už dlouhá léta. Nejdříve při zaměstnání po víkendech a večerech, ale jak to narůstalo a bylo časově náročnější, tak i přes den v zaměstnání. A pak, když jednou neplánovaně přiletěl můj tehdejší boss Ingo, aby mi oznámil, že k dnešnímu dni končím, ať vrátím notebook, auto, klíče a jdu, tak jsem tedy šel. Z manažerského postu korporátu jsem se vydal vlastní cestou k naplnění toho, co mě nejvíc baví.

Za ty roky mám spoustu veselých a zajímavých zážitků z cest po USA, z nakupování i prodávání. V několika následujících číslech se pokusím vykreslit ty, které mi v paměti zůstaly. Ale zpátky k úplným začátkům. Nikdo v rodině ani nikdo mně blízký k Americe či americkým vozům žádný speciální vztah neměl. Přišlo to tak nějak samo od sebe už v dětství. Od táty jsem dostal krabici Matchboxů, co si jako dítě v průběhu šedesátých let nasbíral. Zhruba 100 autíček různých typů. Přetřídil jsem si je. Na oblíbené, míň oblíbené a ty, co mi byly tak nějak lhostejné. V první kategorii byly 3 auta: 1968 Mercury

Cougar, 1968 Dodge Charger a 1968 Mercury Wagon. A už tenkrát jsem věděl, že si jednou, až budu větší, něco takového pořídim. S věkem to neutuchalo, sen byl silnější a zřetelnější. A já se rozhodl, že si koupím Dodge Charger. To bylo někdy v polovině devadesátých let. Internet teprve začínal a já neměl vůbec tušení, kolik taková věc stojí. Studoval jsem na VŠ a založil jsem si svůj první email (samozřejmě nazvaný Charger) a začal psát na kontakty nalezené v Annonci, nabízející dovoz aut z USA. Odpovědi s nabídkou přišly a ceny mě vrátily zpátky do reality. Jako chudý student jsem o tom mohl jen dále snít. Ale síla přitažlivosti americké kultury neutuchala, ba naopak. Nedostupnost Chargeru mě přeměrovala na dostupnější sen – podívat se do USA. Měl jsem štěstí. V tu dobu se rozjžděly nabídky studentských programů mimo ČR a jedním z nich byla možnost strávit 3-4 měsíce během léta v USA, výstížeň nazvaných Work&Travel. Tak jsem tedy vyrazil. Pracovat a cestovat. Bylo to tak trochu na punk. S kámošem jsme koupili letenku, vyřídili studentská pracovní víza a letěli. Bez plánu, bez zajištěného zaměstnání nebo bydlení a s půjčenými 800 dolary na začátek. Prostě jsme věřili, že to nějak dopadne. Po přeletu do New Yorku, kde jsme měli naplánovaný jednodenní Orientation Day, následoval šok, kulturní. Byl rok 1999, já byl tenkrát poprvé v životě mimo Evropu. Ta naprostá typová rozmanitost lidí. Kdo vzpomínáte, v té době v ČR všichni nosili buď fialový saka, nebo šustákový tepláky... Orientation day byl za námi. Snažili se nám, převážně evropským studentům, během jednoho dne vysvětlit americká specifika, ukázat možnosti nalezení práce, i varovat před ne-

bezpečím. A co mi z celého dne zůstalo v paměti? Slyším to jak dnes. Školitel, zhruba 30letý zaměstnanec Columbia University, kde školení probíhalo, říká: „Jen bych chtěl ještě dodat, speciálně pro Evropany. Pokud se půjdete koupat na pláž, kupte si šortky. Plavky typu Speedo (ano, jsou to ty závodní upnuté) zde nosí pouze příslušníci 4% menšiny...a Evropani.“ Tak to jen tak na okraj, jedna z těch specifík ☺. Nabytí informací, zůstali jsme s kámošem bezprizorní v kampusu university a začali vymýšlet, kam vyrazit a kde tedy najít práci. Osm stovek dolarů není velký rozpočet na to se někde v rozlehle Americe dostat a ještě z toho vyžít do první výplaty. A v tu chvíli jsme zpozorovali na nástěnce inzerát: Help Wanted. Nabídka práce na vzdálenějším předměstí New Yorku, na nejvýhodnějším konci Long Islandu, se tam zjevila jako přízrak. Zavolali jsme tam a další den jsme již seděli ve vlaku LIRR směř Greenport... A zde ten americký příběh začíná. Ano, auto jsem zatím žádné nekoupil, žádný pořádný dealerský zážitek, který jste možná hned na začátku čekali, dosud neproběhl. Ale na mě samotného mělo toto studentské období zásadní vliv a výrazně mě nasměrovalo. Z jednoho léta se to nakonec protáhlo na 5 let, kdy jsem pro stejnou rodinu jezdil léto co léto pracovat, vydělávat, cestovat a samozřejmě..., kupovat auta. Tenkrát jenom pro sebe, ale základy už byly položeny. Poznal jsem, jak to v Americe chodí. Začal jsem sledovat ceny, stavy aut, mentalitu jednotlivých segmentů prodejců. A co že bylo to moje první americké auto? V dalším díle se dozvíte, jak jsem si pro něj na kole dojel...



Tenkrát se válely všude, i poměrně vzácné modely v relativně dobrém stavu

Angličáky po tátovi - mám je dodnes...



Projízdku v Cougaru mého známého jsem si nenechal ujít

