



Modelový rok 1962 obohatil Chevrolet zcela novou řadou Chevy II, interně označovanou Senior Compact. Velikostí stanul mezi Corvairem a Chevylety třídy full-size

# POCKET ROCKET

Koncem 50. let se na americkém trhu poprvé objevily velkosériové kompakty místních výrobců: Ford bojoval malým Falconem, Plymouth konkuroval jemně okřídleným Valiantem, zatímco Studebaker vsadil na hladké tvary malé řady Lark. Chevrolet se připojil nezvyklým činem: 3. října 1959 debutoval jeho Corvair se vzduchem chlazeným čtyřválcem v zádi, ale dva měsíce nato si pojistil úspěch rozhodnutím o vývoji malého modelu tradiční koncepce, tedy s motorem vpředu a pohonem zadních kol. Ten se představil v rekordní době tří let pod názvem Chevy II. Nikdo tehdy netušil, že kompakť má před sebou fenomenální úspěchy a do roku 1979 vzniknou tři další modelové generace...

Chevy II se stal bestsellerem, kupé s véosmičkou si vysloužilo přezdívku „Mini Muscle Car“



Facelift v roce 1965 dodal modelu novou masku a rámečky světlometů. Přední blikače se staly součástí nárazníku. Na snímku je Nova SS s V8 283 cu.i., špičkové provedení spoléhalo na V8 L74 327 cu.i. a jeho tři stovky koní!

Vývojové oddělení Chevroletu se rozhodlo pro konstrukci typu Semi-Unibody, tedy polosamonosnou karosérii bez tehdy běžného masivního rámu, zesílenou pouze přišroubovaným předním polorámem, nesoucím motor a přední nápravu. Vzadu karosérie obsahovala vestavěný zadní pomocný rám nutný k upevnění diferenciálu. Zvláštnost zadní nápravy spočívala v použití jednotlivého odpružení, které mělo ve srovnání s tehdy užívaným větším počtem listových pružin zajistit komfortnější jízdní vlastnosti.



Modelový ročník 1966 nadělal vozu novou karosérii. Měla více hran, ale zároveň i líbivější linie. Přinesla novou formu a také širší rozchod kol...

Jak již bylo řečeno, malý Chevrolet povstal doslova z ničeho a v mimořádně krátké časové lhůtě. Celý jeho design se musel podřídit neměnné délce rozvoru 110", což se z pozdějšího pohledu projevilo jako jednoduché, efektivní a zejména levné. Nová modelová řada nesla název Chevy II, výrobce ji nabízel s karosériemi tudor, sedan, kupé a STW. Americký malý rozměr karosérie se ale neprojevily na objemu zavazadelníku, do něž mohl majitel naskládat náklad o objemu až 722 litrů. Lépe situovaným příznivcům kompakť nabízel Chevrolet bohatě vybavenou verzi Nova, dodávanou také jako convertible. V rekordní době dvou let od zahájení konstrukčních prací, přesně 29. září 1961, dorazily první zásilky Chevy II k prodejcům. Měly uklidňující, ale stylově čistý design, příznivou spotřebu paliva a vstřícnou cenu. Šéf divize Chevrolet, známý Ed Cole, popsal nový přírůstek Chevroletu jako kombinaci „maximální funkčnosti a hospodárnosti, vyvinutou s ohledem na poskytnutí dobrého a cenově dostupného dopravního prostředku průměrné americké rodině“. Nejjednodušší provedení tudoru stálo v základu 2.003 USD, jeho hmotnost činila 1.093 kg. Nejdražším modelem celé řady byl pětidveřový wagon Nova 400, za jehož základní provedení si prodejce účtoval 2.497 dolarů, váha ale ukázala pořad přijatelnou hmotnost necelých 1.260 kilogramů. Chevy II mohl těžit ze dvou zcela nových pohonných



Novinkou ročníku 1967 byla přepracovaná maska s výrazným příčným žebrem a stylisticky čistším finišem



V roce 1968 nesla Nova Super Sport zkratku názvu uprostřed grilu. Model na snímku má příplatkové ráčky Rallye. Ke standardní výbavě Novy SS patřily pneumatiky s červeným proužkem a V8 350 cu.i. s výkonem 295 koní

jednotek: tou první byl menší krátkozdvihový řadový čtyřválec 153 cu.i. s výkonem 90 koní, kompresním poměrem 8,5:1, pětkrát uloženým klikovým hřídelem, hydraulickým nastavením ventilové vůle a tichým chodem. Jednalo se o první návrat čtyřválcového agregátu Chevrolet od roku 1928! Druhou volbu představoval řadový šestiválec se sedmi ložisky, objemem 190 cu.i. a maximálním výkonem 120 koní. Také tady pracoval jednodemový karburátor, ovšem doplněný automatickým sytičem. Kromě standardní třístupňové ručně řazené převodovky nabízel výrobce i dvoustupňovou automatiku Powerglide. Všechny Novy měly standardně pod kapotami šestiválce, z celkově vyrobených 326.007 exemplářů Chevy II/Nova se jen 24.000 zájemců rozhodlo pro řadovou čtyřku. Ročník 1963 přinesl variantu Nova Super Sport, dodávanou s karosérií kabrio nebo kupé. Její součástí byly přední samostatná sedadla, čtveřice „budíků“ v přístrojovém štítu a ozdobné lišty. Řidič se ale pořad musel obejít bez čtyřstupňové převodovky...

Dobré zprávy přišly s modelovým rokem 1964: Chevrolet se odhodlal vybavit kompaktní véosmičkou 283 cu.i. s výkonem 195 koní, dodávanou za příplatek. Novinkou byly i větší bubnové brzdy s průměrem 9,5" a zesílené zavěšení kol. Poprvé od debutu řady umožnil výrobce objednávky čtyřstupňové přímo řazené převodovky. Chevrolety Nova přišly na trh s koly 14", pod kapotou se mohl objevit také větší šestiválec (230 cu.i.). Opticky se ročník '64 lišil od předchozích novou chladičovou maskou. Příznivci modrého nebe nad hlavou určitě zalitovali odchodu kabrioletu do výslužby. O rok později se v rámci pravidelných faceliftů objevila řada Chevy II opět s novým grilem a jinými rámečky světlometů. Přední blinkače se přestěhovaly do nárazníků, také zad' zaznamenala několik změn včetně přepracování koncových svítilen. Největší novinky ale nebyly vidět, dokud majitel neotevřel kapotu: tam mohl trůnit rozměrný V8 327 cu.i. jako součást výkonového pake-

tu. Za příplatek nabízel Chevrolet dvě verze: L30 měla 250 koní, větší L74 dávala o padesátku hřebců více. V polovině modelového roku se technický facelift dotknul i véosmičky 283 cu.i. (L77), jejíž výkon vzrostl na 220 koní, agregát dostal čtyřkomorový karburátor a spaliny vypouštěl duálními výfuky. V roce 1966 přišla na trh druhá generace stále populárnější řady. Design představil tvary s výraznějšími hranami, vozidlo působilo poněkud „kvadraticky“, a to přispělo k dokonalému vjemu čehosi zcela nového. Jak už to bývá, za každou novinku je potřeba zaplatit, takže Nova Super Sport přišla zájemce na 2.535 USD v základu, se šestiválcem pod kapotou ukázala ručička váhy pohotovostní hmotnost 1.243 kg.



Big-block pod kapotou Novy slavil premiéru roku 1968, na snímku je 396 cu.i. provedení L78 s výkonem 375 koní

V rámci úspory hmotnosti byl nejllehčí a zároveň nejvýkonnější kompaktní Chevy ročníku '66, vybavený véosmičkou LS79 327 cu.i. (350 koní) ideálním modelem na dragstrip. Existence takového továrního speciálu se projevila i při neoficiálních „závodech“ od jednoho semaforu k druhému, kdy vítězily modely s „krátkou“ čtyřstupňovou převodovkou M21. Černé čáry od pneumatik pak zdobily každou větší křižovatku... Nejzajímavější součástí motoru L79 byly bezpochyby píсты

plynovém pedálu. Modelový rok 1967 přinesl opět nějaké ty kosmetické úpravy chladičové masky. Agregát s 350 koňmi zmizel z oficiální nabídky, ale na zvláštní objednávku jich přece jen několik vzniklo. Jedním z přelomových okamžiků Chevy II Nova bylo zavedení předních kotoučových brzd, současně s nimi se do příplatkové nabídky dostaly i ráčky typu Rallye. Rok 1967 byl posledním pro Chevy II Nova STW. S velkými ambicemi přišla třetí generace (1968 až 1974). Poprvé od debutu řady se změnil rozvor (zvýšil se na 111").



V předvečer oslav dvou set let existence USA, které začaly v roce 1976, připravil Chevrolet už pro ročník 1974 edici Nova „Spirit of America“. Nabízela bílé ráčky Rallye, bílý interiér s červenými koberci a speciální emblémy. Slavnostní Nova měla kód RPO Z51



Chevy II měl polosamonosnou karosérii, přední část byla přišroubovaná na příčnou stěnu

tvůřící spalovací prostor s kompresním poměrem 11 : 1, upravené sací (2,02") i výfukové (1,60") ventily, hlavy válců High Flow, hydraulická zdvihátka High Lift, hliníkové sání a čtyřkomorový karburátor Holley 600 cfm. Taková kombinace spolu s upravenými svody a nějakým tím motorovým tuningem napomohla k docílení času dvanácti sekund na čtvrtku, pokud jste měli dostatek srdce a výdrž nohy na



Real Deal Steel v současnosti nabízí kompletní karosérii dvoudveřového hardtopu Chevy II/Nova. Tím umožňuje postavit od základu zcela nový model ročníku 1966 nebo 1967



„Chevy 2 Much“ Douga Thorleye s big-blockem 396 cu.i. a vstříkováním čistého alkoholu býval nazývaný Funny Looking Car. Vhodnější rozložení hmotnosti a lepší záběr hnacích kol byly dosaženy posunutím obou náprav o 14,5 palce (368 mm) dopředu. Vpředu je tuhá náprava, speciál dosáhl „devítkových“ časů při koncové rychlosti přes 150 mph

byla součástí jeho prodejny Chevrolet. V roce 1971 se špičkový výkon celé řady snížil, ale díky osazení motorů karburátorem Rochester Quadrajete dosáhla Nova SS 350 cu.i. na čtvrtmíli časů pod 15 sekund při koncové rychlosti 89 mph – navzdory snížení kompresního poměru na 8,5 : 1! V dalším ročníku se objevila možnost montáže posuvného střešního dílu, což bylo v USA poměrně vzácným jevem, rok 1973 přinesl velký zásah do designu karosérie: proslulé traverzovité nárazníky. Dalšími novinkami bylo

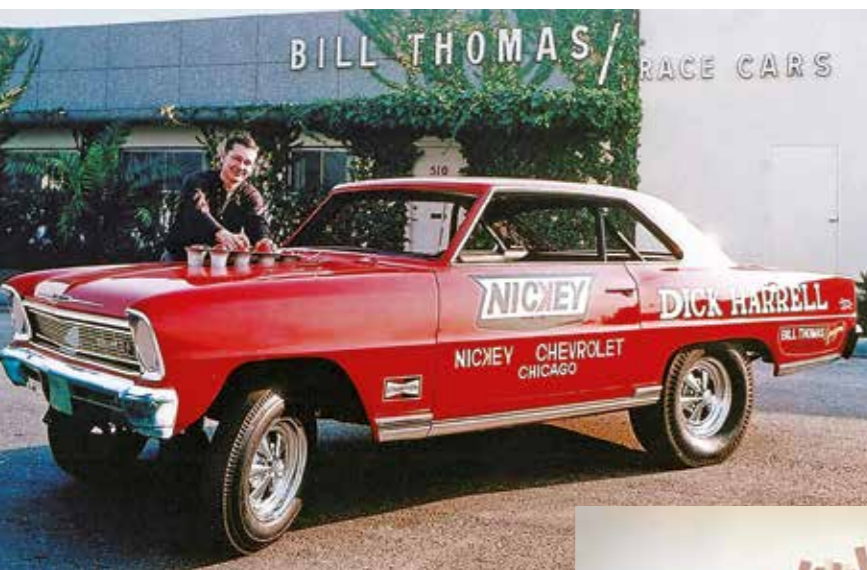


Karosérie okamžitě padla do oka ctitelů líbivých, plavných a tehdy velmi módních tvarů. Chevy II Nova (počínaje ročníkem 1968 už bez emblémů Chevy II) poprvé přišla s dynamickými tvary dvouprostorového fastbacku, jinak byly k mání jen tudory a sedany. Motorovou paletu výrobce obohatil big-blockem 396 cu.i. Špičkovým modelem ročníku '68 se stala verze L78 s výkonem 375 koní! Tenhle agregát disponoval pravouhlými kanály, vačkovým hřídelem s mechanickým nastavením ventilů a čtyřkomorovým karburátorem Holley. Extrémní zvláštnost představovaly a dosud představují véosmičky L72 427 cu.i., vestavěné do Novy Yenko. Dají se snadno zaměnit s běžnou 396 cu.i., protože mají naprosto totožné všechny držáky. Don Yenko v roce 1970 postavil několik Chevy Nova LT-1 s V8 350 cu.i. a názvem Yenko Deuce. Tyto rarity z nejvzácnějších, motorizované agregátem Z/28, stavěl Yenko osobně ve své dílně v Canonsburgu (Pensylvánie). Legendární dílna

byla součástí jeho prodejny Chevrolet. V roce 1971 se špičkový výkon celé řady snížil, ale díky osazení motorů karburátorem Rochester Quadrajete dosáhla Nova SS 350 cu.i. na čtvrtmíli časů pod 15 sekund při koncové rychlosti 89 mph – navzdory snížení kompresního poměru na 8,5 : 1! V dalším ročníku se objevila možnost montáže posuvného střešního dílu, což bylo v USA poměrně vzácným jevem, rok 1973 přinesl velký zásah do designu karosérie: proslulé traverzovité nárazníky. Dalšími novinkami bylo

byla součástí jeho prodejny Chevrolet. V roce 1971 se špičkový výkon celé řady snížil, ale díky osazení motorů karburátorem Rochester Quadrajete dosáhla Nova SS 350 cu.i. na čtvrtmíli časů pod 15 sekund při koncové rychlosti 89 mph – navzdory snížení kompresního poměru na 8,5 : 1! V dalším ročníku se objevila možnost montáže posuvného střešního dílu, což bylo v USA poměrně vzácným jevem, rok 1973 přinesl velký zásah do designu karosérie: proslulé traverzovité nárazníky. Dalšími novinkami bylo

Přeplňovaný Chevrolet Chevy II Steva Bovana, sponzorovaný firmou Blair's Speed Shop v Pasadeně (CA), byl železkem v ohni během Drag Wars ročníku 1965. Pózující dáma vedle Steva Bovana je proslulá Linda Vaughn, známá jako Miss Hurst Golden Shifter



Mezi nejnámější dragsterové jezdce Chevroletu patří Dick Harrell. Na počátku své kariéry sedal do Novy '66 se vstříkováním. Později přesedlal na „roadster“ postavený na prodlouženém trubkovém šasi (122"), s nímž se zúčastnil závodů sezóny 1967

zrušení předních ventiláčků a nové provedení zadních bočních oken u kupé. V roce 1974 upoutala zejména speciální edice Spirit of America s bílými karosériemi, opatřenými červeno-modrými pruhy.



Za pomoci syna postavil Bob Mendelhall speciální Novu 1967. Měla kompletní závodní šasi a big-block. Původně se jednalo o běžný daily driver...

V nabídce byly modely se splývavou zádi včetně otevíracího víka, špičkovým provedením se stal 350 cu.i. se čtyřkomorovým karburátorem a maximálním výkonem pouhých 155 koní. Tytam byly zlaté časy bujných stád koní...

Ročník 1976 přinesl na trh luxusní model Novy, zvaný Concours, který upoutal velkým svíslým ornamentem na



V roce 1974 překvapila Thrush Muffler Company tímto Chevy II v roli pojízdné reklamy s lakováním Kenny Youngblood a logem Thrush „Woodpecker“ (date). K příslušenství patří disky Ansen-Sprint, pod kapotou trůní small-block V8 400 cu.i. Interiér zdobí skořepinová sedadla Camaro, kapota s příchytkami je ze skelných vláken. Chevy II se dostal na titulní stranu Hot Rod Magazine!



Richard Schroeder si v roce 1972 postavil Novu jako Wheel Stander s kompresorovým big-blockem 510 cu.i. Z titanových podlažek zadního nárazníku létaly chvosty jisker!

„Jungle“ Jim Liberman byl v 60. letech oblíbeným dragracem. Na snímku je za volantem Early Funny Caru, sponzorovaném firmou Coyle Chevrolet ze San José (CA) a Goodies Speed Shopem



Bill „Grumpy“ Jenkins jezdil v roce 1966 tímto Chevy II s motorem L79 (350 koní) schopným akcelarovat ve čtyřstovce za 11,60 s na 119 mph. Díky rozsáhlému tuningu motoru a speciálním svodům se Chevy II mohl měřit s tehdejšími Mopary

Čtvrtá a zároveň poslední generace (třebaže to tak zpočátku u dobře „rozjeté“ Novy nevypadalo) se do nabídky divize dostala v letech 1975 až 1979. Karosérie prošla lehkým faceliftem (zejména u střešní linie), milovníci větších výkonů se mohli radovat ze stále existující silnější verze SS. Mimoto přišel na trh zcela nový agregát V8, výkonově ale směřující kamsi do suterénních hodnot. Byl to úsporný small-block 262 cu.i. (4,3 litru), sériově vybavený elektronickým rozdělovačem HEI (High Energy Ignition).



Karosérie funny cars podle vzoru Novy ročníku 1969 dosáhly mimořádné obliby. Na snímku vůz Larryho Christophersona, právě zastavující po skončení jízdy na Orange County International Raceway

kapotě, elegantní moderní maskou chladiče a speciálními ozdobnými lištami. Specialitou Concoursu Coupe byla možnost příplatkového balíčku SS. K máni byla i výbavová sada Z26 Rallye, nabízející slovní označení Nova Rallye, provedené ozdobným fontem. Tato nabídka vstoupila v platnost v roce 1977. Rok poté se název balíčku Rallye změnil na Nova Custom Rallye, ale vše zůstalo při starém. Labutí píseň řady Nova nastala v roce 1979. Základní model dvoudveřového kupé stál v základní výbavě 3.955 dolarů, při vjezdu na váhu by se na stupnici objevila hmotnost 1.422 kg. Nova nabrala američtější rozměry... Špičkovým motorem se stal nestárnoucí V8 350 cu.i. s maximálním výkonem 170 koní. Definitivní konec Novy přišel uprostřed modelového ročníku, kdy jednu z nejpůvodnějších poválečných řad Chevroletu na výrobních linkách i v prodejnách nahradila řada Citation s pohonem předních kol označená jako ročník 1980. Že to nebyla trefa do černého, se ukázalo velmi brzy, ale to už Chevy II a Nova patřily pouze historii a svým obdivovatelům...

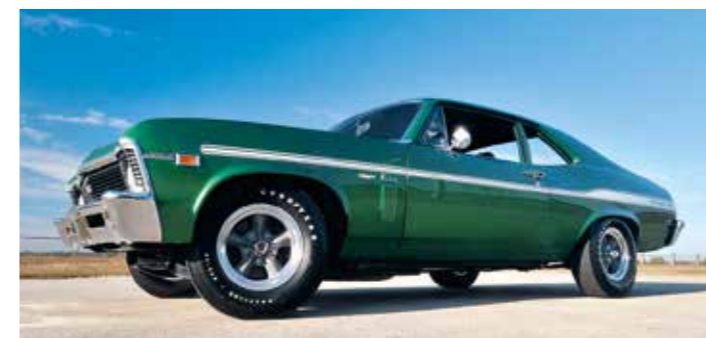
Text: James Maxwell  
Foto: General Motors, Mecum Auctions  
Překlad & adaptace: J.F.K.



Titulní strana dávného zrušeného magazínu Autobuff z května 1984 představuje Chevy II Pro Street '63, postavený na trubkovém šasi a osazený přeplňovaným 327 cu.i. Chevy II Street Machines byly v osmdesátých letech hitem!



Poslední generace Novy se v roce 1977 dodávala i v provedení pro policejní složky včetně továrního balíčku 9C1. Balíček obsahoval mimo jiné agregát 350 cu.i. a zesílený podvozek



V roce 1969 postavil Don Yenko malé množství Nov s V8 427 cu.i. a výkonem 425 koní. Jde o pouhých 37 exemplářů. O rok později použil Yenko small-block Z/28 (350 koní). Výsledek dostal název Deuce...

