

Zmodyfikowane szaleństwo

Wystawa restomodów w LeMay America's Car Museum



LeMay America's Car Museum w Tacoma (stan Waszyngton) często organizuje różne wystawy tematyczne. Nas najbardziej zainteresowały dwie ostatnie. Ich tematem były muscle car'y i restomody.



To był dzień prasowy. Dopiero później nastąpiła lawina zwiedzających



Piękne i mocne - tak można krótko ocenić wrażenia, jakie robią samochody należące do tej kategorii. Oczywiście jest, że stare, dobre czasy wydają się wyglądać coraz lepiej z każdym mijającym rokiem. To samo dotyczy ery tych obecnie bardzo cennych aut.

Historia muscle car'ów rozpoczęła się z inicjatywy Johna Z. DeLoreana, dostrzegającego niewykorzystany potencjał rynku, którzy stworzyli młodzi ludzie szukający coraz większych mocy i osiągnięć. Pontiac GTO w 1964 roku był jakby „pierwszą salwą” General Motors w przyszłej wojnie na konie mechaniczne, trwającej aż do wprowadzenia przepisów dotyczących ochrony środowiska i wysokich stawek ubezpieczenia na początku lat 70.

Jednak od razu dodajmy, że nie ma zgody wśród historyków motoryzacji, który to samochód tak naprawdę był pierwszym muscle car'em. Wielu uznaje Oldsmobile'a Rocket 88 za tego pierwszego, ale zdecydowana większość podpisuje się jednak za Pontiakiem GTO. Ta debata przypomina tą, która z zawziętością toczy się na temat, kiedy to po raz pierwszy nagrano utwór rock'n'rollowy. Każdy, z kim się rozmawia, ma na ten temat zupełnie inne zdanie.

Amerkańskie muscle car'y przypominają o czasach, kiedy wielkie silniki



Wystawa „Rivals to the End” („Rywal do końca”) była tak ogromnym sukcesem, że postanowiono zrealizować kolejną, mającą za temat - samochody zmodyfikowane - restomody. Na pierwszym planie oryginalny Dodge Super Bee z 1969 roku



Bardzo czysto wykonany Chevrolet Camaro '69

V8 i moc rządziły na ulicach, a ceny benzyny były wręcz śmiesznie niskie.

„Tematem naszej pierwszej wystawy były muscle car'y i zatytułowaliśmy ją „Rivals to the End” („Rywal do końca”). Miała ona pokazać, jak amerykańscy producenci w latach 60. i 70. starali się budować pojazdy lepsze od konkurencji”, poinformował Scot Keller.

Silna gospodarka, niskie ceny benzyny i duże zainteresowanie społeczeństwa wyścigami w latach 60. stanowiły doskonałą bazę dla branży motoryzacyjnej, dając początek erze muscle car'ów. Rywalizacja między producentami była coraz bardziej gorąca, a fani danej marki próbowali udowodnić jej wyższość na torach wyścigowych, na drag stripach, ulicach i we własnych garażach.

W późnych latach 60. i na początku lat 70. fani Forda, Chevroleta i Chryslera potrafili do białego świtu dyskutować o wyższości swojej ulubionej marki. Teraz wszystko przeniosło się do świata Internetu, gdzie na niezliczonych forach prowadzone są na ten sam temat zaciekle polemiki.

Innym forum do takich dyskusji stały się wystawy LeMay America's Car Museum. Ale obojętnie, czy ktoś jest zagorzałym fanem Chevroleta, czy Forda, jednemu nie można zaprzeczyć - muscle car'y stanowią duży kawał historii USA.

Pokaz ten spoglądał wstecz na tę ciekawą erę motoryzacji, prezentując 20 pojazdów pochodzących od następujących producentów: American Motors, Buick, Chevrolet, Dodge, Ford, Oldsmobile, Plymouth i Pontiac. Wśród nich znalazły się takie fascynujące klasyki jak: 427 Yenko Camaro z 1969 roku, Dodge Super Bee z 1969 roku i Buick GSX z 1970 roku.

W odpowiedzi na entuzjastyczną reakcję zwiedzających, postanowiono ją rozszerzyć o „American Muscle: Modified Madness” („Zmodyfikowane szaleństwo”). Jej temat stanowią restomody opierające się na samochodach z lat 1964 - 1972. Muscle car'y stały się najlepszym wyborem do budowy „restomod'ów”, które obecnie godnie kontynuują bogatą tradycję klasycznych hot rod'ów.

Są to pojazdy czerpiące idee z tej samej epoki, ale podczas pierwszej wystawy były to oryginalne, lub doskonale odrestaurowane auta. Tutaj mamy do czynienia ze znacznie zmodyfikowanymi samochodami.

„Te same modele, ale kierowane do dwóch różnych grup odbiorców, dwie zupełnie różne perspektywy”, wyjaśnił Keller. „Charakterystyczną rzeczą jest, że wśród wszystkich zmodyfikowanych pojazdów nie znajdzie się dwóch jednakowych”.

David Madeira, dyrektor muzeum, uzupełnił: „Wystawa ta przedstawia samochody w aspekcie historii Ameryki i wskazuje jaki wpływ wydarzenia społeczne miały na ich konstrukcje. Mimo że nasze muzeum w ogromnej większości jest zbiorem zupełnie oryginalnych pojazdów, to jednak chcemy oddać hołd personalizacji samochodów, które jest ogromną częścią kultury motoryzacyjnej naszego kraju”. Wystawa „Modified Madness” kontynuuje temat muscle car'ów, ale pre-

Ten zmodyfikowany Plymouth Roadrunner '70 ma lekko licząc dwa razy większą moc niż oryginał z silnikiem 440 cui (7,2 l)



PRODUKCJA
USA i Wielka Brytania

EBC
BRAKES

SAMOCODOWE KLOCKI HAMULCOWE 9 rodzajów ponad 10 000 referencji	MOTOCYKLOWE KLOCKI HAMULCOWE 8 rodzajów
SAMOCODOWE TARCZE HAMULCOWE 4 rodzaje Standard Tuning Sport	MOTOCYKLOWE TARCZE HAMULCOWE 6 rodzajów
ROWEROWE TARCZE I KLOCKI HAMULCOWE	MOTOCYKLOWE SPRZĘGŁA 6 rodzajów

Zapraszamy do współpracy
Bezpośredni importer

EBC Polska Sp. z o.o.
30-443 Kraków, ul. Marcika 29

kom. 722 102 232
e-mail: sklep@ebcbrakes.pl

www.ebcbrakes.pl

zentuje, jak entuzjaści spersonalizowali swoje samochody, dostosowując je do swoich indywidualnych upodobań. To spowodowało rozwój nowoczesnego, aftermarketowego rynku motoryzacyjnego, obecnie mającego roczny obrót w wysokości wielu miliardów dolarów. Restomody, czyli skrzyżowanie klasycznego muscle car'a z nowoczesną techniką i zastosowaniem odpowiednich zmian nadwozia, stają się coraz bardziej popularne i to nie bez powodu. Muscle car'y zostały pierwotnie zaprojektowane do szybkich jazd, jednak innowacyjne zastosowanie nowych komponentów powoduje, że restomody mają jeszcze lepsze osiągi, są wygodniejsze, a przy tym także bezpieczniejsze.

Modyfikacje mogą osiągać różne stopnie. Może to być jedynie zaktualizowanie stylu, a na przeciwnym biegunie leży kompletna wymiana podzespołów.

Prace związane z modyfikacjami można śmiało porównać do tworzenia dzieła sztuki. „Każdy samochód jest indywidualnością, a projektanci mają szczególny punkt widzenia”, stwierdził Scot Keller. „W przypadku restomodów można powiedzieć, że są to toczące się dzieła sztuki. Przy okazji tej wystawy poznajemy ich właścicieli, a ich historie są dla nas inspiracją i powodują nasze jeszcze większe zaangażowanie”.

A tych historii jest bez liku. „Właściciel tego Chevroleta Impala kupił go, kiedy był w high school za 50 dolarów”, powiedział kurator tej wystawy. „Tak śmieszne ceny były przed 30 laty na porządku dziennym. Z dzisiejszej perspektywy jest to co najmniej dziwne, ale czar tych samochodów nie był wtedy dostrzegany. Mam nadzieję, że dostrzeżemy go wszyscy na aktualnej wystawie”.

Zatrzymajmy się bliżej na historii wystawionego tu Chevroleta Nova '67, przebudowanego przez firmę J-Rod and Custom z Auburn (stan Waszyngton). Powtarzamy ją, bo jest ona dość typowa dla budowniczych i właścicieli restomodów.

Jared Hancock, właściciel J-Rod and Custom opowiada: „Gdy w 2011 roku odwiedził nas pewien gość z prośbą, by mu przebudować jego Chevroleta Nova, nigdy nie przypuszczaliśmy, że prace potrwać prawie cztery lata. Owszem, w tym okresie realizowaliśmy inne projekty, ale mimo wszystko. W międzyczasie właściciel Novy jest moim dobrym przyjacielem. Gdy przywłókł nam swój projekt, opowiadał, że w tym modelu zakochał się jeszcze będąc w high school, ale nigdy nie udało mu się zrealizować swojego marzenia. Ten egzemplarz wylicytował na eBayu. Wyglądał dobrze, ale jedynie, gdy oddaliło się od niego na jakieś 10 metrów. Im bliżej – tym



Restomody nie tylko z zewnątrz posiadają wiele nowoczesnych elementów



▲ Chevrolet Nova '67. Z oryginalnego auta pozostało naprawdę niewiele

Dodge Charger '69 z ciekawym wzorem lakierowania i indywidualnie wykonanym przednim spoilerem. To tylko jedna z wielu perełek tej wystawy ▼



było gorzej. Przekuwanie marzenia w rzeczywistość nie było łatwym zadaniem, biorąc pod uwagę stan tego auta. Wnętrze było wolną interpretacją na temat oryginału. Rozebraliśmy dokumentnie pojazd i tu dopiero przeżyliśmy horror. Mimo mojego dużego doświadczenia zawodowego, takiej partaniny to jeszcze nie widziałem. Część podłogi stanowił przyniety do reszty konstrukcji... znak drogowy! Wszystko było ładnie pokryte grubą warstwą szpachli. Nastąpiły debaty, wywieść to wszystko na złom, czy zacząć przebudowę od samych podstaw. Z bólem serca i dzięki silnym namowom właściciela zdecydowaliśmy się na to drugie.



Chevrolet Impala SS '66 posiadający wysoce zmodyfikowaną jednostkę V8 o pojemności 468 cui (7,7 l)



Ten Chevrolet Chevelle '65 też ma nieźle „za uszami”

Uważam, że końcowy efekt jest całkiem niczego sobie. Klient chciał samochód, który będzie ponadczasowy, bez żadnych akurat modyfikacji. Teraz z 650-konnym silnikiem Mast Motorsports LS7 427 SS gna jak zły, a o dobre trzymanie się drogi dbają szerokie koła Rushforth z odpowiednimi oponami”.

Jason Rushforth, właściciel firmy Rushforth, producent felg, opowiedział o wystawionym tu Dodge'u Chargerze. Oczywiście, ten dwukolorowo polakierowany samochód „nosi” też felgi jego produkcji. „Ten Dodge ma niesamowitą historię. Należy do mojego serdecznego kolegi. Skradziono mu go 12 lat temu. Gdy policja go znalazła, nie był niestety w najlepszym stanie. Ale było to pretekstem do całkowitej modernizacji”.

To jedna z setek opowieści krążących na tej wystawie. W gruncie rzeczy, na niej nie rozchodzi się tylko o metal, ale o ludzi i ich pasję.

Tekst: Kevin Guyan
Zdjęcia: LeMay America's Car Museum



Jak twierdzi większość, to od Pontiac GTO zaczęła się era muscle car'ów. Tutaj (na pierwszym planie) widzimy model z 1967 roku



Każda perspektywa Pontiac GTO '68 jest intrygująca



special-cars-berlin.de

Poszukujemy zdolnego mechanika ze znajomością angielskiego lub niemieckiego!



Special Cars Berlin
Telefon: +49 (0) 3342 - 20 61 20
Komórka: +49 (0) 172 - 6797252
Am Umspannwerk 19
15366 Neuenhagen b. Berlin / Teren przemysłowy
Mail: info@special-cars-berlin.de

Zakupimy Twojego amerykana! 🏆 Zaoszczędź pieniądze przez własny import

Gramy otwartymi kartami i przedstawiamy Wam wszystkie szczegóły dotyczące importu. Wszystkie oferowane samochody znajdują się w naszym salonie lub płyną już do nas. Oferujemy również usługi warsztatowe, części zamienne i modyfikacje.



1967 Mercury Cougar
V8 302 cui (4,95 l) 225 KM € 17.900



1967 Ford Thunderbird 4-Door Landau
V8 390 cui (6,4 l) 320 KM € 8.900



1991 Ford LTD Crown Victoria
V8 302 cui (5,0 l) 150 KM € 5.900



1973 Dodge Charger
V8 318 cui (5,2 l) 170 KM € 13.900



1966 Chrysler Town & Country
V8 413 cui (6,8 l) 375 KM € 8.900



1973 Ford Gran Torino Wagon
V8 351 cui (5,8 l) 156 KM € 8.900



1971 Ford Thunderbird
V8 429 cui (7,0 l) 375 KM € 26.900



1969 Chevrolet C10 fleet side longbed
V8 283 cui (4,7 l) 240 KM € 10.900