

# SKUTECZNE ŁAMANIE TABU

„The Drive Home” zorganizowany przez LeMay America's Car Museum



THE DRIVE HOME  
AMERICA'S CAR MUSEUM

**Klasyczne samochody gromadzą się zazwyczaj w najbardziej korzystnych dla nich warunkach. Na konkursach piękności stoją podczas ciepłej, słonecznej pogody na miękkich trawnikach albo większość czasu znajdują się w klimatyzowanych garażach. Wystać je na trasę liczącą parę tysięcy mil, narazić na minusowe temperatury i sól na drodze? Cóż to za niedorzeczny pomysł!**

A właśnie ten „absurdalny” przejazd amerykańskimi klasykami na dystansie 2900 mil (ok. 4700 km) odbił się niesamowicie szerokim echem w świecie hobbystów i nie tylko. Jego pomysłodawcą był dyrektor LeMay America's Car Museum w Tacoma (stan Washington) - David Madeira, który wymyślił sobie, że warto zwrócić uwagę szerszej publiczności na to muzeum, organizując przejazd przez prawie całe USA swoimi „podopiecznymi”, czyli: Fordem Mustangiem z 1966 roku, Chevroletem Nomadem z 1957 roku i Chryslerem 300G powstałym w 1961 roku.

Oczywiście, przed wyjazdem na tak daleką trasę samochody dostały świeże płyny, paski klinowe i węże, ponadto każdy otrzymał nowe łożyska kół, końcówki drążków kierowniczych,



**Kolekcjonerzy, jeśli mają możliwość wyboru rodzaju karoserii, to zawsze preferują wersję cabrio lub hardtop. Ale jest jeden chlubny wyjątek: Chevrolet Nomad. On jest niewątpliwie jednym z najpiękniejszych kombi, jakie kiedykolwiek powstało**

przeguby, akumulator i okładziny hamulcowe. Dokładnie je też wyregulowano. Na drogę wyposażono je w komplet zimowych opon, a ich podwozia „potraktowano” przezroczystym preparatem konserwującym. Konwojowi towarzyszyły dwa pojazdy, w tym - tak na wszelki wypadek - pickup Ford Super Duty z przyczepą.

Dyrektor muzeum, zapytany, dlaczego zdecydował się na tę przygodę, odpowiedział: „Samochody powinny być w ruchu, a nie spoczywać na statycznej wystawie. Gdy stoją, sprawiają tylko połowę radości”. Rzeczywiście, by zaakcentować to przesłanie, nie ma lepszego sposobu, jak podróż wzdłuż tego wielkiego kraju. Podczas przejazdu klasyki te traktowano tak, jak każdy inny samochód. Ale właściwie, dlaczego tak się temu dziwny? Przecież 50 czy 60 lat temu były one po prostu zwykłymi, użytkowymi pojazdami. Z opadami śniegu musiano zmagać się tylko podczas pierwszego dnia podróży. Opuuszczając Tacome, obrano najpierw kierunek na południe. Przejeżdżając przez Portland, Bend, Boise, Salt Lake City i Grand Junction (Kolorado), ruszono dalej na wschód docierając przez Kansas City do Saint Louis. Następnie kierując się na północ, konwój dotarł do Chicago, by w końcowym etapie osiągnąć cel: Cobo Hall w Detroit, gdzie akurat (16 stycznia) nastąpiło otwarcie międzynarodowego salonu samochodowego dla „zwykłej” publiczności.

Na początku podróży Mr. Madeira zapowiedział, że nie będzie tolerował przekraczania prędkości 65 mph (ok. 105 km/h), gdyż jest mu znana naturalna tendencja kierowców jadących w konwoju do organizowania sobie od czasu do czasu wyścigu. Jednak po kilku dniach okazało się, że każdemu z tych trzech samochodów można było narzucić wyższe tempo i wspaniałomyślnie podniósł limit prędkości do 70 mph (ok. 112 km/h) na resztę podróży.



Ten zimowy przejazd przez USA stał się dobrą reklamą dla LeMay America's Car Museum



Te debaty chyba się nigdy nie skończą. Który samochód był pierwszym muscle car'em? Niektórzy twierdzą, że nie był to Pontiac GTO z 1964 roku, lecz Chrysler 300 z 1955 roku. Jakie mają argumenty w rękę? Najważniejszym jest duża moc tego pokazowego sedana. W tamtym czasie 300 KM to było naprawdę coś. Poza tym, te liczby: od 0 do 60 mph w 9,8 sekundy i maksymalna szybkość 130 mph (ok. 210 km/h). Model ten był zawsze kombinacją świetnych osiągnięć i luksusu, dlatego często nazywa się go „hot rod'em bankiera”. W tej podróży wziął udział Chrysler 300G wyprodukowany w 1961 roku. Zwracając uwagę skrzydła „FlightSweep” zaczynające się już w połowie drzwi i podwójne reflektory „ustawione” pod takim samym kątem jak one



Jeden z wielu niezapomnianych momentów tej podróży: imponujący Gateway Arch w Saint Louis mający zarówno 192 metry rozpiętości u podstawy, jaki i wysokości



Trzeba było koniecznie odwiedzić muzeum Pontiac



Już pozostało niewiele mil. Chicago przywitało nas mroźną pogodą i swoją niezwykłą panoramą

Wzdłuż całej trasy zatrzymywano się oczywiście na dłużej i to stanowiło możliwość dla lokalnych klubów automobilowych, by gościć uczestników tej eskapady na posiłkach i spontanicznie organizować pokazy swoich samochodów. Często inni właściciele klasyków dołączali do konwoju i niekiedy towarzyszyli mu nawet przez kilkaset mil. Jeden entuzjasta przejechał nawet swoim Dodge Chargerem '68 całą trasę z Tacoma do Detroit.

Uczestnicy zauważyli, że najmniejsze zainteresowanie budził Mustang, przynajmniej w porównaniu ze znacznie rzadziej spotykanym Nomadem i Chryslerem 300G. Ale



David Madeira - dyrektor muzeum i sprawca tego całego „zamieszania”



Wreszcie u celu! Cobo Center w Detroit

z kolei jednoznacznie stwierdzono, że to właśnie ten Ford najbardziej nadaje się do takich długich przejazdów. Starszy od niego Chevrolet zyskał mniej pozytywnych opinii, a dysponujący dużymi gabarytami Chrysler był tylko dla niewielu odpowiednim pojazdem do tego celu.

Dziennikarze motoryzacyjni, którzy mieli okazję prowadzić te klasyki przez dłuższe odcinki, byli najbardziej zaskoczeni, w porównaniu do nowych aut, o wiele lepszą widocznością, zwsz-

szczęśliwie, że nawet podczas ostrych zim wszyscy po prostu jeździli. To, czy leżał śnieg, nie miało najmniejszego znaczenia. Przed chłodnicę wędrował jakiś duży kawał kartonu, do bagażnika wkładało się worki z piaskiem lub żużlem, a na koła osi napędowej zakładało się łańcuchy i już”.

Podczas jednego z licznych wywiadów wyznał: „Jedynym sposobem, aby zobaczyć prawdziwą Amerykę, jest podróżowanie bocznymi drogami. Zdarzyło mi się, że zacząłem nucić „God Bless America”. Byłem sam w samochodzie i nie mogłem się powstrzymać. To było po prostu niesamowite: słońce wspaniale podświetlało pokryte szronem łąki, przede mną nie było żadnych pojazdów, tylko otwarta droga”.

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



Rzut oka pod maskę Chryslera na pewno się oplaca. Ciekawy jest system „Cross-Ram” zwiększający moc w średnim zakresie obrotów. Kolektor ssący został rozbudowany, gdyż musiano uzyskać odpowiednią długość słupa gazu, by dobrze „rezonował”



Umorusane, ale szczęśliwe. Wystawianie nieumytych klasyków tak normalnie nie przystoi, ale w tym przypadku brud trasy stanowi nobilitację