

# MINI MUSCLE CAR

## Plymouth Duster 340 1972: pod kapotou nemusí být jen Hemi!

Duster je kupé, které se postavilo po bok základnímu modelu Plymouth Valiant. V provedení Duster 340 měl tenhle menší dvoudvřák pod kapotou docela ostrý smallblock, který odborníci řadili mezi nejlepší soudobé koncernové motory. V našem článku vám představíme jeden nezvykle zachovalý exemplář z roku 1972.



„Nový Valiant Duster a Duster 340 jsou důležitým přírůstkem do nabídky vozů Plymouth v klíčových tržních segmentech,“ prohlásil generální ředitel Chrysler-Plymouth Glenn E. White dne 31. srpna 1969 při příležitosti mediální prezentace nového kupé. Duster byl postaven na prověřené platformě A-body (Dart, Valiant a Barracuda). Disponoval sportovní linií střechy, bočními okny bez trojúhelníkových výplní, zadními větracími okénky a úzkým B-sloup-

kem s chromovanými ozdobnými lištami. Obě varianty měly stejný rozvor náprav 108 palců jako další vozy z rodiny A-body modelového roku '69, ale díky polořadbackové karosérii vypadaly Duster svěžji a sebevědoměji. Základního Dustera standardně poháněl úsporný šestiválec, a hned nad ním bylo možno objednat osmiválec 318 cu.i. Zábavný malý Plymouth zdobilo komiksově logo tornáda odkazující na prach, který kolem sebe víří po sešlápnutí plynu. Ale ani výkonově náročnější zákazníci nebyli přehlíženi: hned při uvedení na trh nechyběla v nabídce edice Duster 340. Tento „mini muscle

car“ byl, jak už napovídá číslo v názvu, vybaven točivou třistačtyřicátkou s výkonem 275 koní. Nejednalo se o jednoduše převrtanou 318, nýbrž o vyladěnou verzi mopařího smallblocku řady „LA“. Tento osmiválec byl důmyslně navržen – dostal kompresní poměr 10,5:1, kovanou klíku, dvojitý rozvodový řetěz, speciální olejovou vanu s úpravou proti pění a víření oleje, hlavy válců se

Reklamní ilustrace prezentuje model 1971 s příplatkovou černou kapotou s logem 340

Veselé obrázky dokazují, že Duster byl určen spíše mladším zákazníkům



### Nikdy nerestaurovaný originál!



zesílenými ventilovými pružinami, dvoukontaktní rozdělovač a také sání Dual Plane. Palivovou směs připravoval čtyřkomorový karburátor Carter AVS s nímž podával osmiválec nejvyšší výkon v 5.000 otáčkách za minutu.

Když byl Duster 340 představen, patřily do základní výbavy ozdobné černé pruhy na bocích a na zádi, černě lakovaná mřížka chladiče, radiální pneumatiky E-70 x 14, ráfky Rallye o šířce 5,5 palce, přední příčný stabilizátor, heavy-duty tlumiče,

Sox & Martin Plymouth startovali s Hemi Dusterem ve třídě Pro Stock



Díky ceně od 2.728 USD byl Duster 340 pro fanoušky výkonu mimořádně přitažlivou nabídkou







Duster 340 měl v sérii třístupňovou manuální převodovku. Náš kousek je však vybaven příplatkovým čtyřkvátem

dinu. V prvním roce výroby bylo postaveno celkem 21.799 třiřadačtyřicetek, které na silnicích svými výkony překvapovaly spoustu řidičů „dospělých“ muscle cars.

V roce 1971 dostal Duster 340 atraktivní svisle dělenou mřížku chladiče, která ho odlišila od standardních provedení, masivní grafiky „340“ na zadních blatnicích a nově tvarované pruhy. Cena se zvýšila a také kotoučové brzdy (bez posilovače) a kola Rallye byla nyní za příplatek. Zákazníci museli dopláct i za obrovské logo „340 Wedge“ umístěné šikmo na kapotě na straně řidiče, které bylo možno objednat pouze dohromady s černě lakovanou kapotou. Tyto speciální doplňky byly označeny kódem V24 a stály navíc 20.55 dolarů.



zesílené torzní tyče vpředu, heavy-duty listová pera vzadu a přední kotoučové brzdy. Sériová byla třístupňová manuální převodovka, za příplatek jste mohli mít automat nebo čtyřstupňový manuál. V základu také nechyběla speciální přístrojová deska vypůjčená z modelu Barracuda předchozího modelového roku. S první cenou 2.547 dolarů představoval Duster nabídku století pro milovníky Moparů lačné po výkonu, kteří měli ale omezený rozpočet. Za tyhle peníze bylo auto skutečně bombou a garážovým kutilům přinášelo i značný potenciál zvyšování výkonu. V testech magazínu Car Life redaktoři

oceňovali, že vůz dokázal zrychlit na 60 mil za 6,2 sekundy a čtvrt míle zvládl za 14,72 sekundy s cílovou rychlostí 94,24 mil za ho-



1972  
**Chrysler  
Plymouth**  
gives you more ways to go



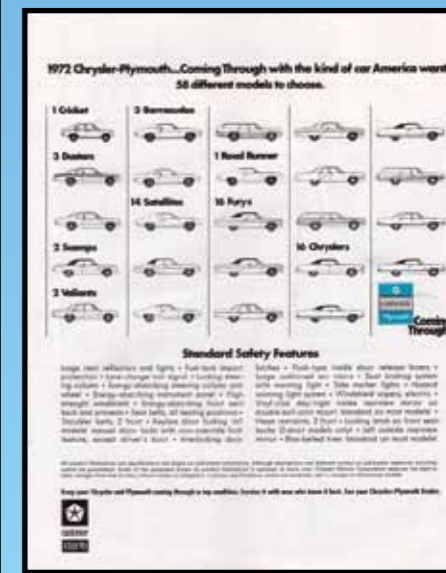
Ráfky Rallye „W21“ byly včetně krytů nábojů a ozdobných kroužků za příplatek 55.90 USD

Výkon v roce 1972 byl proti předchozímu roku bohužel přiškrten obvyčejnými hlavami a skrovnějšími tryskami

Inženýři koncernu Chrysler zapracovali také na přípravě směsi v motorech 340 cu.i. tím, že čtyřkomorový karburátor Carter AVS nahradili nově vyvinutým modelem Thermo-Quad stejného výrobce. Zvláštností bylo, že difuzory druhého stupně měly podstatně větší průřez než u stupně prvního. Na pohled se tento typ pozná podle prostředního dílu vyrobeného kvůli nižší teplotě paliva a potažmo vyšší účinnosti z černé „minerály obohacené fenolové pryskyřice“, což není nic jiného, než vzcnější název pro plast. Výkon zůstal na hodnotě 275 koní při 5.000 otáčkách, točivý moment dosáhl 461 Nm při 3.200 ot/min. Magazín Super Stock and Drag Illustrated testoval Duster 340 s nápravou 3,91:1

Svisle rozdělená mřížka chladiče podstatně zhodnotila příd' Duster 340. Obvyčejnější provedení měla stejnou mřížku jako Valiant

Součástí paketu Duster 340 bylo v sérii i dvojité výfukové potrubí







1972 byl poslední modelový rok před zavedením povinných pětimilových nárazníků, které doslova zruinovaly vzhled mnoha vozů



Na dřemém štítku dodaném spolu s návodem k použití je zaznamenána přesná výbava vozu. Kdo ho dnes umí přečíst?

a automatem v únorovém vydání z roku 1971. Takto specifikovaný vůz byl ve srovnání s konkurencí velmi svižný: navzdory rozmanitým jízdním technikám zajížděl konstantní časy na čtvrt míle kolem 14,2 s. Nejlepší výsledky byly nakonec dosaženy s otáčkami při rozjezdu 1.800 za minutu a citlivějším ovládáním pedálu plynu. Vůz se dostal i ke konkurenci Street and Supercar, kde dosáhl ještě lepšího času 13,94 sekund s cílovou rychlostí 104,89 mph.

Přísnější emisní normy pro rok 1972 donutily konstruktéry, aby stáhli výkon, čímž utrpěl i motor 340 cu.i. Kompresní poměr byl snížen o celé dva stupně (z 10,5:1 na ubohých

8,5:1) a speciální třištyřicítkové hlavy byly zaměněny za obyčejné ze slabší 318. Jen slabou kompenzací bylo zavedení elektronického zapalování. Karburátor Thermo-Quad byl sice zachován, ale změněné otryskávání podstatně zasáhlo do tvorby směsi. Magazín Car and Driver otestoval Duster 340 s automatickou převodovkou v zářijovém vydání 1972. Čas na čtvrt míle 15,5 sekund a cílová rychlost 86 mil hovoří za vše. Nutno však dodat, že na tomto mizerném výkonu se kromě výše zmíněného přetryskování podílel také dlouhý stálý převod 3,23:1 a klimatizace. Abychom byli féroví, je třeba připustit, že s jinou výbavou by lepší řidič zajel i rychlejší časy. Fakt je, že magazíny jako Super Stock and Drag Illustrated a Street a Supercar obvykle nasazovaly testovací piloty, kteří to na dragstripech uměli a využívali agresivnější jízdní styl. Díky tomu pak zajížděli větší časy než konzervativnější redaktoři v plátcích typu Car and Driver.

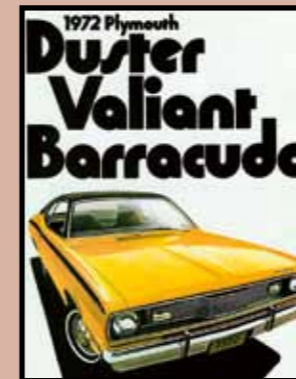
Námi prezentovaný Duster 340 ročníku 1972 je naprostý originál. Na tachometru se skví cifra 64.000 mil a až na nové pneumatiky se vůz nachází přesně ve stavu, v jakém svého času opustil showroom. K příplatkové výbavě patří čtyřstupňový manuál, vinylová



Majitel Plymouthu byl asi fanouškem dragsterů z týmu Sox & Martin



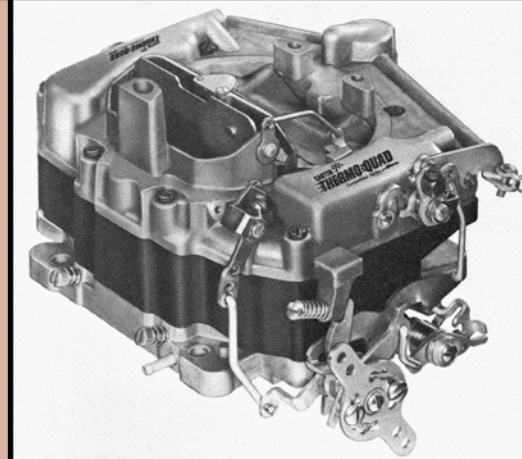
Magazín Hot Rod pojal Duster 340 za svůj project-car a přeměnil jej na desetisekundového dragstera



střecha, začerněná kapota, ráčky Rallye, samosvorný diferenciál, rádio s pásmem VKV, bubnové brzdy s posilovačem a anatomická sedadla. Lakování odstínem „FE5“ Rallye Red je také originální bez jakýchkoli dodatečných úprav. Jedná se patrně o jeden z mála skutečně originálních (nere-

stauovaných) Dusterů 340 na světě, který naštěstí navíc nebyl upraven ani pro závodní provoz.

Text a fotografie: Jim Maxwell  
Překlad: Ivo Pajorek  
Adaptace: Petr Bellinger



Prostřední díl karburátoru Carter Thermo-Quad byl vyroben z plastu a měl snižovat teplotu paliva

## Plymouth Duster 340 1972

Motor: OHV-V8 Chrysler „LA“, 340 cu.i., 5.573 cm<sup>3</sup>, kompresní poměr 8,5:1, 240 koní při 4.800 ot./min, 393 Nm při 3.600 ot./min, čtyřkomorový karburátor Carter Thermo-Quad \* Přenos hnací síly: čtyřstupňová manuální převodovka, zadní náprava se samosvorným diferenciálem \* Přední náprava: nezávislé zavěšení kol na dvojítech příčných ramenech a podélných torzních tyčích, teleskopické tlumiče, příčný stabilizátor, kotoučové brzdy s posilovačem \* Zadní náprava: tuhá náprava na půleliptických listových perech, teleskopické tlumiče, bubnové brzdy s posilovačem \* Kola: ocelové ráčky Rallye W21 v rozměru 5,5x14" \* Pneumatiky: diagonální Goodyear Polyglass E70-14 (odpovídá přibl. 205/70R14) \* Počet výrobních kusů v roce 1972: 15.681 \* Cena v roce 1972: od 2.728 USD.