

V sezóně 1969 si sice Richard Petty „odskočil“ ke konkurenčnímu Fordu. Kdyby však zůstal u Moparu, vypadal by jeho Roadrunner 1969 nejspíš nějak takhle



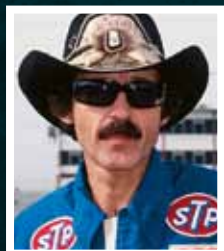
**Plymouth 1969
ve stylu NASCAR**

do noci tvrdě makali v malé hale. Téměř vše si na autě zvládli udělat sami. Dodejme, že na stejném místě vznikl také Markův Mopar, konkrétně Dodge Coronet z roku 1969.

Když jde o jakýkoli muscle car, v první chvíli se každý logicky zeptá na svaly pod kapotou, která je v tomto případě z lehoučkých skelných vláken a váží pouhých deset kilogramů. Po jejím otevření vykoukne na zvědavého diváka čtyřistačtyřicátka big-block, který byl lehce převrtán a zdvihovým objemem mírně překračuje původní hodnotu 7,2 litru. Nad hlavami od firmy 440 Source trůní 800cfm karburátor Speed Demon, který stíhá naplňovat všech osm spalovacích prostorů optimální směsí paliva. Ventily pobízí do správného tanečního rytmu vačkový hřídel Comp Cams a benzín

Silně upravená V8 je už od pohledu k sežráná, ale taky pořádně nadupaná po stránce výkonu

PRETTY PETTY



Richard Petty: jeden z největších závodníků NASCAR všech dob, za svoji kariéru vyhrál 200 závodů

Čahoun s mohutným kovbojským kloboukem, slunečními brýlemi přes půl obličeje a o něco menším knírem. Každému, kdo se alespoň trochu zajímá o historii amerického autosportu, se musí automaticky vybavít jméno Richard Petty! Ale nejen sám legendární pilot série NASCAR, nýbrž i jeho vozy jsou na první pohled nezaměnitelné. Obvykle bývají laděné do světle modré barvy a nesly číslo 43 – přesně jako Plymouth Roadrunner 1969 z těchto stránek, který patří Dannymu Dreweliesovi.

Když si Danny pořídil svého Roadrunnera, byl už vůz nalakován v tom správném odstínu „Petty-blue“. Kvalita však místy tak pokulhávala, že rozměrnější díly karosérie stejně musely znovu pod stříkací pistolí. Velký fanoušek Moparu se tím sa-

možřejmě nenechal odradit. Vždyť od roku 1991 mu prošlo rukama už tolik různých amerik, které postupně renovoval. Při práci na Plymouthu '69 si dal na čas – dílo vznikalo celkem deset let. „Od roku 2000 jsem každou sezónu vyměnil

nebo upravil nějaký díl. Postupoval jsem ale plánovitě tak, abych přes léto mohl jezdit,“ přibližuje Danny svůj renovační postup. Za to, že je dnes jeho Roadrunner ve špičkovém stavu, vděčí i svému kamarádovi Markovi, s nímž často pozdě





chytá ve směsi se vzduchem díky elektronickému zapalování MSD. Nepotřebné horké spaliny motor vydechuje třípalcovým dvojitým výfukovým potrubím s tlumiči Flowmaster.

O přenos hnací síly se stará osvědčená automatika TorqueFlite 727, kterou musel Danny přizpůsobit zvýšenému krouťáku motoru. Ko-

lik přesně koní ze sebe osmiválec vymáčkne, však zatím nikdo neví. Přesné číslo ale nikoho nezajímá, protože výkonu je dost na to, aby

se 295 milimetrů široké zadní válce kdykoli na povel od plynového pedálu začaly měnit v oblaka štiplavého dýmu.

Klíčové slovo: pneumatiky. Jak už jsme zmínili, ty zadní mají sko-

ro třicet centimetrů a jsou obuty na ráfcích Centerline v rozměru 10x15 palců. Na přední nápravě postačují 235/50 na osm palců širokých kolech. Zvolená kombinace zajišťuje dostatečnou akce-

leraci ve sprintech a současně nebrání kontrolovanému vykražování zatáček. Danny s partákem hodně zapracovali na podvozku. Základem jsou přestavěné tlumiče Koni, zadní listová pera SS Super Stock a předvápný přední stabilizátor. Komponenty jsou usazeny do polyuretanových silentbloků. K tomu, aby Roadrunner dokázal bezpečně zastavit z bláznivého kojetího tempa, poslouží vždy spolehlivé brzdy MP Brakes.

36letý nadšenec se z gruntu pustil i do interiéru. Jedním z Dannyho počínů je například vlastnoručně zhotovený kryt středového tunelu. Nekompromisní závodní dojem podtrhuje



15palcová hliníková kola Centerline jsou nehynoucí klasikou

Číslo bestie – svého času strašila třičtyřicítka konkurenty na dráze více než legendární 666

Plymouth 1969 ve stylu NASCAR





That's racing! Otáčkoměr Auto Meter s kontrolkou pro přeřazení



Roadrunner má upravený celý podvozek a také si trochu přiklekl k asfaltu



Na svém Roadrunneru pracoval Danny přibližně 10 let

taktéž volant Grant, přístroje Auto Meter nebo páka voliče od B&M. A nemůžeme zapomenout ani na spartánské skořepiny Kirkey Racing. Když si prohlédnete fotografie, které hovoří za tisíc slov, určitě s námi budete souhlasit, že před tímto Roadrunnerem by svůj kovbojský klobouk smekl i sám Richard Petty.

Text: Bernd Bartels, fotografie: Dieter Debo
Překlad: Ivo Pajorek, adaptace: Petr Bellinger



Úchvatné linie zadního okna jsou nejlépe patrné z ptačí perspektivy

Plymouth Roadrunner 1969

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, dvoudveřové kupé hardtop bez B-sloupků * **Motor:** benzinový V8-OHV, 440 cu.i. (převrtaný o 0,30"), karburátor Speed Demon 800 cfm, hlavy válců 440 Source (snížené o 0,80 mm), hliníková válečková vahadla 440 Source s prepákováním, vačka Comp Cams, rozvodové tyčky Manton Custom, sada rozvodů JP, sání Mopar M1, kované písty, zapalování MSD-6-AL, vysokokapacitní olejové čerpadlo, třípalcové dvojitě výfukové potrubí v uspořádání X-Pipe, nerezové vlnovce a tlumiče Flowmaster * **Převodovka:** třístupňový automat TorqueFlite 727 (zesílený), převodovkové díly A&A * **Podvozek:** tlumiče Koni, listová pera SS Super Stock, přední stabilizátor, všechny komponenty usazené v polyuretanových silent-blocích, zadní náprava 8-3/4", diferenciál s omezenou svorností, stálý převod 3,55:1 * **Brzdy:** MP Brakes * **Ráfky:** Centerline 8x15" vpředu a 10x15" vzadu * **Pneumatiky:** 235/50 R15 vpředu a 295/50 R15 vzadu * **Ostatní:** laminátová kapota (váží asi 10 kg), osekáný interiér, kryt středového tunelu vlastní výroby, volant Grant, přístroje Auto Meter, páka voliče B&M Pro Bandit, anatomická sedadla Kirkey Racing

Komfort vypadá jinak. Ultralehké skořepiny Kirkey Racing však nabízejí excelentní boční vedení

