

HIGHWAY TO HELLCAT



ny Challengeru v ceně přes dva miliony korun se už nemusíte stydět pozvat ani náročné obdivovatele německé preciznosti.

Pojetí interiéru je sportovně-elegantní, palubní desku i středovou konzolu zdobí karbonový dekor, sedadla, volant i výplně dveří jsou kontrastně prošívány a z tmných barev vyzývavě vystupuje rudý startovací knoflík. Vzhledem k hbitosti, s jakou Hellcat dokáže obcházet obvod rychloměru, bych za jedno z mála negativ povedeného kokpitu označil krátké, nepříliš viditelné rafičky otáčkoměru a tachometru na vínovém pozadí. Mimochodem rychloměr je cejchován do 340 km/h! Pádla pod volantem prozrazují, že „náš“ Challenger Hellcat je osazen novou osmistupňovou automatickou převodovkou 8HP90, což je zatím nejmasivnější skříň, která kdy nesla název

Pod kapotou je všechno jak má být a bez zbytečných cingrlátek. Po sešlápnutí pedálu na podlahu se tady rozpoutává peklo, které viditelně demonstrují oblaka dýmu pod zadními pneumatikami

Dodge Challenger SRT Hellcat 2015: pravověrný muscle car třetího tisíciletí

7. května 1945 v dopoledních hodinách kapitulovala německá posádka v Karlových Varech. Další postup 3. americké armády byl sice na rozkaz generála Eisenhowera zastaven, ale ani následné snahy o přepisování dějin nemohou vymazat tuhle část historie z paměti národa. Přesně o 70 let později začíná o několik set kilometrů na východ komorní oslava. Hlavní roli hraje samozřejmě opět americká ocel, naštěstí ale v daleko veselejší podobě. Česká redakce Chrom&Plameny dostala příležitost osedlat nejvýkonnější sériový muscle car všech dob, Dodge Challenger Hellcat.

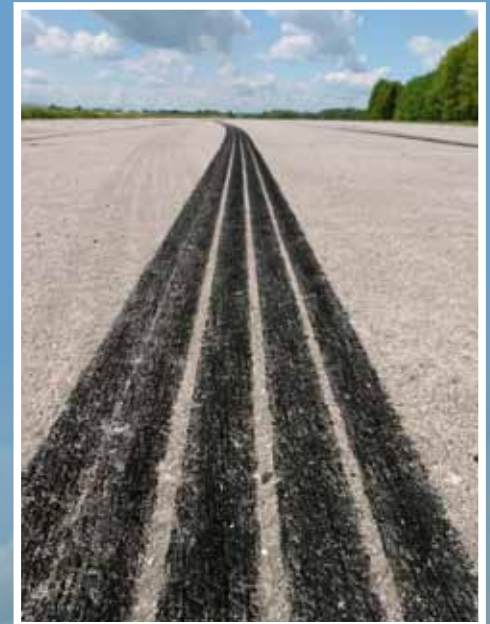
Spolu s Hellcatem přišel i nový pojem „Ram-Air Induction lamp“. Uvnitř parkovacího světlometu vede přívod vzduchu, kterého umí sedmisetkoňová bestie spotřebovat až 30 tisíc litrů za minutu!

Snad jen tomu, kdo se po několika letech probral z kómatu, by mohlo uniknout, že americký automobilový průmysl se znovu angažuje ve válce – tentokrát o nejsilnější osmiválec. Camaro ZL1 pohání solidních 580 koní a zadní nápravu Shelby GT500 roztáčí stádo 660 mustangů, vavříny ale (aspoň prozatím) patří Chrysleru a Dodge: 6,2litrový osmiválec podporovaný dvoušroubovým kompresorem IHI s plnicím tlakem 11,6 psi ze sebe vydá 707 koní a 880 Nm točivého momentu. Pro srovnání, zhruba to odpovídá osmině Pendolina nebo šlapání 1587 špičkových cyklistů. Tolik suchá čísla.

Určitě je to věc vkusu, ale mně osobně se Chally líbí z novodobých muscle cars asi nejvíc. Ačkoli je kvůli moderním bezpečnostním požadavkům robustnější, svými tvary jednoznačně odkazuje na předka z předchozího

článku o Mr. Norm 's. Čtyři kruhová světla, hmota v okolí zadních kol, úzké a široké hranaté koncové lampy nebo zrcátka „zapíchnutá“ do dveří – rodová DNA se zkrátka nezapře. Hellcat svou jedinečnost prvoplánovitě nevykřikuje, poznáte ho ale podle „kočičích“ emblémů za předními koly, matných dvacítkových ráfků obutých do válců Pirelli a červených brzdíků Brembo, které se za nimi ukrývají. Kapotu zdobí mohutný scoop a skrytou technickou samozřejmostí je samosvorný diferenciál. Kousek, který jsme měli zapůjčený, byl oděn do slušivého a už z velké dálky nepřehlédnutelného odstínu Sublime Green se saténově černou kapotou, spojler a prahy. Jediným kdoví proč jiskřivě stříbrným dílem byly protikusy zámků dveří, celkový dojem z kvality zpracování je však jasně pozitivní. Američané šli v poslední době hodně nahoru a do kabi-





Těžko byste našli zábavnější hračku: Chally zvládne burnout na požádání a s bonusem v podobě fantastického soundu

TorqueFlite. Druhou možností by byl šestiválcový manuál Tremec, který se podle prvních statistik prodává o něco lépe.

Na seznámení, focení a projížďku máme ale jen pár hodin, takže honem za volant. Prvním příjemným překvapením jsou pohodlná křesla s velkorysým bočním vedením. Když vás v kapse hřeje červený „klíček“, je jasné, že opěry přijdou vhod. Po sešlápnutí brzdy a stisknutí nejdůležitějšího

tlačítka s nápisem START/STOP ENGINE se na displeji mezi budíky krátce mihne divoká šelma, ručky se cvičně protáhnou po cifernících a v mžiku je odevšad slyšet brumlání osmiválce. Zbývá požádat o příjemný chládek dvouzónovou klimatizaci, zařadit širokým voličem Děčko a zhluboka se nadechnout. K těm sedmi stovkám koní má člověk přirozený respekt... Schválně. Až budete mít někdy náladu na procházku, odpočítejte si čtyři sta větších kro-

ků. Není to tak daleko a Challymu ta dráha stačí přesně na dvěstěkilometrovou metu, kterou s trochou umu při práci s plynem urazí za nějakých 11 sekund. Stovku zvládne pod čtyři vteřiny. Nejméně prvních 300 metrů by byl soupeřem i pro Boeing 737, který se právě zvedá z nedaleké runways. Pedal-to-the-metal akcelerace

je jedním slovem brutální. A i když budete využívat jen první polovinu otáčkoměru a necháte převodovku dříve odřazovat vyšší stupně (což se děje rychle a plynule), dáte si k svačině většinu semaforových závodníků – s takovou lehkostí! Zelený Chally dává svůj výkon opravdu nenuceně. Stejně poslušné jsou i brzdy s kotouči o rozměrech větší pizzy, do nichž se zakusuje obložení působením šesti pístů vpředu a čtyř vzadu. K tomu úžasný výhled na dlouhatánskou kapotu před vámi; tohle je muscle car třetího tisíciletí jak má být! Burnout na přání? Ano, šéfe, jen prosím vypněte protipokluzový systém, s ním to totiž opravdu, ale opravdu nejde. V běžném provozu však bude důmyslná elektronika podvozku nedocenitelným

Malovat čáry na silnici pro něj není problém, a když vypnete ASR, můžou být i nekonečně dlouhé...



HIGHWAY TO HELL (CAT)



propojen s tlakem do těch skvěle vytvarovaných sedadel. Lineární zátaž motoru ve středních otáčkách, tak charakteristický pro velké osmiválce, vystřídá nad čtyři tisíce peklo dostupné jen členům Řádu Rytířů rudého klíčku. Hellcat je zbraní hromadného předjíždění a současně akusticky návykovou látkou. Ten pocit, že pod logo SRT se musí do opěradel navždy obtisknout i vaše páteř a lopatky... Škodovka je dávno daleko za námi, motor si spokojeně odfrkne a Chally ve stopadesátce poklidně roluje do protikopce. Vše trvalo jen tři, čtyři vteřiny. Rádio? Ano, je tady, stejně jako empétrojka a důmyslný zábavní a navigační systém s dotykovou obrazovkou, ale řekl bych, že přijde na řadu nejdříve tak za měsíc po koupi. Na tachometru je znovu něco pod devadesát, kočka už se zavřenými klapkami o dost tišeji přede v 1.100 otáčkách na osmičku a svět je o dost barevnější a veselejší.

Interiér sází na decentní eleganci a pohodlí. Sportovní geny ale prozrazuje dvojice kulatých budíků na vínovém pozadí a šelma, která se mezi nimi mihne při startování

Hellcat je zatím v souboji o nejsilnější muscle car jasným vítězem

Nápisy Brembo na rudých třmenech a kotouče velikosti talíře od pizzy ručí za kvalitní deceleraci

pomocníkem. Zvláště na mokru může půl megawattu udělat solidní paseku, ostatně na síti nedávno proběhl inzerát na stejně zelený Hellcat s nájezdem pouhých 64 mil (!), který jeho řidič poslal po nezvládnuté korekci předkem do stromu. Sotva hodinu po koupi. Byl k máni za 20.000 dolarů. Veselejší samostatnou kapitolou je sound, který stádo natěšených koní vydává pro potěchu svého řidiče i okolí, kdykoliv se motor točí. Na volnoběh se z širokých koncovek výfuku ozývá příjemné hluboké bubláni véosmičky, které

všichni známe a milujeme ze srazů. Je z něj cítit objem a síla, ale zároveň zůstává ležérně klidné, jen nad kapotou se tetelí jarní vzduch. Prostě dokonalá zvuková kulisa na pořízení obrázků, zvláště když ostré polední slunce právě zakryly vysoké mráčky a fotograf nebude mít tolik práce s přepaly, barvami a vytahováním detailů ve stínech. Naše „modelka“ pózuje neúnavně a bez vztekání, takže brzy jsou potřebná data uložena na kartě a one-cat-show může pokračovat focením za jízdy. Symfonie začíná nabírat na vážnosti a mámivé zvonivosti, když ručka otáčkoměru sotva mine tisícovkovou metu. Parkování a popojíždění s touhle strojovnou neujde pozornosti žádného petrolheada, otočí se jednoduše každý: litinový šestilitr jakoby ucítil, že možná brzy dostane příležitost projít se branou do pekla. Kolem dvou tisíc se ke koncertu připojí další nástroj – řezavý hlas kompresoru.

To už ale opouštíme volnou plochu letiště a brázdíme klikaté silničky v okolí Ostravy. Hellcat má klasický hydraulický posilovač, elektrické verzi vystavili stopku, což je další malé plus. Auto je celkově použitelné jako daily-driver, ani zadní sedadla zde nejsou na rozdíl od některých konkurentů jen pro okrasu. Za křižovatkou najíždíme na rovný úsek silnice, výhled do volné krajiny ale trochu kazí Felicie na přídi, takže nastala nejhodnější chvíle zase trochu přišlápnout pravý pedál. Ve výfuku se ukrývají klapky, které optimalizují akustický projev podle jízdních podmínek a požadavků na výkon. Co se stane po jejich otevření, je slovy těžko popsatelné. Převodovka poslušně podřadí o dva, tři nebo klidně čtyři stupně a výrazy jako vřskot, řev, ryk, kravál, bouře ani všechny dohromady nestačí. Nestačí, protože zvuk je vždy dokonale



HIGHWAY TO HELL(CAT)



Dodge Challenger SRT Hellcat 2015

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** samonosná ocelová (s hliníkovou kapotou, dvoudveřové kupé) * **Rozměry:** rozvor 2.951 mm, délka 5.016 mm, šířka 1.923 mm, výška 1.415 mm * **Hmotnost:** 2.015 kg * **Motor:** benzínový 90° V8-OHV HEMI, 376 cu.i., 6.166 cm³, 707 koní při 6.000 ot/min, 818 Nm při 4.000 ot/min * **Převodovka:** osmistupňový automat TorqueFlite 8HP90 * **Přední náprava:** zavěšení se dvěma příčnými rameny, vinuté pružiny, stabilizátor * **Zadní náprava:** nezávislé pětiprvkové zavěšení, vinuté pružiny, stabilizátor * **Brzdy:** kotoučové Brembo s vnitřním chlazením, ABS * **Kola:** kované hliníkové ráfky 9,5x20" * **Pneumatiky:** Pirelli P Zero 275/40ZR20



Kompresorový osmiválec Hemi s dvouventilovou technikou a rozvodem OHV si na nic nehraje a nabízí brutální výkon už od nízkých otáček. Kluci z Grand Spaulding Dodge by z něj měli radost ☺

akceleraci, úžasný zvuk a úsměv na rtech při každém přishlápnutí plynu, k tomu přidává nášup v podobě moderní techniky: osmistupňový automat pro snesitelnou spotřebu, skvělá sedadla, stabilizační a protiprokluzový systém, velkorosé brzdy, zábavní elektroniku a v neposlední řadě taky antikorozi ochranu.

Píše se rok 2015, Challenger je tu stále s námi a na mysl se vtírá otázka, co bude za dalších 44 let?

Děkujeme společnosti Impexta Ostrava za vstřícnost a zapůjčení vozidla! A novému majiteli upřímně závidíme ☺

*Text: Ivo Pajorek
Foto: Jirka Příhonský*

Na pravém horizontu se kocháme panoramatem Beskyd, ani ta sytě žlutá řepková pole člověku tolik nevadí. Vždyť více alternativních pohonů možná jednou bude znamenat i více klasického benzínu pro osmiválce. Silnice ubíhá, zanedlouho můj ceduli vymezující teritorium Ostravy a pomalu přichází čas loučení. Přesednout do (téměř jakéhokoli) jiného auta se člověku vůbec nechce.

Chally není z aut, na která by člověk rychle zapomněl. Ještě dlouho si před zavřenými očima „pouštím“ ten okouzlující ryk při akceleraci. Hellcat je pravověrný muscle car třetího tisíciletí. Rozdává plnými hrstmi to, co od jeho předchůdce očekávali fanové před 44 lety: divokou

Když za ním neparkuje zrovna zelený Dodge Challenger, je Infiniti FX celkem nápadné auto

impexta

... vše kolem amerických automobilů

