

Čím oslovit čtenáře jubilejní „padesátky“? Jaké esence zvolit do výsledné směsi, která bude symbolizovat to, co milujeme, co chceme, v co věříme a o čem sníme? Počínaje šerým automobilovým dávnověkem a konče žhavou současností se nám nabízejí stovky pozoruhodných amerik a každá by si zasloužila být jmenována. Tohle privilegium dostane ale jen jedna. Má typickou červenou barvu, která vynikne na velkoměstských bulvárech i ve vyprahlé krajině New Mexika. Je z rodu Moparů, ale usedlost cruiserů jí byla vždy cizí. Je to... Jste napnutí? Ladies & Gentlemen: DODGE CORONET R/T '68!

**Bláznivě přitažlivý
Muscle Mopar s big-blockem 440 cu.i.**

B-Body Beauty



V poslední době se internetové nákupy staly naprosto běžnou součástí života. Teď nemyslíme věci denní potřeby, ale americkou klasiku, kterou si – v nejlepší případě – dopřejeme jen několikrát za život. Proč jezdit do Států? Usedneme k monitoru a lákavé objekty se jen míhají, pak několik mailů, převod peněz a už jen nějaké to čekání. Ale pozor! Z fandovskými napsaného inzerátu, doplněného desítkami brilantně upravených fotek, se může stát noční můra a dlouholeté zoufalství. Nevěříte? Ale ano, je to tak, hlavně u mimořádně cenných klasiků, nejdražších či nejvýkonnějších verzí a speciálních edicí.

Pak vám nákup on-line může přinést jedině drazé zaplacenou zkušenost: namísto nákladného a roky hledaného auta vám před dům přijede obyčejný klon (nebo spíše podfuk), obalený kytem a maskovaný metráky nekvalitní barvy a čínského chromu. A to ještě není to nejhorší; po krátké projíždce budete mít chuť dopřát dodávajícímu motoru eutanázii a začnete přemýšlet, jakým figlem se dostat do Ameriky se zbraní velkého kalibru, až si to půjdete vyřídít s bídákem, co vám tohle nadělení poslal.

Přitom to chce jen jedno: nějaké ty znalosti a zkušenosti, samozřejmě ve spojení se štěstím. Na to recept

není, to prostě buď máte nebo nemáte. Ale existují ameriky vyvažované zlatem, u nichž je spoleh na štěstí velkým hazardem. Jedním z nich je i Dodge Coronet R/T. Ten se k novému majiteli dostal v tak fantastickém stavu, že se tomu ani věřit nechce...

Švýcaři mají krásnou zemi, šikovné lidi a pozoruhodná auta v garážích. Fajnovým místem pro setkání s klasikou může být i nenápadná firma Top Auto Oerlikon, sídlící na severním okraji Curychu už víc než třicet let. Její šéf a majitel Daniel Singy se sice živí prodejem běžné produkce Made in Germany, ale čas od času si spraví chuť dovozem nějakého hlučného a drsné-

ho křížníku zpoza Velké louže. Že převažují brachiální výrobky Chryslerových divízi, je nasnadě. A nedělá to jen na zákaznickou objednávku, ale i k vlastnímu potěšení. Ty véosmičky se mezi alpskými velikány rozléhají jako snad nikde jinde.

Danny má zkušeností na rozdávání – jak by ne, když jeho rodná země je americkým záslíbená. Už v sedmnácti letech si z ušetřeného kapesného koupil ojetý Challenger '73, i když v něm zatím mohl jen sedět. Rodinu svou vášní nerozhádal ani nerozštěpil na dva tábory, s tátou objížděli evropské dragstripy a dokonce přivezli domů i nějaké to ocenění. Ale znáte nějakého Švýcara, který by myslel na koničky a zapomněl na obchod? Tím pádem je jasné, že se nová vášeň musela nějak promítnout do rodinného podnikání. Objem dovozu automobilových klasiků se sice zmenšil, zato jejich kvalita skokově narostla. Bohaté kontakty do celého světa umožnily importovat techniku, při jejímž spatření se otevřená ústa a orosené čelo nepokládaly za společenské faux pas. Maximální kvalita se stala pojmem.

Daniel úzce spolupracuje s firmou „Detailed Street n' Muscle“, zabývající se renovačními pracemi na absolutně špičkové úrovni. Repasované vozy mají kvalitu nových, což pensylvánské dílně vyneslo uznání dokonce od puntičkářských Švýcarů, kteří jsou raději ke každému skeptičtí.

Malé okénko do historie modelu nám pomůže osvěžit znalosti o tomhle navýsost raritním modelu „Made by Dodge“: stejně jako sesterský model Charger používá i Coronet koncernovou platformu B-Body. Provedení R/T patřilo do legen-



Rok 1968, premiéra
Road and Track!

B-Body Beauty

dární skupinky „Scat Pack“, společně s Chargerem R/T, Dartem GTS a SuperBee. Nadupané Coronety představovaly špičkovou techniku a tomu odpovídalo i vyrobené množství. V modelovém roce 1968 se v montážních závodech Detroit, St. Louis a Los Angeles zkompletovalo pouhých 7.751 Coronetů, vybavených automatikou. Kdokoliv tedy dnes hledá tehle supersilný R/T, měl by už předem počítat s rozsáhlými investicemi do renovačních prací. Jinou, než „Frame-Off Resto“, si tehle klasik nezaslouží.

Pečlivá renovace neznamená jen rozebrat všechny části a naházet je na jednu hromadu. Především musíte vědět, jak auto vypadalo v den, kdy opustilo továrnu a zamířilo na expediční plochu. Dodge má takovou nenápadnou pomůcku, která vám hodně pomůže: prakticky každá maličkost a detail výbavy je zaznamenaný na tzv. Build Sheetu, a každý renovátor si jej může dohledat. Coronet z našich snímků se tedy obnažil do detailu, ale jeho ladná karosérie s módními křivkami ve tvaru láhve Coly byla natolik v pořádku, že se původně plánovaný objem prací zúžil na výměnu dna zavazadelníku a nové podlahové plechy. Samozřejmě, drobné boule a tukance na prazích, blatnicích a dveřích se nevyhnuly ani „Dočce“ v barvě královského purpuru, ale po padesáti hodinách profesionálních prací byla karosérie opravená a bez sebemenší stopy předešlého života. Kvalitní Chryslerův chrom sice přečkal všechny útrapy, ale jeho místy zmatnělý lesk se nehodil k vyšňořenému exteriéru. Masivní díly tedy dostaly novou trojitou vrstvu. Po náraznících a lištách



**Elegantní sešikmená
trojice zadních svítlen
existovala pouze
u ročníku '68**

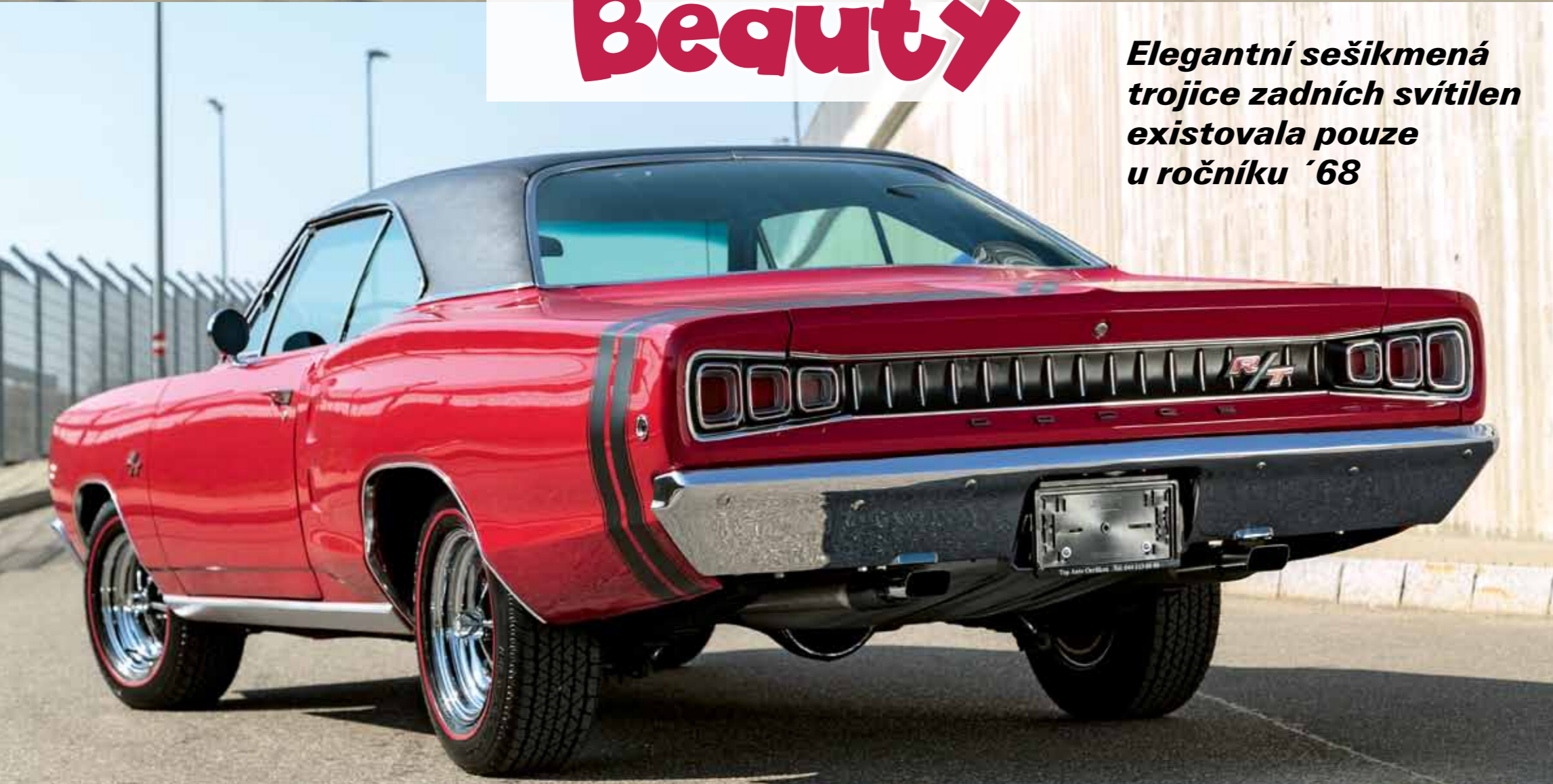
se mohla stěhovat i drobná bižuterie. Interiér patří k nejvíce opotřebovaným částem, navíc utváří jeden z prvních dojmů, které si budoucí majitel zapamatuje. U Coronetu šlo pryč skoro všechno. Koberce, stropní čalounění, potahy sedadel, vnitřní obložení a pryžová těsnění. Po instalaci nových doplňků dostal Coronet tvář a vůni, kterou naposledy zažil první majitel v roce 1968, když se v showroomu Dodge posadil do nablýskané novinky. Přístroje stále ukazovaly správné hodnoty, výměnu podstoupila tedy jen palubní elektroinstalace.

Srdcem i svaly každého Muscle Caru je pohonná jednotka. Monumentální big-block V8 440 cu.i. se čtyřkomorovým karburátorem měl sice už něco za sebou, ale ještě nebyl zralý do starého železa. Závady vyšly najevo po kompletní demontáži, k dispozici byl ale i náhradní agregát, takže kompletaci toho nejlepšího z obou strojoven vznikla véosmička z původní špičkové kondici a s dravou chutí do života. Samozřejmostí je nástřik motoru dobovým světlemodrým odstínem. Větší chladič 26" zajistí, aby motor vydržel bez přehřátí i šnečí tempo dopravy v totálně ucpaných evropských metropolích. Zadní náprava (8¾") je sestavená z nových dílů a koncový převod diferenciálu 3,55:1 skvěle doplňuje třístupňový automat A727.

Jedním z hlavních požadavků na klasický Muscle Car je nekompromisní chování na silnici. Generálka všech prvků zavěšení, listových per a torzních tyčí znamenala návrat k hodnotám, dosažených během testů nového vozu. Většina majitelů by se dopustila technického a dobového kompromisu ve formě instalace předních kotoučových brzd, ale ani tady nezůstal Coronet nic dlužen originalitě: o zpomalení se stará čtveřice velkých brzdových bubnů. Ocelový dinosaur má tedy stejné decelerační hodnoty jako před sedmačtyřiceti roky.

Jedinou změnou je použitý barevný odstín. Namísto původního JJ1 „Medium Gold“ dostalo velké kupé elegantní lak PP1 „Scorch Red“, který ovšem do puntíku odpovídá

**Téhle strojovně
neodoláte:
sériový
440 Magnum,
za příplatek
ještě divočejší
Hemi**





Přístrojový panel R/T byl střídavý a účelový jako u běžné rodinné střední třídy. Poslouchat jste mohli motor nebo středovlnné rádio



Sportovní vzhled konce 60. let znamenala dělená sedadla a středová konzole s pákou voliče. Bezpečnostní pásy byly za příplatek



Čtveřice světlometů a zlověstně temný grill. Oproti Chargeru Coronet své „oči“ neskrýval

tehdejšímu vzorníku barev. Dobové proužky „Bumble Bee“ a chromované ráfky „Magnum Chrome Wheels“ 15“ s nezbytnými „Red Lines“ doplňují decentní vzhled Moparu pozdních let šedesátých.

Z Danielova vyprávění se dovídáme, že Coronet přišel do Švýcarska po renovaci, trvajících tři čtvrtě roku. Nikdo neočekával ani ten nejmenší problém na cestě k příklepnu-

tí registrace historického vozidla. A přece se u technické kontroly našel jedinec, který zakroužil hlavou nad (prý) příliš vysokou hlučností a neuspokojivými emisními hodnotami. I v sebeliberalnější společnosti se najde člověk, léčící si své mindráky házením klacků druhým pod nohy. Ale seřazení takových maličkostí bylo u Top Auto Oerlikon hračkou a znovuzrozený Coronet si pro úřední souhlas k provozu dojel ve zvukové kulise vzdáleného hřmění nad Curyšským jezerem. Když jsme v údivu stáli nad decentně beránčím rouchem, dokonale halícím příslovečného vlka a fotograf naběhal snad několik mil okolo červeného skvostu, chystal

se Coronet do dražby Dolder Classic Auktion. Daniel tráví s elegantním Dodgem každou volnou vteřinu. Poslední slovo tedy patří jemu: „Kdekoliv se objevím s Coronetem, lidi hned vytahují iPhony a dělají stovky fotek. Už jen tohle mi dává pocit, že jezdím v něčem naprosto fantastickém. Lituju jedné jediné věci: že se tohohle okamžiku nedožil táta. Určitě by se radoval se mnou...“

Text: Andy Keidel

Foto: Frank Mundus, Patrick Trießl

Překlad: J.F.K.

Adaptace: Petr Bellinger

Skutečný věk prozrazuje nenápadná samolepka



Dodge Coronet R/T 1968

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, dvoudvěřové čtyřmístné kupé hardtop bez B-sloupků * **Motor:** benzínový V8-OHV big-block, 440 cu.i., 7.206 cm³, 375 koní při 4.600 ot/min, 650 Nm při 3.200 ot/min, kompresní poměr 10:1, čtyřkomorový karburátor Carter AFB * **Převodovka:** automatická třístupňová A727 * **Rozvodovka:** diferenciál „Sure Grip“ * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení na příčných trojúhelníkových ramenech, odpružení torzními tyčemi, teleskopické tlumiče * **Zadní náprava:** tuhá náprava s listovým odpružením, teleskopické tlumiče * **Brzdy:** na všech kolech bubnové * **Kola:** Magnum Wheels 15“ * **Pneumatiky:** BF Goodrich Redline

Podobnost s Chargerem je nepřehlédnutelná a naprosto zřejmá

