



# Jasnej výběr!

„Byl to masakr neskutečnej! Když jsem to auto viděl poprvé na eBayi, bylo úplně celý od slepičinců. Jeden slepičinec vedle druhýho! Ale to mě neodradilo a ani mě nezajímalo, jestli se motor točí nebo netočí. Mě zajímalo, aby to bylo kompletní“ – těmito slovy líčí Petr první virtuální setkání se svým vysněným Challengerem...

Časně letní slunce, posílené odrazy zrcadel nedalekých rybníků a zatopených pískoven, vykopal všechny mraky z oblohy nad jižními Čechami a v podvečerním tichu zahřívá celé okolí. Sedíme v parádně vybaveném chlapském „středisku“ u Petra, za námi

je prosklenou stěnou vidět bílý Dodge a zlatý Buick, vedle dva Harleye, všude připomínky American Way of Life, podél stěn úctyhodná baterie lahví od různých radostných životabudičů, na dosah kulečnickový stůl, na zdech plakáty s americkými motocykly a motorkářskými lebkami – ale hlavně všude samé výtisky Chromu&Plamenů. Tady to žije! Tady to žije tím správným směrem, tady se duše nasytí pohledem, poslechem i dojmů! A jelikož souvislosti bílého Challenge-ru s titulní postavou a dopravním prostředkem ze známého bijáku Vanishing

Point (psali jsme o něm v čísle 88) si nelze nevšimnout, nedá nám, abychom se nezeptali na to, co se automaticky nabízí: totiž, zda se Petr cítí jako jihočeský Kowalski... Smích! Upřímný a dlouhý! © „To asi ne! Nehoní mne celý policejní sbor a ani se nechci rozbít o radlice stojících buldozerů. Jízdu si vychutnám, ale i když to je sporták, tak s tím jezďím opatrně, mám úctu k veteránu,“ zvládl Petr odpovědět jedním dechem na otázku filmu i vyslovit svůj názor na jízdu s půl století starým oldtimerem. „Kdysi jsem vůbec netušil, že tady jezďí tolik amerík a že se dělají srazy. Až kámoš, co si koupil Catalinu, mě navnadil

a podařilo se mi v Polsku sehnat otevřený Buick Centurion. Na něm jsem nechal dva a půl tisíce hodin práce, než jsem jej zkompletoval. A když byl tenhle sen splněný, tak jsem si předsevzal, že musím mít pravej americkej sporták,“ vyznává se Petr z gradace svých snů. Podle jeho vlastních slov to musel být osmiválec s ručně řazenou převodovkou a samozřejmě Mopar. Tím se výběr zúžil na Charger, Challenger a Barracudu. A pak jako na zavalanou jsme uveřejnili v rubrice Drive-In Cinema snímek Vanishing Point, kde burácí při své osudové jízdě bílý Chally se závodníkem Kowalskim na jeho posledním výletu. A bylo roz-

hodnuto! S kámošem od Cataliny začali šmejdit a hledat na internetu (to už měl Petr podobu a barvu Moparu pevně zafixovanou v hlavě) – a co se nestalo? U Pittsburghu (Pennsylvania) narazili na dvě Dočky, ustájené a odložené nejmiň patnáct let!

Řada Challenger, v přípravách od poloviny 60. let, debutovala v září 1969 první generací modelového ročníku 1970. Přišla do prodeje jako přímý konkurent Pontiacu Firebird, Mercury Cougar, ale samozřejmě i výkonných modifikací Mustangu, třebaže se do boje s populárním Fordem pustila poněkud opožděně. Ale „Pony Car“, jak Challenger začali nazývat, byl na světě. Podobně se rozkoukával i jeho rodný bratr – Plymouth Barracuda. Tito dva svalouši spolu sdíleli použitou platformu Chrysler E, design byl dílem návrháře Carla Camerona. Challenger, ostatně jako každá amerika poválečné doby, byl skládačkou splněných požadavků prvního majitele, protože koncern Chrysler (dnešní Stellantis) myslel nejen na ty, jimž stačí dojet z bodu A do bodu B, ale i na milovníky supervýkonných strojoven pod kapotou. V těchto bohatstvím oplývajících dobách se Challenger dodával buď s uzavřenou sportovní karosérií nebo jako convertible. Dneska

Porovnejte s velkou fotkou vlevo: těžko uvěřit, že pod nánošem drůbežích exkrementů je to jedno a to samé auto! Ale je to tak...



Levé vnější zpětné zrcátko se počítalo do základní výbavy, zájemce si mohl objednat i pravé, a to včetně dálkového ovládní!



Sportovní volant se silným věncem je první eventualita, druhou představoval volant s věncem dřevěným

Bílý odstín je jedna ze standardních barev, kterou Dodge nabízel bez příplatku. Stejnou měl na svém filmovém Challengeru i Kowalski...





*Vodorovně orientované zadní svítelný dodávají Challengeru optické rozšíření. Zád je jednoduchá, a proto je její tvar stále moderní*

zní jako pohádka, že si zákazník mohl vybrat z osmi objemů motoru a třech druhů převodovek. Na spodní příčce motorového portfolia najdeme jednoduchý a stoprocentně osvědčený Slant Six o objemu 3,2 litru, nabídku uzavírají dva ocelové osmiválcové monumenty:

426 Hemi a 440 cu.i. K nim si budoucí majitel mohl zaškrtnout buď mechanickou tří či čtyřstupňovou převodovku s řazením na podlaze nebo proslulou koncernovou automatiku TorqueFlite. Challenger byl v základní podobě velmi jednoduchý a skromně vybavený,

zato ale dostal zájemce pořádnou porci lákadel ke zvažení a utrácení. Nejen samotné motory, ale i příslušenství: pět variant zadní nápravy, brzdy „Heavy Duty“, zesílený alternátor a baterii s větší kapacitou, servoposilovače, několik druhů okrasných poklic a desítky dalších položek. K tomu musíme připočítat osmnáct volitelných barevných odstínů (z toho pět příplatkových) a několik druhů čalounění – a výsledkem je naprosto individualizovaný muscle car, jehož zrcadlově stejný dvojník je jen horko těžko k nalezení! Chrysler ovšem myslel i na ty, kteří se nechtějí zdržovat jednotlivými položkami příplatkové výbavy, a řeknou jednoduše R/T, případně SE. R/T bylo zaměřené na strhující výkony a optické efekty, ovšem taková specifika mohl mít i SE (Special Edition), navíc dostal elegantní vzhled, podtržený třeba vinylovým potahem střechy nebo dalšími doplňky. Závodní specialitu, vhodnou i do běžného provozu, představoval model T/A, exteriérově samozřejmě jasně odlišený. První generace, která je

*Stylový „country“ pohled: Challengeru to barevné pozadí doslova sedí jako přišité. Třeba to okolo Pittsburghu vypadalo podobně...*



většinou znalců Moparu pokládaná za jediný opravdový Challenger, skončila v dubnu 1974, kdy už dávno vládní restrikce sestřelovaly jeden úžasný motor za druhým. Generace druhá přinesla jen zklamání: debutovala v roce 1978, výrobní cyklus ukončila po pěti letech a přinesla pouze kosmeticky upravené Mitsubishi Sapporo Coupé s výběrem ze dvou motorů: 1,6 a 2,6 litru. Byla to jen předsmrtná křeč...

Zlom nastal v přechodu milénií, kdy Stellantis začal pracovat na retrodesignu nejuspěšnějšího modelu s perspektivou výroby. V roce 2005 odtajnil první snímky chystaného překvapení, které debutovalo koncem roku 2007. Vyrábí se v prakticky nezměněné podobě dodnes, dostává motory s doslova zvířecí silou, na přání dopované kompresorem, ovšem podle nedávného sdělení koncernu Stellantis to vypadá, že letošní

*Motorový prostor je dostatečně dimenzovaný i na Hemi nebo Magnum. Ale i V8 318 cu.i. dovede lehký Challenger slušně rozpohybovat! Záleží na pravé noze...*



*Z tohoto pohledu to vypadá jako čekání na moment, kdy se v pozadí zformuje známý tvar černobílého policejního stíhače a začne hra na život a na smrt...*

Půvab Petrova Challengeru tkví mimo jiné v tom, že se vystříhal montáži nepůvodních a netovárních doplňků a ponechal Dodge tak, jak ji v Hamtramcku stvořili



Pohled po patnácti letech odstávky: slepičí ráj a v pozadí další rodinný Chally, který byl rovněž na prodej



Noční můra pro renovátora? Jak pro koho – Petr si dokázal poradit a čalounění byla právě jediná práce, kterou svěřil odborníkům!



Nakládáme, nakládáme, loď už čeká! Kdopak asi dělal Challengeru společnost při několikátýdenní plavbě Atlantikem?



Nenajdeme tady žádné chromem obtěžkané lišty ani masivní kusy kovu. Stylový nápis na zádi přeče stačí...

model Challengeru bude ten poslední. Do budoucna se výrobce hodlá v rámci jakési proklamované „udržitelosti“ věnovat výhradně elektrickým modelům. Těm se ale nebudeme věnovat my. Raději se podíváme na Challenger nefalšovaně

ho ročníku 1970, kterého si pořídil Petr. Na rozvoru necelých 2,8 metru stojí dynamicky vyhlížející kupé s velkým předním i zadním převisem. Zmíněnou dynamiku mu dodává silueta příkrčené šelmy, chystající se ke skoku, zvýrazněná zvedající se linií horní hrany pontonu. Bok je naprosto střízlivý, bez jakýchkoliv chromovaných ozdob s výjimkou typo-

vého označení na předních blatnicích. Oba nárazníky jsou vsazené do karosérie, jejich funkce v době, kdy se teprve začalo přemýšlet o pozdějších „traverzách“, je spíše symbolická. Výhradně horizontálně orientovaná před je dalším dynamickým zjevem, černý střed panelu oživuje chromovaný obdélníkový prvek s nápisem Challenger. Dvě dvojice světlometů, blikáče v dolní části a téměř „policejné“ působící velké členy předního nárazníku uzavírají celkový dojem. Sportovní vzhled střešní nástavby profituje ze silně skloněného čelního okna, absence sloupků B a mohutného sloupku C, který budí jistotu, že při eventuálním převrácení vozu zůstane řidič chráněn. Střecha opticky skoro nepozorovaně přechází v krátkou, ale výraznou záď,

zdobenou na pravém blatníku masivním víkem tankovacího hrdla. Samotné zadní čelo nese dvě vodorovné skupinové světlilny, filigránskou okrasnou lištu a čtyři koncovky duálního výfukového systému. Uvnitř se srdce fandy Moparů rozjásá pohledem na tříramenný volant s tlustým věncem, řadu kulatých „budíků“, ale hlavně na zalomenou řadičku ve tvaru T, která dokáže bleskově sázet jeden kvant za druhým. To by byla malá inventura všech pozitiv, která dokáže přinést pohled na Dodge z krátkého, ale šťastného období dějin koncernu Chrysler, kdy bylo možné téměř cokoli. A teď se zase posadíme na pohodlná křesla v Petrově půvabném zákulisním koutku, abychom pokračovali v rozmluvě o tom, jak se dá splnit sen. „Takže já

Naprosto bezchybný povrch a kvalitní lakování vyniknou při přírodním osvětlení. Dodge se může směle vydat na soutěž elegance. Ostudu rozhodně neudělá...

jsem vlastně s ameriky začal před jedenácti roky, když jsem si koupil ten otevřený Centurion. A po sedmi letech ježdění s Buickem přišla myšlenka na to poříditi si sporták.“ A pak už se odvíjí vyprávění, jehož děj začíná u prvního majitele bílého Dodge. Ten měl na prodej Challengeru dva. Oba prý používal a po něm je dostali jeho synové. Ti je také dojezdili do stavu, v němž se tehdy ještě asi nevyplatilo jednat s nimi jako s budoucí finanční jistinou, takže nechali auta patnáct let ležet ve stodole. „Když jsem viděl ty fotky, myslím ty původní ještě ze stodoly, tak se tam Challengeru pod těmi slepičinci doslova

ztracely,“ oživuje si Petr „drůbeží“ vzpomínky na samý počátek jednání o koupi. Ale ani takový stav Petra neodradil. Motor s převodovkou tam byly, nápravy také, interiér kompletní, a to ostatní? To bylo předmětem renovace, kterou si Petr zase umanul udělat sám. „Do Států jsem nejel, najal jsem si firmu, co mi byla schopná zajistit přepravu až sem do Čech, takže jsme si pro Dodge dojezili jen do Prahy.“ Od té doby uplynulo celých šest let. „Musel jsem udělat úplně všechno,“ přiznává zdatný renovátor, který cizí pomoc vyhledal jen při čalounění interiéru. Jinak byl Challenger dlouho rozebraný na



takové prvočinitele, že by jej dohromady možná nedali ani o posledním soudu. Z toho vyplývá naše trochu zálučná

Design konce šedesátých let sázel na optický vjem šířky a mohutnosti. Jiný než horizontální tvar zadních světlů by přímočaré vyjádření dynamiky a výkonu jen poškodil



otázka, zda na celém vozidle byla aspoň jedna součástka, kterou by Petr býval jen demontoval a bez ničeho dalšího znovu osadil? „Sakra, já vůbec nevím! Snad žádná taková není! I ty zadní světlíky se musely aspoň pořádně očistit a opravit. Cena nových byla totiž doslova brutální... A jinak fakt rozložený auto na drobnosti, všechno, co se hýbe, se muselo zrepasovat, některý součástky koupit nový, jiný jen opravit. Prostě motor, skříň, celou kastli opískovat, nakonec připravit pod lak. A taky jsem si to sám lakoval. Pro mne to lakování byla výzva, tak jsem si na to postavil stříkácí box s profesionální filtrací.“ Elegantní tmavě zelená čalounění je samozřejmě také nové. Tady žádná podobná látka nešla sehnat, Petr ji tedy objednal z Ameriky a čalouníci se činili. Stropníci ale už zase natáhli nový majitel sám.

Bloudit osaměle za volantem ameriky je jen poloviční zábava. Petr má štěstí, že se v okolí jeho bydliště zformovala malá, ale aktivní skupina majitelů US Cars



Na první jízdu Petr nečekal až po renovaci. Kdo by také odolal? Třebaže Chally ztratil hlas už před patnácti lety, Petr připevnil dopředu pětilitrový kanystr a Dodge fakt nastartoval. „Osm dlouhých minut to trvalo, ale pak se osmiválec rozběhl. Ale byly tam zabezpečené pístní kroužky, trochu to kouřilo, ale i převodovka spolupracovala, takže auto tady kolem domu a okolí najez-

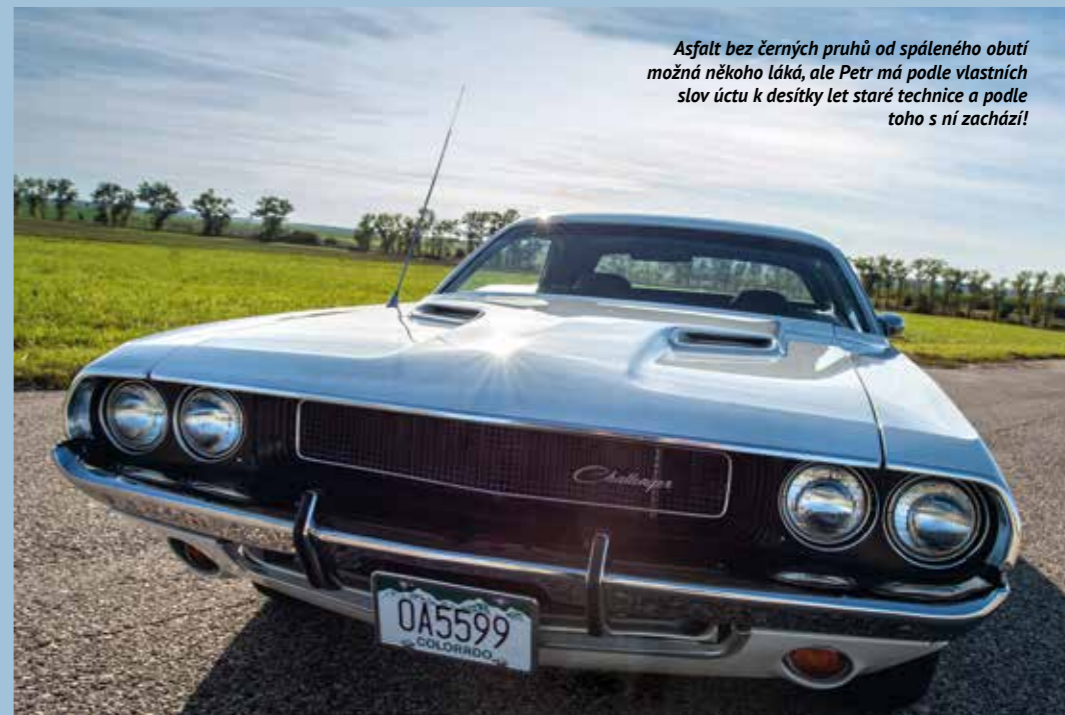
dilo asi deset kilometrů“ – tolik Petr o prvních dojmech za volantem své nové akvizice. A pak už došlo na hovor o ježdění. Dodge dokončil znovuzrození zjara předložského roku. Petr na první akci určitě nezapomene: „Na jaře jsou Jizbice, takže tam jsem chtěl, to měla být první jízda. Jenže dva dny před odjezdem na akci začal téct olej z motoru. Byla to vada těsnění, koupeného jako



Comin' Home... Nový majitel si „Dočku“ vyzvedl v Praze, protože se rozhodl neriskovat a spolehl se na přepravní firmu. Ta Challyho dodala takřka pod nos...

druhovýroba z Ameriky. Vydrželo asi pět startů a pak ta guma praskla vejčůl, a motor začal ztrácet olej úplným čůrkem.“ Tak se nakonec nejelo nikam, protože podobná repase se nedá stihnout za den. Vlastní křest tedy proběhl až na LCW 2021. Tam byl Chally mezi svými rodnými bratry...

V prostorné garáži stojí Petrův Buick i Dodge doslova marnotratně – kdyby se seřadily bok po boku, určitě by se tam ještě nějaká amerika vešla. Co na to majitel? Smích... A pak: „Renovace obou aut zabrala, dejme tomu, necelých pět tisíc hodin. A bude mi osmačtyřicet, takže utrhnout si ze svého volného času další dva tisíce hodin, nevím...“ Ale ten červíček tam byl. Červíček pochybností, který hlodá a hlodá. Co z Petra nakonec vypadlo? „To víte, o pick-upu jsem mluvil už dávno.“ Jóó, přesně na to jsme čekali! Ale budoucnost pomalu se rozrůstající kolekce je zajištěná. Petr má dospělého syna a o něco mladší dceru, jim se auta moc líbí, občas s nimi také vyrazí, a tak nositelé genů Ameriky určitě



Asfalt bez černých pruhů od spáleného obutí možná někoho láká, ale Petr má podle vlastních slov úctu k desítky let staré technice a podle toho s ní zachází!

tě nevymřou ani po meči, ani po přeslici. A ten vztah majitele k jeho vozům, ten je ukázkový. Řekl nám to naprosto jasně: „Jsou lidi, kteří mají peníze, koupí si auto udělaný a nějak si ho užívají. Já, když to vlastníma rukama vyoplám z polovraku, tak ten vztah k tomu mám úplně jiný.“ A to je ta nejlepší závěrečná tečka. Ještěže takoví lidé jsou. Dávají záruku, že budeme mít o čem psát i v dalších dekádách...

Text: J.F.K.

Foto: Chorche de Prigo, archiv autora a majitele



Nejen lidští, ale i oceloví kámoši! Oba samozřejmě ze stáje Mopar a z doby výkonového maxima. Gratulujeme!

## DODGE CHALLENGER 1970

**Koncepce:** motor vpředu podél, pohon zadních kol \* **Karoserie:** ocelová Unibody (kombinace samonosné s rámovou), dvoudveřový čtyřmístný hardtop kupé (bez středového sloupku) \* **Rozměry:** rozvor 2.794 mm, délka 4.859 mm, šířka 1.933 mm, výška 1.290 mm \* **Hmotnost:** 1.445 kg \* **Motor:** benzínový V8-OHV Series-LA, 318 cu.i., 5.210 cm<sup>3</sup>, 230 koní při 4.400 ot/min, 434 Nm při 2.000 ot/mi, vrtání x zdvih: 99,31 x 84,07 mm, kompresní poměr 8,8 : 1, dvoukomorový karburátor Carter BBD \* **Převodovka:** třístupňová manuální s řadicí pákou ve tvaru T na podlaze \* **Přední náprava:** nezávislé zavěšení na dvojitéch příčných ramenech, odpružení torzními tyčemi, tlumiče Oriflow \* **Zadní náprava:** tuhá, podélné listové pružiny, tlumiče Oriflow \* **Brzdy:** na všech kolech bubnové \* **Kola:** ocelové ráfky 5J x 14" \* **Pneumatiky:** 225/75 R14 \* **Jízdní výkony/spotřeba:** zrychlení z 0 na 100 km/h za 7,7 s, nejvyšší rychlost 184 km/h, kombinovaná spotřeba 19 l/100 km \* **Počet vyrobených kusů (1970):** 53.337 (mimo SE a R/T) \* **Cena (1970):** od 2.851 USD