



Vzácný kousek: Barracuda Hardtop Coupé '71 sjela z pásu v necelých 18.000 exemplářích

Každý z nás začal jednoho dne psát svou životní kroniku amerického entuziasmu. Většinou to bylo v mládí, třebaže se tady věkové hranice nekladou. Také hrdina naší story tehdy ještě marnotratně hýřil svým mládím: „Bylo mi devět, když si brácha dovezl domů Challengeru '72. Oranžový lak, uvnitř všechno sněhobílý, a já jsem hezčí bourák do té doby snad neviděl. A ten zvuk véosmičky, takový jsem ještě neslyšel a nikdy na něj nezapomenu.“ Krátce na to se rozhodl přidat svůj díl k designu Challengeru a přelakovat jej do jiného odstínu. „Ta oranžáda se mu asi přestala líbit, byla to barva malých vozítek a čtyřválců, co jich byla tehdy plná Evropa,“ vysvětluje. Jeho brácha nepotřeboval žádné obrázky a kdyby tehdy existoval internet, ani by nezapínal PC. Bylo totiž naprosto jasné, že Chally se napříště bude nepozorovaný plížit noční tmou a jen tlumené dusání jeho motoru prozradí, že tam někde, pod příkrovem noci, vyčkává na svou oběť... Uhodli jste: černá jako havran, černá jako noc a černá jako strašidelný film, při němž napětím svíráte opěradla křesla v biografu! A právě filmový čtyřkolový drsník stál za nosnou ideou o změně barvy, přesněji řečeno Barracuda '71. Viděli ji ti, kteří se odvážili zajít do kina na klasický krvák „Phantasm“ z roku 1979, v němž vystupoval „Dlouhán“ (Tall Man – hrál Angus Scrimm), hrobník, měnič mrtvol v malé krvelačné zombie. A také tam duněl V8 440 cu.i pod kapotou již zmiňované 'Cudy. Majitel Barracudy se úplně zbláznil do kombinace černého laku a chromovaných ráfků Cragar SS. Jeho brácha nejdřív zklamaně protáhl obličej, ale jen do té doby, než Challyho spatřil na vlastní oči. „Ta kára mne úplně převálcovala. Nikdy bych byl neřekl, že to bude takový děsivý a nádherný zároveň. Když jsem konečně i já mohl zkouknout ten horror, přestal jsem vnímat okolí. Buď 'Cuda '71 nebo nic!“ - jinak řečeno „Mopar or no car!“ Kolikrát jsme to jen slyšeli a kolikrát ještě uslyšíme?

Opustíme na chvíli širokoúhlé plátno kinosálů a řádění krvelačného hrobaře, abychom se podívali blíže na některé dějinné momenty našeho autohrdiny. Datum, které by si měli fanoušci supervozů vyznačit červeně, byl 1. duben 1964 (ale o April se nejednalo). V americky nezvyklé premiérové době debutuje první Barracuda, toho času ještě nevelké kupé se splývavou záďí, které samo netuší, jaká jej v budoucnu čeká proměna. Chrysler s uvedením spěchal, protože Ford řinčel zbraněmi (vlastně Mustangem) a rovněž bylo jasné, že GM také cosi chystá... Barra byla líbivým obohacením amerického trhu a tehdy někomu patrně stačil výkon 145 koní u řadové šestky „Slant Six 225 cu.i.“ (v Kanadě dokonce jen 170 cu.i a 100 koní). Jen ti nejnáročnější si zvolili nový V8 273 cu.i., v nejdražším provedení Commando s výkonem 235 koní. Ročník '67 přinesl dílčí inovace včetně designových, 'Cuda maličko „zdrsněla“ a dostala i verzi se stupňovitou

Paint it BLACK

Horrorová vize životním snem: Plymouth Barracuda 1971

Tohle není vyprávění o nějaké známé skladbě, třeba od Rolling Stones. To je syrový a pravdivý příběh jedné Barracudy, lakované do havraní černi. Představuje jeden splněný sen – a snům je přece fuk, jakou mají barvu. Sny buď jsou nebo nejsou. O téhle démonické káře snil jeden mladý Švýcar a vydrželo mu to hodně dlouho. Vlastně až dodnes, i když si už před třiceti lety začal svůj sen plnit. Předlohu našel v horroru...

zadí a také convertible. Drápy měla pěkně nabroušené – kde jsou ty časy mírumilovného popojíždění! Nyní se Barra zahryzla do asfaltu a odpálila to tak, že County Sheriffovi zčernala zlatá hvězda! Špičkové agregáty není nutné blíže popisovat: 426 HEMI a 440 cu.i., samozřejmě véosmičky! Na podzim roku 1969 mizí „malá Barracuda“ z prodejen, aby udělala místo té nejslavnější, která se zapíše – nikoliv zlatem – ale černí ze spálených pneumatik do galerie nejslavnějších amerik všech dob. Design ročníku '70 maže veškeré podobnosti s předchozími řadami. Designér John Eric Herlitz stvořil dynamickou a širokou karosérii, z níž i v klidu výkon jen tryskal. Použil novou platformu E-Body, společnou s bratrským Challengerem. Veškeré Herlitzovo snažení směřovalo k jasné a na první pohled zřetelné definici rychlosti, dravosti a varování. Zákazník mohl mít dvě karosářské varianty, vedle coupé ještě convertible. Během dvou produkčních let se nabídka soustředila na trojici verzí: základní a „low-cost“ Barracuda (BH), luxusní Barracuda Gran Coupé (BP) a sportovní model 'Cuda (BS). První dvě jmenované mohly mít pod kapotou „Slant Six“ dokonce nový s objemem sníženým na 198 cu.i. (3.200 cm³) v roce 1970! Věřili byste? Následovala celá plejáda divokých Chryslerových koňských stád, uvězněných ve V8 318, 340, 360, 383,

426 a 440 cu.i. Většina objemových stupňů nabízela několik ryze výkonných agregátů, špička se dostala až k proslulým 425 koním u slavného HEMI. Ročník '71 nepřinesl vcelku nic nového, proběhl jen obvyklý malý facelift (grill, zadní světlíky a rozdíly v interiéru). V obvyklém podzimním termínu roku 1971 pak debutoval modelový ročník '72, ale za obzorem už čekaly problémy, o nichž běžný americký řidič zatím věděl pramálo. Netušil, že za dva až tři roky bude muset jeho Barra čekat v potupné frontě na přiděl benzinu... Ale nekažme si náladu!

Tak taková je stručná historie káry, kterou si náš mladý Švýcar umínil vlastnit. Každou volnou minutu trávil v bráchově dílně. Na životní radosti a libůstky si vydělával nákupem, opravou a prodejem amerik. Když zbylo nějaké volno o víkendech, jezdil na srazy a závody dragsterů. Přelom nastal v roce 1987. Našemu hrdinovi bylo právě osmnáct let, když

si všiml, že na pozemku obchodníka s ojetinami přibyla Barracuda 1971, lakovaná v odstínu „Y9 Tawny Gold“. Osud? Zřejmě...

Starší a zkušený bratr přispěchal na pomoc, a oba sourozenci pak podrobnou prohlídkou zjistili, že Barra je relativně zachovalá a nepostrádá nic důležitého. Ale nesměli jste koukat zblízka, jak poznamenává náš hrdina: „Jedna přední zkrtná tyč byla prasklá, Plymouth se smutně skláněl k zemi. Na karosérii i uvnitř bylo bláto, špína, zvířecí trus, spousta odpadných kousků rzi a taky nějaká ta příroda, hlavně mech. Ale tohle všechno mi bylo fuk! Je to Barra a je to ročník '71!“ Plymouth se pyšnil nájzdem pouhých 23.000 km, a navíc pocházel od prvního majitele. Prostě zážrak! Budoucí krotitel čtyřkolového dravce se pustil do handlování o ceně a na jeho konci předal bazaristovi tři tisíce poctivých švýcarských franků. Bylo to do poslední mince všechno, co si stačil našetřit. „Na tu dobu to byly velké prachy. Zrovna jsem se začal učit autoklempířinu a měsíčně jsem vydělával čtyři kila,“ hlásí hrdě jako každý pravý Švýcar k promyšlenému zacházení s majetkem.

Nejdůležitější bylo dostat Barracudu do pojízdného stavu. „Když jsme s bráchou vyměnili zlomenou torzní tyč, zkusili jsme ho nastartovat – a Plymouth se ozval zdravým zvukem. Tak jen trochu umýt a vyčistit z nejhoršího, naložit bráchu, a vzhůru na první jízdu!“ Dopadla dobře, jak už asi tušíte, ale před pyšným majitelem byla další hromada práce. Té padly za oběť celé prázdniny, protože karosařina se nesmí ošidit. Po důkladné přípravě plechů pod lak se začalo šetřit. Důvod? Barva. Drahá barva, tedy celkový lak! Samozřejmě zvítězila „filmově“ černá, ovšem ta dovedla udělat díru do

rozpočtu. Stála totiž další tři tisíce franků.

Původní výfukové potrubí bylo naprosto k nepotřebě a na jeho místo přišla vlastnoruční konstrukce zhotovená z ocelových trubek. Další průběh renovace zabral bezmála půldruhého roku a sluší se připomenout, že se práce obešla bez cizího zásahu. Dokonce ani zvedák v dílně nebyl! Když tak oba pokukovali po demontovaném původním V8 318 cu.i., napadlo je, že by mohli přidat nějaké ty koně výměnou motoru. A stalo se: sehnali V8 340 cu.i. Six Pack, jaký se přesně v tomhle provedení dodával i do 'Cudy '71.

Na začátku naší story byl krvelačný hororový „Tall Man“, na jejím konci stáli utahaní bratři, bohatší o spoustu dovedností, před svými dětskými sny, ale oba na tohle období šťastně vzpomínají. A jejich nadšení neustalo dodnes, kdy jsou z nich dospělí chlapi: „Za tu dlouhou dobu jsme několikrát projeli Evropu křížem krážem a pokaždé jsme zažili nádherné věci. A dneska, když otevřete dveře Barracudy, cítíte se pořád jako by vám bylo dvacet, poprvé nastartujete, dupnete na plyn a povolíte uzdu těm třem stovkám koní!“

Přejeme další dlouhé roky radosti a štěstí!

Text: Bernd Bartels
Foto: Frank Schwichtenberg
Překlad & adaptace: J.F.K.



Interiér zůstal naprosto sériový včetně klouzavých skořepinových sedadel



Otázka na měrný výkon je naprosto nepatřičná, V8 340 Six Pack a jeho 290 koní si poradí i s plně obsazeným vozem



„Tuff Steering Wheel“ byl v roce 1971 příplatkovou položkou výbavy

Brutální vizáž Barracudy odpovídá filmové předloze ze snímku „Phantasm“. I na plátně se Plymouth proháněl s válcovitými zadními pneumatikami



PLYMOUTH BARRACUDA 1971

Koncepc: motor vpředu, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová Unibody, dvoudveřové kupé * **Rozměry:** rozvor 2.743 mm, rozvor vpředu/vzadu 1.516/1.565 mm, délka 4.740 mm, šířka 1.902 mm, výška 1.293 mm * **Hmotnost:** 1.540 kg * **Motor:** benzínový V8-OHV 340 Six Pack, 340 cu.i., 5.570 cm³, vrtání x zdvih 103 x 84 mm, 290 koní při 5.000 ot/min, 345 Nm při 3.400 ot/min, kompresní poměr 10,25 : 1, tři dvojité karburátory Holley, zapalování MSD, nové výfukové potrubí 3" * **Převodovka:** třístupňová automatická TorqueFlite * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení na příčných ramenech, odpružení zkrtnými tyčemi * **Zadní náprava:** tuhá náprava, listové pružiny * **Brzdy:** vpředu kotoučové, vzadu bubnové 11" * **Kola:** ráfky Rallye s chromovaným mezikružím, vpředu 5,5 x 14", vzadu 10 x 15" * **Pneumatiky:** vpředu Goodyear-Polyglas 200/70 x 14, vzadu Pro-Track 305/50 x 15 * **Jízdní výkony:** zrychlení z 0 na 100 km/h za 6,4 s * **Příslušenství:** nový černý lak, kapota, víko zavazadelníku a přední spoiler AAR, původní černé vinylové čalounění, bucket-seats, volant Tuff