



Duster 340 ročníku 1970 představoval kompaktní sportovní model, vybavený odpružením torzními tyčemi vpředu, robustními listovými pružinami vzadu, tuhými tlumiči, inovovanými ráfky Rallye a širšími pneumatikami

podřídil rozměrům stávajícího Valiantu. Montáž jiné zadní nápravy by způsobilo rozpočtové manko... Takže se dost podstatně lišil rozchod přední nápravy (1.460 mm) od zadní (1.412 mm).

Spotřeba paliva byla v polovině 70. let často diskutovaným tématem. Stále rostoucí ceny paliva nakonec „přemluvily“ řidiče, aby se snažili na jeden galon ujet maximum mil. Součástí příplatkové výbavy Gold Dusteru 1975 byl Fuel Pacer System, střežící tlak v sání



Duster - Story



Malý a sympatický Mopar se objevil před více než půlstoletím, obrátil na sebe sympatie ctitelů svižných kupátek a i dneska má v sobě sběratelský potenciál. Na silnici se neztratí vzhledově ani výkonově!

Blížil se modelový rok 1970 a vedení divize Plymouth z posledního amerického členu Velké trojky potřebovalo nějaký nosný nápad. Něco, co

by pohnulo zákaznictvem směrem k prodejnám, zároveň vypadalo neotřele a hlavně nepřekročilo nijak závratný rozpočet patnácti miliónů USD. V té době byla jednou z nejúspěšnějších modelová řada Valiantu, jen měla svou specifickou klientelu, která nepotřebovala nic, co by vypadalo sportovně. Zároveň vývojáři Plymouthu finišovali na zcela nové Barracudě používající platformu E. Z těchto dvou skutečností vycházelo představenstvo a usneslo se, že novinka by měla zapadat do vzniklé tržní mezery mezi rodinným Valiantem a sportovním Barracudou. Karty tedy byly rozdány... Celý designérský tým se skládal z Gena Weisse, Neila Wallinga a Milta Antonicka. Když se trojice dávala do práce, musela mít neustále na paměti striktně dané rozpočtové hranice. Navíc bylo nutné dodržet požadavek na velikost chystaného modelu, protože i sportovní provedení mělo odpovídat dosavadní platformě Valiantu s rozvorem 108". Když se návrhy staly realitou, každý podle vzhledu nového Dusteru neomylně poznal původní Valiant: souhlasily přední blatníky, kapota, přední nárazník i design chladičového grilu, to vše ročníku 1970. Zád novinky měla příjemný a osvěžující charakter mladistvě vyhlížejícího liftbacku. Nový Duster sázel především na sportovní a dynamickou tvarovou řeč, což bylo nejzřetelnější při pohledu z boku.



Duster 360 přinesl v roce 1975 nové a výrazné boční pruhy. Pod kapotou pracoval V8 360 cu.i. se čtyřkomorovým karburátorem a jmenovitým výkonem 230 koní

Coloradský závodník Irv Beringhaus se v roce 1973 zúčastnil třídy Pro Stock. Motor Hemi jeho Dusteru připravil Dick Landy, šasi dodal Kent Fuller

Ale pořád se vývojářům do cesty pletli koncernovní účetní, hlídající každý vydaný centík. Jen tak lze vysvětlit, proč má Duster zadní boční okénka nikoliv spouštěcí, ale pouze výklopná. Naproti tomu je přední sklo oproti Valiantu posunutě o něco dozadu. Zád nového kupé měla jednoduché otvory pro skupinové světlíky, takže si celkový vzhled udržel přehlednost a stylovou čistotu. Některým kritikům připadala poloha zadních kol ve srovnání s jemnou vlnou nad nimi neestetická, údajně se jim zadní kola zdála příliš posunutá do podběhů (o dva palce), a považovali to za designový prohřešek. Pokud by jim návrháři dali za pravdu, měli pro to jednoduché vysvětlení: všechno se muselo



Speciální edice Gold Duster byla zákazníky přijata kladně a přispěla k výsledkům prodeje tohoto roku: 264.974 vozidel

by pohnulo zákaznictvem směrem k prodejnám, zároveň vypadalo neotřele a hlavně nepřekročilo nijak závratný rozpočet patnácti miliónů USD. V té době byla jednou z nejúspěšnějších modelová řada Valiantu, jen měla svou specifickou klientelu, která nepotřebovala nic, co by vypadalo sportovně. Zároveň vývojáři Plymouthu finišovali na zcela nové Barracudě používající platformu E. Z těchto dvou skutečností vycházelo představenstvo a usneslo se, že



Rufus „Brooklyn Heavy“ Boyd byl živoucí legendou na míle daleko od New Yorku. V roce 1973 jezdil s Dusterem z dílny Sox & Martin. Na snímku se zadními koly na rozemleté umělé pryskyřici

Duster Butche Leala nesl přezdívku *The California Flash*. V roce 1971 se zúčastnil pohárů NHRA a AHRA a nakonec se stal nejrychlejším Moparem Pro Stocker. V červenci 1971 zajel rekordní čas NHRA: 9,57 sekund při konečné rychlosti 144,82 mph!

Základní provedení Dusteru používalo k pohonu buď šesti- válce 198 cu.i. (3.250 cm³) a Slant Six 225 cu.i. (3.682 cm³) nebo V8 318 cu.i. s dvoukomorovým karburátorem Carter (5.210 cm³) a výkonem 230 koní. Standardem byla ručně řazená třístupňová plně synchronizovaná převodovka, za automatiku si zájemce musel připlatit. Interiér byl ve znamení podoby s běžným Valiantem, mít sportovnější kokpit znamenalo sáhnout do úspor a katalogu příslušenství: skořepinová sedadla, středová konzole nebo volant „Tuff“. Duster 340 měl oslovit především mladou generaci, kladoucí větší důraz na výkonové parametry. Tento model měl vtání 102,6 mm, zdvih 84,07 mm, kompresní poměr 10,5:1 a vysokoprůtokové hlavy. Zajímavostí motoru byla



Tovární tým Chrysler nasadil v poháru Pro Stock ročníku 1973 tento Mopar Missile pilotovaný Donem Carltonem. Superlativní Duster vezl datový rekordér se sadou senzorů, střežící osm důležitých parametrů vozidla



kovaná klika, speciální vačková hřídel, rozvodový řetěz duplex a dvoučtvrtpalcový výfuk. Tohle všechno mělo podíl na celkovém výkonu 275 koní při 5.000 ot/min. Z výroby agregáty odcházely v nástřiku odstínem Hemi Orange. Ze zvláštního příslušenství můžeme jmenovat například ručně řazenou čtyřstupňovou převodovku s pákou Hurst, dále přední kotoučové brzdy a ocelové ráfky Rallye 5,50". Standardní optiku doplňovala nízká černá maska chladiče,

Ještě pořád je možné najít slušně zachovalé Dusterly bez velkého poškození koroze. Restaurovaný model na snímku dostal generálku karosérie a finiš podle továrního barevného kódu



naopak boční ozdobné pruhy a zadní černé vertikální pruhy dodával Plymouth za příplatek. Z toho všeho reklamní strategové usoudili, že propagační slogan „První superlevné superauto“ je oprávněný. Dusterly se kompletovaly dokonce ve čtyřech montovných Chrysleru: Hamtramck (Michigan), Commerce (Kalifornie), Fenton (Missouri) a Windsor v kanadském Ontariu. Symbol Dusteru se stal jedním z neznámějších log v automobilovém průmyslu. Od poloviny produkčního roku byla k dostání prémiová edice Gold Duster se zlatými pruhy na bocích a zádi, bělobokými pneumatikami, plizovanými vinylovými potahy a dalším speciálním příslušenstvím včetně barevně sladěných koberečků a stříbřitou maskou. Zvláštním znakem Gold Dusteru se stal vinylový střešní potah na přední části střechy. To, co zpočátku vypadalo jako marná snaha o zavedení malého kupé, se vyplatilo: do konce modelového roku 1970 napočítaly odbytové statistiky 217.192 prodaných exemplářů Dusteru. Ročník 1971 přinesl jen minimální změny, tou hlavní bylo snížení výkonu v důsledku neblahých federálních emisních norem. Dusterly roku '71 vypadaly prakticky stejně jako roku předchozího – s výjimkou chladičové masky verze 340. Toto

špičkové provedení mělo navíc jednu inovaci pod kapotou, a sice karburátor Carter Thermo-Quad. V následujícím roce dostaly Dusterly nové a širší zadní svítlny. Změna se dotkla i udávání výkonů motorů, které se dříve uvádělo v „brutto“ hodnotách, zatímco nyní údaj předkládal „čistý“ výkon, což bylo i realitě blíže. V rámci pokračujícího škrcení potence véosmiček musel výrobce snížit kompresní poměr motoru 340 cu.i. na pouhých 8,5:1. Do standardní výbavy se dostalo elektronické zapalování. Největší novinkou roku 1972 byl debut edice Space Duster: podivný nápad uzpůsobit elegantní kupé k převozu nákladu vyústil v nabídku zavazadelníku o délce dvou a půl metru. Toho se dosáhlo sklopením zadní sedadlové lavice – jak také jinak... V roce 1973 byl doposud nejsilnější Duster 340 nahrazený modelem 360. Smutné konstatování, že zvýšení objemu o 20 cu.i. přineslo výkonový nárůst pouze o pět koní, netřeba zdůrazňovat. Čistý výkon tedy činil 245 koní. Marketingové oddělení Plymouthu popisuje nový agregát těmito slovy: „Náš vysokovýkonný motor 360 cu.i. by měl oslovit každého fanouška silných agregátů. Má v sobě mnoho oblíbených součástí minulé éry, například čtyřkomorový karburátor,



Redaktor Petersenova nakladatelství John Dianna se v roce 1971 pustil na dragstrip s Dusterem 340, původně sériovým testovacím modelem. Podvozek upravil John Butler, podle tehdejších pravidel byl objem závodního motoru snížen na 305 cu.i.

modifikací kupě se propadl na pouhých 34.581, tedy pod hranici rentability, a to byl signál, že Plymouth musí výrobu stopnout.
Dnes Duster představuje oblíbený model, na nějž je k dostání velké množství aftermarketových dílů. Motorový prostor navíc pojme i moderní agregáty typu Crate. Každý

se tak může rozhodnout, jestli začne s útokem na bednu vítězů v poháru Duster Pro Stock nebo se zařadí mezi milovníky pečlivě renovovaných Moparů s nádechem nostalgie po dobách, kdy bylo možné vše...



Text: James Maxwell
Foto: archiv Jamese Maxwella
Překlad & adaptace: J.F.K.



zesílenou klikovku, ložiska heavy duty, vačkovou hřídel pro největší zatížení, speciální sací a výfukové ventily plus mnoho dalších věcí." Na druhou stranu byly vysoké výkony veřejností jen málokdy vyžadované. Federální vládě se podařilo násilnými restrikcemi (nepřipomíná vám to něco ze současnosti? – poznámka překladatele) prosadit omezení výkonů pomocí zákonných ustanovení o smogu a emisních standardech. Ročník 1975 byl pro Duster 360 rokem posledním.
Rok 1976 přinesl paket Feather Duster, obsahující zejména vybavení, sloužící ke snižování hmotnosti. Mohli jsme se tak setkat s hliníkovou kapotou a držáky nárazníků, což přineslo hmotnostní úsporu více než 90 kg. Edice měla také odlišný převod diferenciálu (2,94 : 1), nově upravený jednoduchý karburátor, rozdělovač s odlišným nastavením a odlišný výfuk. Rok 1976 současně znamená premiéru nové řady Volaré, a aniž by to běžný občan tušil, také poslední rok života pro veškeré Dustery. Celkový prodaný počet všech

