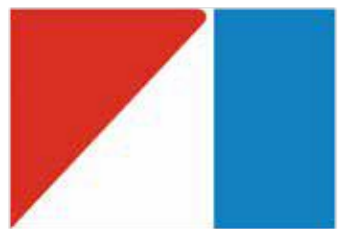
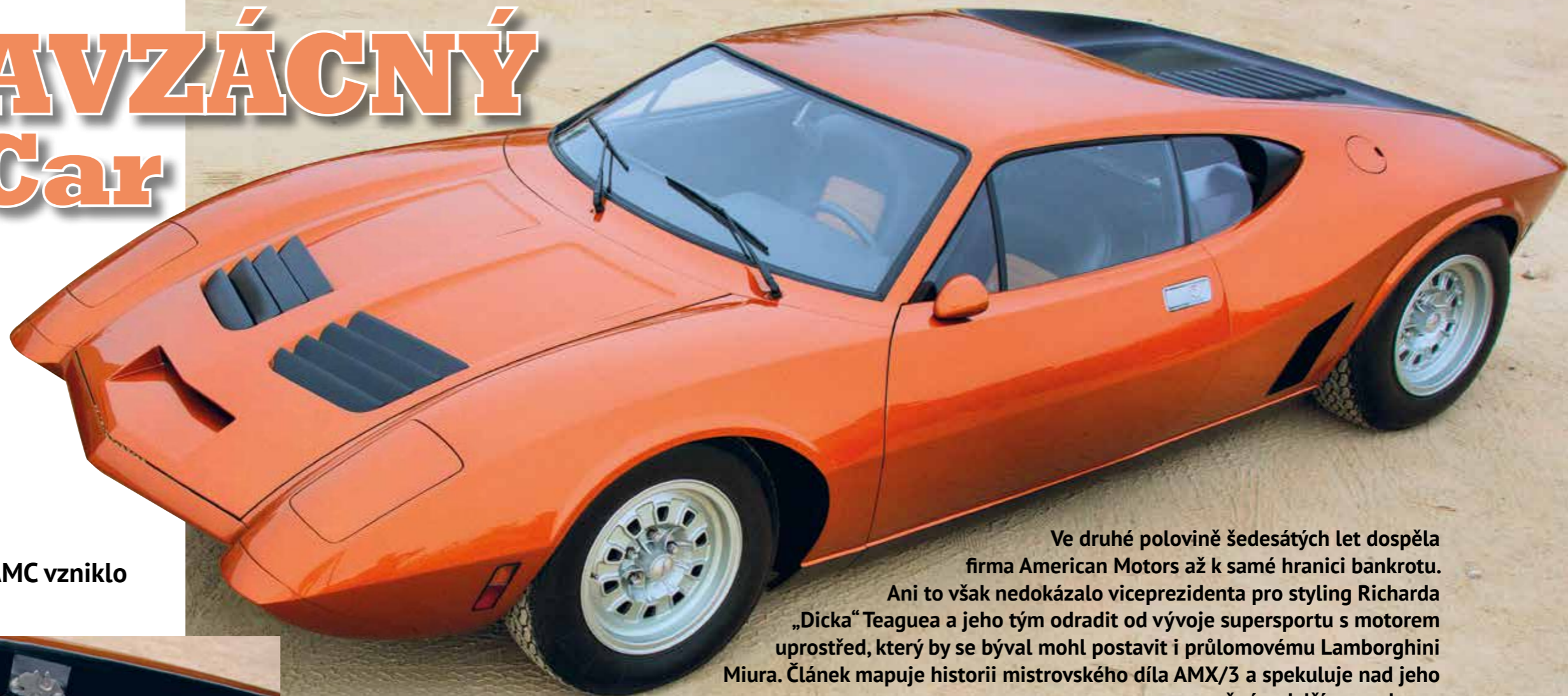


ULTRAVZÁČNÝ SuperCar



American Motors

Spektakulárního sportáku od AMC vzniklo jen pár kousků...



Ve druhé polovině šedesátých let dospěla firma American Motors až k samé hranici bankrotu. Ani to však nedokázalo viceprezidenta pro styling Richarda „Dick“ Teaguea a jeho tým odradit od vývoje supersportu s motorem uprostřed, který by se býval mohl postavit i průlomovému Lamborghini Miura. Článek mapuje historii mistrovského díla AMX/3 a spekuluje nad jeho možným dalším osudem...



Benzínový osmiválec 390 cu.i. byl skvělou volbou. Agregát je uložen před zadní nápravou, na kterou posílá přes transaxle převodovku 340 koní. Společnost mu dělá náhradní kolo, které se už nikam nevešlo

Po řadě úspěchů na počátku šedesátých let, kdy se Rambler vyšplhal na pozici třetího nejsilnějšího automobilového jména ve Státech (hned za Chevym a Fordem a těsně před Pontiaquem), začal firmě AMC evidentně rychle docházet dech. A když pak ještě v roce 1962 opustil podnik vizionářský předseda správní rady George W. Romney, aby se ucházel o post guvernéra Michiganu, byl malý koncern AMC odsouzen k marným snahám o konkurování Velké trojce. Za dalších pět let už stál na okraji propasti a téměř mířil do konkursu...

Část viny na tom jistě nese nešťastné rozhodnutí nového šéfa Roye Abernathyho upustit od důkladně promyšlených plánů svého předchůdce, který v zájmu úspory nákladů na nástroje a přípravky zamýšlel stavět trojici různých velkých modelů, tedy American, Classic/Rebel a Ambassador, na společné platformě. Ihned poté, co Romney AMC

opustil, začal Abernathy s nákladným programem upgradování mid-sizů Classic/Rebel a většího Ambassadoru, aby mohly konkurovat značkám GM, Ford a Chrysler napřímo. Výsledkem byla v roce 1966 totální finanční katastrofa, která vedla až k Abernathyho rezignaci a nahrazení ze strany nového investora a manažerského týmu.

V těchto temných dnech roku 1966 se firma AMC vyťasila na autosalonech s celou řádkou konceptů ve snaze přesvědčit zákazníky i investory o své další životaschopnosti a ukázat, že stále pracuje na vývoji aut, která nakonec dokážou pád do finanční propasti zvrátit. Nejhlubší stopu zanechal její vůbec první sporták, který dostal označení AMX (zkratka pro American Motors eXperimental). První AMX byl ještě pushmobil s laminátovou karosérií, představený na chicagském autosalonu v únoru 1966. Díky výklopnému sedadlu pro dvě osoby, které marketingové oddělení pokřti-

lo jménem „Ramble Seat“ (slovní hříčka s názvem Rambler a anglickým termínem pro nouzové sedadlo Rumble Seat), byl nezaměnitelný všude tam, kde se ukázal.

Zájem byl takový, že firma AMC v rekordním čase iniciovala vznik druhého prototypu u italské firmy Vignale. Zvědavým očím odborné veřejnosti se odhalil hned v dubnu (!) na newyorském autosalonu. Tentokrát už pojízdný AMX/1 se dokonce probojoval až na titulní stránku květnového vydání časopisu Motor Trend. Exemplář kupodivu přežil a skončil ve sbírce Freda Phillipse v Calgary. Tentýž člověk vlastní ještě AMX/2, bezmotorovou stylingovou studii z laminátu, která po vyřazení od AMC dlouhou dobu lákala zákazníky z totému jednoho autobazaru v Pensylvánii. Tato studie je jakousi spojkou mezi původním prototypem s motorem vpředu, z něhož se vyvinul sériový AMC AMX 1968 ½, a AMC AMX/3, kterého

v roce 1970 vzniklo bohužel jen několik exemplářů.

Když firma AMC v roce 1967 uvedla na trh čtyřmístný Javelin a o rok později dvoumístný AMX, propagoval viceprezident pro styling Richard „Dick“ Teague myšlenku vývoje nekompromisního sportáku s motorem uprostřed, který by však byl homologován i pro běžný silniční provoz. Lamborghini Miura tou dobou zrovna posouvala hranice designu moderních sportovních vozů a Teague jako automobilový nadšenec nejhrubšího zrna nechtěl sedět se založenýma rukama. Jeho ambicí bylo dokázat světu, že AMC má všechny potřebné schopnosti k tomu, aby vyprodukovala sporták světové extratřídy. V průběhu roku 1969 se projekt skutečně pohnul dále, když v závodě AMC v Detroitu na Plymouth Road (jehož zbytky teď možná čeká demolice) vznikla na základě původního hliněného modelu první karosérie AMX/3,

již puristé z řad fanoušků považují za finální verzi AMX. Neměla ještě funkční nádechy vzduchu jako pozdější AMX/3 s ocelovou karosérií. Tato karosérie byla místo obvyklejšího zničení odprodána a na světlo boží se znovu vynořila až za několik desítek let, když ji na craigslistu objevil nadšenec do AMC Tom Delaney.

Po pozitivních ohlasech na karosérii AMX/3 bylo vyššími místy rozhodnuto pověřit vývojem řady prototypů Giotta Bizzarriniho, aby bylo možné potvrdit potenciál k sériové výrobě. Na různých místech v Itálii tak postupně vzniklo celkem pět prototypů od Bizzarriniho nebo jeho obchodního partnera Salvatora Diomanteho, na nichž se místy podílel i Italdesign.

Díky svým zkušenostem získaným při práci na podvozku vlastního sportáku P538 z roku 1966 byl právě Bizzarrini jedinečným způsobem kvalifikován k tomu, aby vymyslel, jak pod svůdnou karosérii AMX/3 dostat fungující polomonokokové šasi. Pohon obstarala lehce poladěná verze tehdejšího osmiválce 390 cu.i., kterou firma AMC jinak v rámci své politiky unifikace montovala do všech možných vozů od dvoumístného AMX po devítisedadlový Ambassador kombi.

Točivý moment silného osmiválce (583 Nm při 3.600 ot/min) působil původně zvolené pětistupňové převodovce od

ZF problémy, takže se Bizzarrini nakonec obrátil na firmu OTO Melara, od níž objednal čtyřstupňovou skříň. (Později spoustu nevyužitých převodovek typu transaxle vykoupil Dick Teague). K dalším charakteristikám podvozku patřilo nezávislé zavěšení kol na dvojitých příčných ramenech vpředu i vzadu a kotoučové brzdy Teves na všech čtyřech kolech. Optimální teplotu motoru uloženého uprostřed zajišťovaly dva elektrické ventilátory u chladiče na přídí.

Než byl projekt, který podle dobových záznamů vyšel AMC nejméně na dva miliony dolarů v tehdejší měně, zastaven, vzniklo tedy pět kompletních originálních aut. Vůz byl představen vybraným automobilovým žurnalistům poprvé v březnu 1970 v Římě.

Ukončení programu AMX/3 mělo více důvodů: produktová plánovači od AMC se báli nákladů, které se začínaly pomalu ale jistě vymykat z rukou. Odhadovali, že by se AMX/3 muselo nakonec prodávat nejméně za 12.000 dolarů (po započtení inflace to dnes odpovídá nějakým 93 tisícům USD). Přitom o měsíc později, tedy v dubnu 1970, přišel na trh DeTomaso Pantera, který se u dealerů Lincoln a Mercury v USA prodával za 10 tisíc. AMC bylo toho mínění, že za dvanáct tisíc by AMX/3 prostě nemohlo být konkurenceschop-



Typické AMC: Dveřním klikám, které nacházíme od Gremlinů po Ambassadors úplně všude, se nevyhnul ani čistokrevný sporták AMX/3

né. Celý proces návrhu navíc prodražovaly a komplikovaly chystané předpisy pro pětimilové nárazníky. Posledním hřebíčkem do rakve AMX/3 pak byla paralyzující stávka v roce 1970, jejímž výsledkem byla další finanční omezení.

AMC na to konto požádala Bizzarriniho, aby veškeré práce na projektu zastavil, a všechny dosud vytvořené nástroje a přípravky zničil. Bizzarrini však ještě stihl dokončit šestý vůz pro svého obchodního part-

nera Diomanteho. Neoficiální sedmý exemplář vznikl později jako soukromá iniciativa z nepoužitých dílů a přebytečného šasi. Auto představované v našem článku bylo po dlouhá léta srdcem sbírky Wal-

tera Kirtlanda z Baton Rouge v Louisianě. Teprve v roce 2014 ho od něj odkoupil Jürgen Wilms z Düsseldorfu. Když po přepisu důkladně prozkoumal místy popraskaný červený lak, pustil se do důkladné renovace, za kterou byl po

Šasi č. 2 se ve své kariéře chlubilo různými laky a prošlo několika páry rukou. Tento konkrétní vůz byl navíc testován v Monze s účastí BMW



Pohled odhalující žraločí tvar přídě, kterou si určitě nechcete představovat s pětimilovými nárazníky



V interiéru sportáku se nachází dost divoký mix přístrojů AMC, hodin Veglia s Bizzarriniho podpisem a dokonce několika dílů BMW



Interiér je typický pro malosériové sportovní vozy tehdejší doby. Mnoho součástí bylo vyrobeno ručně po kusech nebo jde o upravované díly ze sériové výroby

Na pozadí je DeTomaso Pantera, který byl ušit podle stejného vzoru jako AMX/3, a pokud by došlo na sériovou výrobu, byl by jeho přímým konkurentem



Pro projekt AMX/3 nechal Bizzarrini u Campagnola vyrobit alespoň tučt sad ráfků z hořčíkové slitiny Elektron

soutěžit s Lamborghini Miurou o to, kdo z nich reprezentuje aktuální stav techniky. Připomeňme jen, že do uvedení Ferrari 365 GT4 Boxer Berlinetta zbýval ještě nejméně rok!

Text: Richard Truesdell
Foto: Richard Truesdell,
Gooding and Co.
Překlad: Ivo Pajorek
Adaptace: Petr Bellinger

AMC AMX/3 1970

Koncepce: motor uprostřed (před zadní nápravou) podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová samonosná, semi-monocoque s centrálním nosníkem, dvoudveřové dvoumístné kupé s výklonným krytem motoru * **Rozměry:** rozvor 2.675 mm, délka 4.460 mm, šířka 1.902 mm, výška 1.102 mm * **Hmotnost:** 1.402 kg * **Motor:** benzínový V8-OHV AMC, 390 cu.i., 6.384 cm³, 340 koní při 5.100 ot/min, 583 Nm při 3.600 ot/min, vrtání 105,79 mm, zdvih 90,77 mm, kompresní poměr 10:1, čtyřkomorový karburátor Carter * **Převodovka:** čtyřstupňová manuální od firmy OTO Melara, transaxle, stálý převod nápravy 3,45:1 * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol na dvojítech příčných ramenech nestejné délky, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče, stabilizátor * **Zadní náprava:** nezávislé zavěšení kol na dvojítech příčných ramenech, vždy dvě vinuté pružiny a teleskopické tlumiče na každé straně * **Brzdy:** kotoučové brzdy Teves s vnitřní ventilací na všech kolech, průměr kotouče 292 mm vpředu a 280 mm vzadu * **Kola:** ráfky z lehkých slitin Campagnolo 15" * **Pneumatiky:** Michelin Radial X 205/70R15 vpředu a Michelin XWX 225/70R15 vzadu * **Počet vyrobených kusů (1969–1970):** 5 originálů (+ 2 později) * **Jízdní výkony:** zrychlení 0-100 km/h za 6 s, nejvyšší rychlost 270 km/h (s předním spoilerem)

Zád s krátkým převisem působí mohutně, a to „víko ve víku“ je mimochodem výklonný spoiler

zásluze odměněn i vítězstvím na Pebble Beach 2016.

Jeho auto s pořadovým číslem dvě z původní pětikusové předserie prototypů je známo také jako „testovací vůz z Monzy“ a jako takové nosilo dříve vpředu nápis AMX/3 a vzadu AMX/3 by Bizzarrini. Wilms však byl toho názoru, že podpis italského konstruktéra odvádí pozornost od elegantních a dechberoucích linií vozu a také trochu zatlačuje do pozadí fakt, že by tento sporták nikdy nemohl vzniknout bez Dicka Teaguea a dalších vášnivých vizionářů z American Motors Corporation.

Po přehlídce Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2015 stál Wilms před dilematem. Věděl, že karosérie potřebuje nový lak, zbývalo však rozsoudit, zda postupovat podle tehdejších testovacích specifikací Monzy, nebo restaurovat vůz do podoby, v jaké si ho designový tým AMC představoval jako potenciálního konkurenta Pantery. Wilms se rozhodl pro druhou variantu a zvolil pro přelakování odstín P79 Bittersweet Orange, který AMC skutečně v roce 1970 používal. Dick Teague se svým týmem plánoval, že AMX/3 nabídne výkon přes 300 koní a vyvine rychlost přes 255 km/h. Nastal

však problém: Bizzarriniho testovací jízdy odhalily, že při rychlostech nad 230 km/h se před vozu začíná nebezpečně nadzvedávat. To vedlo k experimentům s řadou různých spoilerů, které měly problém vyřešit.

Když byly testy s ohledem na možnou sériovou produkci dokončeny (původně bylo plánováno vyrábět ročně až 5.000 exemplářů AMX/3, ale toto číslo bylo postupně sníženo až na pouhých 24 kusů), zůstávalo už auto podle Bizzarriniho prohlášení stabilní i v rychlostech hodně přes 250 km/h. Firma BMW, která byla zapojena do vývoje podvoz-

ku a předseriesových testů, potvrdila, že „testovací vůz z Monzy“ se vyznačoval solidním podvozkem, jenž byl vlastně konečnou fází vývoje P538 (první prototyp přitom mnichované okomentovali dlouhým seznamem nedostatků). V aukci u Gooding & Comp. ve Scottsdale v roce 2017 se nakonec za 981.000 dolarů prodalo auto v takové podobě, v jaké by bývalo mohlo být veřejnosti nabízeno jako vlajková loď AMC v roce 1972. Je to hmatatelný důkaz toho, že firma AMC ve spolupráci s talentovaným Bizzarrinim dokázala vyprodukovat moderní sportovní vůz, který mohl



Pohled do skromného zavazadelníku odhalí sofistikovaný brzdový systém a dvojici chladičových ventilátorů

