

# VZKŘÍŠENÍ ZELENÉ BESTIE



*zelená bestie přiburácela před penzion Čtyřlístek a její majitel Zdeněk jí ještě několikrát prošlápl plynový pedál. Big-block 440 Magnum dokázal při záběru pootočit celým autem a z jeho zvuku naskakovala husí kůže. Charger byl jasným favoritem celé akce, obdivován hlavně mužskou polovinou osazenstva. Debaty nad otevřenou kapotou nebraly konce, a i večerní diskuze na baru se točily kolem zelené bestie. Koho by tenkrát napadlo, že tenhle jedinečný kousek za pár let zmizí z naší scény a na poměrně dlouhou dobu se uloží ke spánku?*

*Ale pojďme se vrátit do historie. Na podzim roku 1970 se na silnicích objevila nová, v pořadí již třetí generace Chargeru, začínající modelovým ročníkem 1971. Chryslerův plnokrevný muscle car od divize Dodge zazářil jako hvězda na nebi, ale nakrátko. Už po pěti letech jeho*

*Znovuzrozený styling karosérie ve tvaru láhve Coca-Coly vynikne nejlépe z tohoto pohledu*

*Příběh našeho Chargeru je podobný mnoha dalším příběhům amerik, které se odehrály na přelomu milénia – dovoz krásného auta do Čech, pár let slávy na srazích a poté zapomnění. Přesto je tenhle příběh jiný. Má totiž šťastný konec. Dokonce ten nejšťastnější!*



*Po pádu železné opony se do naší malé země začalo dovážet množství amerik ze západní Evropy a ze Spojených států. Skončila doba temna, kdy jedinou možností, jak získat americkou káru, bylo nekonečné pročítání inzerátů ve Světě motorů či pravidelná návštěva pražského autobazaru Na Petynce. Tehdejší objevení a pořízení klasické ame-*

*Dřevo na přístrojovce a středové konzoli pravé není, ale dozajista pravé budou zážitky, které s tímhle brutálním Moparem od prvního okamžiku zažijete*

*riky by se dalo přirovnat k malému zázraku a ani poté jste ještě neměli vyhráno. Nová doba přinesla spoustu nových možností a s dovozem US klasiků rostl i počet akcí a srazů s nimi spojených. Na jednu takovou akci „II. Sečský sraz přátel amerik a klasického rock 'n' rollu“, pořádanou v dubnu 1999 v Hořelci u Seče, přijel i zajímavý muscle car Dodge Charger R/T 1971. Určitě si dovedete představit jaké pozdvižení hlučný Mopar způsobil už svým příjezdem. Dodnes účastníci hořeleckého srazu vzpomínají, jak světle*





Protáhlá nízká silueta s pevnými zády, to je 3. generace Chargeru, která ráda poutá pozornost



Big-block 440 Magnum přežil, ale zůstalo mu pouhých 280 koní místo původních 375. Motory 426 Hemi a 440 Six-pack zmizely s nástupem ročníku '72 úplně. Karosérie třetí generace měla hladší tvary a nově designovaná přední maska odkryla světlomety. Spící světla jste tak mohli mít už jen za příplatek. Verze R/T odlišovala z vnějšku od ostatních hned celá řada detailů. Výčet prvků příplatkové výbavy byl nekonečný a prodejci k nim přidávali své, protože mnoho aut dostalo další výbavu instalovanou pouze dealery. Ertéčko mělo standardně jiné dveře s prolisy, kapotu s efektní žaluzií nebo s výklopným sáním Ramcharger, a velmi zvláštní šikmá pouzdra na zadní lampy, která byla neuvěřitelně nedráždit!

Tenhle Charger R/T se po Čechách prohání už dlouhých 18 let. Až ho někde potkáte, doporučujeme nedráždit!

svaly atrofovaly, aby se po dalších čtyřech letech proměnil ve ztučnělé luxusní kupé (1975). Přitom začátky vypadaly tak nadějně – první generace Chargeru vznikla v roce 1966 na bázi Coronetu, jako odvetný tah proti Rambleru Marlin, a tak trochu i Mustangu a Barracudě. Bojovný Charger posazený mezi „pony cars“ a „luxury“ byl za-

dostiučiněním dealerů Dodge, kteří žádali o vůz v tomto segmentu, aby mohli oslovit svoje zákazníky. Širokému publiku je ale nejvíce známá generace druhá (1968-1970), která si zahrála v mnoha filmech. Od Bullittova případu přes Mistry Hazardu až po sérii Rychle a zběsile, kde se Charger objevil hned v několika provedeních.

Pro Charger byla vždy charakteristická velmi výrazná muskulatura karosérie typu fastback a tajemná maska natažená přes celý předek, v prvních dvou generacích schovávající „spící“ světlomety. Charger představoval sportovní vůz, který měl být něco víc než „pony“, proto v nabídce figurovala celá paleta silných motorů a zvláštních verzí.

Výčet osmiválců začínal skromnou třistaosmnáctkou a končil top motorizací 426 Hemi. Právě Charger byl tím vyvoleným, jenž měl prorazit v sérii závodů NASCAR, pro kterou byla nejsilnější verze vyvinuta. V nabídce napříč první a druhou generací existovaly verze Base, SE (luxusnější), R/T (sportovní verze), Super Bee (sportovní verze se zvláštní výbavou), Rallye (pouze u 3. generace), 500 (speciální verze pouze s motory 440 Magnum a 426 Hemi) a konečně ultimátní verze Daytona, která proslula špičatým nosem a naprosto neuvěřitelným křídlem na zádi. Pojdme se ale zaměřit na 3. generaci, jejímž představitelem je náš zelený Charger R/T. Tato generace (1971-1974) je svým způsobem smutnou generací, protože úsporná nařízení, která přišla v roce 1972, značně snížila výkony motorů. Modelový rok 1971 byl tak posledním rokem pro verzi R/T, kterou poté nahradila verze Rallye se svým sportovním vzhledem, nikoli však výkonem.



Sraz amerik v Hořelci (1999): první majitel se příjezdem Chargeru postaral o náležitý rozruch a pánskému osazenstvu připravil řadu bezesných nocí



Historický okamžik v Letňanech (2017): první majitel se po dlouhých letech setkává se svým Chargerem, a také s jedním z jeho zachránců





Třetí generace  
přišla o spící oči.  
Kdo je moc chtěl,  
musel si připlatit

nadčasová. K další příplatkové výbavě patřily ráfky až do průměru 15 palců, zadní křídlo, přední spojler, bezpečnostní piny na kapotě a samosvorný diferenciál. Verze R/T byla také nabízena ve speciálních barevných odstínech jako například GO Green, nebo Plum Crazy. U některých odstínů byla možnost volby lakovaných nárazníků namísto chromu. Interiér měl některé prvky společné s menším Challengerem a Cudou. Výsadou R/T byly již standardně Rallye budíky, emblém R/T a sportovní sedačky. Pro komfort si mohl zákazník připlatit za klimatizaci, elektricky ovládaná okna nebo bpolohové el. posuvné sedačky. Pod

kapotami R/T jste mohli najít jeden ze dvou monstrózních osmiválců. Buď big-block 440 Magnum o objemu 7,2 litru, standardně ve verzi s jedním čtyřkomorovým karburátorem a výkonem 375 koní, nebo v provedení s takzvaným Six-packem, tedy s trojicí dvoukomorových karburátorů a s výkonem 385 koní. Druhou možností byl vrcholný 426 Hemi, který dával úžasných 425 koní. O přenos síly se starala buď nesmrtná 3rychlostní automatika 727 TorqueFlite, nebo manuál Hurst se 4 kvalty. V modelovém roce 1971 vyjelo celkem 3.118 Chargerů R/T, z toho 946 kusů s Hemi a 2.172 kusů se 440 Magnum.



Na světě není mnoho dochovaných originálních R/T (tzv. matching numbers), ale jedno z nich je právě tohle zelené, brázdící české silnice. Charger byl do Čech dovezen před 18 lety, vystřídal několik majitelů a skončil na atomy rozebraný mezi dvěma majiteli, na dvou místech od sebe vzdálených 100 kilometrů. Záchraná akce byla velkou náhodou, protože původně mělo být zakoupeno úplně jiné vozidlo. Výzva byla nicméně přijata a téměř 2 roky se Charger skládal do stavu co nejvíce podobného originálu. Z původního vozu zbylo zhruba 70% dílů, ale to co dělá R/T pravým bylo naštěstí k dispozici, a tak nebylo pochyb, že je potřeba Charger zachránit. Renovace probíhala doslova do posledního šroubu a podložky, protože vlastně i většina spojovacího materiálu nebyla dochována. Následovaly stovky hodin zjišťování, co kam má přijít, a co ještě chybí. Naštěstí je v USA na Mopary ze 70. let k dispozici značné množství dílů a výhodou také je, že Charger sdílel komponenty s dalšími cca 12 modely. To sice neznamená, že jsou díly levné, ale alespoň se dají sehnat. Co se sehnat takřka nedá, jsou ony již zmiňované



„Když vstoupíš, udělám tě šťastným. Vydám ze sebe všechno, ale počítej, že se zapotíš!“

R/T only komponenty. Takže pokud vám například chybí dvoudílná vložka kapoty ze slitiny kovů a nechcete si auto prznit laminátem, připravte si klidně i 50 tisíc! Celý vůz prošel důkladnou klempířinou již u jednoho z bývalých majitelů, a protože ten odvedl skvělou práci, mohl Charger po spasování ostatních dílů putovat do lakovny. Otázka odstínu byla od samého začátku jasná. O křiklavě zelenou barvu spolu s lakováním nárazníků se postaral některý z majitelů



Pohled, který se často naskýtal i řidičům Camar a Mustangů, mnohdy ve štiplavém kouři a s hrozivým duněním...

A co Charger R/T sluší nejvíc?  
Určitě pohyb a protáčeující se zadní kola!



RENOVACE  
CUSTOM STAVBY  
ÚPRAVY MODERNÍCH US AUT  
US AUTO DÍLY

WWW.MEANMACHINEGARAGE.COM  
723 813 426





*Klouzavá metalizovaná koženka a tvary sedadel, které vás v zatáčkách rozhodně nepodří: to jsou muscle cars ze 70. let, které milujeme!*



*Nejznámější fotka z dobové brochure: odstín Hemi Orange je jedním z těch, které jste mohli mít i na náraznících*

*již v Americe, ale původní a pravá rozhodně nebyla. Rozhodující byl výrobní kód. A tak Charger dostal původní fantastickou tmavě zelenou metalizu Dark Green Poly, která ob-*

*sahuje zlaté šupiny a na slunci auto doslova rozzáří. V této barvě vyjelo v roce 1971 pouze 12 Chargerů R/T 440 Magnum. Interiér je kompletně celý v tmavě zelené metalizované koženke, odstínem značně podobné barvě karosérie a ačkoli to může znít divně, tak výsledný efekt je velmi působivý. Koneckonců to byl určitě i záměr úplně prvního majitele ve Státech, který si svého nového Chargerera takto nakonfiguroval. Nápravy jsou v podstatě v továrním*

*nastavení, vpředu torzní tyče a tovarní kotouče, vzadu pak bubnové brzdy, náprava s poměrem 3,55:1*



*a listové pružiny. Pod kapotou září oranžový big-block 440 Magnum. Ten je kompletně znovu postaven, protože z původního motoru se dochoval jen vydřený blok, klika, ojnice a hlavy. Motor dostal několik komponent, které mu přidávají na výkonu: kované písty, ostřejší vačku, vyšší sání a nový karburátor Street Demon 750. O neskutečný, brutálně ohlušující a po 200 km nesnesitelný zvuk se starají dlouhé svody Hooker Supercompetition a 3palcový duální výfukový systém.*

*Tohle auto si člověk buď okamžitě zamiluje, nebo se v něm svezte a zamiluje si ho, a nebo k němu musí cítit odpor. Charger je dominantna, úchvatná socha dlouhá přes 5 metrů, kterou nelze prostě jen tak ignorovat. A jaké jsou poslední zprávy? Vůz na konci ložského roku změnil majitele, a to takovým způsobem, že se vrátil k jednomu z těch předchozích. Kruh i příběh se tím krásně uzavřel!*

*Podstatné je, že zelená bestie zůstává dál v naší české kotlině a bude ještě mnoho let strašit malé děti při burácení městy a vesnicemi.*

*Text: Ondřej Šilla Hercík, Petr Bellinger  
Foto vše: Chorche de Prigo, foto motoru: Jaroslav Soukup*

## Dodge Charger R/T 1971 (number matching)

**Koncepce:** motor vpředu podél, pohon zadních kol \* **Karosérie:** ocelová Unibody (kombinace samonosné s rámovou), dvoudveřové pětimístné hardtop kupé (bez středového sloupku) \* **Rozměry:** rozvor 2.921 mm, délka 5.217 mm, šířka 2.009 mm, výška 1.326 mm \* **Hmotnost:** 1.730 kg \* **Motor:** benzínový V8-OHV „440 Magnum“, 440 cu.i., 7.206 cm<sup>3</sup>, cca 450 koní při 6.500 ot/min, cca 700 Nm při 3.000 ot/min, dvouventilová technika, kompresní poměr 10,3:1, čtyřkomorový karburátor Street Demon 750cfm, hliníkové sání Edelbrock RPM, kované písty, vačka Edelbrock RPM, výfukové svody Hooker Supercompetition 1 7/8" do 3" výfukového systému, High pressure olejová pumpa \* **Převodovka:** třístupňová automatická A-727 TorqueFlite, koncový převod 3,55:1 \* **Přední náprava:** nezávislé zavěšení, odpružení torzními tyčemi, olejové tlumiče \* **Zadní náprava:** tuhá náprava, listové pružiny, stavitelné Hijacker tlumiče \* **Brzdy:** vpředu kotoučové, vzadu bubnové 11" \* **Kola:** tovární ocelové disky 7x15" \* **Pneumatiky:** Cooper Cobra 235/60 R15 \* **Počet vyrobených kusů Charger R/T (modelový rok 1971):** 3.118 \* **Příslušenství:** posilovač brzd, posilovač řízení, klimatizace \* **Cena (v roce 1971):** od 3.777 USD



*Big-block 440 Magnum v celé své kráse: továrna na zážitky s akustickým bonusem, při kterém naskakuje husí kůže*

*Backstage: focení zelené bestie na letišti v Mnichově Hradišti přineslo spoustu zážitků a hromadu povedených fotek. Máte doma zajímavou káru? Zavolejte nám do redakce, rádi přijedeme!*

