

# GO-MANGO CHALLY



**Tiše tu spočívá před námi ve svém nepřehlédnutelném oranžovém signálním laku, mimo dosah foťáku stojí majitel, a my přímo cítíme tu neverbální komunikaci, která tady probíhá. Jistě, nesluší se nakukovat za oponu citů, ale snad pro jednu nebude tak zle. Vždyť mezi nimi proudí jen dvakrát dvě slova: „Jsi můj“ a „Jsem tvůj“...**

Každý musíme občas něco obětovat z hromady „absolutně nejnutnějších přání“ a snů, které „si musím splnit, kdyby měl OPEC rozdávat ropu zadarmo“. Jeden splněný sen bývá na úkor druhého, a tak se občas stává, že chodíme s hlavou v oblacích celý život. Jedinec, který si soustředil tužby na jednu jedinou věc, nemá ale zdaleka vyhráno. Pokud tedy nezasáhne řetězec náhod, štěstí a třeba taky osud.

Představujeme vám Challyho '70, Jakuba a Kristýnu. A právě dámská část této trojice může za to, že si dneska čtete o proslulém Challengeru. Challenger (Vyzyvatel), to je dost odvažné jméno, které se v automobilovém světě vyskytlo několikrát. Dnes už málokdo ví, že její historie značky Dodge zaznamenala už v roce 1959. V březnu tohoto roku přišla na trh limitovaná edice Coronetu, zvaná „Silver

Challenger“. Obsahovala hrstku jindy příplatkových prvků a při tradiční podzimní obměně v tichosti odešla ze světa. Chrysler ji nepostrádal, ale ani na ní nezapomněl. Název „Challenger“ putoval do šuplíku s názvem „Třeba se jednou bude hodit“.

Na konci 60. let už měly vysokovýkonné „dočky“ premiéru dávno za sebou. Byl tu Charger s monstrózním V8, jemuž sekundoval Super Bee a Coronet R/T, v těsném závěsu následovaný nadupanými Plymouthy, ale i Chryslery, schovávanými svaly pod vizáž tatíkovského sedanu. Ovšem už nějaký ten měsíc prosakovaly zprávy, že Dodge ještě neřekl své poslední slovo – a proč by taky měl? Interstates pořád poloprázdné, benzín za hubičku, a tak to tutově zůstane spoustu dalších let.

Bomba dopadla přesně doprostřed jezírka, dosud čeřeného známými konkurenčními svalovci. Byl podzim roku 1969, ti zvědaví natahovali krky do showroomů a marketing to do nich pral ze všech hlavních. A pak se jednoho dne objevilo nízké kupé, tvarově podobné Plymouthu Barracuda (s nímž sdílelo platformu E-body, ale to bylo Panu zákazníkovi fuk), aby dalo nový život názvu Challenger. Amerika to brala jako novinku, jen minimum bylo těch, kteří si vzpomněli na okřídlený Silver Challenger, mizející v historii právě deset let před premiérou nového Challengeru. Kupé a convertible jednoduchých, ale provokativních tvarů, pocházelo z designové studie Carla



*„Není žádným tajemstvím, že naše sny se nám v garáži čas od času zhmotní a partička našich osmiválcových kamarádů se pomalu, ale jistě rozrůstá. Chally je zatím posledním přírůstkem...“*

*Krátká dynamická zád' se zužuje ze všech stran a přechází do vodorovných lamp, které svou velikostí předčí i dnešní bezpečnostní standardy*







Robustní chromované víčko nádrže ze slitiny zentalu je přesně tím prvkem, který na moderních autech z mnoha a mnoha důvodů nikdy nevidíte

Čtveřice mohutných koncovek výfuku zabudovaných do zadního panelu předběhla dobu o hezkých pár let

ta? Prostě kapota – nač dělat složité to, co může být normální? Každý ušetřený dolar se několikanásobně vrátí! Blikače našly místo pod nárazníkem. Že jste to viděli u konkurence? Mustang? Cougar? Ale ne, jen shoda myšlenkových pochodů... Boční lajna, tady si smlsne! Přední část dlouhá přesně tak, abyste se mohli v tichosti dohadovat, kolik se tam těch koní dostalo, nápis V8 jako samozřejmost a pak už masivní dveře, končící křivkou vzhůru, podobnou grafu průběhu kroutáku. Ale jak jinak by mohly dveře navázat na oblouk pod zaústěním C sloupku, známý jako „Coke Bottle“? Zádí krátká, dynamická, zužující se nahoře i dole. Střešní nástavba s hodně skloněnými okny ladně přechází do pontonu karosérie. A na celém boku už jen prolis, ve finále

Cameron, a Dodge se jeho přípravě věnoval od roku 1966. Challenger byl především zbraní: v době naprosté cenové blahovůle na trhu ropných produktů se shromáždila nebezpečná skupinka konkurentů, chystající se Chrysleru zakroutit krkem. Ten se nemínil dát a do boje vytáhl všechna svá esa. Pátým esem (z rukávu) byl právě Chally, osudem určený ke rvačkám s Cougarem, Fire-

birdem i střední třídou drsných Fordů. Od historie se osvěžíme prohlídkou parádní masl-káry: strohá před, dole rámovaná jen nepatrně vystupujícím nárazníkem, má několik „záchytných bodů“. Prvním jsou dvě dvojice reflektorů, druhým černé pletivo grilu s chromovaným rámečkem a rodným jménem, třetím – a viditelným až při druhém pohledu – jsou jakési schůdky, opticky zvýrazňující prohlubeň v masce. Kapo-



pohled na krásné tovární disky, pochodující v radiálkách s bílými písmeny. Zádí? OK, ještě jednodušší než před, až na zadní čelo. V duchu posvátných amerických zvyklostí obří vodorovné svítlny, dělené uprostřed rozměrnou couvačkou s písmenkou D O D G E. Malý nárazníček, tvořící s chromovaným lemem čela jakési „brejle“, pod ním – F\*CK THE WORLD – to nejsou výfuky, ale výmetnice! To bude koncert pro Armageddon a orchestr! Na opačné boční straně vystupující víčko tankovacího hrdla a na něm? Oh, Godness! Nápis „FUEL“! Okamžitě nás napadá otázka, co by tam Mr. American chtěl jiného nalít? Coolant? Diesel? Engine Oil? Water? Pepsi? AT Fluid? OK, jasně, ať to tam je, nebude to teda prázdná kruhová plocha. Tak jsme se prošli, Chally zabírá plochu bezmála devíti a půl m<sup>2</sup>, a teď si dáme zase kapku dějepisu.

Pořád mluvíme o Challengeru první generace, vyráběném v letech 1970 až 1974. Ona totiž přišla v roce 1978 generace druhá, která šokovaným Američanům nabídla Mitsubishi pod názvem Challenger. Tenhle joke vydržel pět let, pak byla dlouhá pauza, na jejíž konci se v roce 2006 objevil Challenger Concept, aby o dva roky později obohatil výrobní program a vrátil rozechvění do neklidných duší nadřzených zákazníků.



Paket pod názvem Western Sport Special se poprvé objevil už o rok dříve u Dodge Dartu. Tahle tři slova umí proměnit základní model ve sběratelskou lahůdku

Už při debutu Chally vyčerpal počet nabízených karosérií a až do konce se na tom nic nezměnilo. Ale ročník '70 přesto nabízel celkem sedm různých provedení: Hardtop, Hardtop T/A, Sport Hardtop, Convertible, Hardtop R/T, Special Edition Hardtop R/T a Convertible R/T. V rámci těchto provedení existoval i model Challenger SE, nabízející maximální komfort. Technických komponentů měl Chrysler na skladě tolik, že mohl vyplnit takřka jakékoliv přání zákazníka. V počátečním roce výroby se Chally dodával i se šestiválcem Slant Six 225 cu.i., ale zájem se soustředil samozřejmě

V 70. letech tolik oblíbený design „Coke Bottle“ dominuje i karosérii Challengeru







Backstage z focení, které se tentokrát protáhlo do dvou termínů. Ani pořádná zima však našemu týmu neubrala na dobré náladě



Focení začalo už v létě, kdy mytí bylo ještě hračkou. Co se v tuto chvíli honí Kubovi hlavou, se můžeme jen domýšlet...

sportovní zpětná zrcátka, zahrádka na víko zavazadelníku, tažné zařízení, otáčkoměr, kapota „Ramcharger“ a nekonečně dalších příplatkových položek. Oranžový hrdina naší reportáže má ale hodně netypický rodokmen. Jmenuje se totiž Western Sport Special (WSS). To byl takový neobvyklý paket, o němž dnes referují jen ty nejjobsáhlejší studie. Zatímco velká většina Challengerů opouštěla mateřskou líheň v michiganském Hamtramcku, určitý počet se vyráběl i na západním pobřeží v kalifornském L.A. Právě tady se zrodilo nevelké množství WSS a zde se také všechny prodaly. Jejich místem určení byla pouze dvě velkoměsta: Los Angeles a San Francisco. Tahle sběratelská vzácnost se dala pořídit za příplatek pouhých 199,50 USD.



Challenger s big-blockem je nefalšovaný muscle car a jeho řízení přináší majiteli spoustu zábavy. Stačí dupnout na plyn a vytočit kola...



na véosmičky. Základním agregátem byl 318 cu.i. o výkonu 230 koní, o řádek výše stál 340 cu.i. s čtyřbarelem a výkonem 275 koní – a pak už přišly big-blocky: 383 cu.i. (290, 330 a 335 koní), nad ním 440 cu.i. (375 a 390 koní) a královskou korunu samozřejmě nesl 426 Hemi, pokoušející se na dvě kola rozdělit sílu 425 koní. Řadit jste mohli buď ručně (tři nebo čtyři stupně) či přenechat tuhle starost osvědčenému třístupňovému automatu TorqueFlite. Příplatková výbava pokrývala několik hustě popsaných stran a k tomu se každý prodejce snažil přidat ještě něco svého. Ročník 1970 charakterizuje například jednadecet volitelných barevných odstínů, přední kotoučové brzdy se servoposilovačem, klimatizace,

Charizmatických tvarů karosérie si všimlí nejen zákazníci, ale i filmoví producenti, a obsadili Challyho do několika hlavních rolí







Dřevěné obklady interiéru a sportovní volant „Rim Blow“ patří k výbavě limitované verze Western Sport Special

Jednoduché, ale provokativní tvary pochází z designové studie Carla Camerona, vzniklé již v 60. letech



Tehdy samozřejmě měl dolar zcela jinou hodnotu než dnes, ale výčet výbavových prvků WSS je vzhledem k dnešním cenovým relacím naprosto

neuvěřitelný: vinylový střešní potah, dřevěné obklady interiéru, sportovní volant „Rim Blow“ (s efektně zalomenými kovovými příčkami), ozdobné chromované lišty kapoty a dveří, chromované ozdoby pedálů, typické ráfky „Rallye Wheels“ a samozřejmě znaky a emblémy do sytosti. Ještě barevný odstín: jeho jméno jsme použili na nadpis celého článku. Podle všech dostupných pramenů je dnes zřejmé, že světlo světa spatřilo pouhých 1.592 kusů WSS.

Ročník 1971, představený na sklonku roku 1970, už byl jiný. Ne snad tvorově, odlišnosti byly minimální, ale spíše okolnostmi, za nichž musel být narychlo pozměněný. Po děsivém dopadu první ropné krize klesly výkony v řádu desítek koní a mělo být ještě hůř. Třebaže se Chrysler snažil ztracené výkonové maximum dohnat kroutákem, už

to nikdy nebyly ony nefalšované monumenty nejslavnějších let svalnaté éry. Chally vytvořil i spoustu hlavních rolí. Snad nejpřesvědčivěji jeho vlastnosti dokazuje Barry Newman v roli bývalého závodníka Kowalskiho ve snímku Vanishing Point. Tady Challenger laškuje s mnoha policejními Pursuit Specials a třeba i s Jaguarem E, aniž by na moment vypadl z role. Film si vyžádal pětičlenný Challengerův a natáčení nepřežil ani jeden. Svého druhu filmovým dědictvím je pak snímek „Auto zabiják“ (Death Proof) se vzhledově shodným Dodgem. Někdo mohl zaregistrovat i červený Challenger v první verzi filmu Gone in Sixty Seconds. Tolik snad k samotnému typu a provedení, protože nastal čas, aby něco řečli i hrdí majitelé.

Text: J.F.K., Kuba & Týna Klomínková  
Foto: Chorche de Prigo

## → Její pohled

Byla jednou jedna malá holčička, která se seznámila s klukem, co byl blázen do amerických aut. Tato chorobná závislost jí pohltila natolik, že během relativně malé chvíle se naučila většinu výrobců, značek, typů a velmi brzy si vybrala svého favorita, své auto snů – 1970 Dodge Challenger! Je to cca 7 let nazpět, kdy tento příběh začíná. Manžel Kuba, tehdy ještě přítel, mě zasvětil do hry, která se brzy stala naší oblíbenou na dlouhých cestách: „Vyhraješ 2 miliony korun, jaké auto si koupíš?“, kde Kuba samozřejmě častěji a častěji slychal, že 70 Challenger. Pravdou je, že jsem - aby hra nebyla monotónní - zaměřovala občas Challyho s Chargerem, což je můj favorit č. 2. Každopádně brook do hlavy byl pomalu, ale jistě nasazován. Vzhledem k tomu, že debaty o autech jsou v naší rodině více než na denním pořádku a než je kdekoli jinde normální, zacházeli jsme už i do podrobností. Jak bychom si své vysněné auto představovali, jaké úpravy bychom na něm udělali, či v jaké barvě bychom ho měli nejraději. Srovnávali jsme je s jinými a své nápady jsme si vzájemně konzultovali a chválili. Došlo to dokonce tak daleko, že přátelé v mém okolí o mé slabíně věděli také, a na srazech jsme

o tom opět vedli dlouhé diskuze. Postupně jsem se utvrzovala v tom, že to auto prostě MUSÍME MÍT! Ale, jak na to? Není žádným tajemstvím, že naše sny se nám v garáži čas od času zhmotní a partička našich osmiválcových kamarádů se pomalu, ale jistě rozrůstá. Úkol v mé hlavě tedy zněl jasně – stane se ze mě našeptávač a přesvědčím Kubu, že Chally je teď na řadě. Začala jsem hledat. Na webových stránkách různých zahraničních automobilových prodejců jsem byla několikrát denně. Hledáním jsem strávila hodiny a hodiny. Znalá jsem snad všechny US klasiky, co se zrovna prodávaly. A Challengerů? Všechny, co se daly na netu najít! Byla to doba, kdy se ceny amerických veteránů začaly škrábat nekontrolovatelně nahoru a objevit zachovalého Challengeera za rozumnou cenu byl stále větší boj. Ale povedlo se. Jeden úlovek se mi podařil. Nacházel se v Německu a přes mobile.de jsem se hned dala s prodávajícím do řeči. Psala jsem mu, že jsem fanda, a že se koukám po těchto autech, co kdyby náhodou nastal zrovna ten moment, a shora přišlo rozhodnutí „Tak nám, Týno, teda nějakýho toho Challengeera najdi“. Prodávající Nic byl sympaták a líbilo se mu,

že o tohle auto má zájem někdo jiný než chlap. Naposílal mi mraky fotek, informace, jak k autu přišel, že se s ním v USA proháněl po kalifornských plážích, atd... Bohužel, rozkaz ke koupi nepřišel a zanedlouho mi Nic psal, že je mu to moc líto, ale že auto prodal do Španělska. Další vyhlídnutý kousek byl na známém americkém webu vanguardmotorsales.com, ze kterého už jeden krásný veterán v naší garáži stojí (pašerácký Plymouth '39), ale po zlevnění na 39 tis. dolarů ihned zmizel. Mé naděje se rozplynuly. Ceny Challengerů byly už za hranicí, a tak mi nezbylo nic jiného, než opravdu doufat ve výhru ve Sportce. Byla zima, těsně před Vánocemi 2016, zhruba půl roku po prodaném Challengeru v USA a já stále sledovala mnoho prodejních webů, co kdyby se tam náhodou nějaký Chally ukázal? Co kdyby se ho někdo potřeboval z finančních důvodů zbavit a byl by za „pár korun“? Co kdyby... Přemýšlela jsem nahlas a v ten moment mě Kuba zarazil, že teď to už nejde. Následující rok nás čeká svatba, která spolkne nemálo peněz, pak možná dítě... Nebyla ani dobrá finanční situace a stejně by nebyl ani kam dát. KONEC! No jo no, co se dá dělat? Třeba za pár let, až bude preck

velký, bude všechno jinak, třeba se pak nějaký Chally najde a bude kam dát (sama jsem tomu nevěřila). Ale přeci jen jsem pod stromečkem měla překvapení. Krabička, ani ne moc velká, ani ne moc malá, tak akorát... A co v ní bylo? 1970 Dodge Challenger model 1:18! Měla jsem ohromnou radost. Perfektně zapadl do mé sbírky modelů, která byla od úplně nejmenšího, až po tohoto. Teď už mám tři! Všechny tři jsou z edice Fast & Furious, takže oranžové s černým R/T pruhem na kapotě. Trojčata ☺

„Mám pro nás ještě jeden dárek, ale nevešel se do výtahu, tak je dole,“ řekl Kuba. No a představte si: STÁL TAM! Opravdový Dodge Challenger z roku 1970 – ten nejlepší rok, edice Western Sport Special, 383 big-block, oranžová barva Go-Mango, bílý vinyl na střeše, čtyři kola... Prostě měl všechno, co takový opravdický Challenger má mít. Tak přesně takový stál dole u nás v garáži! Nemohla jsem tomu uvěřit. Přes dvě hodiny jsme zkoumali, co všechno má a co všechno umí. Chtěla jsem si v něm aspoň na tuhle noc utlat, ale nakonec jsme mu jen zamávali a šli vyčerpaní spát. Od té doby jsem řidičkou Dodge Challengeru a můžu říct, že je to sakra dobrý! ☺

## → Jeho pohled

Když jsem si před pár lety našel svou současnou ženu, věděl jsem, že jedinou možností, jak pokračovat dál ve vyjetých kolejích mého dosavadního života, je zasít semínko poznání do její tehdy ještě auty nepoznamenané hlavy. Jak jinak bych si mohl obhájit ty hodiny strávené v garáži a každý víkend na srazu? Tehdy jsem to ještě netušil, ale postupně mi docházelo, že jsem si sám vytvořil vlastního démona. Bezmezně se totiž zamilovala do Challengeru 1970. Zprvu jsem měl radost, můj plán se zdařil. Ale její šílenství se stupňovalo. Tisíckrát jsem se snažil zavést řeč na výběr nové ameriky a tajně doufal, že rozptýlím její zájem. Ne, že by se mi Chally nelíbil, ale jeden muscle car jsem již v garáži měl, a tak jsem pohlížel spíše do jiných kategorií. Ač jsem v té době byl ještě svobodný člověk, bylo mi jasné, že volba dalšího auta už svobodná nebude. Challenger nebo peklo. A pak to přišlo. V listopadu 2016 se mi ozval můj dlouholetý kamarád Honza Hvězda, že je na prodej Challenger 1970, kterého před pár lety přivezl pro jiného sběratele. Bohužel to bylo to poslední, co jsem v ten moment chtěl slyšet. Svatba za



# GO-MANGO CHALLY



Někdo sbírá známky, jiný pohledy. Kuba s Týnou se rozhodli pro sbírku Challengerů všech velikostí

dveřmi, plány na dítě, malá garáž. A tak jsem sám se sebou uzavřel dohodu. Pojedu se na něj podívat, ale pokud nebude plně pojízdný, v dobrém stavu, s big-blockem a v nějaké zajímavé barvě, nekoupím ho. Dodnes nevím, kterému ďáblu má žena upsala duši, ale když Honza otevřel vrata své garáže a Chally tam přede mnou stál v plné kráse, byl fakt dokonalý. Vypadá to na konec příběhu, ale on je to vlastně začátek. Vysněný Chally je náš, a nejspíš navždy...

## Dodge Challenger 1970 „Western Sport Special“

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol \* Karosérie: 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: 1.405 kg \* Motor: benzínový V8-OHV 383 cu.i., 6.277 cm<sup>3</sup>, 330 koní při 5.000 ot/min, 576 Nm při 3.200 ot/min, kompresní poměr 9,5:1, dvouventilová technika, čtyřkomorový karburátor \* Převodovka: třístupňová automatická TorqueFlite \* Přední náprava: nezávislé zavěšení, odpružení torzními tyčemi, olejové tlumiče \* Zadní náprava: tuhá náprava, asymetrické půleliptické listové pružiny, olejové tlumiče \* Brzdy: vpředu kotoučové, vzadu bubnové \* Kola: ocelové ráfky Rallye Wheels 8x15" \* Pneumatiky: BF Goodrich Radial T/A 255/60 R15 (původně běloboké F78x14) \* Jízdní výkony/spotřeba: zrychlení z 0 na 100 km/h za 6,4 s, nejvyšší rychlost 209 km/h (130 mph), komb. spotřeba 21,9 l/100 km \* Počet vyrobených kusů Challenger WSS (modelový rok 1970): 1.592 \* Limitovaná verze Western Sport Special (kód A91): Western Sport Special nálepky, vinylový potah střechy, dřevěný dekor přístrojové desky, dálkově ovládaná zrcátka, volant „Rim Blow“, ozdobné kryty dveřních prahů a okenních lišt, ozdobné kryty pedálů, zadní svítlny s panelem Astrotone, svíslé členy nárazníků s pryžovými lištami \* Cena (v roce 1970): od 2.953 USD



Šestilitrový osmiválec dělá z lehkého Challengeru přemotorovanou bestii