

PŘÍBĚH ZAPOMENUTÉHO PLYMOUTHU

**PLYMOUTH GTX 1969:
na dragstrip i do Walmartu**

Možná znáte americký televizní pořad *Auction Hunters*. Potevovaný týpci v něm objíždí kalifornské sklady, které jsou kvůli dlouhodobému neplacení zaplombované a obsah je určen k prodeji prostřednictvím veřejných aukcí. Stejně jako v TV, kde sice realita bývá trochu přibarvená, i v reálném životě se tímto způsobem dají objevit a koupit zajímavé artefakty a někdy i automobily. A přesně tímto způsobem se na světlo světa po dlouhé době dostalo i muskulaturní GTX.



Příběh začíná někdy v sedmdesátých letech, kdy automobilový nadšenec ze San Jose v Kalifornii začíná budovat svoji moparovou sbírku. Na začátku 80. let už má ve sbírce několik aut, mimo jiné 2 GTX, jedno s manuální

a jedno s automatickou převodovkou, a v té době zatím bezcenný Superbird. Auto skládá pár bloků od svého bydliště v rodinné firmě Adriens Storage. Dostává se do osobních problémů, část aut je donucen prodat a část jich stěhuje do levnějších garáží

v chudších čtvrtích. Právě zde má uskladněného i Superbida a dopláčí na to – auto je během několika měsíců ukradeno. Další část životní cesty tohoto nadšence již není známá. Odmlčel se a přestal platit nájem, GTX ale v garáži zůstalo. Léta běžela a majitelům Adriens Storage bylo jasné, že původní majitel se již neukáže a v roce 2008 se rozhodli, že k umoření dlužné částky použijí výtěžek z prodeje GTX v rámci veřejné auk-

ce. Po standardním legislativním kolečku, prokázání neplacení je na základě kalifornského práva auto zastaveno a na 14. června 2008 nařizována veřejná aukce s možností prohlídky automobilu hodinu předem. GTX je ten den prodáno a stěhuje se o pár bloků dál – k dalšímu místnímu nadšenci, který má plány na kompletní renovaci. Na autu se podepsalo dlouhé skladování bez údržby nebo pohybu – původní motor byl nefunkční, ostatní mechanické komponenty zralé na re-

pasí. Nový majitel evidentně přecenil své síly a rozhodl se auto prodat.

Zhruba v tu dobu jsem sháněl mopara s manuální převodovkou, který by byl vhodný na kompletní renovaci. A zelený vyšisovaný Plymouth mi padl do oka. Ideální základ, prostě sen každého renovátora. Auto v původním stavu, karosérie (jak je u kalifornských aut obvyklé) zdravá, s minimem koroze, kompletní, nebourané a s nadstandardní a sběratelsky ceněnou výbavou. Po osobní prohlídce a potvrzení kvalit auta už to nabralo rychlý spád a auto v kontejneru cestovalo do ČR.





■ Barevné sladění různých odstínů zelené s dřevěným dekorem se designerům povedlo. Červené táhlo vpravo pod volantem je ovládání AirGrabberu

vzduchového filtru. Pocit závodníka na startu čtvrtmíle, kdy se podívá na svého oponenta, prošlápne motor, auto se zhoupne kroutícím momentem na stranu, zatáhne za ovladač a otevře přívod čerstvého vzduchu, a tím se ještě o něco zvýší výkon – k nezaplacení. Auto mělo dlouhý list další příplatkové výbavy, mimo jiné vinylovou střechu, podélné bílé pruhy na boku, rádio s 8track přehrávačem... Renovace začala krátce po příjezdu – a jak už to tak bývá, trvala dvojnásobně dlouho a stála dvakrát více, než bylo odhadováno. Cíl renovace byl jasný – dát auto do naprosto původního stavu se všemi prvky dobové výbavy. Bohužel původní motor se nepodařilo dočkat, poslední americký majitel ho vymontoval z auta a uskladnil na jiném místě. Před prodejem se ho nepodařilo získat zpět – majitel již nekomunikoval. Do zástavby byl tedy použit dobově správný motor o stejném objemu, ale z o rok staršího auta. Čtyřkvádrová převodovka je originální a „numbers matching“,

GTX v krásné barvě Limelight Green bylo vyrobeno 29. listopadu 1969 v závodě v Los Angeles a osazeno motorem o objemu 440 kubických palců s výkonem 375 koní a 4 stupňovou manuální převodovkou. Mezi příplatkovou výbavu patří mimo jiné A33 „track pack“, který si většinou objednávali vyznavači čtvrtmílového sprintu a paliči gum – zahrnoval heavy duty nápravu DANA 60 se samosvorem a převodem 3.54, kotoučové brzdy na přední nápravě a výkonnější chladicí systém. Další vychytávkou byl prvek s kódem N96 „fresh air hood“. V případě GTX ho marketéři nazvali Air Grabber – jedná se o nastavitelný přívod vzduchu ke karburátoru z místa řidiče. Pár klapek otevírá a zavírá průduchy v kapotě, které svádějí vzduch skrzeO plastový kryt

■ Agresivní postoj s mírným náklonem směrem vpřed. Zadní náprava byla kvůli lepší trakci doplněna o „traction bars“

■ Řadička Hurst s dobovou koulí. Manuál řadí překvapivě hladce



■ Air Grabber je nastavitelný přívod vzduchu ke karburátoru ovládaný z místa řidiče. Vše obstarává dvojice klapek a průduchy v kapotě propojené se vzduchovým filtrem

Plymouth GTX 1969

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, dvoudveřové kupé hardtop bez B-sloupků * **Motor:** benzínový V8-OHV, 440 cu.i., 7.216 cm³, výkon 375 koní při 4.600 ot/min, točivý moment 653 Nm při 3.200 ot/min, kompresní poměr 10:1, karburátor Edelbrock 800 cfm, sání Edelbrock, zapalování MSD-6-AL, třípalcové dvojité výfukové potrubí v uspořádání H-Pipe, tlumiče Flowmaster * **Převodovka:** 4stupňová manuální převodovka A-833 * **Podvozek:** tlumiče Koni, listová pera Mopar HD, přední stabilizátor, zadní náprava Dana 60, diferenciál s omezenou svorností, stálý převod 3,54:1 * **Brzdy:** kotoučové sériové vpředu, bubny vzadu * **Ráfky:** Mopar 7x15“ vpředu a 8x15“ vzadu * **Pneumatiky:** 235/60 R15 vpředu a 255/60 R15 vzadu * **Ostatní:** Air Grabber – přísávání čerstvého vzduchu



■ Muskulaturní tvary karosérie vyniknou nejlépe při pohledu svrchu



■ Vymyslet takto komplikovaný tvar zadního skla dalo asi návrhářům zabrat

to znamená, že kód na ní je totožný s VINem auta. Karosérie byla před lakováním obroušena na holý plech. Celkem oříškem se ukázalo vyhledání a namíchání původního odstí-

nu exteriéru Limelight Green. Nejdříve byla míchána podle dobové receptury, ale jak se ukázalo, odstín byl při porovnání s nevyšisovanou barvou z vnitřních prostor auta jiný. Po barevném skenu v nejzachovalejší části auta se nakonec podařilo dohledat téměř identický odstín ve vzorníku firmy Glasurit. Odstín interiéru Ivy Green Metallic se podařilo dohledat celkem bez problémů. Všechny nárazníky, boční lišty i odznáčky jsou nové nebo přechromované.

Celý interiér byl nově očalouněn přesně podle originálu, instalován nový koberec, stropnice, palubní deska i boční panely včetně madel. Všechny instrumenty z palubní desky byly repasovány. Mechanika auta je téměř celá nová dle dobové specifikace. Z performance dílů byl namotován rozdělovač MSD a hliníkové sání. Ponechány byly původní li-

tinové svody, které dávají oproti performance svodům méně plechový a sytější zvuk. Duální výfuky jsou třípalcové, s párem hlučných Flowmasterů. Výsledný zvukový projev je monstrózní, zvenku se i při volnoběžných otáčkách nedá do vzdálenosti 10 metrů vůbec konverzovat, protože kromě burácení není nic slyšet. Naopak celkem sympatický je projev v interiéru, kde je při vyšších otáčkách hladina hluku přijatelná. Rozhodně to ovšem není auto na celodenní rodinný výlet – v tom případě by bylo lepší k řízkům přibalit alespoň dvě platička léků proti bolestem hlavy a manželce preventivně koupit hezký dárek. GTX původně seděla na dobových diagonálních Goodyearch, ale pro člověka navyklého na moderní pneumatiku a s přihlédnutím ke stavu našich silnic by to bylo trochu masochistické, takže volba nakonec padla



■ Marking GTX byl ze všech stran auta. Oproti Roadrunneru mělo GTX více zdobení a dvoutónové zbarvení



■ Na první pohled jednoduchá a typicky moparácká palubní deska. Rychloměr ocejchovaný do 150 mil a otáčkoměr do 8 tisíc už tak běžně nepůsobí



na radiální Cooper Cobry. Jízdní projev se výrazně zlepšil a řidič se již nyní nemusí bát, že v bočním okénku uvidí dělicí čáru a předbíhající zadek. Jízda v GTX je jedním slovem radost. Všechny podvozkové komponenty jsou sice nové, ale dle původní specifikace bez jediného performance dílu a řidič je až překvapen, jak dobře auto sedí, co si s ním může dovolit a jakou cítí jistotu i při rychlejších průjezdech zatáček. Zátah je hrubý už od spodních otáček a mnohdy se kola protáčí i na třetí rychlostní stupeň. Kdo rád jezdí bokem, toho překvapí, jak jednoduché je u tak těžkého auta korigovat jízdu smykem, a ani

se mu pak nechce držet rovnou stopu. Velký podíl na sportovním dojmu z tohoto Plymouthu má určitě manuální převodovka. Pro ty, co už jsou unuděni klidnou jízdou v tichých Lincolnech a Cadillacích, nabízí pravý muscle nevšední a adrenalinový zážitek. Z na pohled nudné a hranaté plechové krabice se po otočení klíčkem stává dravec, který zatopí i moderním strojům. A syrovost a zvuková brutalita požitek ještě násobí.

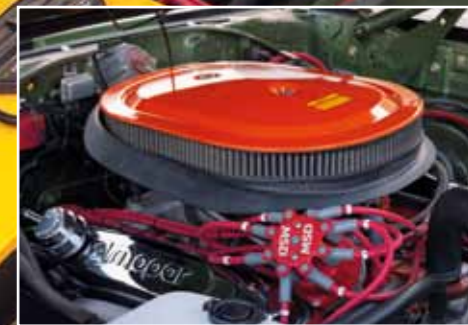
Text: Honza Hvězda

Foto: Radek „Caddy“ Beneš

■ Kontrolní ukazatele změny směru na vrchní části blatníků byly za příplatek



Téměř 400 koní dokáže s Plymouthem zárazky. Chromovaná víka jsou originálními příslušenstvím, ale z fabriky byla původně oranžová, stejně jako blok motoru



DOVOZY NA ZAKÁZKU

PRODEJ AMERICKÝCH VETERÁNŮ

KONSULTACE A OCEŇOVÁNÍ

NÁHRADNÍ A RENOVAČNÍ DÍLY

KONSIGNAČNÍ PRODEJ

kontakt

www.ameriky-hk.cz

+420 602 240 029

honza@ameriky-hk.cz



Delta 88



'70 OLDSMOBILE DELTA 350 V8, velmi dobrý originální stav, po 1. majiteli, najeto 74 t. mil



'65 BUICK LE SABRE

VÍCE NEŽ 20 VOZŮ SKLADEM

www.ameriky-hk.cz



'68 MERCURY MARQUIS



'65 OLDSMOBILE DYNAMIC



'68 PONTIAC BONNEVILLE