



ALL III AMERICAN III RACER III

'Cuda AAR 1970:
splněné vánoční přání

„Půjdu po ní jako vlčák“, říkal Mirek, když si pořád dokola prohlížel fotky karosérie a v duchu se mazlil s rukojetí řadičky, které se odjakživa říká „Pistol Grip“. „Ta tři písmena mi nedávaly spát, věděl jsem, že nebude klid, dokud nebude 'Cuda!“ A ještě k tomu oranžová a AAR se Six-Packem! Nebylo to jednoduché, a tahle story je vlastně souhrnem náhod propojených v jednom okamžiku...

Když se v době prezentací novinek zvedla opona nad novým ročníkem Plymouthu Barracuda, byla to událost srovnatelná s „blízkým setkáním třetího druhu“. Ročník 1970 jednou provždy setřel poslední zbytky přibuzen-

ského vztahu s Valiantem a do záře reflektorů se vyloupila dvojice nízkých siluet kupé a kabrioletu. Splývavá zád' beze slov opustila scénu, nováček totiž nemusel vytahovat na světlo omšelé prvoplánové atributy sportovního

vzhledu, u něj to bylo jasné na první pohled. Design rváče podtržený širokým rozchodem kol, černou maskou s dvojicí štíhlých naznačených obdélníků a minimalistickým nápisem Plymouth, dynamická boční linie s po-



'Cuda skutečná (nahoře) a 'Cuda na klíčcích. Majitel se rozhodl, že bez milovaného Moparu už neudělá ani krok. Když jsou spolu, rozzáří se odstín „Vitamin C“ o poznání sytější tónem!

zvednutou zádí, evokující dravce těsně před skokem na nic netušící kořist, obří koncovky výfuků jako dělové hlavně z bočních barbet prvních bitevních lodí a nabídka motorů obsahující pohonné jednotky určené pro batolata, teenagery, bázlívce, motoristy, drsný, bojovníky i naprosté šílence, to vše předem říkalo, že se na tuhle generaci hned tak nezapomene.

Za stylistiku nesl kůži na trh designér John Eric Herlitz, který použil soudobou platformu Chrysler-B, pro novou Barracudu ovšem mírně zkrácenou,

Příkrčený dravec: v téhle pozici čhávají ty největší kočky na svou kořist. Tenké obdélníčky uvnitř grilu jsou jako soustředěným zúžením očí, oranžová barva je posledním varováním před útokem



'Cuda není přepravník zavazadel šestičlenné rodiny, ale pokud chtějí jet majitelé na sobotní dragstripové klání, pár balení piva a stan se tam určitě vejde. Ráj je ovšem na opačném konci auta...



Zkušení poznají, a těm ostatním to může být fuk, protože 'Cuda AAR je jen pro zkušené. Zbytek světa doporučujeme domácí mazlíčky v šestiválcovém balení nebo úspornost nejmenších V8

barev zahrnující například Bahama Yellow, Lemon Twist, Sassy Grass, Moulin Rouge nebo „Vitamin C“. Právě ten poslední název neztraťte ze zřetele, pro Mirkovu story bude jedním z klíčových momentů! Nutno ještě dodat, že v této podobě vydržely modely jeden rok, do ročníku 1971 se vypravily s některými inovacemi, například se čtveřicí předních světlometů.

Pak se ovšem na závodních dráhách seriálu Trans-Am 1970 objevily ostře 'Cudy, pilotované třeba známým Danem Gurneyem. Nesly označení závodní stáje All American Racers (AAR), což byl závodní a konstrukční podnik, založený v polovině 60. let. U jeho kolébky stál právě Dan Gurney a také Carroll Shelby. Speciály sice nikdy nevyhrály, ale kvalifikovaly se do první trojice. Měly ovšem slušný divácký ohlas, protože se zároveň jednalo o automobilovou novinku, která rozvířila motoristické dění hned na samém počátku 70. let. Padlo rozhodnutí postavit nevelký počet exemplářů silniční verze. Ta byla vybavená přesně podle specifik AAR, což vyhovovalo



Pouhých 97 kusů 'Cudy AAR bylo vyrobeno v odstínu „Vitamin C“ a z toho zhruba 40 kousků s manuálem. Tohle je jeden z nich!

zkušeným řidičům, ale méně už těm, kteří prozatím „krotíli“ jen vlastní či tatínkovy úspory a rodinný kombík. Pod kapotou byl V8 340 cu.i. ve verzi Six-Pack (tři dvojité karburátory Holley), kombinovaný s čtyřstupňovou mechanickou převodovkou ovládanou pákou Hurst na podlaze. Díky jejímu tvaru se vžil název „Pistol Grip“.

Produkce se utěšeně rozběhla a peště zbarvené 'Cudy představovaly bonbónek ve značkových prodejnách a určitou extrovku. Nedosáhl na ně totiž každý – nejen penězi, ale i zručností... Jedním z těch, kteří přešli od slov k činům, byl John, mladý voják s dostatečným platem a dobrou životní perspektivou. Sice mu hrozilo převelení na vietnamskou frontu, ale přesto se jednoho nevládného jarního dne nadechl horského vzduchu a překročil práh Millerova autosalónu Plymouth ve Valley City (Severní Dakota). Speciál objednávkou na 'Cuda AAR a čekal. Dočkal se 13. června 1970 a stal se majitelem ostře oranžového Plymouthu s ručním řazením. Byl jediný v rodině, kdo tuhle „neznámou“ techniku dovedl ovládat. Jeho mladá choť se při každé jízdě rozněžnila, když viděla chlupaté svaly na pravé ruce, jak neohroženě sázejí do převodovky jeden kvalt za druhým, zatímco motor spokojeně řval, výfuky praskaly ozvěnou a kola se při přeřazení občas protočila... Ale voják je jako poutník, nikdy neví, kam ho příští den zanesou. Tak přišel rozkaz, který Johna převedl

Tady je 'Cuda pořád klidná jako jehňátko. Probouzet se začíná ve chvíli, kdy zadní kola přestanou přenášet stádo koní na vozovku, začnou se protáčet a zád' se pomalu suno k vnějšímu okraji zatáčky

do velkého komplexu US Army ve Fort Gordon v Augustě (Georgia), rodina i 'Cuda jely samozřejmě s ním. A pak už jen rozkaz k nasednutí na transportní plavidlo a šedivý oceán pohazující s lodí cestou k asijským bojištím... Doma zůstala mladá žena a oranžový Plymouth, kterého si majitel užíval jen půldruhého roku. Mladá paní to několikrát zkusila, vzala si na pomoc i zkušeného šoféra, ale tuhý pedál spojky, vyžadující sílu chlupaté nohy a „nepochopitelné“ pohyby „Four on the Floor“ způsobil, že se rozhodla s 'Cudou rozloučit. Tím spíš, že od Johna nepřicházely žádné zprávy... V roce 1972 Plymouth poprvé změnil majitele, o deset let později podruhé: „Chtěl jsem 'Cudu už tehdy, když jsem ji viděl poprvé, ale měli jsme dvě děti

Přerušovaný pruh jako zmijí hřbetní znak zakončený až emblémem série AAR, a opticky rozdělený bezmála na dvě ideální poloviny dveřní klikou, v rámci bezpečnosti samozřejmě zapuštěnou



a třetí na cestě, a to teda není nejlepší osazenstvo do takového autáku. Tak jsme u Plymouthu zůstali, ale koupili jsme nový Satellite,“ říká třetí majitel William Readdy. Ten si 'Cudy jaksepatří užil a po náročném provozu ji s kamarádem kompletně restauroval. Byl srdcař, tak se vystříhal tuningových obludností, postupoval v souladu s prodejní verzí ročníku '70. Vlastnil také složku unikátních dokumentů k vozidlu, kterou založil šťastný voják John v naději, že bude mít celoživotní kartotéku dojmů a skutečností. Bill Readdy do složky přidal fotky z „dědkovské“ renovace a výstřižek z deníku „The Augusta Chronicle“ z pátku 25. září 2015, kdy na jedné z pravidelných místních přehlídek oldtimerů dostala 'Cuda cenu a titul „Car of the

Úzký nárazník obtočený jemně do boku kolem světlometu ladí s filigránskou štěrbinou boční pozíčky. Pozdější chromovaná traverza by působila jako pěst na oko, třebaže by vyhověla zákonu



Week“. Netrvalo ale dlouho a oranžový Plymouth opět osiřel. Vzápětí se dostal do rukou čtvrtého majitele – u nás by se řeklo „bazarista“ nebo překupník. Ale i ve Státech jsou překupníci fajnovi a méně fajnovi. Tohle byl ten první druh. Okamžitě rozpoznal, jakou má v ruce pecku, a také jako oko v hlavě střežil objemnou složku dokumentů a dobových fotek. Hned začal přemýšlet, kdo si asi pro ni přijde?

„Půjdu po ní jako vlčák“, musíme zopakovat úvodní větu naší story a zároveň jednu z prvních, kterou nám Mirek řekl při vzpomínání na sled událostí, vrcholících příjezdem legendárního svalouše na naše území. „Byl to můj vánoční dárek, moje splněný maximál

Minimalismus v praxi: namísto běžné rezervy taková nenápadná extrovka. Součástí výbavy je bombička se stlačeným vzduchem, kterým se na disku nafoukne dojezdovka nouzového rozměru





Přístrojový štít se základní sestavou „budíků“ je prakticky bez ozdob. Extrémní závodní speciál kudrlinky nepotřebuje, jeho ozdobou je motor, výkon, tvary a řev! Vpravo „Pistol Grip“, dole spojkový a brzdový pedál těsně vedle sebe, protože řidič Cudy určitě umí obsluhovat brzdu levou nohou!

ní přání, který jsem si nadělil koncem roku 2017.“ Ale od konce, byť šťastného, bychom začínat neměli: počátek celé historky je u Mirkova PC, který zhruba v době poslední změny amerických majitelů Plymouthu chrčil desítky a desítky inzertních nabídek. Mirek se totiž v nejlepším slova smyslu zbláznil, ale na rozdíl od těch neprakticky založených, jimž je možné vnutit kdejaký předražený střep, měl pevně ukotvené pořadí: chtěl Barracudu, ale ještě raději Cudu, úplnou „top“ možností byl AAR s manuálem: „To byl můj Number One, ale musela být origo numbers matching, a nejlépe v jedné ze slavných barev, oranžové, zelené nebo modré (odstupňováno podle důležitosti). Nejžádanější oranžovou Cudu s manuálem jsem přitom postupně opouštěl, protože jsem si uvědomoval, jak málo jich bylo vyrobeno! Nakonec jsem měl



Některé černé čáry na asfaltu tady byly ještě před naším příjezdem. Závodní Plymouth jejich sbírku ale na mnoha místech rozšířil. Všimněte si sportovního postroje, který vynikne v kulisách závodní trati

obrovskou kliku!“, jak dodává dneska už v klidu a se zadostičinněním. „No bralo mě to strašně moc, a navíc jsem už jednu dražil přes Atlantik“, a pokračuje: „To jsem si stanovil určitou peněžní hranici, kterou jsem nemohl překročit. Jedna Cuda AAR byla v nabídce a samozřejmě jsem na ní nebyl sám. Jenže, americký čas, znáte to... Najednou jsem usnul, tím pádem nepřišel a AAR byl v tahu.“ Ale dnešním pohledem nelituje, ten licitovaný Plymouth byl rozebraný, a navíc od pohledu shnilý. Kdyby ho koupil, možná by ještě teď běhal kolem auta a přemýšlel, co vám dřív udělat... Tak teda začalo další sledování internetových nabídek a do této činnosti se zapojili i Mirkovi známí. „Nakonec

jsem to našel a mohl jsem přestat slítnat“, směje se Mirek. Našel AAR, přesně tu, kterou si vysnil, a dokonce v odstínu „Vitamin C“. Ale takové auto je třeba zaplatit a Mirek se mohl spolehnout jen na nějaké dobré známé v USA, jestli mu v ten moment pomůžou. Jinak bude i tahle Cuda ztracená! „Nemohl jsem okamžitě uvolnit peníze a potřeboval jsem někoho natolik známého nebo rovnou kámoše, který by to za mne zaplatil a o auto se taky hned postaral. Nakonec jsem našel ochotného člověka, ale ten za čtyři nebo pět dní odjížděl natrvalo domů. Co vám budu vykládat, byly to nervy a stihlo se to jen tak tak. Ten známý jel pro Cudu až od New Yorku, aby ji zaplatil. To byla

Na tribuny si domyslete tisíce nadšených diváků, vstávajících, zvedajících palce, křičících a mávajících čepicemi. K tomu nezbytné mechaniky, hory pneumatik a žár, vznášející se nad závodním okruhem



Majitel a jeho dvě děti: oranžové ocelové dítě krotce nastavuje blatník, aby si to druhé, živé, mělo kam sednout. „Rodině vděčím za hodně pochopení“, netají se Mirek otcovskou a manželskou láskou



Tmavě zelený Pontiac je zde ve funkci sparring partnera. Bude hrdinou jiného příběhu, který pro vás připravujeme. Oba speciály určitě uvidíte naživo tak brzy, jak to jen bude možné!

od něj fantastická pomoc a oběť! Zajistil přepravu, vrátil auto s trailerem a ujížděl na letiště, aby na poslední moment stihl let domů! Tady se už nejednalo o dny, ale o hodiny a minuty!“ Jestli se ptáte po fotkách, tak jo, Mirek je dostal, auto viděl, ale bylo mu to fuk. Volal, ať to koupí za každou cenu, že to prostě chce. A tak se stal majitelem famózní Cudy, zatím ale jen na dálku.

„AAR připlul v kontejneru do německého Bremerhavenu a už jsme tam na něj čekali. Byla kosa, od moře táhl ledový víchr, ale já to nějak nevnímám. Auto jsme proclili a nadešel ten okamžik, na který jsem tak dlouho čekal. Na ploše překladiště zaburácela V8! Netrápili jsme ji dlouho, bylo slyšet, že ventily jdou natvrdo, a navíc auto bylo celý pod ledem. Už se na něm stačila utvořit ledová křusta!“ Prostě nepříliš ideální čas na vyzkoušení nového přírůstku...

Plymouth se konečně zabydlel v rodinné garáži a začala prohlídka. Dno zavazadelníku bylo laminované, neseďly karburátory – lépe řečeno nebyly „sčíslované“ podle specifikace AAR. Mirek vysvětluje: „Jedinečnost AAR je i v tom, že má speciální kódy pro Six-Pack. Karburátory u verze s automatem mají jiná čísla než u manuálné

The Augusta Chronicle vyzdvihuje profesionálně zvládnutou renovaci špičkového AAR, uvádí střípky z pestrého života vozu a závěrem článku vyhláší Cudu jako „Car of the Week“!

Karosérie šla komplet dolů, nezůstalo na ní ani v ní vůbec nic. Stav plechů byl už tehdy zřejmě tristní, když se majitelé rozhodli k tak zásadnímu provedení „Frame-Off Resto“



Podle všeho si Cuda „lehla“ na bok jedině v tomto případě. Mirek po podrobné prohlídce zjistil, že vzácný Plymouth neprošel žádným katastrofálním drcením plechů...



Svědectví od prvních dnů aktivního života: 13. června 1970 se začala psát historie oranžové Cudy. John si ji odváží z prodejny Plymouthu ve Valley City...



„Dědci renovují“ aneb zgenerálováný a nově nastříkaný motor se stěhuje do útrobu AAR. Teď se začne strojit, v krabicích bude čím dál tím méně věcí, a pak... Pak už se bude jezdit a jezdit...



Cuda je připravená do laku. Jednoduchá věta, ale všichni víme, co obnáší. Práce a práce, prach a zase jen prach. Ale tahle oběť není zbytečná, Cuda dostala pozvánku do druhého života

Pocit štěstí a vzájemné souznění. Ti dva si vyhovují, Plymouth potřebuje občas protočit agregáty, Mirek zase ventilovat touhy po dosažení hodnot, jež jsou v rozporu s platnou silniční legislativou



Six-Pack není nic jednoduchého. Tři dvojité karburátory jsou kromě Hemí motorů poznávacím znamením extra výbavy. Mohli si je dovolit ti majetní a zároveň zkušení. Neznalost se tvrdě trestala...



Plymouth 'Cuda AAR 1970

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová Unibody (kombinace samonosné a rámové), dvoudveřové čtyřmístné hardtop kupé (bez středového sloupku) * **Motor:** benzinový V8-OHV, 340 Six-Pack, 340 cu.i., 5.576 cm³, 290 koní/468 Nm, tři dvojité karburátory Holley, svody Edelbrock Six-Pack Manifold, továrně upravené hlavy, původní vahadla Hemí, kontaktní zapalování, původní nerezové podprahové výfuky * **Převodovka:** čtyřstupňová mechanická A-833, řadicí páka Hurst „Pistol Grip“, zpřevodování I – 2,44 II – 1,77 III – 1,34 IV – 1 Z – 2,4, převod diferenciálu 3,55 * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení, stabilizátory, tlumiče Heavy Duty, Anti-Roll Bar * **Zadní náprava:** tuhá, listové pružiny, tlumiče Heavy Duty, Anti-Roll Bar * **Brzdy:** vpředu kotoučové, vzadu bubnové * **Kola:** Chrysler Corporation Racing Wheels 7x15" * **Pneumatiky:** Goodyear Polyglas GT, vpředu E 60-15", vzadu G 60-15" * **Jízdní výkony:** zrychlení: z 0 na 100 km/h za 6,7 s, nejvyšší rychlost 208 km/h * **Spotřeba:** 21,9 l/100km * **Příslušenství:** původní laminátová kapota v matově černém laku, deflektory na předních blatnících, scoop, přední mlhovky, laminátový zadní spojler, řadicí páka Hurst „Pistol Grip“, odstín „Vitamin C“ (nástřík podle původního odstínu) * **Počet vyrobených kusů ('Cuda AAR 1970):** 2.724



Legendární řadička, s níž Hurst dobyl svět! Říká se jí „Pistol Grip“ a ten, kdo ji nikdy nedržel v ruce, nepochopí, že to je tvar, navržený samotnou přírodou jako nástavec lidské ruky. Lepší nevymyslíte!

řazeného provedení. A co jsem zjistil, takových agregátů je na světě jen asi pět tisíc. "Motor šel ven, ale rozebírat jej prý nebylo nutné, stačilo odstranit závady na ventilech, jinak nic podstatného nebránilo provozu. Karosérie

Takhle se dělají „Donuts“, populární dvourozměrné gumové pečivo! Potřebujete k tomu několik stovek ochotných koní, pevně uchopený volant, plnou šrajtofli a dostatek prostoru. Motor vychládá cestou k nejbližší benzínce...

„Donuts“ zblízka! Zád' a občas i celý vůz zmizí v kouři, v okolních domech (kam nedolehne řev spokojeného Moparu) se dohadují, kdo může pálit spadané listy, když je všechno ještě na stromech?

ovšem nějaký ten zásah potřebovala: především vyvařit zmiňovaný zavazadelník, dát nové potahy v souladu s původním provedením – a to je z velkých věcí vlastně všechno! Faktem je, že renovace ještě ve Státech zřejmě zchránila drahému sportáku život. Bez tehdejšího Billova zásahu by už možná 'Cuda neexistovala, kdoví... Třešničkou na dortu byly pneumatiky: „Chtěl



jsem nové Polyglas, ale ty už se nedělají. Pak jsem se dověděl o možnosti individuální výroby, tak jsem je objednal, a než přišly, dělal jsem ostatní věci na autě. Dodali mi je za dva měsíce.“ Během odstrojování udělal Mirek parádní nález. Málokdy se totiž stává, že nový majitel najde v podběhu zbytky erotického časopisu! Pravda, té erotiky po sedmačtyřiceti letech už moc nezbylo, v hromádce útržků jsme napočítali necelá tři řádky a asi dvě kompletní tváře... Voják John si zřejmě krátil dlouhé chvíle!

Zadní Goodyear Polyglas jsou pohledné, ale ta roura! „Ta by zbořila Jericho“, říkávali naši prarodiče a netušili, jak blízko pravdě byli! Otočení klíčkem a pravidelná měsíční zkouška sirén je přehlušená osmi válci!

Pontiac Firebird 1968 se strokerem 462 se stane hvězdou příštího vydání Chrom&Plameny. Máte se na co těšit!



Děkujeme Autodromu Sosnová za umožnění fotoreportáže



A jak to jede, můžete vidět na našich fotkách nebo na srazech. „Je to prostě pecka, to auto se chová naprosto super,“ souhlasí Mirek a pochlubí se, že zatím ujel asi dva tisíce kilometrů. To vůbec není špatné za tu krátkou dobu, co je 'Cuda opět plně pojízdná! A co říct závěrem? „Děkuju rodině za velkou podporu, fakt jo, bez nich bych to nedotáhl do konce. A představte si – jak jsem byl naměkko, tak říkám holkám, ať si něco v obchodáku vyberou pro radost, cokoliv. A manželka s dcerou si vybraly – svičky! Ale radost měly stejnou jako já,“ říká Mirek a v jeho očích si můžeme přečíst, že to fakt přesně takhle bylo. Jen na otázku dalšího vyhlédnutého objektu nám nový pán a velitel 'Cudy odpověď nenabídl. Že by už nic nechtěl? Tomu se nějak zdráháme uvěřit. Nebo už má něco vyhlédnutého? To spíš, ale necháme na něm, aby se nám v pravý čas pochlubil... A pak už jen bouchnutí dveří, řev motoru, jednička, řev motoru, dvojka, řev motoru, trojka, řev motoru – ale to už spíše tušíme, než slyšíme!

Doplňky, které se jinde drazé platily, nabízí 'Cuda AAR sériově: matově černá laminátová kapota se skutečně funkčním „nádechem“ a zámky, zajišťující ji během jízdy vysokými rychlostmi

Text: J.F.K.

Foto: Chorche de Prigo, She&Fly, archiv majitele

