

Šestiválcový diesel místo benzínového osmiválce: show car od Moparu jezdí na naftu!

Na SEMA Show se sjíždějí nejen ladičské firmy, ale i velcí autovýrobci prezentovat svou nejzajímavější produkci. Jejich rozmanité kreace dosud mívaly společný základ, na který se dalo spolehnout: pod kapotou až na výjimky vládl nadupaný osmiválec z katalogu performance dílů. Mopar se ale rozhodl dlouholeté tradici vzepřít a vydal se – jak se dnes říká – alternativní cestou: místo očekávaného mamuta jménem HEMI napasoval do kustomového trucku na bázi Dodge D200 z roku 1968 pouze šestiválcový nafták Cummins. A to není poslední překvapení, které tento pickup pro návštěvníky přichystal...

HEAVY OIL – HEAVY DUTY TRUCK



Možná si ještě pamatujete, jakou senzaci způsobil v Las Vegas Dodge Charger s tisícikoňovým motorem, jež známý výrobce příslušenství pro koncern Chrysler postavil jako předloňský show car. Hellephanta jako zástupce přemotorovaných muscle cars však loni na největší tuningové show na světě nahradil vůz úplně odlišného stříhu. Dárcovským autem je pickup Dodge D200 Heavy Duty z roku 1968. Mopar ho pořídil sice v ježděném, ale jinak vcelku dost zachovalém stavu, aby jej posléze podrobil důkladné proměně. Konstrukteři nejprve uzavřením profilů zpevnili sériový rám a roztáhli nápravy kousek od sebe, což se neobešlo bez protažení podélníků o tři palce. Současně se snížením podvozku tak vůz dostal placatější proporce a s nimi i zaslouženou přezdívku „Lowliner“. Přední kola odsunutá více do rohů si samozřejmě říkala o nové blatníky, ale to by pro kluky od Moparu nebylo dost originální a tak z týmových debat nakonec vy-

krystalizovalo netradiční řešení v podobě sklápěcí přídě, která spojuje do jednoho dílu masku chladiče, kapotu i blatníky. Této těžké mase oceli naštěstí pomáhá do pohybu elektřina. Jakmile elektromotory dovrčí, naskytne se zvědavým divákům panoramatický pohled na diesellový pohon Mopařského lowlineru. 5,9litrový šestiválec Cummins má ventilová víka lakovaná v barvě karosérie a leštěné hliníkové roury sání, jimiž mocné turbodmychadlo pumpuje vzduch do spalovacích komor. V rámci prezentace hotového díla vývojáři uspořádali i krátkou zvukovou zkoušku: nahodili motor, aby předvedli, jak skvěle se syrové nýtování 325koňového naftáku hodí k charakteru heavy duty pickupu. Člověk se neubrání myšlence, že v době politicky protlačovaných elektromobilů se zastánci dříve nesmiřitelných benzínových a naftových táborů dostávají vlastně na jednu loď – chceme, aby silný motor bylo slyšet! Ve stejném čase dvouspojkových převodovek a desetistupňových automatů působí jako z jiného světa i šestistupňový manuál, který přenáší naftou zaplacené newtonometry



Pod elektricky sklopnou přídí se skrývá překvapení v podobě předimenzovaného diesellového pohonu



325koňový Cummins o objemu 359 cu.i. je solidní držák: první generádku má plánovanou až po 350.000 milích!

na nápravu s diferenciálem Dana 60. Přitom dobu, kdy stačily čtyři nebo pět stupňů, pamatuje snad ještě většina našich čtenářů.

Během přestavby se ukázalo, že to byla právě vyčnívající skříň spojky, která se po výrazném zploštění olejové vany kvůli omezení rizika kontaktu s asfaltem ukázala být omezujícím faktorem pro další přiblížení karosérie k vozovce.

Vzduchový podvozek spuštěný úplně dolů i tak nechá vůz téměř líbat asfalt, ale dvaadvacetipalcové slitinové ráfky ve stylu starých ocelových kol pak mohou v podběžích sotva

dýchat; na nějaké zatáčení rovnou zapomeňte. Naštěstí je tu pozice „Ride Height“, která nákladáčku umožňuje svobodný pohyb po silnici bez omezení. Kvůli spíše jen teoretické přepravě těžších nákladů nebo stejně tak nepravděpodobnému vlečení přívěsů je ve výbavě ještě volitelná vyvýšená pozice „Ride Height+“. Místo sériové ložné plochy je navařena zkrácená korba z aktuálního Ramu. Bez ní by nebylo možné ani snížení podvozku, ani elegantní ukrytí komponent vzduchového podvozku a nové palivové nádrže.

Jak se na profesionální show car sluší a patří, karosérie je

precizně vyhlazená a zbavená zbytečných výčnělků, aby nic nenarušovalo její dokonale čisté linie. Všechna loga Mopar i Cummins, včetně velkých písmen DODGE na zadním čele, jsou přelakována stejně jako okolní plechařina odstínem Candied Delmonico Red, takže jsou viditelná jen při pozornějším pohledu a pod určitým úhlem. Kola, mřížka chladiče a nárazníky obdržely záměrně kontrastní lakování ve šlehačkovém odstínu Dairy Cream.

Ani vnitřek kabiny nezůstal v sériové podobě: originální lavice a dveřní panely jsou obloženy robustní oranžovohnědou

kůží s decentní patinou. S jejich jednoduše elegantním vzhledem dobře ladí sluneční clony a stropní čalounění. Původní volant směl jako jediný zůstat, na místě továrních budíků se ale objevily přístroje z performance nabídky Mopar, zasazené do leskle stříbrného hliníkového panelu zhotoveného na míru technologií CNC.

Povedeným Lowlinerem dal Mopar vloni na SEMA Show jasný signál: navzdory skandálům s emisním softwarem a debatám o škodlivosti miniaturních pevných částic nepatří nafta do kamen, ale do pickupů!

Text: Frank Mundus
Překlad: Ivo Pajorek
Foto: FCA



Osvědčený recept na dramatické proporce „lowlineru“: protažený rozvor a výrazné snížení podvozku



Tečku nad písmenem i v logu Lowliner tvoří dobové logo Dodge

V jednoduchosti je elegance: interiér v původním stylu je obložen jakostními materiály

KONCEPT MOPAR LOWLINER (DODGE D200 1968)

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol

Karosérie: ocelová rámová, prodloužený rám z uzavřených profilů, odstraněná madla dveří, emblémy, anténa a víčko palivové nádrže, před přestavěná na sklopnou konstrukci, štěrbinu pro přívod vzduchu na kapotě, lakování do odstínu Candied Delmonico Red, nárazníky v odstínu Dairy Cream

Motor: naftový turbodmychadlem přepřínovaný R6-SOHC Cummins, 359 cu.i., 5.883 cm³, 325 koní při 2.900 ot/min, 827 Nm při 1.600 ot/min, vrtání 102,1 mm, zdvih 119,9 mm, kompresní poměr 17,2:1

Převodovka: šestistupňová manuální

Přední náprava: nezávislé zavěšení kol na dvojitéch příčných ramenech, vzduchové odpružení

Zadní náprava: tuhá náprava, vzduchové odpružení, diferenciál Dana 60

Kola: na míru zhotovené ráfky z lehkých slitin ve stylu ocelových kol s výky nábojů o rozměru 9,5x22" vpředu a 11x22" vzadu, lakované do odstínu Dairy White

Pneumatiky: Pirelli PZero o rozměru 285/35R22 vpředu a 325/35R22 vzadu

Interiér: lavice, dveřní panely a sluneční clony obloženy oranžovohnědou kůží s patinou, kůží obložený strop s vyšívanými ornamenty a logem Mopar, původní volant, sada performance přístrojů Mopar zasazená do ozdobného hliníkového panelu, hlavice řadicí páky s logem Cummins, na míru zhotovené koberečky z hrubé tkaniny s koženým lemováním