



Píše se rok 2002. Camaro sice může slavit půlkulaté 35. výročí produkce, nevyhnutelně se však blíží okamžik loučení. Platforma „F“ založená na předchozí generaci je beznadějně zastaralá, prodejní čísla se řítí dolů volným pádem a masivní škrtání nákladů na vývoj znamená, že nástupce hned tak nepřijde. Skončí sezóna a někdejší bestseller na několik let úplně vymizí z katalogů GM. V roce 2022 už můžeme být celkem v klidu, protože víme, že Camaro nezemřelo, jen chvíli hibernovalo. Je ale skvělé, že i v té nejisté době na prahu třetího tisíciletí se objevili dva nadšenci, kteří se rozhodli postarat o důstojný odchod legendy tím, že v ní nechají ožít slavné jméno ZL-1.

Na štítku na airboxu jsou vytištěny klíčové parametry motoru: 600 koní, 780 Nm, 427 cu.i. a komprese 12:1

Prvním je Matt Murphy. Jeho firma GMMG se od roku 1999 věnuje kustomovým úpravám sesterských modelů Camaro a Firebird. Na internetu si můžete vyhledat například kreace „Berger SS“ pro Berger Chevrolet nebo „Intimidator“ pro Earnhardt Chevrolet, dodané včetně tovární záruky. Druhým velkým fandou je Scott Settlemire, který dokonce vedl u Chevroletu program policejních speciálů B4C (takový vůz se objevil např. ve filmu The Marine z roku 2006, u nás promítaným pod obecnějším názvem Voják s Johnem Cenou



Základem pohonných jednotek od GMMG je hliníkový blok z Chevroletu C5-R s upravenými hlavami LS6



Sedmilitrovým osmiválcem je v případě Camara ZL1 vybavena až úroveň „Phase 3“

Jak firma GMMG oživila legendu do podoby F-Body z roku 2002

ZL1 reloaded!





u úpravce k dostání jak jinak než hliníkový blok o objemu 427 kubických palců. Na nejlegendárnější Camaro všech dob odkazují četné detaily, například barevné ztvárnění nebo prvky výbavy v interiéru. Matt se Scottem tak stvořili úspěšný supercar se zárukou, který se probojoval do nabídkových katalogů dvanácti různých dealerů Chevroletu. Do dílen GMMG k tomuto účelu zamířil odpovídající počet dvoudveřových kupé s policejním paketem B4C a šestistupňovou manuální převodovkou. Nebyla to náhodná volba, neboť Camaro v edici B4C již disponovalo různými úpravami podvozku, řízení, brzd a chlazení, aby to policisté mohli při stíhání gangsterů pořádně rozjet bez obav z přehřátí motoru, vyvaření vody nebo utavení destiček. Nadto měli zákazníci na výběr ze stupňů úprav Phase 1, 2 a 3. Zatímco vozy na prvních dvou úrovních (každá zastoupená 16 exempláři) poháněly ještě celkem běžné hli-

nikové small-blocky 346 cu.i., resp. 400 cu.i. s výkonem 475 koní, zadní kola 37 kusů Camaro ZL1 „Phase 3“ se základní cenou 80.070 dolarů (jeden z nich si právě prohlížíte) roztáčet do divokého tempa závodní agregát C5-R o tradičním objemu 427 kubických palců. Motor s relativně vysokým kompresním poměrem 12:1 se díky kované klice Callies, ojnícím Billet Steel, speciálním pístům JE, laděným kanálům z Chevyho LS6 a sání Wilson vyznačuje výkonem rovných 600 koní a mamutím točivým momentem 780 newtonmetrů. O odpovídající zvukovou kulisu po sešlápnutí plynu se starají laděné svody s elektrickým cut-outem ve spolupráci s třípalcovým výfukovým potrubím a tlumiči s vícekomorovým uspořádáním. Hnací síla se na zadní nápravu se stálým převodem 4,10:1 a samosvorným diferenciálem přenáší přes šestistupňový manuál Borg Warner T56 ovládaný řadič pákou Hurst se zkrácenými drahami řazení.



Čalounění sedadel s pepitovým vzorem upomíná na Camaro 1969, jež se chlubilo stejným dekorem

Podvozek vycházející z performance paketu 1LE s více než dostatečně dimenzovanými stabilizátory, podélnými rameny a tuhou nápravou vedenou pomocí panhardské tyče je ještě vylepšen o pružiny Eibach snižující světlou o 35 mm a tlumiče Penske Racing. Deceleraci v případě potřeby spolehlivě zajistí brzdová soustava z Corvette Z06. Ze stejného vozu pocházejí i ráfky. V nabídce GMMG přitom byly nejen lakované a chromované hliníkáče, ale také tehdy – a vlastně dodnes – velmi oblíbená klasická kola Cragar S/S. Těsná většina 38 exemplářů byla nalakována do odstínů modelového roku 2002, dalších 26 vsadilo na paletu podle ročníku 1969 a zbylých pět šlo na přání zákazníků do kustomové barevné kombinace: to ovšem pro firmu GMMG mimo jiné znamenalo přelakovat 31 původně černých aut. Nejexkluzivnější je jistě kousek na těchto stránkách, který původně patřil Dicku Harrellovi známému pod přezdívkou

Šestistupňová manuální převodovka se ovládá pomocí řadičky Hurst. Disponuje zkrácenými drahami řazení a pro sedmilitrový osmiválec je tak ideálním společníkem



v hlavní roli), pročež fungoval jako skvělý zdroj dárcovských aut se spoustou vylepšení, jejichž objednávky mohly zadávat pouze vybrané úřady. Camaro ZL1 z roku 2002 mělo být ja-

kýmsi znovuzrozením slavné devětašedesátky do aktuální podoby: stejně jako v památném roce bahnitého Woodstocku byla produkce omezena na 69 exemplářů a také v novém tisíciletí byl

Díky pružinám Eibach leží Camaro o 35 milimetrů blíže k asfaltu. Podběhy vyplňují ráfky z Corvette Z06, na výběr byla ale i oblíbená kola Cragar S/S



AUKCE



VIDEO 1



VIDEO 2



Supercar ZL1 postavila firma GMMG sídlící v Mariettě (Georgia, USA)

„Mr. Chevrolet“. Jeho touha vzdát poctu slavnému předobrazu šla tak daleko, že si Dick nechal nalakovat svou ZL-1 originálním materiálem „Dusk Blue“ z roku 1969. Věrněji už to nešlo. S unikátním lakem se pojí i dekorace na kapotě a na zádi, které přímo ukazují na šestisethlavé stádo koní pod kapotou. Blatníky dále zdobí klasické „hokejky“ s číslem 427 a také emblémy

Výkonná Camara od GMMG byla hned od začátku horkým zbožím, lakování „Dusk Blue“ toto F-Body povýšilo na naprostý unikát

ZL1 Supercar. Na matně černém zadním panelu se zlatým nápisem Camaro se skví ještě logo GMMG a pod spoilerem si můžeme přečíst vzpomínku na tvůrce Camara ZL-1 z roku 1969: „In Memory of Fred Gibb and Vince Piggins“. Je to hezké, vždyť bez nich by nemohla vzniknout ani tato zajímavá kreace od GMMG. Prezentovaný kousek dostal i příplatkový interiér „Houndstooth“, tedy s prvky čalounění v pepitovém vzoru, který se objevil v nabídce už v roce 1969 – dokonce ve třech různých barvách. Středovou konzolu s dominantní řadičkou

Hurst (původní „kulečnickové koule“ asi v tomto případě netřeba litovat) zdobí typový štítek motoru, jak ho známe třeba z Corvette. Přístroje jsou usazeny do stříbrných rámečků a přirozeně na pozadí nechybí loga ZL1. V motorovém prostoru dominuje nad sedmilitrovým blokem sání s vygravírovaným výrobním číslem a karbonový airbox s logem ZL1. Plech s úchytem pro zámek kapoty je opatřen pamětní destičkou se vzpomínkou na „Mr. Chevroleta“ a další plaketku s poukazem na původního majitele najdeme ještě u úchyty levého tlumiče.

Camara od firmy GMMG, jejíž název je prostou zkratkou z „George Murphy Motor Group“ (Murphy a George jsou přitom příjmení dvou společníků) byla od počátku velmi žádaným artiklem a díky značné exkluzivitě rychle rostla na ceně. Proto nepřekvapí, že exemplář č. 10 z celkem 69 vyrobených, který můžete obdivovat v našem článku, nedávno změnil majitele v aukční síni Mecum v Indy za 154.000 dolarů. Go, ZL1, go!

Text: Leif Jungermann
Foto: Mecum Auctions
Překlad a adaptace: Ivo Pajorek



Parametry motoru se chlubí také štítek nad originálním prémiovým audiosystémem Monsoon

CHEVROLET CAMARO 2002 ZL1 PHASE 3 BY GMMG (#10 OF 69)

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** samonosná ocelová, dvoudveřové čtyřmístné kupé * **Rozměry:** rozvor 2.568 mm, délka 4.915 mm, šířka 1.882 mm, výška 1.300 mm * **Hmotnost:** 1.640 kg * **Motor:** benzinový big-block V8-OHV „CR-5“, 427 cu.i., 6.997 cm³, 600 koní při 6.200 ot/min, 780 Nm při 5.600 ot/min, kompresní poměr 12,0:1, upravené hlavy válců LS6, sání Wilson, sekvenční vstřikování paliva, 3“ výfukové potrubí s laděnými svody a cut-outem, tlumiče výfuku s vícekomorovým uspořádáním * **Převodovka:** šestistupňová manuální Borg Warner T56 se zkrácenými drahami řazení a řadičkou Hurst * **Rozvodovka:** diferenciál GM se 7,5“ skříní 10-bolt a uzávěrkou, stálý převod nápravy 4,10:1 * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol na dvojitéch příčných ramenech, tlumiče Penske Racing, vinuté pružiny Eibach, snížení o 35 mm, stabilizátor 1LE * **Zadní náprava:** tuhá náprava GM vedená panhardskou tyčí, příčná ramena a stabilizátor 1LE, vinuté pružiny Eibach, snížení o 35 mm, tlumiče Penske Racing * **Brzdy:** kotoučové brzdy z Corvette Z06 vpředu i vzadu * **Kola:** leštěné hliníkové ráfky z Corvette Z06 o rozměru 9,5x18“ * **Pneumatiky:** Goodyear Eagle F1 o rozměru 275/40ZR18 * **Ostatní:** lakování odstínem „Dusk Blue“ z roku 1969, unikátní dekorace, interiér s pepitovým vzorem z roku 1969, exemplář č. 10 z celkem 69 vyrobených kusů Camaro ZL1 * **Odkazy:** gmmgregistry.com

Vůz je prakticky jako nový. Od svého vzniku před 20 lety najel pouhých 192 mil!

