

POSLEDNÍ V ŘADĚ

Na konci kariéry: AMC AMX ve svých nejtěžších dobách...

Byl to čas přelomu. Pod tíživou realitou další možné ropné krize požadoval zákazník ještě kompaktnější, hospodárnější a levnější auta. Pozadí vývoje už těžko mohlo být horší, ale právě v této době přišel na svět poslední muscle car koncernu AMC.

Nesl slavné jméno svého předchůdce: AMX

Rok 1979 znamenal pro americký automobilový trh opět rány ze všech stran. Chrysler se potácel těsně před bankrotem, Ford uvedl na trh Mustang „Fox Body“ a přitom musel vzdorovat následkům havárií Pinta. Byla to doba zoufalého boje Velké trojky proti narůstajícímu exportu cenově výhodných vozidel kompaktní třídy. V tomtéž roce se majoritním vlastníkem akcií American Motors

stal Renault a tím samozřejmě spustil nové kolo pokusů prosadit své kompakty na tamním trhu, případně je tam rovnou montovat. Za těchto okolností začaly výkonnější modely AMC jeden za druhým mizet z nabídky. Posledním pravým „svalovcem“ značky AMC se měl stát AMX, vycházející z řady Spirit. Dodnes panuje názor, že AMX '79 s příplatkovým agregátem V8 je legitimním potomkem modelové řady AMX z let 1968 až 1970.

Tehdy přišel AMX na trh jen v šesti barevných odstínech: Classic Black, Olympic White, Firecracker Red, Saxon Yellow, Wedgewood Blue a Morrocco Buff. Standardem byly černé nárazníky s malými svislými členy a ozdobnými lištami, spoiler vpředu i vzadu, rozšířené blatníky a černý grill s emblémem AMX. Sportovní dojem podtrhovaly hliníkové ráfky (14") Turbo-Cast II s pneumatikami ER-60 x 14 s bílými písmeny, velké nápisy AMX na dveřích a boční ozdobné lišty. Za šedesát dolarů navíc výrobce dodal nepřehlédnutelný plamenný dekor přední kapoty.

Nekompromisně sportovní byl i interiér. Dělená sedadla s potahem z látky Cordura nebo vinylu doplňovala přístrojovka s efektem broušeného aluminia, kožený sportovní volant a středová konzole s opěrkami rukou a další sadou přístrojů (hodiny, ampérmetr, tlakoměr oleje a vakuometr). K sériové výbavě patřil i otáčkoměr. Komu to pořád ještě připadalo málo, mohl si objednat individuální paket „Custom Interior“, případně další podobné doplňky včetně snímatelného střešního dílu.

Koncern nabízel dvojici pohonných jednotek, buď řadový šestiválec 258 cu.i. (4,2 litru) s výkonem 110 koní nebo znovu dodávaný pětilitr (V8 304 cu.i.) s výkonovou špičkou 125 koní. Přenos síly zajišťovala čtyřstupňová ručně řazená převodovka nebo automatika s voličem na středovém tunelu (volič na sloupku neměl AMX v nabídce). Zadní náprava měla sériově



Srdcem AMX je vósmička 304 cu.i. s příplatkovou klimatizací, servořízením a tempomatem

diferenciál „Twin Grip“ s převodem 2,87 : 1 (ruční řazení), nebo 2,53 : 1 či 3,08 : 1 (automatika). Modely se standardní převodovkou měly navíc sportovní výfuk.

Podvozek byl vybavený zesíleným příčným stabilizátorem vpředu i vzadu, stavitelnými tlumiči „heavy duty“ Gabriel „Strider“, polyuretanovými pouzdry na tlumičích, zadními listy „Hi-Control“, speciálním převodem řízení a zesílenými brzdami. Za základní provedení AMX si koncern účtoval 5.899 (Ř6) nebo 6.149 (V8) USD. Jelikož chtěl výrobce zdůraznit opravdové sportovní srdce AMX, vzal ještě v roce 1979 ostrou dvojici na čtyřadvacetihodi-



Za příplatek 60 USD výrobce ozdobil kapotu AMC plamenným dekorem





Symbole konce 70. let: rozšířené blatníky, spoilery a žaluzie přes zadní okno

novku v Nürburgringu. Hbité AMC obsadily první dvě místa své třídy, v celkovém pořadí skončily na 25. a 43. místě. A to všechno po pouhých třech týdnech příprav a na sériovém obutí!

Rok 1980 připravil ctitele AMX o véosmičky, v nabídce tedy zůstal jen šestiválec 258 cu.i., ale ani z něj se zájemci netěšili dlouho. Celý projekt AMX skončil už v následujícím roce, zatímco „mateřský“ Spirit zůstal ve výrobě až do roku 1983.

V roce 1981 výrobce naposledy použil „zaklínadlo“ AMX, a to v modelu AMX Spirit Turbo, studii speciálu Pace Car na sériové platformě se vstřikovacím šestiválcovým turbomotorem 258 cu.i.

V Evropě byl AMX '79 naprostou raritou. Vyrobený počet kusů byl nízký i na americké poměry, na starý kontinent pak AMX zamířil opravdu jen ojediněle, a sice na základě zvláštní objednávky.

AMX jezdí na hliníkových Turbo-Cast II s pneumatikami 225/60 R14. Sportovní image dotvářejí nápisy a pruhy



Řidič položí ruce na sportovní volant ve stylu GT...



...sleduje přídavné přístroje ve středové konzoli...



...a vychutnává si sezení ve sportovním sedadle s opěrkou pro ruku a pohled na přístrojovku

Dnes se ze svižného AMX obou modelových ročníků stal sběratelský předmět s vysokým potenciálem. Tomu nahrává nízký počet vyrobených exemplářů (v roce 1979 jen 3.657 kusů, v roce 1980 cca 865 kusů), ale i fakt, že hodnotu těchto vozů rozpoznali sběratelé dost pozdě. Tak se stalo, že jich do současnosti přežilo jen malé procento. Nejvíce ceněné jsou modely s véosmičkou a ručním řazením, distribuce náhradních dílů může znamenat problém. Mechanické součástky jsou dostupné, ale všechny specifické díly AMX se vyvažují zlatem, pokud je vůbec někdo nabídne.

Není tedy divu, že se exemplář z našich snímků prodal v aukci RM Sotheby's za 24.000 USD. Model je bohatě vybavený, má klimatizaci, tempomat, centrální zamykání a původní značkový audio systém. Velmi nízký nájezd a nadprůměrně dobrý stav se určitě postarají o další nárůst hodnoty.

Text: Leif Jungermann

Foto: RM Sotheby's

Překlad a adaptace: J.F.K.

AMC AMX 1979

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová samonosná, dvoudveřový čtyřmístný liftback s výklopnou zadní stěnou * **Rozměry:** rozvor 2.438 mm, délka 4.280 mm, šířka 1.806 mm, výška 1.311 mm * **Hmotnost:** 1.440 kg * **Motor:** benzinový V8-OHV, 304 cu.i., 4.982 cm³, 125 koní při 3.200 ot/min, 298 Nm při 2.400 ot/min, kompresní poměr 8,4 : 1, dvoukomorový karburátor Motorcraft * **Převodovka:** třístupňová automatická TorqueFlite, převod diferenciálu 2,53:1 nebo 3,08:1 * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče, stabilizátor * **Zadní náprava:** tuhá náprava, listové odpružení, teleskopické tlumiče, stabilizátor * **Brzdy:** vpředu kotoučové, vzadu bubnové * **Kola:** hliníkové ráfky AMC Turbo-Cast II, 14" * **Pneumatiky:** BF Goodrich Radial T/A, 225/60 R 14 * **Výkony/spotřeba:** zrychlení z 0 na 100 km/h za 12,5 s, nejvyšší rychlost 204 km/h, kombinovaná spotřeba 16,1 l/100 km * **Období výroby/počet kusů:** v roce 1979 vyrobeno 3.657 exemplářů * **Cena (1979):** od 6.149 USD