

Raritní (Numbers Matching) Mopar

Vzácný Dodge Charger 500 s osmiválcem Hemi 426!

„V neděli vyhraješ, v pondělí prodáš“ – lehce okřídlené úsloví, které se zrodilo pravděpodobně na oválech při seriálu NASCAR. Aby tedy vyhrály (a prodávaly), začaly americké automobilky ve druhé polovině 60. let aerodynamicky přizpůsobovat vozidla, která nasazovaly v závodech. Příkladem je náš excelentní Charger 500 ročníku 1969...

Charger jezdí na ocelových ráfcích 15" ozdobených chromovanými poklicemi typu Dog Dish a používá originální pneumatiky Polyglas GT F70-15

Bylo nebylo kdysi dávno v šedesátých letech, kdy na okruzích NASCAR proti sobě stály téměř sériové automobily, které přímo vycházely z modelů nabízených v prodejnách Chevroletu, Dodge, Plymouthu, Fordu nebo Pontiacu. Ale to nebránilo výrobcům, aby se nepokoušeli ztratit konkurenci takzvanými homologačními modely. Jedním z nich byl právě Dodge Charger 500 modelového roku 1969. Dodge Charger 500 byl přímou reakcí na závodní úspěchy Fordu Torino Talladega a Mercury Cyclone Spoiler II, které opanovaly okruhy NASCAR. Nevyhlášený konstrukční duel pak vyvrcholil debutem dvojice Dodge Daytona/Plymouth Superbird s obřími křídly na zadních. Základem Daytony byl

Charger '69, ovšem s dvěma aerodynamickými doplňky: první představuje záměnu původní chladičové mřížky za plochý grill, vycházející z Corone-tu 1968. Druhou a daleko závažnější změnou bylo zapuštěné zadní okno potlačující vzduchové víry, které vznikaly okolo elegantního, ale nepříliš proudnicového sloupku C. Proto konstrukční kancelář musela přijít s další změnou patrnou ale až při srovnání: Charger 500 má kratší víko zavazadelníku.

Oficiálně vzniklo 500 exemplářů, ale pouze 392 jich bylo určených do běžného provozu, o zbytek se podělily závodní stáje. Většinu vozidel motorizovala standardní věosmička Magnum



Kvůli delšímu oknu musel výrobce zkrátit víko zavazadelníku

Zadní okno je u Chargeru 500 aerodynamičtější v oblasti sloupků C



Z pěti stovek vyrobených homologačních Chargerů 500 bylo jen 64 osazených legendární věosmičkou Hemi 426



Hemi V8 nabízí obří záťah sedmilitru, dva čtyřkomorové karburátory a výkon 425 koní

Pravidla závodů NASCAR nařizovala výrobcům zhotovení 500 homologačních exemplářů – proto je tenhle typ Chargeru 1969 označený číslicí 500



Od dob Bobovy renovace se počet najetých mil Chargeru zvětšil jen nepatrně

Interiér s oddělenými vinylovými sedadly zkrášluje dřevěný volant a ozdobná fólie na středové konzoli



z nás, kterým se líbí vzácné a speciální Mopary, je Bobovou doslovnou láskou Charger 500. „Auta mě začala zajímat hodně brzy a jako většina kluků jsem byl ovlivněný svým tátou,“ vzpomíná Bob. „Když mi bylo třináct, směl jsem vyměňovat olej a filtr u našeho Chrysleru New Yorker 1954, ve kterém bublal V8 Hemi 331 cu.i. a doplňovala jej dvourychlostní automatika PowerFlite. Měl jsem tohle auto moc rád a v sedmnácti jsem si na něm udělal i papíry. Po Chrysleru '54 následovaly další New Yorkery. Pak si máma v roce 1964 koupila otevřený Dodge Polara s véosmičkou 383 cu.i. a automatikou TorqueFlite. Tahle kára byla mou první opravdovou láskou. Najel jsem na Dočce 91.000 mil, než ji máma prodala sestřenicí a jejímu manželovi.“ Když se na veřejnosti objevil Charger ročníku 1969, byla to Bobova příleži-

tost. „Objednal jsem si R/T s 440 cu.i. a ručním čtyřkvaltem. Auto mi dovezli 14. února 1969. Mám ho dodnes, na počítadle je 69.000 mil, které jsem poctivě a osobně najel. Postupně jsem si pořídil takovou sbírečku Moparů, ale je tam víc aut, než dokážu z paměti vyjmenovat,“ nechtělo se možná Bobovi do výčtu rodinných pokladů. A tak pokračuje v hovoru, tentokrát o svém milovaném Chargeru 500: „Auták jsem koupil v roce 1985 ve Framinghamu (Massachusetts) od třetího majitele. Parkoval jej vedle stodoly. Ale už první jeho vlastník s ním jezdil celoročně, takže i za velkých mrazů. Díky dodatečně montovanému předeřívání motoru to Charger zvládl. Pak si koupil Challenger Hemi '70 a Charger nechal na ježdění manželce. No a když jsem k tomu autu přišel já, mělo najetých 49.000 mil a potře-

bovalo jen nové tlumiče. Hned jsem je tam dal a domů do East Hartfordu jsem dojel naprosto bez problémů.“ Jenže celoroční jízdy se podepsaly na stavu karosérie a některé plechy byly na odpis. „Nebudeš mi možná věřit, ale šestnáct let jsem dával dohromady díly New Old Stock, zatímco Dočka byla uprostřed garáže na kozách a jen se na ni prášilo. Až v roce 2001 jsem kontaktoval Mikea LaBracque z firmy LaBracque Autocraft v East Windsoru (Connecticut) a sepsali jsme smlouvu na renovaci. O šest let později byla kára jako nová.“ Bob se poprvé s Chargerem objevil v roce 2007 na akci „Mopars at the Strip“, odkud si odvezl trofej za druhé místo. Jeho Charger Hemi se stal předmětem podrobné prověrky experta Galena Goviera, který zkoumal i takové detaily, jakými jsou třeba korektní



Hluboký gril byl nahrazený plochým, vycházejícím z Coronetu 1968

Dodge Charger 500 vznikl v reakci na soutěžní úspěchy Fordu Torino Talladega a Mercury Cyclone Spoiler II v roce 1969



reflektory ročníku 1969, dodávané stejným výrobcem jako kdysi. Govier ocenil i kompletní generálku motoru, převodovky a zadní nápravy. Kulisou pro focení našeho velmi vzácného objektu se stala oblast Red Rocks poblíž utažského St. George. Nádherný lak v odstínu Medium Gold působil v oranžově zbarvených skálách přímo filmově, ale jsme si jistí, že podobně by se vyjímal kdekoliv a kdykoliv. Bobe, klobouk dolů!

Text: Richard Truesdell, Thomas Frankenstein
Foto: Richard Truesdell
Překlad & adaptace: J.F.K.

DODGE CHARGER 500 1969

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová samonosná B-Body s pomocným „K-frame“ vpředu, dvoudveřový pětímístný kupé * **Rozměry:** rozvor 2.972 mm, délka 5.283 mm, šířka 1.948 mm, výška 1.351 mm * **Hmotnost:** 1.835 kg * **Motor:** benzínový V8-OHV Hemi, 426 cu.i., 6.980 cm³, 425 koní při 5.000 ot/min, 664 Nm při 4.000 ot/min, dva čtyřkomorové karburátory Carter AFB, kompresní poměr 10,25 : 1, duální výfuky * **Převodovka:** třístupňová automatika TorqueFlite * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení, odpružení zkrutnými tyčemi, olejové tlumiče * **Zadní náprava:** tuhá, listové odpružení, olejové tlumiče * **Brzdy:** vpředu kotoučové, vzadu bubnové * **Kola:** ocelové ráfky 15" s chromovanými poklicemi typu Dog Dish * **Pneumatiky:** Polyglas GT F70-15 * **Ostatní:** barevný odstín Medium Gold, záďové pruhy Bumble Bee s označením 500 * **Jízdní výkony:** zrychlení z 0 na 100 km/h za 6,2 s, nejvyšší rychlost 220 km/h, ¼ míle za 13,6 s * **Období výroby/počet kusů:** v roce 1969 vyrobeno 500 homologovaných exemplářů z toho 64 s motorem Hemi * **Cena (1969):** od 3.860 USD