

SLEEPER CHEVELLE



Koncern zahrnul COPO do fleetové produkce. Ale chytrí obchodníci věděli své...

přírodní zákony! Ultimativní strojnou doplňuje přímo řazená převodovka se čtyřmi stupni, s níž spolupracuje diferenciál Posi-Traction. Opustíme teď na chvíli garáž, abychom dostali srdeční tep na přátelnou hodnotu, a poohlédneme se do historie modelu Chevelle, která začala zcela nenápadně. Na přelomu 50. a 60. let vyvíjel GM několik tzv. kompaktních, samozřejmě v rámci konkurenčního boje proti úhlavnímu „nepříteli“ - Fordu. Jeden z modelů vykryštalizoval na podzim

Tajemství šéfkuchaře: big-block L72!



Chevy 427 cu.i. COPO – dravec v černém outfitu

COPO – tajemná zkratka u proslulého jména. Znamená „Central Office Production Order“ a představuje opravdové „Heavy Duty“ provedení. A Chevelle? Není zbytečné popisovat ikonu? Prostě Chevelle – co písmeno, to úder sochařského dláta při tesání zlatého sousoší nesmrtelností, co písmeno – to otisk raznice s pečeti věčného trvání, co písmeno – to zadunění motoru, jehož hlas vyvolá mrazení, ale také touhu po nesláboucí celoživotní zvukové kulise...



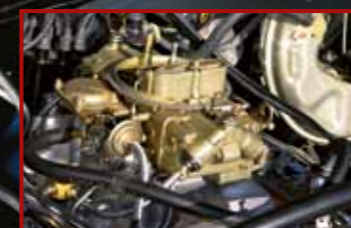
Registrační tabulka s nápisem COPO upozorňuje na vzácný kousek

Ne, opravdu nepřeháníme, tohle auto se narodilo s instinkty šelmy, a porozumí mu jen zkušený krotitel. Jen se zeptejte majitele, co na to říká! „Tohle kupátko jsem celý život miloval! A když jsem před pár roky narazil na jeden prodávaný kousek, nepotřeboval jsem víc než vteřinu, abych si schválně koupil“, tolik Kevin DeWitte, dlouholetý sběratel a ctitel značky. Jako fanoušek „Bowtie“ hned věděl, že zlověstně černé Chevelle je diamant s pořádnou porcí karátů. Jedná se totiž o naprosto ojedinělou speciální edici

„9555AA“, kterou jste si tehdy mohli objednat výhradně a pouze ve firemním centru. Odstín: „Tuxedo Black“ - nejste-li náhodou každoročními návštěvníky oscarových ceremoniálů, pak vězte, že „Tuxedo“ je americký výraz pro vrchní díl smokingu, samozřejmě v barvě černého svědomí. Pohled pod zdviženou kapotu potvrzuje jedinečnost černého sleeperu - V8 L72 427 cu.i. big-block! Ostře postavený sedmilitr ukrývá gigantickou sílu. Zkuste vyslovit z paměti dlouhý název motoru a zároveň zadupněte



plyn do podlahy! Než tohle dořeknete, krajina kolem vás se rozmázne do neztetelné šmouhy – nebo vás uvítá samo peklo, černočerné jako auto, v němž jste zkusili oklamat



S nakrmením 427 cu.i. má i čtyřkomorový Holley co dělat!

SLEEPER CHEVELLE



Nevinnost sama. Nenápadný Chevelle ševalil také šestiválcem



Diagonálky F 70/14 byly úzké, až 215/40 R14 si poradily s trakcí

roku 1963 v představení nové řady Chevelle, hranatého, nevelkého vozu, podle amerických zvyklostí v nepřeherné škále kombinací karosérií a motorů. Nabízely se buď řadové „šestky“ nebo V8. Nový Chevy doplňoval ucelenou řadu podobných kompaktních GM a úspěšně házel klacky pod nohy Falconům a Fairlanům. Chevelle nabízela farmářské El Camino, ale také raketový Super Sport (SS), příspěvek do počínající éry Muscle Cars. O dva roky později dostává Chevelle pod kapotu V8 396 cu.i. s výkonem až 375 koní, scoopem na kapotě, speciálními tlumiči a nenápadným znakem šel-

my – rudým proužkem na pneumatikách. V roce 1967 se objevuje další „ostré zboží“ – Camaro. Chevelle však nelení a pro modelový ročník 1968 obléká nový kostým, vyjadřující jemnost, ale skrývající neskutečnou potenci. Nejmenší big-block GM (396 cu.i.) byl vyladěný do parametrů nosné rakety, a to nejen pro kupé. O šestiválcích se už příliš nemluvílo. Podle prodejních statistik si je v letech 1967 až 1972 pořídilo pouhých 6,5% zájemců. Co dodat? Tahle generace, ve výročních zprávách koncernu později označovaná jako „Nejpopulárnější střední třída na americkém trhu“, se opět nabízela ve všech karosářských modifikacích a s mnoha drsnými véosmičkami. Jejich králem byl bezesporu big-block 454 cu.i., který dovedl zalaškovat i se zemskou gravitací. Převodové stupně řadil buď starší samočinný „dvoukvat“ PowerGlide, jehož dny byly již sečteny, nebo klasický GM Hydramatic s třemi stupni. Poměrně častou objednávkou byla tří nebo čtyřstupňová manuální převodovka, samozřejmě většinou u muskulaturních verzí. Zajímavostí je určitě zkušební Chevelle s parním pohonem a rychlohořáky, ovšem stále podle principů, platných ve dvacátých letech. Třetí a poslední generace slavného jména nabízela

přitažlivé tvary, dostatečný točivý moment, ale rychle klesající počty koňských sil. Tváří v tvář 230 koním odburácely jen nepatrně starší Chevelle přímo do říše automobilových legend, která je jim přibýtkem až do dnešních dnů. Smutný konec nastal v roce 1978. Poslední Chevelle a Laguna se tvářily americky, sportovně, odhodlaně, ale osmiválec o výkonu 170 koní v nejsilnějším provedení vzbuzoval lítost nebo úsměv. Chevelle s posledním zabouřením osmi pístů mizí ze scény – Game Over. Pokud tedy máte teď citty poněkud rozjítřené vzestupem a pádem slavné řady, je nejlepší čas podívat se na další zajímavosti černého fešáka z doby, kdy výkon byl Svatým grálem, nezpochybnitelným a nejdůležitějším fenoménem. Sedmilitrový osmiválec této málo známé edice dával 425 koní při 5.600 ot/min. Točivý moment 626 Nm překonávaly v té době snad jen lokomotivy. Přesto se mezi hrstkou zasvěcených šuškalů, že má pořád výkonové rezervy. Oněch zasvěcených byla fakt jen hrstka, o existenci této varianty nevěděli mnohdy ani prodejci, oficiálně nebyla zmiňovaná, marně byste ji hledali nejen v nabídkových listech, ale mnohdy i v dnešních souhrnných katalozích. Prostě tajemství jak

Area 51 a její mimozemští obyvatelé. Jelikož neexistovala vůbec žádná reklama ani zmínka, není divu, že COPO Chevelle byly stavěny v minimálních počtech. Vědělo o nich několik důsledně prověřených a dokonale spolupracujících prodejců, kteří spolehlivému a samozřejmě movitému zákazníkovi mohli učinit „nabídku, která se neodmítá“. Nyní úspěšně přelstíme tehdejší ochranu a podíváme se do kanceláře, kde se poptávaly tyhle a podobné exkluzivity. COPO Chevelle se objednávaly výhradně na úředi



Sportovní volant s kódem N34 stál 34,80 dolarů a trochu „poevropštěl“ interiér



Tak to má být: rezerva a nářadí, všechno původní



Všechny Chevelle COPO měly kapotu s dvěma nádechý (z SS)



Víko diferenciálu jako zavařovací hrnec, ale pod ním naprosto sucho

koncernu, kde pracovala skupina, mající na starosti mimosériové modely. Ta vyřizovala třeba nevinné žluté taxíky, ostré policejní zásahové speciály nebo maskované vozy pro vyšetřovatele či zastupitelské úřady. Tímto způsobem bylo možné obejít nařízení, přikazující do střední třídy montovat motory o objemu maximálně 400 cu.i. Každá jednotlivá objednávka podléhala schválení a sledování, neboť už podle výrobního čísla se dalo vytušit, že se na lince právě rodí něco jiného než sedan pro bankovního úředníka před důchodem. Díky absolutnímu utajení vlastně dnes ani neznáme přesné počty, ovšem pravděpodobně byly černé COPO Chevelle vyrobené jen ve třech exemplářích, z čehož jen jediný s ručně řazenou čtyřstupňovou převodovkou. Těžko uvěřit a představit si, že v americké produkci, která se odehrávala v obřích sériích, může být od některého modelu vyrobený jeden jediný kus. A přece... Díváte se na něj... Další naprosto ojedinelou specialitou je montáž vícekomorových tlumičů výfuku NCS, namísto klasických s běžnými koncovkami. Při prohlídce tohoto klenotu se zdá, že první majitel nebyl žádný šetřilek, vyznal se, a chtěl jen to

„Best of Best“. Přístrojový štít obsahuje zakázkový paket U14 (s otáčkoměrem a dalšími přístroji), karosérii zdobí jemné linky podle objednávkového kódu D96. Čtyřstupňový manuál M-22 „Rock Crusher“ také zatížil konto onoho pána nemalou sumičkou. Kevin si samozřejmě zjistil veškeré dostupné náležitosti k svému vozu, a může tak v případě jakýchkoliv pochybností dokázat originalitu a kompletnost celého vozidla. Sehnal dokonce sestavné výkresy a seznam objednané výbavy. Takže pro takového znalce historie Chevroletu byla přímo povinnost na nabídku přikývnout. Byl jedním z mála, kteří věděli o existenci COPO a je ochotný se s vámi podělit i o dešifrování objednávkového kódu. Ten vypadal naprosto jednoduše (9566AA), takže prakticky nikdo netušil, že namísto obvyklého agregátu L78 je pod kapotou mnohem výkonnější L72 427 cu.i. rozměrný chladič Harrison, a na kapotě dvojice nenápadných nádechů. Možná si řeknete, že to byla jen prachobyčejná klíka a náhoda, ale tak to také není. Jako



Chevrolet Chevelle Sport Coupé COPO 427 1969

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, dvou-dveřové kupé hardtop bez B-sloupků * **Motor:** benzínový V8-OHV, COPO „9556AA“, L-72 Turbo-Jet, 427 cu.i., 7.003 cm³, 425 koní při 5.600 ot/min, točivý moment 626 Nm při 4.400 ot/min., kompresní poměr 11,0:1, čtyřkomorový karburátor Holley 780 cfm, duální výfuková soustava s tlumiči „NC8 Chambered exhaust“ * **Přenos sil:** čtyřstupňová ručně řazená převodovka Muncie „M-22 Rock Crusher“, diferenciál Posi-Traction, stálý převod zadní nápravy 4,10:1 * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol na dvojitých příčných ramenech, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče, příčný stabilizátor, odventilované kotoučové brzdy 11" * **Zadní náprava:** tuhá náprava „12-Bolt“ na horních a dolních podélných ramenech, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče, bubnové brzdy * **Kola:** sportovní ocelové ráfky „YA“ 7x14 * **Pneumatiky:** Goodyear F70-14 (odpovídají 215/70 R 14) * **Příslušenství:** sportovní linkování karosérie D96, speciální přístrojový panel U14, rádio s tlačítkovou předvolbou U63, ručně vysouvaná teleskopická anténa U73, zadní reproduktor U80 * **Počet vyrobených kusů (1969):** 286.162 (Chevelle Malibu Sport Coupe V8), 323 (verze COPO 427) * **Cena (1969):** od 2.690 USD, verze COPO od 3.800 USD



Nevypadá na to, ale tenhle motor už poznal červené pole otáčkoměru!

COPO na to šel z druhé strany. Výrobce se snažil na vozy neupozorňovat žádnými rádoby efektními nálepkami, takže jen strašidelný a neznámý zvuk velkoobjemového V8 dával na vědomí, že by se mohlo jednat o tzv. „Sleeper“, jak se těmto legendám také říkalo. O točivém momentu víme své, ale jak to bylo s rychlostí? COPO se nikdy nestalo zkušební vozem motoristické redakce, ale redaktoři „Super Stock Magazine“ si vzali na mušku Yenko-Chevelle v základním provedení se čtyřstupňovou manuální převodovkou. Vytáhli jej na dragstrip. Srpnové vydání ročníku 1969 uvádí, že Yenko vážil 1.650 kg a na startovní čáru se postavil bez jakýchkoliv úprav. Velkým problémem byla trakce – sériové obutí Goodyear F70 nemělo šanci přenést sílu big-bloku na asfalt a brzy řeklo Bye Bye. První čtvrtmíle odstartovala pozdě odpoledne a jela se vysloveně

správně umanutý a zarytý fanoušek značky věděl Kevin naprosto přesně, po čem jde.

Tak si to shrňme: co dělá z L72 takovou extrokvu? Tak zejména píсты, které dovolují kompresní poměr 11:1, zdvihátka Heavy-Duty, kovaná klikovka a vačková hřídel se zdvihem 0,52". Správné dýchání osmiválce zajišťují mohutné ventily a leštěné pravouhlé kanály. Hliníkové sání „High-Rise“ dopravuje do motoru zápalnou směs ze čtyřkomorového karburátoru Holley 780 cfm. Užitečnou a jedinečnou položkou jsou kola řemenic s mimořádně

hlubokými drážkami, aby nedošlo k náhodnému vyskočení řemenu při vysokých otáčkách. Tohle všechno je nejen současnost Chevelle COPO, ale i dědictví po úspěších na dragstripech. No comment... Dostupné materiály udávají, že v modelovém roce 1969 bylo postaveno pravděpodobně jen 323 Chevelle COPO. K tomu ale musíme připočítat dalších 99 kusů, které objednal proslulý Don Yenko. Tahle série se vyznačuje speciálními emblemy a originálním linkováním. Yenko-Chevelle jsou podobné silniční rakety jako speciály COPO, a poznáte je už zdaleka, i když jste třeba před tím žádný neviděli. Tým

Všechna označení a nálepky z výroby byly při renovaci obnoveny



rekreačním tempem – samozřejmě s přihlédnutím k testovanému vozu. Změna rychlostních stupňů proběhla po dosažení 5.000 ot./min, a poprvé se stopky zastavily na 13,85 sekundách. Cílem proletěl Yenko rychlostí 103,68 mph. Při druhém pokusu jel testovací Chevy prvních patnáct metrů v otáčkách lehce nad volnoběhem a teprve pak jezdec přidupl plyn k podlaze. Podle očitých svědků nestačily pneumatiky ani zaprostestovat a bylo po nich. Touto metodou se dosáhlo času mezi 13,83 a 13,87 sek., při rychlostech v rozmezí 102,97 až 103,92 mph. Nastal čas udělat také něco dobrého pro pneumatiky: přední byly přehuštěné na 3,1 at, zadní podhuštěné na 1,4 at. Tohle stačilo na čas 13,70 sek. A cílovou rychlost 104,01 mph. Před další jízdou mechanici vyjmuli čistič vzduchu a limit změny rychlostního stupně vzrostl na 6.000 ot./min. Výsledek? Čas 13,63 sekundy, rychlost 104,16 mph... Po západu slunce odjel Chevy na parkoviště a úderem 22. hodiny startoval k několika dalším jízdám. Fetiš akcelerace slavil triumf: první test 13,40 s/106,25 mph, druhý test ještě lepších 13,31 s a 108,04 mph.

To všechno na trpícím standardním obutí! Pokud by mechanici namontovali speciální slicky a odstranili tlumiče výfuku, čas by klesl pod 12 sekund, další nevelké úpravy by pokročily jedenáctisekundovou hranicí! Test jasně ukázal, jakého výkonu by byl schopný COPO Chevelle, protože jeho vybavení bylo obdobné. Možná by Yenko skončil až na druhém místě, neboť Chevelle neměl vzadu těžké a objemné sedačky, nýbrž jednoduchou lehkou skořepinovou sedadlovou lavici. Tmavý dravec hledí nelítostně, nemiřitelně, důstojně a s vyzývavostí ke „speed limitům“ své rodné země. Už před deseti roky, ihned po koupi, jej Kevin nechal beze zbytku restaurovat u firmy Micky Hale Restorations/North Coast Rods. Nyní je Chevy v lepším stavu než v mládí. Mimoto se o jeho excelentní stav zasloužil i Ward Gappa, majitel Quality Muscle Car Restorations z arizonského Scottsdale. Jeho firma je celosvětově známá nejen prvotřídní renovací, ale také testací „pravosti“ cenných oldtimerů na žádost majitelů. Tyto garance spolu s excelentním vzhledem COPO Chevy dávají dohromady obrázek neobyčejně zajímavého kousku.

Černý Chevelle se má u Kevina jako v bavlnce. Vyjíždí jen občas a jeho majitel krouží městem v pomalých otáčkách, sedíc nad chraplavě se ozývajícími výfukovými rourami. Ale znáte to, občas na člověka přijde taková nepopsatelná chvíle – a to i motor Chevelle zběsile zařve, otáčky letí až k šesti tisícům a Kevin se nejméně půl míle vznáší v beztlížném stavu. Jinak je tenhle známý arizonský „ševroleták“ často k vidění na „Pavilions Meeting“, kde se jeho 427 cu.i. setkává s kamarády ze společné stáje. Nevědoucí diváci se zastavují, protože nikde nevidí sebemenší označení, chybí dokonce chromované číslice „396“, udávající objem motoru. „No jo, to je jen další hezky udělaná obyčejná Chevelle s 307“, myslí si každý – ale jeho plíce marně lapají po dechu, když Kevin otočením klíčku probudí k životu L72 big-block. Pochyby mizí a okolní svět s nimi... Pokud v černém COPO Chevelle sídlí ďábel, pak vězte, že jakýkoli exorcismus je marný. Tuhle touhu po pekle vám z těla vyžene..., zase jen COPO!

Text: Jim Maxwell

Foto: Jim Maxwell, David Newhardt

Překlad: J.F.K.

Adaptace: Petr Bellinger

Jedináček: černý Chevelle 427 cu.i. s čtyřstupňovou manuální převodovkou. Víc nebylo a nebude!