

Po zuby ozbrojený Fury
s báječnou historií



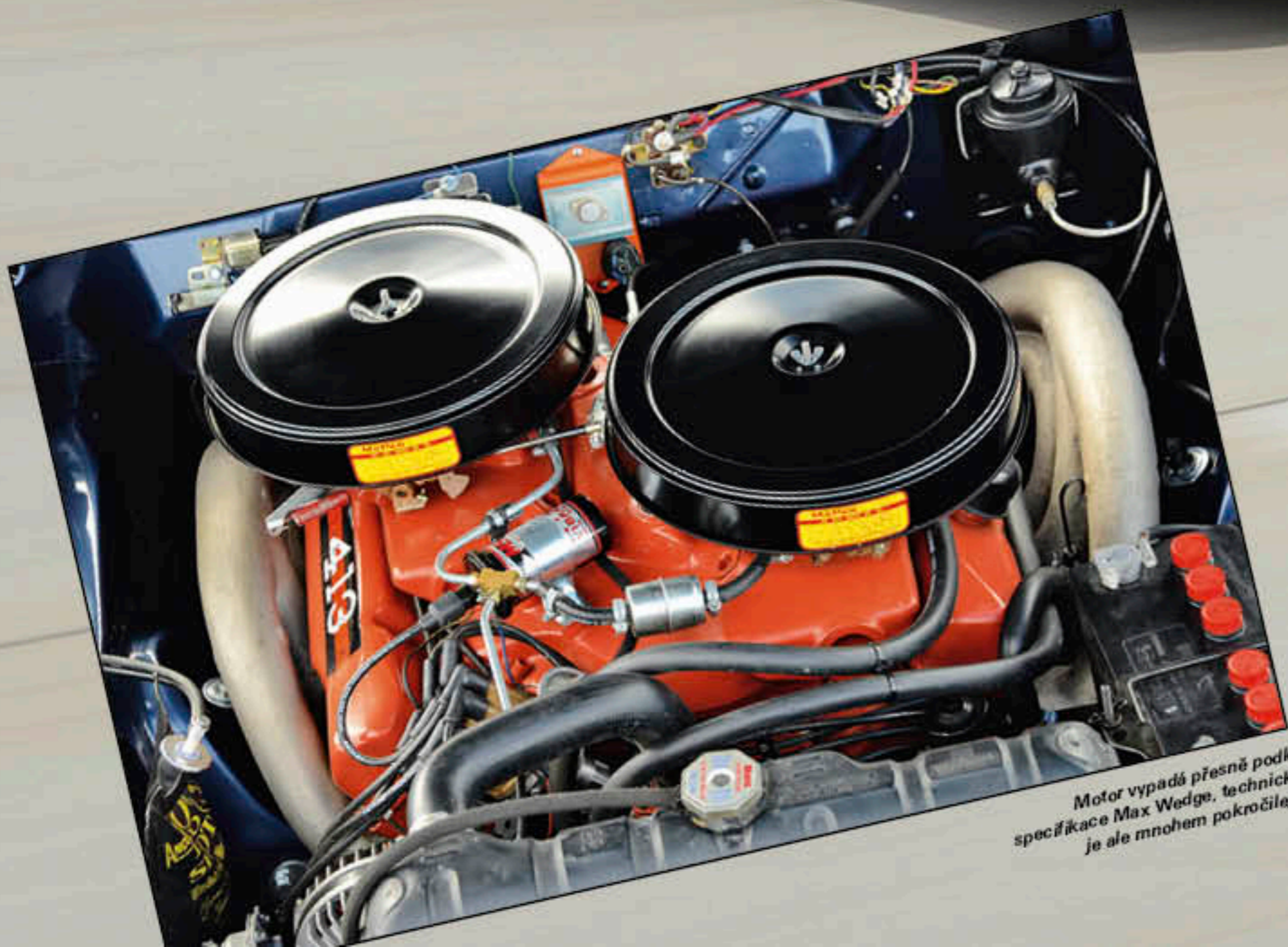
HARDt.BEAT FURY

Fury... Okamžitá odezva na sešlápnutí plynu, zběsilé reakce, rozpálené výfuky a motor vibrující nedočkavostí. Fury opravdu není symbol nevinnosti či nářadí pro čerstvé absolventy autoškoly. Tmavomodrý, chromem se lesknoucí svalovec s ostrými hranami umí neznalého klamat tělem, ale my se nedáme. Představíme vám dravce z mopaří líhně!

HARDt.BEAT, to je skoro jako válečná šifra, co říkáte? Totiž, tenhle Fury '62 s domovským právem v sousedním Rakousku je opravdu „Hard to Beat“, jak zní jeho přezdívka v běžném pravopisu. A ta sedí – jako... jako Plymouth na silnici!

Celá historka se odvíjí od setkání trojice nerozlučných kamarádů z Grazu. Jednoho dne se spojili v partu nadšenců pro všechno, co kdy tankovalo Premium nebo Regular. Říkají si „RuWeSt Rods“ – další záhadná zkratka? Kdepak, to jsou vždy jen dvě první písmena jejich křestních jmen, seřazená vedle sebe jako ameriky na srazul. Takže: RUDolf Wagner, WERNER Kreiner a STEfan Kreiner.

Sotva se rozkoukali s čerstvým řidičkem v kapse, už se vydali hledat nějakou vlastní káru, zpočátku Volvo, Lancii, či něco jiného evropského. Ale žádný čtyřválec jim nemohl přinést tolik radosti, jako první US car, totiž Dodge Charger '66, který si vlastními silami opravil a samozřejmě i poladil především po výkonové stránce. Na pár let měli o zábavu postaráno. Ale pak přišel rok 2008 a parta se rozhodla zalovit ve vodách mopařího dávnověku a z jejich hlubin vytáhnout něco nesmrtného. Co třeba takový Plymouth ročníku 1962? Well, to by šlo! Tohle auto, to není jen tak nějaký Mopar, to je přímo jeden z elity! A také pořádný kus historie, jenž předčí dokonce



Motor vypadá přesně podle specifikace Max Wedge, technicky je ale mnohem pokročilejší

Po zuby ozbrojený Fury s báječnou historií



proslavený Pontiac GTO '64, oficiálně uznán jako počátek éry muscle cars! Pod kapotou s ozdobnou středovou lištou už tehdy duněl V8 413 cu.i. Max Wedge a v červenci 1962 s ním Tom Grove zajel čtvrtmíli pod 12 sekund.

Ten nepatrný časový zlomek, kdy se hřmící Mopar prohnal kolem časoměřičů za 11,93 sekundy rychlostí 118,57 míl/h, odstartoval sérii vítězství agregátu Max Wedge, návraty ve znamení vavřínových věnců a plné garáže zlatého třpytu pohárů.

To už se nemůžeme dívat, že se RuWeSt nachnul pro takovou strojnou! Ale nebyli jediní, ostatně – kdo z nás by si nepřál vlastnit démonický vůz? Takže trojice velmi brzy zjistila, že se počet prodávaných Plymouthů 413 cu.i. Max Wedge '62 většinou pohybuje kolem nuly, a pokud se přece jen objeví, tak za cenu nejlukrativnějších pozemků v centru hlavního města. Tady se prostě muselo improvizovat. Top model ročníku 1962, Sport Fury, opustil linky v celkové počtu 4.039 kusů, ale ani tady se neroztrhl pytel s nabídkami. Teprve rok 2010 přinesl internetový inzerát ze San Diega, v němž figuroval jeden exemplář ve stavu před renovací. A protože to také byla po letech nabídka jediná, platilo „No Risk, No Fun“! Následoval obvyklý kolotoč výměny mailů, fotek, telefonů do Kalifornie a konečně převod peněz. Takže bud – anebo! A další kolotoč: kontejner, loď, celnice a dovoz směr Graz! RuWeSt organizoval všechno vlastními silami – pánové už byli „profici“ se zkušenostmi z dovozu Chargeru. Inzerát nezklamal! Plymouth byl opravdu fajnový a trojice se okamžitě dala do práce. Zakrátko už dílna připomínala skladiště. Karosérie putovala na přípravku na zvedák a mohlo se začít s opískováním. Výsledek klempířiny se začal rýsovat a s ním i hotové plechy ke kompletaci. Ale co motor? Tady byla dobrá rada drahá a RuWeSt proseděl mnoho

Šířivý sklon panoramatického zadního okna vynikne jen z určitého úhlu pohledu

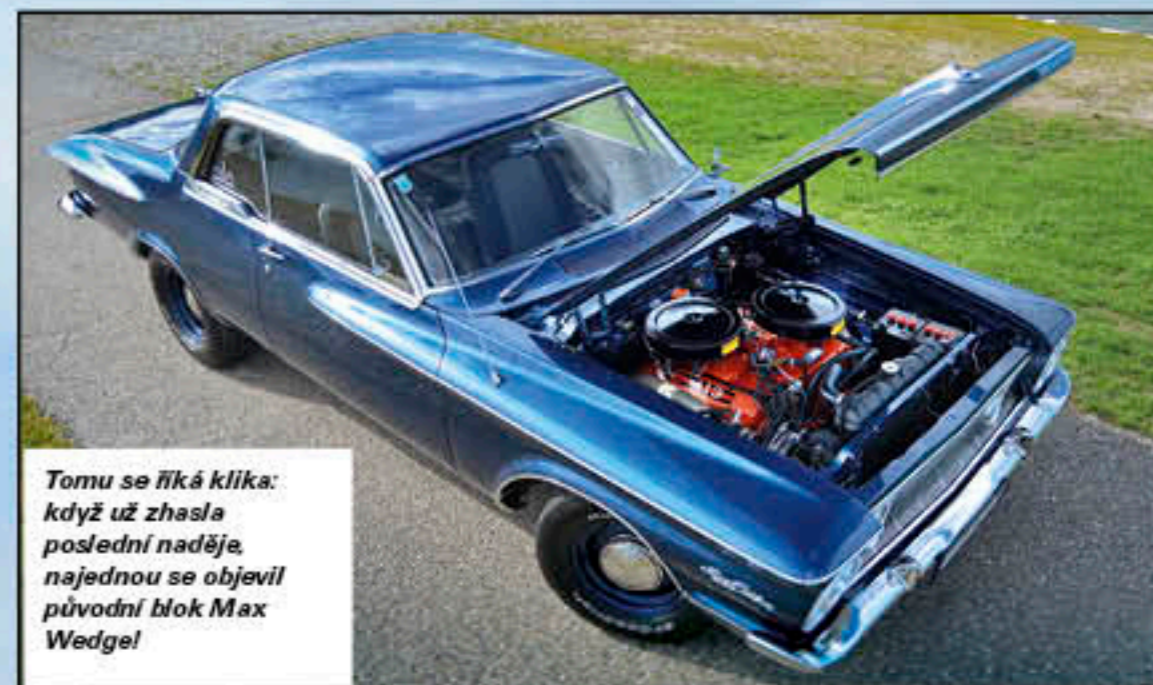


Nejen děti dostávají jména: logo trojice v „cool“ stylu

hodin u debaty, zda postavit nový původní 361 cu.i. nebo raději legendární 440 s hlavami Max Wedge? To je totiž v Americe běžná praxe, častá a hlavně poměrně levná. Ale chtěli vůbec mopaři nadšenci něco levnějšího? Raději přestat chodit na pivo, než něco udělat jen „naoko“! Rozhodnutí dopadlo jednoznačně, Plymouth dostane blok 413 cu.i., převrtný na 500 cu.i. Ale který blok? Takových strojoven vyráběl Chrysler v roce 1962 hned několik a obdařil s nimi všechny divize. Běžná „čtyřtřicátáctka“ se montovala

do největších sedanů Chrysler a Imperial, zatímco V8 s názvem „Super Stock 413“ nabízel nekompromisní hodnoty a byl ryze sportovním nářadím. Mimo jiné používal i speciální písty, laděné výfukové svody, hlavy s většími kanály a ventily, ostrou vačku a dvojici čtyřkomorových karburátorů na typickém sání Short-Ram. Určitě nebude nic těžkého sehnat big-block 413 cu.i. z Imperialu, Chrysleru 300 nebo New Yorkeru s číslem 1852029! Ale zdání občas klame...

Stovky mailů, nekonečné telefonáty a samá zklamání. Ze všech stran jednoznačně „No!“ A ve chvíli, když se naši trojici jeden mladík ze vzdáleného junkyardu doslova vysmál, zmizel poslední zbytek nadějí v nenávratnu. Proto nepřestáváme žasnout, co se stalo o několik týdnů později. Na monitoru se objevil jeden opožděný e-mail, odesílatelem byl jistý Bob Mazzolini, jenž se s odpovědí opozdil. Psal, že už několik let nabízí dva podobné bloky, konkrétně ročníky '62 a '63. Jak se ukázalo, Bob byl vlastníkem firmy Bob Mazzolini Racing v kalifornském Riverside, a když se od rakouského tria dověděl, k čemu ten kus železa potřebují, jen prohlásil „Máte ho mít“. Za několik týdnů už ležel legendární osmiválcový blok v dílně. Na přilepeném lístku Bob s upřímnou lítostí označoval, že si teprve před odesláním všiml starých svárů... Ale o to cennější byla poslední věta, v níž píše, že se s největší pravděpodobností jedná o původní 413 Max Wedge blok. „Thank You, Bob“, rozloučil se americký sympaták. Dovedete si představit, jaký jásoť a řev se nesl z dílny, odkud do té doby pronikal jen rachot věosmiček! To je absolutní senzace, prostě bomba! Plymouth dodal v roce 1962 pouhých 355 kusů Max Wedge! Ne, tohle snad ani nemůže být pravda... RuWeSt proto přece jen trochu ztrácí důvěru a rozhoduje se nechat původ motoru ověřit. To umí zjistit jen společnost „Corporate Historical Collection“. Po důkladném zkoumání nekonečné řady fotek poslali experti Chrysleru e-mail, v němž potvrzují pravost bloku a navíc dodávají, že byl jedním z posledních Max Wedge, instalovaných do modelového ročníku 1962. Ne skutečně se stalo pravdou! Ten večer bychom naši trojici nezastihli v práci, ale někde jinde a při úplně jiné činnosti. Práce se rozběhly. Motor prošel nejpřísnější možnou generálkou, na jejíž závěr dostal původní odstín oranžové barvy, hlavy Indy EZ-1 a sání Max Wedge. RuWeSt rázem



Tomu se říká klika: když už zhasla poslední naděje, najednou se objevil původní blok Max Wedge!



Futuristický přístrojový štít je odrazem potence Sport Fury

zapomněl na všechny pochybnosti a nesnáze a kompletní renovace se rozběhla tempem driftujícího Moparu. Precizní renovací prošly všechny komponenty včetně obou náprav, řízení, interiéru a elektroinstalace. Od prvního společného rozhodnutí uplynuly dva roky a dva měsíce, když život zcela nového Sport Fury '62 začal psát svou první kapitolu. Už jen výčet dřívějších těžkostí, odrcetovaný s úsměvem a zakončený mávnutím ruky: pňíný-tované lemy výřezů kol, karosérie utěsněná sřisovanými

Space Age as Space Age can (kosmický věk, jak má být): výraznější náznaky nosných ploch a tryskového pohonu najdete jen stěží...



Po zuby ozbrojený Fury s báječnou historií

krabičkami od cigaret, a za čalouněním řidičových dveří navštívenka firmy Don Fezell Classics Inc. Internet prozradil, že Američan Don Fezell vlastní nejen superkolekci prvotřídních muscle cars, že v mládí jezdil závodně, ale také dost neuvěřitelné zjištění: ještě v roce 2012 dosáhl světového rekordu! Ve třídě Stock Eliminator zajel čtvrtinlí pod 9 sekund (přesněji za 8,954 s) rychlostí 153,88 mph. A to ve věku 73 let! A jak se vůbec jeho vizitka dostala do dveří Fury? Tohle se musí objasnit! Jedno z telefonních čísel na vizitce už neplatilo a na dalších dvou se nikdo nehlásil. Uplynulo několik týdnů marných pokusů o hovor, když dotýčný konečně hovor přijal. Ukázalo se, že je to sám Don. Překvapeným RuWeSt oznámil, že jejich Sport Fury vlastnil v letech 2002 až 2005 a navštívil s ním celou řadu srazů. A tam, než si šel prohlédnout ostatní vystavené klasiky, nechával za stěračem nebo těsněním okna svého Fury navštívenky, aby ho mohl kontaktovat každý, kdo s ním potřeboval či chtěl hovořit. No a jedna malá kartička s adresou asi

spadla do dveří a ani Don si nevšiml, že tím vlastně zanechal poselství třem mladým Evropanům. V roce 2005 prodal Plymoutha do sbírky Old Car Heaven. Tam si Fury pobyl čtyři roky a následně jej v aukci vydražil předchozí majitel, který jej pak nabídl do inzerce. Spleťtý osud, jehož rozmotání si nezádá s genealogickým zkoumáním rodokmenu pradávných rodinných předků. Takovou napínavou historku tedy vyslechla trojice renovátorů, která právě vdechla letitému Plymouthu nový

**S plynovým pedálem
zácházejte hodně citlivě,
jinak vás zadní kola Fury
předběhnou!**



Po zuby ozbrojený Fury s báječnou historií



Život. Netřeba dodávat, že doma ani v dílně se o ničem jiném dlouho nemluvil! A také o tom, že se Bob Mazzolini a Don Fezell osobně znají z účasti v závodech NHRA, jak ostatně dokazuje startovní listina z roku 2011.

Všechny díly skládačky dosedly na svá místa: trojice kluků z Grazu, dva američtí závodníci a Plymouth, který je – tak jak oni – prostě „Hard to Beat“!

Text a foto: RuWeSt Rods

Překlad: J.F.K.

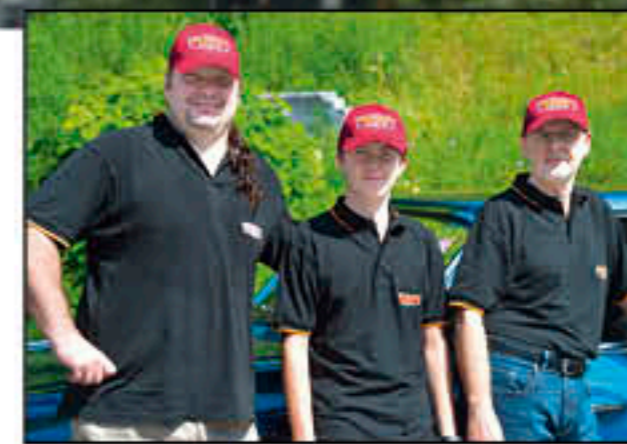
Adaptace: Petr Bellinger

Plymouth Sport Fury 1962

Konceptce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karoserie:** ocelová Unibody (kombinace samonosné srámovou), dvou-dveřový pětimístný hardtop (bez středového sloupku) * **Rozměry:** rozvor 2.946 mm, délka 5.130 mm, šířka 1.920 mm, výška 1.372 mm * **Motor:** benzínový V8-OHV, RB big-block (původní Max Wedge 1962), 473 cu.i. (původně 413 cu.i.), 7.753 cm³, 508 koní při 5.400 ot/min, točivý moment 740 Nm při 3.300 ot/min, vrtání x zdvih 108,2 x 105,41 mm, kompresní poměr 10,6:1, hlavy válců Indy Heads EZ-1, písty Diamond Pistons, pístní kroužky Total Seal, zdvihátka Eagle, vačka Comp Cams 285/297, bezdotykové zapalování Orange Ignition, cívka MSD, dva čtyřkomorové karburátory Edelbrock 500 cfm, duální výfuk TTI Max Wedge, průměr 3" * **Převodovka:** třístupňová automatická převodovka Chrysler Torqueflite A-727 s měničem TCI 1411100 * **Rozvodovka:** samosvorný diferenciál Sure Grip „742“, koncový převod 3,55:1 * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol na dvojitéch příčných trojúhelníkových ramenech, odpružení podélnými zkrutnými tyčemi, teleskopické tlumiče Koni Classic, posilovač řízení FFI Stage II, pouzdra Polygraphite Performance P-S-T * **Zadní náprava:** tuhá náprava na listových pružinách Mopar Performance „Super Stock“, teleskopické tlumiče Koni Classic * **Brzdy:** bubnové na všech kolech * **Kola:** ocelové disky Wheel Vintiques „OE Chrysler“ 5x15" * **Pneumatiky:** BF Goodrich Radial GT 275/65 R 15 * **Výroba:** celkem 4.039 vozů (modelový ročník 1962), 355 kusů motorů Max Wedge

Jízdní dojmy

Werner Kreiner: „Ten pocit hned od usednutí do interiéru je naprosto úžasný! Když naskočí motor, máte okamžitě husí kůže a říkáte si, že takový zvuk může mít jen Max Wedge. Akcelerace je doslova brutální, zběsilá a s nohou na plynu se pořád pohybujete na hranici mezi optimálním záběrem kol a roztancovanou zádí. Je to jen



Dva roky si tahle parta mákla než Plymouth vyjel v plné parádě! Rudolf, Werner a Stefan jsou zkrátka srdeční se vztahem k Moparu

hra s plynovým pedálem. Okolí reaguje přesně tak, jak čekáte: někdo uskočí, ale většina lidí drží palce nahoru nebo jim prostě spadne čelist... A co zažijete při zadupnutí plynu do podlahy, je vám vidět na tváři – úšklebek, který občas přejde do vystrašené ztuhlosti – to když se zvířecím řevem začnou hrabat kola a celé auto se začne stáčet napříč silnicí...“

Vzhledem k motoru, který dosáhne 740 Nm při 3.300 otáčkách, byl zesílený diferenciál nutností!

