

Představujeme | Plymouth Satellite Hardtop Coupe 1965

Čtyřicet let mezi snem a realitou

Jako teenager hltal každé protočení kol u okolo jedoucích muscle cars. Chodil pozdě do školy, jen aby si poslechl nastartování Plymouthu Satellite '65 s libozvučnou Hemi, kterým v ulici jezdil jeden drsný týpek. Dnes už má svého Satellita a splnění snu přesáhlo tehdejší dimenze. Jeho Mopar je ještě silnější než kdysi obdivované káry z mládí. Pod kapotou duní V8 stroker o objemu 8,4 litru!

„Tehdy jsem bydlel v Utahu a dělal u místního dodavatele 7up. Od rána jsem skákal kolem plničky flašek a vracel se až pozdě odpoledne. Domů jsem chodil pořád stejnou cestou, a tak mi ta kára padla do oka hned, jak se tady objevila. Už ani nevím, odkud byla, ale každý den jsem jí vyhlížel. Jedno je jisté: od toho dne jsem nechtěl jiný auto než Plymouth Satellite '65,“ zpovídá se Al Jensen. Satellite byla už tehdy vzácnost. Jednalo se o top model řady Belvedere,

dodávaný pouze ve dvou karosářských variantách – dvoudveřové hardtop coupe a convertible. Satellite byl evidentně určený pro milovníky výkonu, šestiválec pod kapotou byste hledali marně. Jemným upozorněním na charakter vozu byla skořepinová sedadla a středová konzole, zatímco větší množství chromovaných ozdob a jemnější čalounění upozorňovaly, že se jedná o dražší zboží.

Satellite '65 využíval koncernovou platformu B-body a se základní mo-

torizací vážil 1.450 kg, tedy zhruba tolik, co ostatní mid-size oněch let. Prodejce vám naučtoval 2.612 USD za „basis“ verzi, což byla čistě teoretická hodnota. Každý totiž zalistoval v katalogu příplatkové výbavy, takže z peněženky nakonec vytáhl víc než tři tácy. Se 426 Hemi pod kapotou se pak cena Satellitu navýšila o dalších 1.100 dolarů!

Jestliže tedy na samém vrcholu řady trůnil svalnatý Satellite, spodní patra obsadily jednodušší či nákladnější

KDYŽ MÁŠ SPADENO NA PLYMOUTH

Satellite





Plastový scoop je napodobenina původního A-990, používaného v roce 1965 u Super Stock Drag Cars

posloužil obří V8 Commando 440 cu.i. a speciální klikovka Stroker. Po převrtání válců dosáhl jejich celkový objem úctyhodných 510 kubických palců (8.357 cm³). Aby mohl Al využít jedinečné sání Cross-Ram, musel sehnat dvojici hliníkových hlav Indy. Motor pak doplnil hlubší

olejovou vanou Milodon. Použité písty zajistily kompresní poměr 10:1, vačková hřídel Mopar Performance je určena pro běžný provoz a umožňuje hydraulické vymezování ventilové vůle. Všechno byla věc jasného plánu a nezbytných kompromisů – Al chtěl supersilný motor, ale pořád ješ-



Třířadý hliníkový chladič dokáže i v těch největších vedrech udržet provozní teplotu velkoobjemového agregátu v normálu

tě natolik civilizovaný, aby si mohl užít večerní pohodový cruising. Prvotřídní výkony a kvalita jsou samozřejmostí, stejně jako fantastický krouták. Negativní vlastností všech podobných agregátů je náchylnost k přehřívání, tím spíše, žijete-li a jezdíte v sluncem bohatě dotovaných pouštních silnicích Arizony. Al sice motor nikdy „neuvažil“, ale mnohokrát se stalo, že ručička teploměru vylezla až tam, kde normálně neměla co dělat. Al musel začít s protiopatřeními: namísto sériového diferenciálu (8,5") použil devítipalcový speciál Currie, a tím



Dvoupalcové duální výfuky jsou zdařilou replikou původních závodních Max Wedge

změnil koncový převod z 3,54 na 3,08:1. Na zadní kola instaloval kotoučové brzdy SSBC, které se už osvědčily na přední nápravě. Tahle opatření skutečně pomohla, nové brzdy přinesly mnohem lepší deceleraci, ale Al byl pořád ještě nespokojený. Tady už dílčí inovace nepomohly, jediné možné řešení spočívalo v zásahu do chladicího systému. Zvýšení objemu chladicí kapaliny na pět galonů (18,9 litru) umožnil nový třířadý hliníkový chladič U.S. Radiator, opatřený patnáctipalcovým větrákem. Al jej navíc doplnil vlastnoručně zhotoveným krytem na usměrnění proudu vzduchu. Práce a investice se vyplatily. Chladič Plymouthu se teď mohl vy-

smívat úporným snahám sálající žluté hvězdy a držel se v rozmezí předepsaných hodnot. Samotný Al přiznává, že ani jeho manuální zručnost tady nepomohla, odborné zásahy a poradenství přenechal Mitchi Connettovi z kalifornské firmy Mitch's Hot Rods. Poslední velkou úpravou bylo posazení Plymouthu na efektní litá kola American Racing Torq Thrust II o rozměru 8x15". Alu Jensenovi se podařilo postavit rychlý a spolehlivý Street Cruiser, navíc se vešel do předem stanoveného rozpočtu. Tím, že sehnal celkem tři kompletní vozy, mohl dát dohromady všechny potřebné a mnohdy obtížně dosažitelné díly, aniž za ně musel za-



Každý Satellite se honosil hliníkovou lištou mezi koncovými svítilnami. Tuhle „extrovku“ neměl žádný běžný Belvedere

platit horentní sumy. Navíc všechno, co nepotřeboval, ještě výhodně prodal, nic nepřišlo nazmar a Al mohl získané prostředky vložit zpět do svého projektu. Jak asi sami tušíte, stal se světlemodrý Plymouth '65 Alovým favoritem, a to i v kontextu celé jeho rozsáhlé kolekce. To je i jeho hold neznámému silničnímu rváči a majiteli stejného typu, který tolik ovlivnil Alův život. Tak fajn, Ale Jensene, provedl jsi to znamenitě! Trvalo ti to sice skoro celý život, ale o to víc radosti teď zažiješ. A o to tady přece jde každému z nás...

Text & Foto: Jim Maxwell

Překlad: J.F.K.

Adaptace: Petr Bellinger

PLYMOUTH SATELLITE HT COUPE 1965

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová samonosná, dvoudveřové pětimístné HT kupé (bez středového sloupku) * **Motor:** benzinový V8-OHV Commando (RB big-block), základní objem 440 cu.i., po přestavbě 510 cu.i. (8.357 cm³), kompresní poměr 10:1, klikovka Stroker, vačková hřídel Mopar Performance, hliníkové hlavy Indy, sání Cross-Ram, dva čtyřkomorové karburátory Edelbrock, tovární výfukové svody RAM, olejová vana Milodon, elektronické zapalování, třířadý hliníkový chladič U.S. Radiator, výfuky podle Max Wedge včetně záklopek * **Převodovka:** automatika TorqueFlite, diferenciál Currie 9", koncový převod 3,08:1 * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení, odpružení pomocí podélných zkrutných tyčí, teleskopické tlumiče, příčný stabilizátor * **Zadní náprava:** tuhá na podélných listových pružinách, teleskopické tlumiče * **Brzdy:** SSBC Performance Brakes na všech kolech * **Kola:** American Racing „Torq Thrust II“, 8x15 * **Pneumatiky:** BF Goodrich „Radial T/A“ 255/70 x R15

Al chtěl, aby jeho Satellite vypadal stejně jako auto ze vzpomínek, takže jej neváhal zvýšit na obou nápravách

