

Happy Birthday!

DODGE CHALLENGER SLAVÍ 50 LET

Éra muscle cars byla na spadnutí, když několik chytrých hlav z Pontiac Division přišlo na nápad skloubit lehké kompakty s nejsilnějšími strojevnami, dodávanými prozatím jen do segmentu full-size. A tak se v roce 1963 zrodil Pontiac GTO. O tři roky později přišlo překvapení z lidové divize GM a Chevrolet představil své Camaro. Do té doby laxní Mopar se konečně probudil a na konci 60. let také stvořil kupé „Long Hood & Short Deck“. Ale Challenger (podobně jako Camaro) tehdy ještě nebyl výhradně čistokrevný muscle car: komu stačila pouhá nesmiřitelná vizáž, mohl se spokojit s doplňkovým paketem a namísto drahého vysokovýkonného agregátu si objednat levnější small-block nebo dokonce šestiválec.



Každá správná narozeninová párty by měla začít výčtem oslavencových činů hodných uznání. Slavnostní čtení Challyho zásluh, prokládané boucháním zátek perlivých odů z Napa Valley, musíme začít od modelového dávnověku. V prodeji se tehdy objevily dvě samostatné série Challengeru: Standard a R/T (Road & Track). Modely R/T dodával Dodge výhradně s big-blocky v objemových variantách od 383 cu.i. Nejjednodušší motorizaci základní verze představoval hospodárný řadový šestiválec „Slant Six“ 225 cu.i. Tvůrci obou řad mysleli i na ty, kteří dávají přednost vnější eleganci; jím v roce 1970 nabízel Dodge provedení SE s karosérií convertible nebo hardtop (s elegantní vinylovou střešou a menším zadním oknem). Největším soudobým konkurentem Challengeru bylo bezesporu Camaro, přinejmenším podle přesvědčení GM. Ale už prostým vizuálním srovnáním zjistíme, že Dodge sbírá plusové body neohroženějším výrazem a mohutnější řečí těla. Jeho „Road Appearance“ s výškou pouhých 1,30 metru a délkou 4,85 metru znamená nejen skutečně kompaktní vnější rozměry Challengeru,



Zpočátku modelová paleta Challengeru zahrnovala i otevřené verze

ale i skutečnost, že se svalnatý Dodge vejde do většiny evropských garáží. Původní Chally byl vlastně prodlouženým Plymouthem Barracuda, jehož třetí generace byla až na drobný délkový rozdíl (Chally 4.859 mm: Barra 4.742 mm) rozměrově shodná. Ale právě tento drobný

rozdíl způsobuje, že se karosářské díly nedají typově zaměnit.

Od Slant Six k big-blocku

Pod atraktivním šatem Challengeru najdeme nejen známou techniku, ale i jiné prvky, které se osvědčily natolik,



První provedení Challengeru přišlo na trh v září 1969 a vyznačovalo se typickým designem „Long Hood & Short Deck“



Homologace Challengeru T/A do podniků série Trans America vyžadovala výrobu určitého počtu shodných modelů, osazených osmiválcem 340 cu.i. Six Pack a převodovkou A-833

že naštěstí nebylo nutné usilovat o jejich modifikaci. Součástí přední nápravy je typické odpružení torzními tyčemi, zadní náprava zůstala tuhá s půlelip-tickými listy. Modelový rok 1970 přinesl bohatou nabídku, zákazníci si mohli vybrat z devíti různých pohonných jednotek od řadového šestiválce 225 cu.i. až po brutální V8 426 Hemi. Jen tak na okraj: dnes už málokdo ví, že Challenger s Hemi motory měly tužší karosérie. Pro jejich stavbu Dodge totiž používal vyztužené podlahové plošiny z convertible, které měly mnohem větší pevnost. A stejně tak se dnes moc nemluví o tom, že už v roce 1970 vybavoval Chrysler Corporation sériově své E-body ochranou proti bočnímu nárazu, vestavěnou do širokých dveří! Bohatá byla i nabídková paleta převodovek, sestávající ze čtyř technických celků: V8 318 cu.i. bylo možné kombinovat s třístupňovou automatikou A-904-LA, pro véosmičky počínaje objemem 340 cu.i. dodával Chrysler oblíbený třístupňový automat A-727, dále byl v nabídce mechanický tříválc A-230 pro objemové rozpětí 318 až 383 cu.i., a konečně mechanickou čtyřstupňovou převodovku A-833, dodávanou za příplatek pro všechny modely s výjimkou Challengeru T/A. Ale k tomu se ještě vrátíme...

Road & Track: na dragstrip i na výlet

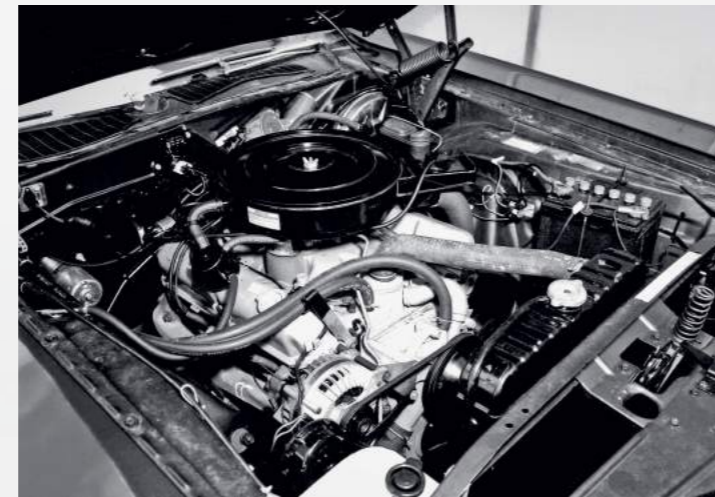
Pojďme se podívat pod kapoty těch bezskrupulózních modelů. Nabídka motorů pro R/T začínala u V8 383 cu.i., ale ty nejobdivovanější měly na prvním místě čtyřku: 426 cu.i. Hemi a 440 cu.i. Namísto jednoduchých kapot, skrývajících objemově nejmenší a největší big-block, se dodávala takzvaná „Power Bulge Hood“. V8 426 cu.i., řečený „Haulin-Hemi“, se dal jednoduše identifikovat podle kapoty „Shaker Hood“, která měla otvor pro velký vzduchový filtr. Karosérii R/T mohla zdobit některá ze dvou variant pruhů – buď podélně se zvýrazněním boční linie nebo příčně na zavazadelníku, téhle variantě se říkalo „Bumble Bee“. Z technických specifik divokých R/T můžeme jmenovat například rozměrnější bubnové brzdy jako odpověď na větší výkon či tuhé nastavení podvozku s přídatnými stabilizátory.

Speciální modely: Deputy & Trans Am a další...

Ročník 1970 přinesl kromě sériových modelů také dvojici, která bezmála upadla do zapomnění, Challenger T/A a Challenger Deputy. První z nich přišel na základě nutné homologace pro seriál závodů Trans America. Poháněl jej V8 340 cu.i. Six Pack, kombinovaný s převodovkou A-833. T/A se objevil s mnoha neobvyklými doplňky – plastovou kapotou, zadním spojlerem, podprahovými výfuky a bočními ozdobnými pruhy, vedoucími od předních blatníků po úroveň C-sloupků. Tovární haly opustila tisícovka exemplářů tohoto nekompromisního sportovního provedení. Challenger Deputy představoval opačný extrém, jednalo se o ten nejjednodušší a nejlevnější možný model, vybavený nejmenším šestiválcem 198 cu.i. a dodávaný prakticky bez jakéhokoliv hodnotnějšího vybavení. V rámci příplatkové výbavy si zákazník mohl



Interiér Challyho 1971 byl jednoduchý až spartánský, ale stále plný emocí



Základní véosmičku ročníku '71 představoval známý small-block 318 cu.i.

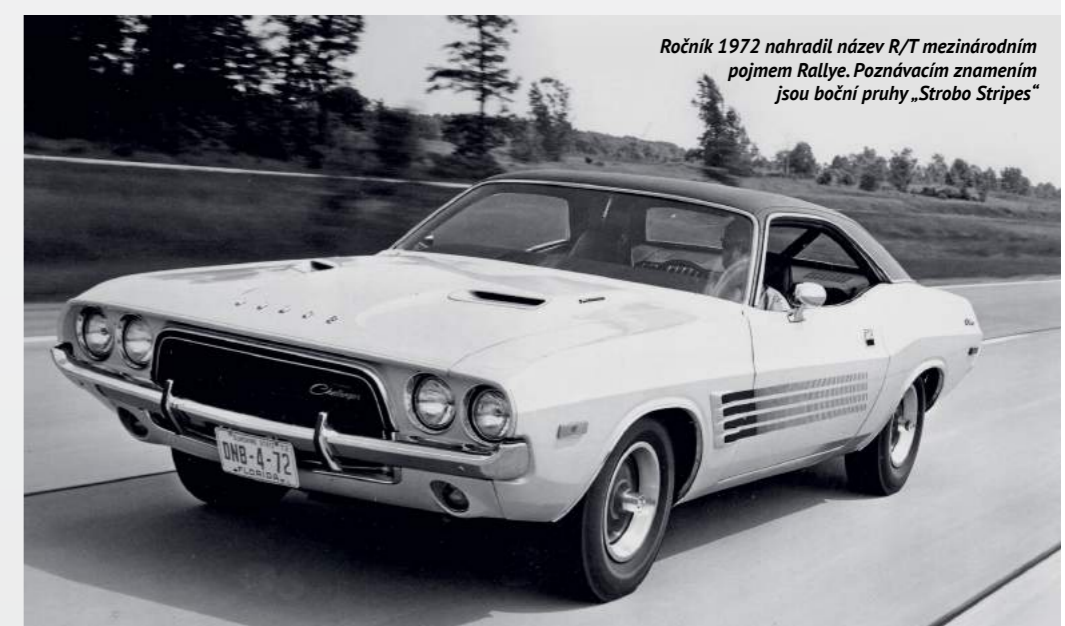
Muscle car = Coke bottle design

Stejně jako mnoho tehdejších amerik konce šedesátých a počátku sedmdesátých let se i Dodge orientoval na módní prvek boční linie ve tvaru láhve Coca-Coly. Přední čelo Challengeru zvýrazňoval masivní chromovaný grill s dvěma páry světlometů, určujícím prvkem záďě byly svítlny ve formě pásu přes celou šířku karosérie. Kupě i kabriolety měly sériově dělená sedadla s vinylovým potahem a vysokými opěradly. Pasážeri vpředu si je pochvalovali, méně spokojení byli ti vzadu, kterým to značně omezovalo výhled. Ale v Americe, a navíc v Challengeru se stejně jezdilo většinou ve dvou... Řidič měl před sebou přístrojový štít s několika kulatými „budíky“, zasazený do imitace dřeva. Za příplatek byl k mání paket Rallye, obsahující čtveřici rozměrných kulatých přístrojů. Kromě obvyklého seznamu výbavy na přání, obsahující elektrické ovládání oken či servoposilovače brzd a řízení, mohl Challenger svého majitele rozmazlovat například klimatizací. Oblíbeným doplňkem bývalo posuvné střešní okno, vyhřívání zadního skla a „zahrádka“ na víku zavazadelníku. V modelovém roce 1970 nabízel Dodge celkem 46 různých výbavových paketů a osmnáct barevných odstínů.



V čele závodního pole na slavném okruhu Indianapolis se v roce 1971 projel Challenger Convertible v odstínu „Hemi Orange“ (EV2), doplněném bílým čalouněním

Modelový ročník 1971 se od předchozího lišil novým grillem se souměrnou dvojicí úzkých členů a samostatnými zadními svítlami



Ročník 1972 nahradil název R/T mezinárodním pojmem Rallye. Poznávacím znamením jsou boční pruhy „Strobo Stripes“



V roce 1973 musel i Challenger vyhovět novým bezpečnostním předpisům, takže se na náraznících objevily obří svíslé členy osazené gumovými bloky



nění sedadel a dveří, se lze dneska už jen dohadovat...

Poslední rok pro 426 Hemi!

Nabídka pohonných agregátů ročníku '71 zůstala prakticky beze změn. Nejlevnější volbu představovala „šikmá šestka“ 225 cu.i., která se ovšem po vzoru velkých motorů rovněž podrobila snížení kompresního poměru. Nastal čas okrajování výkonů... Z nabídky zmizel největší V8 440 cu.i. se čtyřkomorovým karburátorem, „odškodnění“ mělo představovat zařazení véosmičky 340 cu.i., známé z homologace pro T/A minulého ročníku, do nabídkového seznamu výkonných R/T. Počínaje rokem 1971 začal Chrysler u svých výrobků uvádět výkon podle normy DIN, tedy včetně veškerých mechanismů poháněných řemenem od klikové hřídele

objednat silnější šestiválec 225 cu.i. nebo základní V8 318 cu.i. Byla to doba plná euforie, která dala vzniknout i raritní limitované edici Western Sport Special. Jeden sběratelsky vzácný Challenger WSS s big-blockem 383 cu.i. brázdící dokonce naše české silnice jsme vám představili v čísle 66.

Jemný facelift ročníku 1971

Hlavní rozlišovací znak od modelů předcházejícího roku představuje nová maska, jejíž středová část nyní upoutala dvěma symetrickými segmenty. Po-

kud vás (nikoliv náhodou) nový Chally předjel, určitě jste zaznamenali, že jeho zadní světlíky postrádají podobu pásu přes celou šířku karosérie a proměnily se v nenápaditou dvojici. Řada R/T se objevila s novými ozdobnými pruhy a dvěma malými vzduchovými otvory před zadními koly. Ctitelům otevřeného nebe a vysokého výkonu udělala divize čáru přes rozpočet, protože convertible přestala nabízet v provedení R/T, takže zůstal jen v portfoliu základních modelů. Jakou (a zda vůbec nějakou) náplast představovalo nové čalou-

Modelový ročník 1974 vypadal naprosto stejně jako ten předchozí



CHALLENGER '74. TURN IT ON... IT'LL DO THE SAME FOR YOU!

Here's Challenger for 1974. The personal sporty car with spirit to match its sleek styling. Tough. Eager. Responsive. Challenger reflects the way you go about things... with élan. Ease into Challenger's all-vinyl bucket seats. Settle back. Buckle up. Contact. Ignition. All systems go. Mix the three-on-the-floor stick shift. Move out in style.

Or go all the way with the optional Challenger Rallye Package. Heavy-duty! With performance hood, fender scoops with stripe tape stripes, black-out painted grille, Rallye instrument cluster, Rallye suspension, 318 or 360 V8 engine, and more. Challenger '74 and Challenger Rallye... proving that the fun is getting there.

Challenger's standard all-vinyl bucket seats.

STANDARD SPECIFICATIONS			
ENGINE:	318 V8		
TRANSMISSION:	3-oh shift manual, fully synchronized manual		
SUSPENSION:	Front: torsion bar, coil, independent wheel control. Heavy-duty Rallye suspension with front and rear sway bars (R/T, V8 Rallye and with opt. 360 V8)		
TIRES:	5.8" x 14 performance 95R14 (Challenger) P18 x 14 (Rallye) 95R14 (Challenger)		
WHEELS:	14 x 3.04 x 5.5 with P18 x 14 Rallye		
BRAKES:	Power master cylinder, Rear: 5/8" SBC drum		
ELECTRICAL:	Battery: 35 amp. Alternator: 41 amp. Electronic Ignition System. Ignition-switched voltage regulator. 17 outlets.		
FUEL ECONOMY:	27 mpg city		
TANK CAPACITY:	26.5 gal.		
REAR AXLE AVAILABILITY			
ENGINE:	TRANSMISSION:	STANDARD:	OPTIONAL:
318 V8	3-speed manual	3.25	3.50
	5-speed manual	3.25	3.50
360 V8	3-oh 4-speed manual	3.25	3.50 (Rallye only)
	5-speed manual	3.25	3.50 (Rallye only)

DIMENSIONS

a samozřejmě s připojeným výfukem. Aniž by to svět tušil, stal se rok 1971 tím posledním pro hemisférický V8 426 cu.i., jenž poté nenávratně zmizel z nabídky pro veřejnost, aby dožil na závodních dráhách.

Indy Pace Car v podobě Challengeru

Indianapolis 500 bývá přehlídkou nejen desítek tisíc koňských sil, ale také zajímavých modelů, kterým se dostalo cti zaváděcího vozidla. Tahle sláva nemohla minout ani Challyho, který se na dráze „staré cihelny“ objevil v otevřeném provedení se zářivým odstínem „Hemi-Orange“ (EV2), doplněném sněhobílým čalouněním. Jeho služba v Indy je ale poznamenána tragédií, když na začátku hlavního závodu odjel svá čestná kola a při návratu do boxů mu selhaly sériové bubnové brzdy. Neovladatelný Chally srazil skupinu motoristických novinářů, tragédie nakonec stála jeden lidský život a devatenáct zraněných. Ovšem bezprostředně po závodech prodali čtyři zástupci Dodge v okolí Indy padesátku replik nešťastného Challengeru. Jen jeden vůz byl osazený shodným motorem, tedy V8 383 cu.i., dva další používaly „třistačtyřicítku“ a celý zbytek měl pod kapotou jen základní V8 318 cu.i. Jak je vidět, někdy není potřeba ani pozitivní reklama, a k prodejním úspěchům stačí jakýkoliv problém nebo neštěstí...

1972: Rallye namísto R/T

Rok 1972 bychom mohli nazvat rokem velkých změn. Bohužel se nejednalo o změny k lepšímu, a dnes je označujeme spíše jako počátek konce. Tou méně bolestivou bylo vyškrtnutí modelu Deputy z nabídky, tou bolestivější pak úplné vyřazení otevřené verze. Kdy si nekompromisní R/T se přejmenoval na Rallye a každý jej poznal podle nového designu ozdobných pruhů na bocích. Původní atraktivní „závodní“ kryt tankovacího hrdla musel ustoupit novým bezpečnostním předpisům a byl nahrazen obyčejným víčkem. Přední čelo získalo více chromové zdobnosti, ale je diskutabilní, jestli právě tohle Chally potřeboval. Dvě cestlivé zadní světlíky se transformovaly do dvou párů oddělených, zasazených do černého panelu (Rallye). Ještě horší zprávy přišly zpod kapoty: nejenže zmizel Hemi agregát, ale navíc s sebou pod hladinu stáhl i zbývající big-blocky. Zůstala trojice motorů, z níž si ještě



Společný podnik Chrysleru a Mitsubishi přinesl v roce 1978 ovoce v podobě „Challengeru“ na bázi Mitsubishi Sapporo. Výkony i úspěchy byly nevelké...



Zlatým hřebem autosalónu NAIAS 2006 byl koncept nového Challengeru



Slavnostní premiéra znovuzrozeného Dodge se odehrála v únoru 2008 na chicagské Auto Show. Počet nových SRT8 byl omezený na 6.400 exemplářů



Modelový rok 2009 přinesl nový Chally SE se základní věšestkou 3,5 litru a R/T s Hemi V8 5,7 litru

nedávno vybírali penzisté, odrostlejší děti a zastánci klidového řešení sporů: 225, 318 a 340 cu.i. Všechny navíc podstoupily výkonovou redukci cestou snížení kompresního poměru a zmenšením karburátorů, aby mohly zajíždět k tankovacím stojanům Regularu či bezolovnatého benzínu.

variantou je 340 cu.i. Karosérie zůstala až na nepodstatné drobnosti beze změn – k nim ostatně nebyl ani důvod, Dodge už delší dobu věděl, že Challenger nepřežije pohromy, které se valily v podobě nových a nových restrikcí americké vlády. Úlitbu „pětimilovým“ zákonům představovaly mohutné nárazníky s dvěma rozměrnými svislými členy, obloženými gumou. Challenger Rallye zmučoval ze samostatné modelové řady do pouhého balení, rozeznatelného podle větracích otvorů za předními koly a pruhů „Strobe Stripes“.

Rok 1974: rok konce Muscle Cars

Modelový rok, ve kterém došlo na nejhorší (a oprávněné) obavy. Pětiletý výrobní cyklus prvního a posledního pravého Challengeru se uzavírá právě ročníkem 1974. Z rozsáhlé nabídkové palety nezbylo nic, někdejší supersport si v poklidu bublá svým „Base Engine“ 318 cu.i., V8 340 cu.i. je nahrazený známou „třistašedesátkou“. A jak to bylo s výkonem, víme všichni... Vnější podobou se ročníky '73 a '74 neliší. Závěrem modelového roku přichází to nejhorší myslitelné, končí i slavný



V roce 2011 přišel Chally o logo „Ram“, SRT 392 dostal věosmičku Hemi 6,4 litru



Challenger. Jeho jméno, dosud vyslovované s úctou, se zanedlouho objeví na poameričtěném japonci. Paradox automobilových dějin...

1978: model Challenger, výrobce Mitsubishi

A je to tady! Pověsti nelhaly! Se vznikem společného podniku mezi koncerny Chrysler a Mitsubishi se v roce 1978 na americký trh dostala prapodivná kombinace. Mohla by pod jménem Dolly Parton na amerických pódiích vystupovat japonská gejša? Nemohla! Ale do prodejen koncernu zamířily lehce modifikované Mitsubishi Sapporo pod názvem Dodge Challenger! Ovšem to, co čekalo zákazníky pod kapotou, byla skutečná parodie: základní čtyřválec vykazoval objem 95,5 cu.i. (1.598 cm³) a měl výkon celých 77 koní! Za příplatek vám prodejce namontoval silnější čtyřválcový agregát 155,9 cu.i. (2.555 cm³), který dával 105 koní. Je až s podivem, že tento kočkopes vydržel v nabídce celých 5 let. Amerika se bavila, ale smích měl hořký podtón. Nejen nadšenci vzpomínali...

Challenger vstal z mrtvých!

Jak roky plynuly, a nikdo už nevěřil v obrat k lepšímu, stalo se něco neočeká-



Karosérii řady R/T Classic zdobí retroprvky, například nápis Challenger na předních blatnicích, černé nebo bílé pruhy „R/T“ a ráfky 20" ve stylu Torq Thrust

vaného. Ledy se hnuly: North American International Auto Show (NAIAS) 2006 připravil fandům Moparu příjemné překvapení – koncepční Dodge Challenger v podobě, v jaké měl zanedlouho přijít do sériové produkce. Tak vznikla třetí generace, na jejímž zrodu mají jistě svůj podíl i prodejní úspěchy konkurenčního Mustangu, vyráběného v retrodesignu od roku 2005.

A tak se slavný Challenger dočkal v roce 2008 své reinkarnace. Dnes představuje novou generaci muscle cars a používá koncernovou platformu LX, sdílenou s Chylerem 300C a Chargerem. Slavná premiéra nového Challyho se odehrála

„2009 Challenger Drag Pak“ se nazývá každý z více než stovky exemplářů, postavených na základě specifikace NHRA



Tři svalovci ročníku 2015: stříbrný Challenger 392 Hemi Scat Pack Shaker, modrý Challenger SXT a zelený Challenger R/T Shaker

v únoru 2008 na chicagské Auto Show. Model přišel na trh v limitované edici SRT8 v počtu 6.400 kusů, vybavený motorem V8 370 cu.i. Hemi (425 koní) a pětistupňovou automatikou. Další varianty a motorizace následovaly až v modelovém roce 2009.

Hemi-Power, legendární barvy a návrat na výsluní!

Základní provedení SE poháněla šestka 3,5 litru s výkonem 250 koní, ale výkonově orientovaný zákazník si určité připlatil za R/T, jehož V8 Hemi 5,7 litru dával 370 koní, a navíc jeho zvuk lahodil uším. V nabídce byly i zvláštní modely SE Rallye nebo R/T Classic (ozdobeny retro prvky – vpředu nápisem Challenger, bílým nebo černým pruhem a ráfky ve stylu Torq Thrust 20”), Dodge použil



Modelový rok 2017 přinesl další nové odstíny s osvědčenými názvy

i některé slavné historické barevné odstíny, například „B5 Blue“ nebo „Plum Crazy“, případně u příležitosti čtyřicátin modelové řady Challengeru specifický lak „Panther Pink“. Na jeho název ovšem Dodge neměl copyright, takže jej raději

pojmenoval čistě a právně nenapadnutelně „Furious Fuchsia“.

Zajímavostí je bezesporu závodní provedení Drag Race, vyvinuté pro účast v NHRA, a používající jako základ Challenger SRT-8. Celý vůz je oproti běžné silniční sériovce o 454 kg lehčí. Původně plánovaný počet padesáti vozidel byl překročen, modelové řady „2009 Challenger Drag Pak“ vyjela více než stovka kusů.

A máme tu fakta o ročníku 2011, v němž zmizel emblém „Ram“ a přibily dvě novinky. Tou první byl zcela nový vidlicový šestiválec Pentastar 3,6 litru (305 koní), montovaný do Challengerů SE a SE Rallye. Druhou a velmi vítanou novinku představovala mohutná véosmička Hemi 6,4 litru (477 koní), určená špičkové verzi SRT8. To byl skutečný návrat výkonu pod kapotu Challyho!



Kromě SRT 392 (vlevo) se dodával i Challenger SRT Hellcat (vpravo)

Stoleté jubileum firmy Dodge připomněl Challenger slavnostní mimořádnou edicí „2014 100th Anniversary Edition“. Ve stejném roce nabídku obohatil i Chally R/T s paketem Scat Pak a v expozici na SEMA Show se Dodge blýsknul konceptem Challenger GT AWD.

Rok 2015 znamenal odchod „SRT8“ do historie a jeho nahrazení řadou SRT 392 a SRT Hellcat. Challenger Hellcat přišel na trh s ohromujícím výkonem přeplňovaného V8 Hemi 6,2 litru, který při maximálním krouťáku 881 Nm dával 707 koní. Zvláštností této extratřídy bylo odejmutí levého vnitřního světlometu, aby vzniklým otvorem mohl přicházet vzduch k motoru. Dalším pozoruhodným příslušenstvím Hellcatu jsou dva klíčky: černý „odemyká“ běžný provozní režim, v němž je výkon omezený na 500 koní, zatímco červený umožňuje aktivaci plného výkonu. Sériovou pětistupňovou automatiku v tomto případě výrobce nahradil novou osmistupňovou německého výrobce ZF. Posledním bonbónkem ročníku 2015 je návrat legendárního „Shakeru“.

O rok později rozjel Dodge kampaň pod názvem „Domestic. Not Domesticated“ (slovní hříčka, přeložitelná jako „Domáci. Nikoliv krotký“). Barevnou paletu obohatilo několik historických názvů v moderním pojetí, zákazníci dostali možnost pořídít si další zajímavé zvláštní edice.

Co přinesl modelový ročník 2017? Zásadní novinku velkého významu! Řada GT se rozrostla o velmi zajímavý model SXT Plus s pohonem všech kol (AWD). Ta se ale dodává jen v kombinaci s větší motorem Pentastar 3,6 litru a osmistupňovým automatem. Je to škoda, protože AWD přináší nemalé zlepšení trakčních vlastností i chování vozidla na silnici a jistě je mnoho těch, kteří by pohon všech kol volili v kombinaci s V8. Challenger T/A si opticky polepšil černě



Dodge Challenger SRT Demon 2018 je (prozatím) nejsilnějším sériovým Challengerem za půlstoletí existence řady

lakovanou kapotou se sáním uprostřed, černou střechem a víkem zavazadelníku, grafikou na bocích karosérie a vstupem vzduchu kolem předních reflektorů, řešeným podobně jako u Hellcatu.

V roce 2018 přichází na trh absolutně nejvýkonnější musclet car Dodge všech dob. Pod názvem Challenger SRT Demon zabouřila na highwayích bestie s krouťákem přes 1.000 Nm a výkonem 840 koní! Samozřejmostí je napájení takové strojovny stooktanovým palivem, pak ze sebe kompresorový V8 6,2 litru vydá opravdu vše. Spojení se zemským povrchem obstarávají speciální pneumatiky Nitto NT05R v rozměru 315/40 R 18. Současně je Demon prvním sériovým autem světa, kterému se při rozjezdu zvedne přední náprava. Produkce tohoto nekompromisního dravce byla omezená na 3.300 exemplářů.

Dostáváme se do roku 2019, který máme ještě v živé paměti. Náš časopis pravidelně referuje o všech novinkách, takže loňské dění shrneme výčtem nabídkového portfolia. Vypadalo následovně: SXT, GT, R/T, R/T Scat Pack, SRT Hellcat a SRT Hellcat Redeye. Poslední jmenovaný je přímým následníkem SRT Demonu 2018. Redeye používá stej-

ný kompresorový agregát V8 6,2 litru, oproti Demonu jen v nepatrně civilizovanější podobě o výkonu 797 koní. Majitelé „normálních“ Hellcatů mohou tedy závidět devadesát koníků navíc... Ostřejší vizáži s rozšířenými blatníky (paket Widebody) jsme se rovněž podrobně věnovali, mohou jej dostat varianty Scat Pack, SRT Hellcat a SRT Hellcat Redeye. Součástí paketu jsou hliníkové ráfky 11 x 20“ s pneumatikami Pirelli 305/35 ZR20, tlumiče Bilstein a další specifické součásti.

A máme tu poslední dějinnou kapitolu: speciál k padesátinám slavné řady. Tím je 50th Anniversary Edition 2020, kterou jsme vám blíže představili v aktualitách. Přísně limitovaná edice vznikne v počtu 70 exemplářů (upomínka na rok 1970) od každé kombinace výbavy a odstínu, a celkem tak udělá radost 1.960 natěšeným zákazníkům. Happy Birthday, Chally!

Text: Thomas Frankenstein

Foto: FCA, archiv

Překlad & adaptace: J.F.K.



Zleva doprava: SRT Hellcat Widebody, SRT Hellcat Redeye Widebody a R/T Scat Pack Widebody – vše ročník 2019

