

# Vyslanc MOPARU

Rodinné impérium existuje už 12 let!

„Co je to ten Mopar? Takhle bych se asi zeptal v roce 2008 a ještě bych přidal nechápavý výraz! Já o těch autech fakt nevěděl nic,“ vzpomíná muž v pozadí naší story na své začátky v poznávání vztahů mezi jednotlivými modely Chryslerů. Jmenuje se Sean Žuffa a má tři rodiny: vlastní, chryslerovskou a mopaří...



Čtveřice reflektorů uvnitř chromovaného obdélníku se v závislosti na roku výroby a typu může i skrývat. Town & Country 1970 se za ně nestydí, dva jejich páry lemují tenké ozdobné lišty uvnitř grilu



Typická záď wagonu koncernu Chrysler Corporation. Podobné zadní svítlny bychom našli i u Dodge a Plymouthu, okno je samozřejmě spouštěcí, dveře se otvírají dvěma směry a odnímatelný závěs je jako tečka ve vykřičníku



Palubka nepřekypuje ozdobami, jak bylo zvykem jen pouhých deset let předtím, než se „náš“ Chrysler zrodil. Ovšem proti decentně připomenutému jménu na elegantní plakette se nedá nic namítnout

Ale stejně to budeme muset nechat nějak zaznít: když píšeme o autě, které opravdu z paměti a dopodrobna neznáme, jedeme se na něj podívat na jeho stálou adresu. Tohle bylo i v plánu se Seanovým wagonem – jenže: krátce před realizací plánu si majitel s rodinkou odletěli splnit přání navštívit Matku cest.

Chrysleru to sluší kdekoli: před nákupním centrem, na pláži, u chaty či venkovského sídla, pod voňavými borovicemi na kraji lesa, či na louce pokryté kobercem lučních květů. Proto se jmenuje Town & Country

A co teď? Nic, jedeme dál – máme v PC složku perfektních fotek od našeho dvorního fotografa Chorcheho (majitele bílého kupé '70), e-maily prozradí vše potřebné, a kdyby teda už bylo fakt něco nepředstavitelně nutného, tak Sean je i telefonicky dostupný. Tímhle trochu delším úvodem chceme poděkovat



majiteli nádherného STW za to, že nás neodbyl, když má volno a může si užívat R66. Seane, díky!

Není to tak dlouho, co jsme o Town & Country psali v Kombi Speciálu, a už jej tu máme znovu. Ale tím lépe, Moparů není nikdy dost. Generační proměny a historii jednotlivých provedení nebudeme opakovat, posuneme se rovnou do generace šesté, v jejímž druhém roce spatřil světlo světa ocelový krasavec našeho (momentálně zámožného) majitele. Tak jen několik zajímavostí: šestou generaci opustil Chrysler (včetně full-size modelů ostatních značek divize) čtrnáctipalcová kola a obul se do „dospělých“ patnáctek. Kombiky v očekávání větší zátěže dostaly standardně přední kotoučové brzdy (třebaže první exempláře opustily továrnu ještě s bubny). Ročník 1970 přinesl změny spíše kosmetického rázu, např. odlišné provedení „dřevěného“ bočního dekoru, ale pod kapotou se mohl objevit jeden z motorů zaručujících dostatečnou rychlost a trakci třeba i s připojeným Airstreamem. „Jako kluk jsem se s Chylerem setkal, to jo,“ přihrál nám Sean nějaké ty momenty z dětství: „Jenže to byl ten Američan z Paříže, jak se říkalo Chrysleru 180, i když toho měl s Amerikou



Co je psáno, to je dáno – a když si někdo dopřeje obří STW s dlouhým názvem, může takhle nenápadně představit svého čtyřkolového krasavce zevlující veřejnosti. A třeba někdo z nich také zatouží po T & C...





*Sean si dal záležet na původnosti všech věcí, které jsou v pořádku nebo je dokáže opravit. Ale také těch, co dotvářejí dobovou podobu auta, v tomhle případě například původní ocelové ráfky 15"*



*Když se chromy setkají: silná lišta, lemující horní stranu „fládrované“ plochy těsně přiléhá k postranní špičce „brejlí“. Pod ní boční parkovačka a pak už jen kolo, krásné tak, jak dokáže být jen původní součást vozu*

společného docela dost. Táta je měl rád a já jsem se na něm vyučil. Hlavně s brusným papírem v ruce a bráchou po boku.“ Pak šly stosmdesátky do světa, ale Sean si jejich tvary pamatuje dodnes. A zavzpomíná? Určitě...

Ale přišel rok 2008 a první „dospělý“ Chry-

ler. Hardtop New Yorker '71 koupil Seanův bratr Michael v Luštěnicích a jednalo se o levné torzo bez motoru a převodovky, navíc s hodně zdevastovanou karosérií. Po několika měsících se renovační práce zastavily. „Byl to nesmysl, takhle to prostě nešlo. Museli jsme se poohlédnout po jiném a zachovalejším,“ komentuje Sean jejich rodinné začátky. A tak se v rodinném klanu Žuffů zabydlet bacil. Bacil vítaný, nekompromisní a taky těžko ukojitelný. Prostě nákaza na věčnost... Podrobnosti si můžete přečíst v rodinné webové kronice [www.chryslerfamilycars.cz](http://www.chryslerfamilycars.cz), kterou Sean tvoří a spravuje už osmý rok. Dočtete se o všech Moparech z jejich garáží a prohlédnete si zajímavé fotky prozrazující občas nutné a pořádné kvantum dřiny. Ale aby ten mopaří bacil nebyl tak lehce odstranitelný, u Seana zmutoval do podoby STW. Tak to bývá, když si člověk uvědomí, jak je nádherná nekonečná linie střechy a možnost otevřít si okno v pátých dveřích. „Kombíky miluju od dětství,“ zasníl se Sean: „V žádném jiném autě se tak nádherně nespí jako ve wagonech. Když rodina přivezla první Chrysler, všichni jsme začali hledat na netu podrobnosti, já zjistil, jaký úžasný STW se u Chyleru dělaly a bylo hotovo. V garáži jsem ho mít musel,“ – a to ani Sean nemusel dodávat, to se pozná a hlavně chápe! Tím spíš, když je to „dřevák“, protože tahle parádicka se líbí i majiteli.



*Bible, erotikon, denní tisk a četba na dobrou noc – tohle všechno v jednom nabízí rozsáhlá kolekce papíru, kterou by každý majitel ameriky měl mít k dispozici. Sean má výhodu – čtivo uplatní celá Chrysler Family...*

Neuplynula ani moc dlouhá doba a kombík se stal jedním z členů rodiny. To se psal rok 2010 a z Anglie doputoval Town & Country Wagon '70 v šestimístním provedení. Původně jezdil v Arizoně, ale podle Seanových slov moc příjemný život neměl. Zrezlý byl prý až hrůza a měl kompletně vybydlený



*Maxiwagon: takhle se vozí osm lidí, ale nouzově i devět. Reakce kolemjdoucích pak stojí za to, zejména když řidič spustí do půlky zadní okno, a pasažéři na poslední sedadlové lavici mohou pokynout těm, které V8 383 deklasoval*



*Jednoduchost pro náročné, to je kapitánský můstek Town & Country. Nic tu není navíc a také nevíme o řidiči, který by si stěžoval na chudou výbavu. Ovládací prvky plní nejen svou funkci, ale také přidávají kus estetiky*



*Tohle je jen prostřední stupeň a úložný prostor na rodinnou dovolenou. Když ale jedete ve dvou, tak sklopte i prostřední lavici a můžete si na sraz vzít pračku, piano, přibyték domácího mazlíčka a půl pivovaru*







*Když si Sean bude chtít udělat rodinnou dovolenou v Airstreamu, není to problém. Odnímací zdvžné zařízení Chrysler má, navíc přímo v excelentní lesklé úpravě! Podle údajů výrobce může wagon táhnout až 2.495 kg!*

interiér – a to znamenalo opět přerušit renovaci, najít wagonu jiného majitele a hledat dál. Tohle umíme ocenit: než

něco nenapravitelně zničit a zbastlit, raději přenechat auto tomu, kdo si s ním bude hrát třeba nekonečně dlouho...

A hledalo se dál, tentokrát skoro čtyři roky. Seana to tutově mrzelo, ale zas měl dost jiných „hraček“ v rozrůstajícím se koncernovém rodinném impériu. V roce 2014 svítila nová naděje. „Narazil jsem na chicagského prodejce, který inzeroval Town & Country Wagon 1970 po prvním majiteli, navíc zcela původní, kompletní a s bohatou příplatkovou výbavou,“ dostává se Sean k tomu, proč o něm dneska píšeme. „Je jasný, že jsem neváhal, když jsem hledal tak dlouho a věděl přesně, co chci najít.“ Přehoupl se rok a Sean s rodinou se pustili do renovace. Prodejce

měl pravdu, že auto je kompletní, ale také dlouho nejelo. Servis vidělo naposledy v březnu 1984, motor byl nefunkční a doslova zarezlý, přední náprava vymáčená, takže kompletní mechanická repase byla přímo životní nutností. „Chicago se na Chrysleru podepsalo, ale oživilí jsme všechno, hlavně motor a podvozek. Auto, které čtvrtstoletí nejelo, jsme dodělali v roce 2017.“ Vydejte se s námi na krátkou procházku kolem naleštěného Town & Country: zrak spočine nejdřív na masivní přídí. Typické chryslerovské „brejle“ fungují jako nárazník a tvoří je pořádný kus chromované oceli s otvory blíkačů a prohlubní pro licenční plate. Samotné žebrovaní masky pomáhá rozlišit modelové ročníky. Kapota je oživená jen úzkým prolisem, zdobeným

nápisem CHRYSLER, ale na okrajích se zvedá do stran, jak to známe i z ostatních koncernových produktů. Boční „lajna“ rovněž vykazuje podobnost s velkými Dodge či Plymouthy, za zmínku stojí nenápadný oblouk tvaru „Coke Bottle“, pokračující ve stejné výšce až k zádi. Z bočního pohledu je zadní čelo dynamicky svažené s náznakem ostruhy v místě napojení sloupku D. Chromovaná zahrádka je u kombíků nedílným doplňkem. To, co činí vzhled Chrysleru ještě zajímavějším, je boční „fládr“, uzavřený mezi dvojicí silných chromovaných lišt, z nichž ta spodní se v polovině délky zadních dveří vydala dolů směrem k prahům, lemuje výřez zadního kola a vizuálně se napojuje na zadní nárazník. Celek působí neotřele, a i když po-

dobně zdobené full-size kombíky vyráběl třeba Ford, uchovává si Chrysler jedinečnost designu. Páté dveře se otvírají tradičně ve dvou směrech, doleva či dolů, okenní sklo je možné spustit ovladačem na přístrojovce či pootočením klíčku v zámku dveří. Pokud sklopíte zadní sedadla, dostanete užžitný prostor bezmála o rozměru sídlištní garsonky. Interiér je barevně sladěný s vnějším lakem v odstínu Deep Bronze Metallic, přístrojový panel pak klasicky jednoduchý, jak to v tomhle období Chrysler Corporation všeobecně praktikoval. Ale volant, tak ten je skutečně parádní! Velikost a tloušťka věnce do ruky



*Tak stojánek na vlajku to není, ale co tedy? Sean nám z Route 66 napsal řešení: majitel bydlel v Chicagu a tam bylo nebezpečno. Nechal si tedy namontovat alarm a ta chromovaná věcička na blatníku je zámek přepínače s krytkou*







*Osmiválec 383 cu.i. dodává 335 koní i když vypadá docela mírumilovně. Ale zdání klame... Pod velkým krytem vzduchového filtru trní čtyřkomorový Carter, který prošel spolu s ostatní technikou náročnou repasí*

tak akorát, vnitřní trojúhelník ramen nám připomíná podobnou konstrukci Plymouthu, tady jej doplňuje chromovaný půlkruh houkačky. Přístrojový štít je jednoduchý, vestavěné rádio, sympatický obdélníkový ciferník hodin, pár kolébkových a páčkových spínačů a samozřejmě nechybí dřevo. Pohled pod kapotu prozradí pečlivě udržovaný V8 383 cu.i., třístupňová automatika TorqueFlite 727 zůstává očím skrytá...

Chceme po Seanovi nějakou historku: „Tak tou nejkrásnější bylo slavnostní předání hotového Chrysleru v roce 2017, na to se nezapomíná. Představ si, jeli jsme s rodinou několik set kilo-

metrů přes celou republiku, chtěli jsme pořádně oslavit můj kulatý narozeninový – a najednou vidím povědomý tvar! Začalo nás předjíždět naše auto, který jsem ale musel nechat před časem stát v garáži se spoustou nedodělaných prací! Takhle jsme se potkali! Na jedné silnici ve stejnou dobu!“ Trochu tápeme, Sean to ze sebe vychrlil strašně rychle, protože to určitě byla událost, která zamíchala s jeho dosavadním automobilovým životem. Tak, Seane, nenech nás čekat! „Neskutečný překvápko, ještě teď nechápu, jak to všechno za těch pár měsíců stihli. Jeli v tom projektu všichni. Hlavně moje úžasná manželka, která všechno nastartovala a dolévala postupně benzín do nádrže, samozřejmě i brácha Michael, který opravoval kombíka ve dne v noci, a vrátil ho zpátky na silnici. A taky všichni zbylí členové naší Chrysler Family, kteří pomáhali, jak se dalo: čistili, lepili, leštili a převáželi auto mezi dílnami. Všechno probíhalo tajně bez jakýchkoliv náznaků. Povedlo se jim to opravdu na výbornou.“ No a jaká byla režíre toho „setkání?“ Koho to napadlo? „Celý předání tohoto nejúžasnějšího narozeninového dárku se uskutečnilo na silnici mezi Frýdkem-Místkem a Třincem, kdy jsem měl za sebou čtyři stovky kiláků monotónní jízdy, a najednou vidím v dálce tvary amerického kombíku, který dobře znám. Nejdřív šok, potom nechápavý pohled, a následně obrovská, OBROVSKÁ euforie, kdy jsem v rychlosti sto dvacet začal vystupovat otevřeným oknem dveří spolujezdce, posedávat na nich a kochat se zvukem i nádherným pohledem. Hotový kaskadérský kousek, když na to teď vzpomínám. Ale to už jsem pochopitelně poznal svůj krásně se pohupující Chrysler Town & Country Wagon, společnost mu dělali další dva krasavci, rodinný Chrysler New Yorker 1970 a tvarově podobný Ford Country Squire Wagon 1972, patřící Romanovi, dalšímu z členů Chrysler Family, který si nenechal tohle opětovné setkání ujít.“ A pak už Sean mohl konečně jezdit a jezdit. A taky sklízet úrodu



Vyslanec  
**MOPARU**

## CHRYSLER TOWN & COUNTRY WAGON 1970

**Koncepce:** motor vpředu podél, pohon zadních kol \* **Karosérie:** samonosná ocelová Unibody (platforma C-body), pětidveřový devítimístný station wagon \* **Rozměry:** rozvor 3.099 mm, délka 5.710 mm, šířka 2.009 mm, výška 1.471 mm, rozchod vpředu/vzadu 1.577/1.610 mm \* **Hmotnost:** 2.120 kg \* **Motor:** benzínový V8-OHV Chrysler B-Series „Fire Power“, 383 cu.i., 6.277 cm<sup>3</sup>, 335 koní při 5.000 ot/min, 576 Nm při 3.200 ot/min, dvouventilová technika, čtyřkomorový karburátor Carter, vrtání x zdvih 107,95 x 85,72 mm, kompresní poměr 9,5:1, duální výfuky \* **Převodovka:** třístupňová automatická TorqueFlite 727 \* **Přední náprava:** horní trojúhelníková příčná ramena, spodní jednoduchá příčná ramena s podélnými zkrutnými tyčemi, stabilizátor \* **Zadní náprava:** tuhá, půleliptické listové odpružení, teleskopické tlumiče \* **Brzdy:** vpředu kotoučové, vzadu bubnové, posilovač \* **Kola:** ocelové ráfky 7,5J x 15" \* **Pneumatiky:** 225/75 R15 \* **Jízdní výkony:** zrychlení z 0 na 100 km/h za 9,2 s, nejvyšší rychlost 200 km/h \* **Počet vyrobených kusů (modelový rok 1970):** 9.583 \* **Cena (v roce 1970):** 5.435 USD



*Střešní nástavec výrobce pojmenoval „Chrysler's Revolutionary Airfoil“. Pokud je otevřené okno v pátých dveřích, stará se o odsávání vzduchu z interiéru, pokud je zavřené, odklání proud vzduchu s nečistotami*

garážová leštěnka,“ prozrazuje Sean svoje cruisingové vášně: „Celoročně jezdíme na výlety, večer se projíždíme po Praze a bandy turistů mají aspoň co obdivovat.“ Majitel pořád zmiňuje rodinu, a tak nám to nedá nezeptat se... „Manželce a vůbec celé naší chryslerovské rodině Chrysler Family Cars vděčím a děkuji za těch posledních třináct let nádherného života. Ve všem se na ně můžu spolehnout a jsme rodina nejen podle názvu, ale opravdu podle skutečnosti.“ Když rodina fandí a drží pospolu, je to základ k plánování dalšího čtyřkolového přírůstku. Co na to Sean? Tvrdí, že nemá v plánu provozovat další podobný automobil... No, my v redakci víme,

pohárů, třeba předloni v Jizbici na „Bublání“. Tam se kombík moc líbil a právem si odvezl ocenění v jedné z kategorií. Podíval se i na dva poslední ročníky Legend. „Ale nemysli si, to není žádná

jak takové plánování obvykle končí. Majitel se sice rozhodl, že věnuje svůj volný čas a prostředky k udržování jedinečného rodinného klenotu, ale... Co je na druhou stranu naprostá tužba, je existence dalších mopařích generací, u nichž se jablko od stromu příliš nevzdálí. Rod chryslerovských fajnšmekrů se tedy bude rozvíjet. A co je v plánu dalšího? „Kromě aktivit s mým Chryslerem se snažím prostřednictvím webu nabídnout podobným nadšencům kompletní přehled Chryslerů a Imperialů z let 1969 až 1973, mimoto cíleně u nás tyto koráby vyhledávám a chtěl bych někdy uspořádat jejich setkání. Zatím jich mám v evidenci 24.“

Přišel čas na poslední slova naší reportáže: „Já vidím tyhle Chryslerly jako funkční big-block, kde jednotlivé písty jsou jako členové rodiny, čekající jen na povel klíče ve spínače, aby mohli nasát životodárnou směs z karburátorů a spokojeně si užívat.“ Tak to je paráda a TOP! PS: Ta úplně poslední věta, která nám přišla mailem od Seana ze Států, zněla: „Právě nám zrušili odlet z Ameriky, tak se asi vydáme ještě někam na Route 66, kde je klid.“ To je super, Seane! Good luck!

Text: J.F.K.  
Foto: Chorche de Prigo

*Může být fotka SLYSET? U Moparu je možné všechno... Když se tak zadíváte na snímek, možná uslyšíte podusávání véosmíčky. A pak třeba podřazení na dvojku, a Chrysler je tentam...*



WEB