

# Max Rare

Silný, lehký, vzácný: 410 koní, 1.445 kg a pouhých 190 exemplářů!

Společně s Fordem Thunderbolt a Pontiaquem Tempest Super Duty patří Mopary „Max Wedge“ k neznámějším modelům továrně připravovaným k pokoření čtvrtmíle. Dnes se s námi vypravíte do Kalifornie za Barnabym Brokawem, jehož Plymouth Savoy Super Stock 413 prošel renovací poté, co jej po dlouhé odstavce doslova vytáhli z kurníku. Ale i okolnosti kolem vzniku Savoye mají své kouzlo...



*Barnaby Brokaw z jižní Kalifornie se cítí spíše jako ochránce a opatrovník než majitel vzácného Moparu*





*Později byly třístupňové převodovky často měněné za čtyřstupňové, tady se ale uchovává původní*



*Oproti standardnímu V8 413 cu.i., používaném například v New Yorkeru, zvětšil výrobce u Max Wedge výfukové kanály o 25 %*

*Továrna vybavovala Max Wedge třípalcovým výfukovým potrubím, které mohlo být při závodech otevřené za první třetinu délky*



*Výbava? K čemu? Tam, kde obvykle bývá panel tlačítek automatiky nebo rádio, je jen obyčejný kryt*

*Díky kompresnímu poměru 11 : 1, mechanickým zdvihátkům, ostré vačce a sání Cross Ram se povedlo dostat z Max Wedge maximální výkon*



**D**esign první Chryslerovy generace B-Body přijala přinejmenším část veřejnosti rozpačitě. Plymouth Savoy a sesterský Dodge Dart byly zákazníky i pozdějšími automobilovými historiky nazvány beztvarymi, divnými či přímo ošklivými. Takové rychlé odsudky jsou přinejmenším nevhodné, protože i za neobyčejným stylingem a nezvyklými karosářskými proporcemi je kus historie. Podle pověstí se na jedné party setkali boss Chrysleru William C. Newberg se šéfem GM Edem Colem. Slovo dalo slovo a najednou prý byli v sobě! Šlo o to, kdo postavil nejmenší auto s nejkratším rozvorem, což byl v té době právě připravovaný a zatím utajený malý Chevrolet ročníku 1962. A aby prý Chrysler nezůstal pozadu, nechal Newberg vzápětí radikálně zmenšit už zcela hotové Dodge a Plymouthy modelového roku 1962 připravené na zahájení výroby.

Šéf stylingu Chrysleru Virgil Exner se samozřejmě vztekal, ale nakonec mu nezbylo stejně nic jiného než spolu se svým týmem začít v práci ponocovat, aby se původní modely třídy full-size mohly scvrknout na požadovanou míru. A to všechno samozřejmě ještě do schváleného data premiéry. Když debutovaly Chevrolety ročníku '62, vyšlo najevo, že Cole se na party chlubil nejnovějším kompaktem, zvaným Chevy II, nikoliv některým modelem full-size. Ty měly samozřejmě obvyklé úctyhodné rozměry, jak tehdy bylo dobrým zvykem...

Nové Dodge a Plymouthy se nestaly žádným velkým prodejním hitem. Jejich zmenšené samonosné karosérie se ale těšily jedné zásadní přednosti: byly mnohem lehčí než ty konkurenční. A to byla hlavní výhoda „ošklivých káčátek“, které se díky nízké hmotnosti dokázaly v rukou šikovných mechaniků snadno proměnit v silniční bestie, deklasující na dragstriepech i při tajných nočních vyřazovačkách prakticky kohokoliv. Tím se dostatečně vyrovnávalo rozpačité přijetí u řadového motoristy, takže image koncernu nijak neutrpěla. Naopak: zaklínadlo dvou nenápadných slůvek „Max Wedge“ působilo jako injekce čistého adrenalinu.

Vysokovýkonná verze véosmičky 413 cu.i. vznikla v roce 1961 z podnětu Lynna Townsenda. Ten krátce předtím převzal šéfovské křeslo od nám již známého Williama Newberga. Townsendův syn právě dospěl do pozdního teenagerovského věku, a věděl, jak to chodí při dragracingu na detroitské Woodward Avenue. Townsend senior se tak k vlastní nelibosti dozvěděl, že s Dočkami a Plymouthy tam nikdo nepočítá. Do hloubi duše nakrknutý tatík okamžitě volal do vývoje motorů a žádal pořádnou výkonovou kúru koncernového 413 cu.i., samozřejmě s dovětkem, že včera bylo pozdě...

Chryslerovi motoráři se dali do práce pod vedením Toma Hoovera. Hoover absolvoval Chryslerův strojírenský institut, měl zkoušky z fyziky, ale byl i jedním ze zakladatelů dragsterového

týmu Ramchargers. Ten sdružoval motoráře Moparu, fascinované stovkami koňských sil. Základem extrémní pohonné jednotky se stal big-block 413 cu.i. „RB“. Spolehlivě pracoval pod kapotami velkých koncernových osobních modelů, poháněl i trucky a burácel v útrokách rychlých člunů. Jednalo se o největší agregát Chrysleru s klínovitými spalovacími prostory (wedge = klín). Robustní blok motoru byl osazený kovanou klikovkou otáčející se ve třech ložiskách vyznačujících se mimořádnou tvrdostí. K tomu připočtete ještě kované ojnice a písty vhodné pro kompresní poměr 11 : 1, a vačkovou hřídel 300° s půlpalcovým stoupáním. Spolehlivé mazání motoru zajišťovala olejová vana s přepážkami a vysokovýkonné čerpadlo. Přepřacované hlavy s většími kanály zajišťovaly průtok, zvětšený o 25 %. Sací ventily měly průměr 52,3 mm a optimalizovaný tvar, průměr výfukových ventilů měřil 47,8 mm. Výfukové ventily zvětšené ve srovnání se sériovým agregátem o čtvrtinu palce způsobily, že ventilové kapsy musely být vyřezované do bloku motoru, zdvihátka „heavy duty“ a vahadla ze slinutých kovů umožňovala stálost otáček motoru až do maxima 6.500 ot/min.

Speciálně navržené a zhotovené hliníkové sání Cross Ram s patnáctipalcovými kanály zajistilo optimální výkon ve vysokých otáčkách. Dvojití čtyřkomorových karburátorů Carter AFB (každý 525-cfm) zásobuje palivem vysokovýkonné



*Názory na vzhled Plymouthů 1962 jsou různé. Jedno je ale jasné: Mopary byly menší, lehčí a rychlejší než konkurence*

## PLYMOUTH SAVOY SUPER STOCK 413 1962

**Koncepce:** motor vpředu podél, pohon zadních kol \* **Karosérie:** samonosná ocelová, šestimístný tudor \* **Rozměry:** délka 5.131 mm, šířka 1.920 mm, výška 1.372 mm, rozvor 2.946 mm \* **Hmotnost:** 1.445 kg \* **Motor:** benzínový V8-OHV Chrysler RB „Max Wedge“, 413 cu.i., 6.768 cm<sup>3</sup>, 410 koní při 5.400 ot/min, 624 Nm při 4.400 ot/min, vrtání x zdvih 106,37 x 95,25 mm, kompresní poměr 11 : 1, sání Cross Ram, dva čtyřkomorové karburátory Carter AFB 525-cfm \* **Převodovka & rozvodovka:** třístupňová manuální převodovka Borg Warner T-85, kardanová hřídel „heavy duty“, diferenciál Sure Grip 8¾“, převod diferenciálu 3,91 : 1 \* **Přední náprava:** nezávislé zavěšení na dvojitých příčných ramenech, odpružení zkrutnými tyčemi, teleskopické tlumiče \* **Zadní náprava:** tuhá, listové odpružení „heavy duty“ ve svazku šesti listů \* **Brzdy:** na všech kolech bubnové \* **Kola:** ocelové ráfky 5,5 x 14“, chromované pokličky „Dog Dish“ \* **Pneumatiky:** BF Goodrich „Silverton“ 7,50 x 14“ (odpovídají přibližně 195/80 R14) \* **Období výroby/počet kusů:** v roce 1962 vyrobeno 23 exemplářů s mechanickou převodovkou



Exteriér Savoye lze označit přívlastkem „úsporný“. Na karosérii nacházíme jen názvy značky, nikoliv modelu, a také minimum chromu

mechanické čerpadlo, ale nezbytností je samozřejmě benzín s vysokým oktanovým číslem! Výfukové svody byly vyladěné k dosažení optimálního proudění a končí třípalcovými rourami. Mezi další pozoruhodnosti agregátu Max Wedge patří rozdělovač s dvěma přerušovači, speciální vodní čerpadlo se zmenšenými ztrátami a optimalizované řemenice.

Ve spojení s relativně lehkými karosériemi neměly vysokovýkonné modely Moparu ročníku 1962 na dragstripch prakticky konkurenci. To platilo zejména při pečlivém naladění motoru a použití vhodných slicků. Renomovaný Hot Rod Magazine si vzal jeden model dokonale pod lupu a jeho redaktoři dosáhli čtvrtmíle za 12,37 sekund! Vzápětí nato překonal profesionální závodník Tom Grove za volantem pečlivě při-

praveného Plymouthu '62 dvanáctisekundovou hranici. Jeho Plymouth byl první full-size, který tohle dokázal. Zákazníci mohli volit mezi třístupňovou ručně řazenou převodovkou nebo třístupňovou automatikou. Čtyři převodové stupně ještě nebyly k dispozici, ale už se hodně mluvilo o nové a lehčí automatice TorqueFlite A727, která byla vysoce odolná, a navíc na dragstripch podávala lepší a stejnoměrnější výkony. Speciál z naší reportáže je Plymouth Savoy 413 Maximum Performance s ručním řazením. Přežil dlouhá léta zapomnění, našli jej až v roce 1985 zastavěného do kurníku v Jižní Karolíně. Karosérie naštěstí nepodlehla hloubkové korozi, což byla nemoc, na kterou pravidelně trpěly výrobky Chryslerova koncernu. Až na malé detaily se vozidlo dochovalo v intaktním

stavu. Ještě do konce 80. let prošel Savoy renovací, další dvě desetiletí pak strávil v roli muzejního exponátu. Odborník na Mopary Galen Govier potvrdil, že se skutečně jedná o nefalšovaný 413 Max Wedge, vozidlo pak bylo zaznamenáno v databázi Chrysler Registry.

Během uplynulých let se Plymouth kousek po kousku přibližoval naprosto původnímu stavu, takže dnes už jeho shoda s továrním modelem ročníku '62 nepředstavuje „pouze“ 85 %,

ale dosáhla svého maxima. Jelikož Savoy nebyl vybavený prakticky žádnými příplatkovými položkami (neměl dokonce ani rádio), činí jeho pohotovostní hmotnost 1.445 kilogramů. To jej řadí mezi nejlehčí Max Wedge Cars roku 1962. Jeho majitelem je Barnaby Brokaw z jižní Kalifornie, který sám sebe nazývá spíše opatrovníkem než majitelem. Jeho Max Wedge je úžasným příkladem raných továrních dragracerů, a díky výjimečně dokonalé renovaci dotažené až do stavu ze dne tovární expedice se stal skutečným historickým artefaktem.

Text: Frank Mundus, James Maxwell  
Foto: James Maxwell, Barnaby Brokaw  
Překlad a adaptace: J.F.K.



Když v roce 1985 Savoy opustil slepičí kurník, vypadal sice zbědovaně, ale byl kompletní a téměř bez koroze

### Někdejší Mopary akcelerovaly na dragstripu lépe s automatikou, takže v roce 1962 vzniklo jen 23 „ručně řazených“ exemplářů



Také pod kapotou se zachovala většina vzácných a cenných továrních dílů

Během renovace zchátralého interiéru byly odstraněné nepůvodní a dodatečně montované doplňky, například rádio či otáčkoměr

