



Zbyněk zatím za volantem prožil méně času než při čekání a shánění vysněného amerického stroje. Ale všechno si určitě vynahradí...

Osm let snění, osm let hledání!



Český vytrvalostní rekord?

„Osm let jsem o Chargeru snil a osm let jsem ho hledal,“ říká Zbyněk z nevelké, ale aktivní jihočeské komunity majitelů výkonných amerik, zatímco dlaní „jistí“ opodál stojící modré kupé. Možná byste řekli „sednout a jezdit“, jenže to nepočítáte osudové záležitosti, které vám třeba zkomplikují život. Takže – co nám povíte k tématu, Zbyňku?

Na začátku byl sen o amerikách,“ začíná vyprávění. Sedíme v kompletně zařízené mechanické dílně za přítomnosti spousty kočíčků a kočíčků, které se od svého chlebodárců nehnou a nechávají se rozmazlovat určitě stejně jako modrá šelma, stojící v garážovém stání jen pár metrů od nás. „Na počátku toho snu byl film Fast&Furious 1, který jsem viděl v roce 2001. To jsem se začal zajímat o příčinu toho, proč se mi některý Chargery líbí a některý nelíbí. Takže jsem snil o autě osmnáct let!“ Pak ze Zbyňka vypadlo přiznání, že to měl vlastně opačně, než většinový zbytek české (potažmo

jihočeské) „americké“ populace: „Většina mých kámošů jezdila na srazy amerik bez vlastních US Cars, koukali, porovnávali, prohlíželi. Pak se teprve rozhodovali. Já měl jasno od začátku...“ Teď trochu předběhneme dění, které nás za chvíli zavede do Ameriky a do Německa, protože se sluší poznamenat, že Zbyněk s rodinou a modře metalizovaným pokladem od Moparu poprvé přijel na LCW do Pasohlávek v roce 2018, to byl Charger těsně po zprovoznění. Tam navázal kontakt nejen s partou podobně smýšlejících, ale zejména s pořadatelem setkání, konkrétně s šéfredaktorem těchto stránek, Pětou Bellingerem



Motorový prostor se leskne jako před čtyřiapadesáti lety. V8 Chrysler Firepower 383 cu.i. dokáže mobilizovat 335 koní, ale majitel není z těch, kteří spálí dvoje obutí během jedné sezóny



Rovná silnice kdesi uprostřed jihočeské „placky“: extravagantní Charger nabízí zajímavé úhly pohledu, například od vlny Coke Bottle do interiéru a předním oknem na liduprázdnou silnici



Zbyněk rozhodně není příznivcem automatiky. Proto také jeho Dodge nemá koncernový samočinný TorqueFlite, ale klasickou čtyřstupňovou převodovku s typickou pákou na středovém tunelu

Naprosto vyvážený tvar karosérie upoutá i ty, jejichž prioritou rozhodně nejsou sportovní vozy. Druhá generace je TOP!



Na místě platil zákaz stání v pracovních dnech od 8 do 18 hodin, ale pro soupravu, nakládající „Dočku“ před převozem z Německa do nového působiště, to evidentně neplatilo...

A tady už probleskuje podzimní slunce a kreslí projekci zlatě ozářených stromů na bezvadně vyleštěnou karosérii Chargerů. Zbyněk se konečně dočkal, a i když ještě všechno není na 100%, už jezdí!



významnějších modelů, které v poválečném období hodil na trh Dodge: první generace z dosavadních sedmi se objevila na

a už se navzájem nepustili ze zřetele. Velké věci bývají občas (díkybohu) přímočaré a jednoduché... A teď necháme Zbyňka nadechnout se a mezitím si stručně zrekapitulujeme historii jednoho z nej-

trhu v modelovém roce 1966. Jednalo se o nezvykle řešené kupé s opticky mimořádně dlouhou splývavou záďí, podobnou karosérii, již pro svět „objevil“ Rambler modelovou řadou Marlin. Ovšem úplné tvarové prvopočátky musíme hledat u legendárního konceptu Chrysler Norseman, potopeného ve vraku lodi Andrea Doria v bouřlivých a studených vodách nedaleko amerických břehů. O téměř zapomenutém konceptu jsme podrobně psali přesně před 10 lety v Ch&P 01/14. Modelová řada Charger byla odvozená od Coronetu, ale patrně vypadala příliš kultivovaně a jemně, než aby oslovila zájemce, kteří ža-

dali bestii nejenom po motorické, ale i vizuální stránce. Proto musela na podzim 1967 debutovat druhá generace, karosářsky zcela odlišná, která se do historie Dodge konečně zapsala tím pravým rukopisem. Modelový ročník 1968 nezměnil platformu B-Body, ale přinesl nízký a agresivní tvar, zjemněný pouze módní vlnou Coke-Bottle, což byla ke konci 60. let doslova designová povinnost každého, kdo chtěl u váženého zákaznictva uspět. Úspěšným prvkem Chargeru (od první generace) se staly skryté světlomety, v generaci druhé schované pod nesmiřitelně a vyzývavě vypadající maskou, rámovanou chromovanou

lištou, občas akcentovanou středovým kolmým dělicím žebrem. Model 500 se poprvé objevil v roce 1969, ale my se přehoupneme do roku následujícího, protože je to datum, kdy na svět přišel Zbyňkův Charger. Byl to poslední rok druhé generace a první zástupce





„trojkového“ Chargeru byl už celé dva roky připravený do prodeje. Končící druhá generace (1970) přinesla Charger s některými optickými retušemi. Patrně nejvýznamnějším faceliftem je úprava přídě, z níž zmizelo příčné chromované žebro a přední nárazník. Jeho funkci převzal lesklý lištový ovál

Dynamicky lehce „pokleklá“ příd' Chargeru dává vyniknout dravému vzhledu, který designér předepsal jako nezbytnost druhé generace. Majitel tuto generaci pokládá za špičku mezi Chargery

kolem předního čela – je to prvek, který spolu s ukrytými světlomety působí z některých úhlů pohledu až strašidelně – třeba jako posel temnot. Ovšem to bylo evidentně úmyslem Dodge. Výrobce nabízel Charger standardního provedení (s agregátem Slant Six 225 cu.i. či V8 318 cu.i.), dále SE (Special Edition), 500 a R/T. Pod kapotami mohly být mimo uvedených základních agregátů také dvě modifikace V8 383 cu.i., pak legendární Hemi 426 cu.i., ale také dvě varianty 440 cu.i.. Podle druhu pohonné jednotky si zákazník zvolil buď ručně

řazenou tří- či čtyřstupňovou převodovku nebo koncernovou automatiku TorqueFlite se třemi stupni. Výbavová nabídka byla tradičně bohatá, ročník 1970 také dopřál zájemcům výběr z osmnácti barevných odstínů, přičemž hrdina naší reportáže nese elegantní nástřík Bright Blue Metallic. V závěru roku 1970 s velkou pompou debutovala třetí generace, která – nebýt Fast & Furious a Bullitta – by patrně byla u nás nej-

Že by si policie místo koncernové moderny pořídila do svého autoparku také něco klasického? Ale kdeže, to je jen pro potěchu fotografova oka a čtenářů! Ale je to „country“, co říkáte?



„Všechno dělám pro kluky, jednou bude Charger patřit tomu staršímu,“ říká Zbyněk. Mladší syn se bude podílet na Moparu, jehož čas teprve přijde. Ale také se dočká...

známějším Chargerem, protože už před listopadem 1989 zde několik exemplářů jezdilo...

„Než jsem viděl ten film, byl jsem spíš na motorky, ameriky u nás jsem si neuměl představit,“ začíná Zbyněk druhou část svého vyprávění. V něm jsme se dověděli, že se ke sportovním modelům vlastně dostal přes Ford Capri, a teprve pak si začal všímat, že se i po našich silnicích pohybují mnohem větší a silnější modely. Po osmi letech snění začal Zbyněk hledat na internetu, a tím se zabýval dalších osm let. Za tu dobu před ním na monitoru defilovalo množství podobných Dodge, ale majitel modrého krasavce evidentně není člověk, který by se posadil na zadek před prvním autem, které uvidí. Díky své profesi a rozvozu výrobků se často dostával do západní Evropy, při té příležitosti si „osahal“ také několik nabídek. „Ale pořád z toho nic nebylo. Každý rok jsem takhle objevil nejmiň dvě auta, ale vycouval jsem z nich. Nebylo to vozidlo z mého snu.“ Také se dostal na „scestí“, pokud to můžeme říci tímhle způsobem, to když začal uvažovat, že by si

pořídil třeba Plymouth Duster. Ale pak si prý uvědomil, že by ten svůj „charge-rovský“ sen jen něčím zaplácnul a v podvědomí by nesplněná tužba řádila dál a jen ho připravovala o klid a spánek... Modrý Charger se ke Zbyňkovi dostal úplnou náhodou: „Kamarád, který jezdí



Čeká Charger, odkud se vynoří černobílá Polara nebo Fury s majáky na střeše? Byla by to vznosná a jedinečná filmová kulisa...

„Místy vysoká oblačnost,“ řekl by možná meteorolog při pohledu na mraky bílého kouře, valící se od zběsile se točících zadních kol Chargeru...

Zpěv jihočeské přírody dokonale přehluší véosmička nesmiřitelného Dodge. Příd se zakrytými světlomety je jednou z designových charakteristik druhé generace!

Nejdražší divočina Zbyňkova života – a stejně ze srdce neměl ani kousek. Zvíře, které se objevilo těsně před sprintujícím Chargerem, bylo plné střepů, oprava Dodge trvala s přestávkami celý rok!



Dodge má samozřejmě platné registrační značky historického vozidla, ale tematicky zaměřená License Plate má také něco do sebe



Naprostu střízlivé palubní desce dominují dva hlavní přístroje v zorném poli řidiče, vpravo od nich pak čtveřice menších. Je to obvyklé vybavení sportovních amerik té doby

s nákladákem, aniž by věděl, po čem pasu, mi jednou ukázal fotky z dílny dovozce a renovátora amerik v Německu. Chargery tam byly a já jsem se tam zajel podívat na model '68. Jenže na podvalníku tam stál tenhle modrý, čerstvě přivezený ze států. Ještě se ani vlastními koly nedotkl pozemku člověka, který za něj zaplatil. Jak už víme, modrý Charger byl ročník 1970, doma ve Státech „žil“ mezi členy jedné rodiny,

konkrétně první majitel ho předal svému vnukovi, ten začal s revitalizací, ale pak rozpracované vozidlo nabídl na prodej. Nový vlastník pocházel z Německa, tím (patrně) třetím je Zbyněk. „Charger byl narychlo poskládaný a ještě k tomu hodně špatně. Prošel nejspíš rukama několika prodejců, protože byl doslova vykradený. Chyběly mu důležité součásti, nejen ozdoby, ale třeba i díly z motoru – alternátor, rozdělovač – možná někdo vzal ten funkční a nahradil jej poškozeným, co se mu třeba válel v dílně. Autu to samozřejmě hodně ublížilo. Na co jsem sáhl, to bylo špatný...“ pokračuje Zbyněk v líčení nelehké role čerstvého majitele výkonného Moparu. Auto prý šlo nastartovat, ale motor zdaleka nešel naplno, přesto ho Zbyněk koupil a přivezl. Jednoduše láska na první pohled... Vzal ho prý hlavně proto, že tam není automatika, ale i kvůli modré barvě. Nástřík je nový, ale odstín odpovídá původnímu Bright Blue. „Přivezl jsem ho v lednu 2018, zaplatil jsem cenu,

Mopar bez bílého pruhu? Nepředstavitelné – přinejmenším pro Zbyňka! Takže se v rámci renovace na zádi objevil široký bílý pás – perfektní práce Zbyňkova kamaráda lakýrníka!

kteřá byla nesmyslná, ale protože to manželka schválila, ne diskutoval jsem. Doma jsem ujel prvních třicet kiláků kvůli fotkám na veteránskou testaci, ale už během té chvilky jsem zjistil, že teče palivové čerpadlo. Taky se ukázalo, že v motoru je nařazený olej, tak jsem byl vůbec rád, že jsem dojel, aniž bych ho zadřel.“ Každý rok udělal Zbyněk část práce, pokaždé během zimních měsíců, když se nedalo jezdit. První zimu uvedl auto do provozuschopného stavu, zrenovoval brzdy a částečně stihnul opravit elektriku. Během druhé zimní odstavky tohle provizorium nahradil kompletní novou elektroinstalací. Pak zjistil, že vozidlo nikdy nebylo konzervované: „Tak jsem to vzal z gruntu od pedálů až dozadu. Během těch čtyř zim jsem Charger poznal do posledního šroubku, nebyl jsem akorát v převodovce a v bloku.“

Podle vlastního přesvědčení ale Zbyněk stále není u konce, potřebuje ještě dvě zimy na dokončení: „Čeká mě spojka, která sice funguje, ale už s vibracemi, a taky jsem se ještě nedostal ke konzervaci dveří,“ dodává zodpovědný majitel.

Práce na Chargeru, které jsme viděli, a které nám Zbyněk popsal, si z 95 % dělá sám. Zadává třeba jen lakování, a autolakýrník je naštěstí z okruhu nejbližších kamarádů. Další zmínku



Charger '70 není z těch, které by měly hrdlo palivové nádrže pod zadní registrační tabulkou. Masivní chromované víko můžete obdivovat na levé vlně Coke Bottle

zaslouží jihočeská parta – taková místní komunita majitelů zaoceánských supervozů. Žádná snobská záležitost, ale skupina nadšenců, kteří se sejdou kolem grilu, aby mohli klábosit o všem, počínaje historií svých aut a konče třeba cestami po Americe nebo situací s náhradními díly. V tomhle má Zbyněk určitě kliku, protože ne všude se takové dobře scelené a zájmově utěsněné party lidí sejdou. Takže spolu s majitelem modrého „pětikila“ Dodge zdravíme všechny do jižních Čech! A pak přišla řeč na tu jobovku! Jakou? No, divočina, lesní panstvo v tom bylo... „Předloni v říjnu, když končila sezóna, tak jsem chtěl ještě poladit karburátor, seřadit sekundární klapku a směs. Mám tady takový plácek, kde na to můžu dupnout a zrovna jsem koukal na budíky, když z boku vyběhla srnka. Ani jsem ji neviděl, jen jsem ucítil ránu. Odnesla to přední maska, což byla největší položka. Tak jsem si vzpomněl na svý modelářský mládí, druhý den jsem jel do lesa, kam jsme srnu s myslivcem odnesli (nechtěl ji ani pro psy, jak byla rozstřelená), a z tý mršiny jsem vybíral chybějící kousky masky, abych ji doma mohl slepit a zrekonstruovat. Celou zimu jsem tohle všechno dával dohromady. Navíc byl i rozbitý reflektor, ještě k tomu hozený dozadu, takže jsem to vytahoval hydraulikou. Opravu potřeboval i blatník, teprve loni v říjnu jsem to díky kámošovi mohl dát do laku. Takže takhle jsem strávil jeden celý rok,“ končí Zbyněk story s divokou přírodou... Charger se Zbyňkem za volantem (nikdo jiný zatím Dodge ne-

Pokud někdo neví, co se to objevilo v jeho zrcátku, může si přečíst typový název – pokud to ovšem stihne, než Charger zaburácí a vyrazí před něj!



DODGE CHARGER 500 1970

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová samonosná B-Body s pomocným „K-frame“ vpředu, dvoudveřové pětimístné kupé * **Rozměry:** rozvor 2.972 mm, délka 5.296 mm, šířka 1.946 mm, výška 1.346 mm * **Hmotnost:** 1.725 kg * **Motor:** benzínový V8-OHV Chrysler Firepower, 383 cu.i., 6.277 cm³, 335 koní při 5.000 ot/min, 576 Nm při 3.200 ot/min, dvouventilová technika, kompresní poměr 9,5 : 1, čtyřkomorový karburátor Carter BBD * **Převodovka:** manuální čtyřstupňová s pákou na podlaze * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení, odpružení torzními tyčemi * **Zadní náprava:** tuhá, listové pružiny * **Brzdy:** na všech kolech bubnové * **Kola:** Western Wheels „Hurricane“ 7x14“ * **Pneumatiky:** Dunlop G/T „Qualifier“ 245/60 R14 * **Jízdní výkony/spotřeba:** zrychlení z 0 na 100 km/h za 6,9 s, nejvyšší rychlost 213 km/h, kombinovaná spotřeba 21 l/100 km * **Počet vyrobených kusů (1970):** 39.431 exemplářů typů Charger a Charger 500 * **Cena (1970):** od 3.139 USD

řídil a nevypadá to, že by se něco v blízké budoucnosti změnilo) zatím najel 10.120 mil. Rozhodně je to dost a je vidět, že majitel svou akvizici nešetří. Absolvuje každý rok nejen LCW, ale i další všeobecně známé srazy. Také vyváží rodinku na výlety, protože jeho Charger není garážová leštěnka. Zajímalo nás rodinné prostředí a budoucnost. Zbyněk má dva kluky v tom nejlepší věku (7 a 9 let) a na položenou otázku okamžitě odpovídá, že Charger 500 nikdy nebude na prodej. Jednou ho zdědí syn, pro toho druhého se rýsuje další skvost z divize Dodge, zatím ovšem ve fázi „neurčita“. Druhý člen ocelové domácnosti je rozebraný, Zbyněk plánuje sestavit ho za přítomnosti mladšího syna. Každý tedy bude mít jeden Mopar... Co velké srazy v zahraničí? „Tam mne to ani moc neláká, nemám rád dálnice a hustý provoz. Raději se projedu někde v zatáčkách po silnici mezi poli, kde si řízení vychutnám. Ale bez auta bych se chtěl podívat třeba na Route 66 nebo do San Franciska na místa, kde se natáčel Bullitt. To by byla taková symbolická vzpomínka,“ končí Zbyněk.

A touhle symbolikou končíme i naše dnešní vyprávění o dlouhých šestnácti letech, na jejichž konci stojí garáž a v ní Charger 500. Přejeme každému splnění jeho osobního snu, Zbyňkovi a jeho rodině pak zážitky z kategorie Best of Best. A už žádné srnky!

Text: J.F.K.

Foto: Chorche de Prigo, archiv majitele



Poslední záběr štíhlého Dodge uhánějícího vstříc „country“ záběru zapadajícího slunce nad podzimní scénérií jižních Čech. A když si k tomu představíte příslušnou zvukovou kulisu, rozloučení bude dokonalé...