

Midwest Muscle

**COPO Camaro přímo z rukou
Dicka Harrella, zvaného Mr. Chevrolet!**

Jakmile se někde objeví čtyři magická písmena COPO, začne fandům Chevroletu a zejména Camara zběsile tlouct srdce. V roce 1969 totiž mateřský závod opustila jen necelá tisícovka ostrých speciálů vybavených nesmiřitelným big-blockem L72 427 cu.i.! Většinou se takové rakety objednávaly přes samostatné oddělení a dostávaly další tuning. Úspěšný šampion dragstripů Dick Harrell, který si za svou věrnost značce s emblémem Bowtie vysloužil přezdívku Mr. Chevrolet, byl zadavatelem objednávky raritního COPO Camara z naší reportáže. Poté jej ve vlastním Speed Shopu ještě podrobil speciálním úpravám.

Camaro, které si teď prohlížíte, pochází s největší pravděpodobností z pětikusové minisérie '69 COPO, které prošly Harrellovými rukama. Model se nedávno objevil v dražbě aukčního domu Mecum...



Po více než půlstoletí není zrovna jednoduché od sebe oddělit skutečnost a báčorky. Každá značka, každý jezdec a také každý speed shop má svůj neměnný okruh příznivců, kteří v rámci povídání o starých dobrých časech tu a tam přihodí nějakou tu nadsázku ve prospěch svého favorita. Jisté ale je, že Dick Harrell patřil k prvním, kteří si troufli motorizovat Camaro divokým osmiválcem 427 cu.i. Harrell takovou montáž provedl na zakázku prodejce Nickey Chevrolet v Chicagu. Ten svého času patřil k největším distributorům soutěžního a tuningového příslušenství ve Státech. Samozřejmě prodával i nové upravené vozy.

Dick Harrell dostal i později od Nickeyho Engine Swap Job podobné objednávky, protože vešlo ve známost, že se jako závodník v rychlých Chevroletech vyzná. Zakázky přicházely ale také od dalších slavných jmen, například od Yenka či Freda Gibba. Znalostí musel mít opravdu velké, protože na počátku šedesátých let, kdy Harrell na dragstripech zatápal konkurenci, stáhl Chevrolet tovární podporu veškerých motoristických disciplín, čímž výrazně zkomplikoval život všem ladičům. A přestoupit k jiné značce – k Fordům či Moparům – pro Dicka, který už jako kluk proháněl ostatní za



volantem svého vyladěného Chevy 1956, prostě nepřipadalo v úvahu. Ale už po několika letech se postupně vypracoval z přeborníka okresního formátu až k postu šampióna NHRA Super Stock 1962. Počínaje rokem 1961 cestoval ve svém továrním Chevroletu, o dva roky později už jel od vítězství k vítězství, když to ve svém Chevy 409 Z11 natřel silné konkurenci v AHRA Winter Nationals, a navíc vytvořil nový rekord ve třídě AHRA Sportsman.

Když Ford v roce 1964 vytvořil novou zbraň s názvem Thunderbolt s vósmičkou 427 cu.i. v karosérii Fairlane, a Mopar na to začal svůj Hemí 426 cu.i. zahřívát na vyřazovačku ve čtvrtmíli, zůstal Dick víceméně s prázdnými rukama, protože Chevy neměl ve svém portfoliu odpovídající výkonový model. Jedinou cestou tedy byla stavba vlastního speciálu. Řešení spočívalo v montáži V8 427 cu.i. do karosérie Chevelle. Pro Harrella to byla hračka, protože už v mládí si své závodní stroje stavěl sám. Zatímco všichni ostatní jezdci přeběhli ke konkurenčním výrobcům, držel Dick vlajku Chevroletu hrdě vztyčenou. Tím dobyl srdce a úctu značkových fanoušků, kteří ho následně začali nazývat přezdívkou Mr. Chevrolet. V roce 1967 se Dick konečně zmožil na svůj vlastní Speed Shop, nesoucí název „Dick Harrell Performance Center“. Rok poté se definitivně přestěhoval do Kansas City (Missouri). Tady se věnoval především rychle se



Zatímco karosérie byla nákladně přelakována do původního odstínu Glacier Blue, interiér zůstal v netknutém originálním stavu



Camaro dnes již bohužel není „Matching Numbers“: legendární V8 L72 s výkonem 425 koní byl v osmdesátých letech nahrazený slabším agregátem S-1 o výkonu „pouhých“ 335 koní

rozmáhající vlně Camar, bral si zakázky od jednotlivých prodejců a „přebrojoval“ Camara, Chevelle a Chevy II na přímou objednávku od majitelů. Ti chtěli většinou ostré agregáty. Dickem upravené Chevrolety získaly tu nejlepší pověst, protože zkušený závodník věděl, jak motorům dodat, co jim na síle a výkonech chybí. Než vestavěl nový 427 cu.i. Crate, do nejmenších detailů jej rozložil a vyladil podle továrních údajů. Před sestavením velmi opatrně zabrousil ventily, vyčistil veškerá vedení vodního okruhu a hlavně olejové kanály, aby motor zbavil i nejmenších usazenin písku či zbytků po odlévání. Spolupracoval s Fredem Gibbem na vývoji Camara ZL-1, kterých se pod označením COPO Code 9560 vyrobilo pou-

hých 69 exemplářů! Dick byl v těsném spojení se systémem Central Office Production Order (COPO), který u Chevroletu vznikl jako způsob objednání speciální výbavy fleetovým zákazníkům. Typickým příkladem mohou být objednávky velkých sérií taxíků ve zvláštním odstínu. Fred Gibb a Don Yenke brzy přišli na to, že se systém COPO dá využít i k objednávkám úprav motorů, jaké výrobce v běžném programu vůbec nenabízel.

Chevrolet vytvořil extra vzácnou sérii ZL-1 Camaro 427 COPO Code 9561, kterých bylo vyrobeno 997 kusů. Pod kapotami se nacházel obří sedmilitr L72 o výkonu 425 koní! Taková superzbraň vznikla na základě sériového provedení Camara



Dick Harrell ve svém Speed Shopu předváděl a upravoval Camara, Chevelle a Novy. Všechny bylo možné zakoupit prostřednictvím autorizovaného prodejce Chevrolet s motorem o objemu 427 krychlových palců s úpravami až do výkonu 500 koní

Camarům COPO chyběly většinou ozdoby interiéru, také volič automatiky zůstal na sloupku



Harrell jako jeden z prvních nacpal pod kapotu Camara sedmilitrový V8!



Midwest Muscle





Nálepka na vzduchovém filtru jasně dokládá, s jakou motorizací vyjelo COPO Camaro z továrny. Kdo a proč agregát vyměnil, není dosud jasné...

Při pohledu na zadní sedadla čtyřmístného kupé z konce šedesátých let se ptáme, proč i současná kupé neumějí sedět vzadu?

agregátu: namísto původní jednotky L72 byl v osmdesátých letech pod kapotu implantovaný 427 cu.i. LS-1 s hydraulickým vymezováním ventilové vůle a mnohem menším výkonem 335 koní. S tím by se Mr. Chevrolet stoprocentně neshodl a určitě by ze svého čarodějného zákulisí vytáhl něco odpovídajícího. Takže si počkáme na další osudy modrého COPO a budeme sledovat, kde se objeví...

Text: Frank Mundus

Foto: Carol Duckworth, Mecum Auctions

Překlad: J.F.K.

Adaptace: Petr Bellinger

Midwest Muscle



Z pětikusové minisérie Dick Harrell COPO Camaro má tento vůz jako jediný na karosérii všechny Harrellovy modifikace včetně zadního spoileru American Racing Products, bočních vysokých pruhů a širokého pruhu na kapotě

s véosmičkou a představovala paket COPO 9561 s kapotou Cowl Induction, zesíleným chlazením a zadní nápravou s převodem diferenciálu 4,10 : 1. Každý prodejce, který znal kód COPO, mohl takový speciál objednat.

Camaro na našich snímcích představuje COPO ročníku 1969 a je pravděpodobně jedním z pouhých pěti kusů tohoto typu. Dick Harrell je kdysi objednal v prodejně Bill Allen Chevrolet v Kansas City. Ke zvláštnostem modelu patřily pruhy na zadní části boků a na kapotě. Dalšími typickými doplňky, které se montovaly ve Speed Shopu Dicka Harrella, jsou ráfky Cragar a záďové křídlo od American Racing Products. Camaro prošlo podle sdělení pořadatele aukce v roce 2019 kompletní renovací, kterou může dokladovat podrobná dokumentace. Přesto vůz na aukci Mecum v Indianapolis nedosáhl očekávaného limitu 250.000 USD. Nejvyšší nabídka se totiž vyšplhala na pouhých 135.000 dolarů, a to patrně vinou nepůvodního

Dick Harrell objednal v roce 1969 pouze pět Camar COPO. Objednávku vyřizoval Bill Allen Chevrolet v Kansas City, jehož podpis můžete číst na zdi

