

# OSTATNI MOHIKANIN

## Dodge Charger z 1974 roku

Pogodny, wrześniowy wieczór. Kubek z gorącą herbatą wypełnił aromatem cały pokój. Na stylizowanym na kształt starego szybkościomierza zegarze dawno minęła 22. Rodzina udała się na zasłużony odpoczynek, a ja wreszcie mam czas dla siebie i mogę nadrobić zaległości w swojej niespełnionej pasji.

I tu muszę się przyznać, że od dłuższego czasu noszę się z zamiarem zakupu starego amerykańskiego wozu. Od lat drzemie we mnie to marzenie i teraz postanowiłem, że trzeba coś z tym zrobić. Wiem, że rodzina i znajomi będą wybijać mi wszystko z głowy, ale nie tym razem, teraz już jest pewne – będzie amerykański klasyk. Nie wiem jeszcze jaki, ale ma być duży, piękny i silny. Oczami wyobraźni widzę smukły opływowy kształt, długą maskę, zadarty agresywnie tył i zdecydowanie ciemny kolor.

Najpierw myślałem o takim aucie do całkowitej odbudowy, że niby będę go remontował i w ten sposób będę się spełniał technicznie, bo przecież umiem, wiem, znam się. Ale jak się głębiej zastanowiłem, stwierdziłem, że bez doświadczenia nie podolał samodzielnej, gruntownej restauracji, więc skłaniam się raczej do zakupu gotowego auta. Mam świadomość, że gotowy samochód

będzie droższy niż projekt do odbudowy, ale dzięki temu będę się mógł cieszyć nim od razu i nie grozi mi, że polegnę przytłoczony bezmiarem prac a entuzjazm zostanie zastąpiony depresją i załamaniem...

Myślę o samochodzie z początku lat 70., o jednym z tych ostatnich Mohikanów autostrad, które jeszcze nie odeszły w zapomnienie.

Zagląbam się w Internet – analizuję, porównuję. Chevrolet, Ford, a może Pontiac? Coraz głębiej w otchłań marzeń i rzeczywistości aż wreszcie w morzu zdjęć i opisów znajduję ten kształt, który najbardziej odpowiada mojemu wyobrażeniu auta, jakie chcę mieć – to Dodge Charger III generacji. Piękna i bestia w jednym.

Jakaś podstawową wiedzę mam, jak każdy samochodziarz, ale szukam głębiej, chcę wiedzieć więcej – i tak oto dowiaduję się, że Dodge Charger III generacji to w prostej linii następca kultowych modeli z lat 60. Serce mi szybciej zabiło. Tak, to coś dla mnie.

Dodge Charger III generacji zadebiutował w 1971 roku. Został całkowicie odnowiony, ze zmienionym grillem i bardziej zaokrąglonym nadwoziem. Na masce bezpośrednio nad filtrem powietrza został zamontowany specjalny wlot i kiedy kierowca chciał skierować świeże powietrze do gaźnika wystarczyło, że włączył przełącznik podciśnieniowy.

Był to ostatni rok, w którym montowano

silniki 426 Hemi i 440 Six-Pack, a w 1972 wersja R/T została zastąpiona przez opcję Rallye. Silniki 440 były wciąż dostępne, jakkolwiek w dobie kryzysu paliwowego początku lat siedemdziesiątych producenci znacząco ograniczyli ich parametry. Zmniejszono stopień sprężania, by można było używać benzyn zwykłych i bezołowiowych zamiast benzyny premium, zgodnie z zastrzonymi wymaganiami, co do emisji spalin. W 1973 roku zastosowano nowe, pionowe tylne światła i nowe grille. Standardem był silnik 318, a 340, 400 i 440 pozostawały jako opcje. Model SE dostał nowy dach z potrójnie dzielonym tylnym oknem tzw. „triple opera window” otoczony winylem.

Ten rocznik miał najlepszą sprzedaż w odniesieniu do całej III generacji.

W 1974 roku Charger dokonał tylko niewielkich zmian w kolorystyce i strukturze materiałów wykończenia wnętrza. Można polemizować, które modele są ładniejsze, które lepsze, które bardziej rzadkie... Ilu pasjonatów tyle opinii.

Nie sposób nie oddać jednak twórcy nadwozia tej generacji Chargerów bożej iskry. Zarys wzorowany na butelce Coca – Coli nawiązuje do najlepszych osiągnięć włoskich mistrzów karoserii. Tam, gdzie Chargery poprzednich generacji miały kanty, w nowy są wypukłości. Grill został podzielony na dwie połowy, każda otoczona chromowanym zderzakiem lub w kolorze nadwozia i wyposażony w zarówno widoczną, jak i ukrytą parę okrągłych reflektorów w zależności od opcji wyposażenia. Wnętrze też było nowe z tylną szybą typu semi-fastback przechodzącą w tył zwieńczony zintegrowanym spoilerem typu „kaczy ogon”. Według ówczesnych standardów ten samochód był zarówno ekstrawagancki, jak i piękny. I przyznam, że i dziś, po 40 latach trudno się z tym nie zgodzić. Podczas gdy większość elementów konstrukcyjnych wykorzystano z poprzednich gene-

racji Chargerów, trzecia generacja miała zmniejszony rozstaw osi o dwa cale. Dostępnych było 6 różnych modeli od hardtop i coupe, poprzez Charger 500 hardtop, bardziej zorientowany na luksus Charger 500 SE hardtop i Charger 500 Super Bee hardtop, po topowy Charger R/T hardtop wyposażony w silniki począwszy od 440 Magnum po Six-Pack i Hemi.

Ekspansję Chargerów wyjaśnia fakt, że koncern Dodge wyeliminował dwudrzwiową wersję swojego modelu Coronet. Tak więc jeżeli klient szukał dwudrzwiowego Dodge’a, jedynym wyborem był Charger...

Chcę się dowiedzieć jeszcze więcej, więc szukam w sieci dalej i oto dowiaduję się, że według magazynu „Car and Driver” jedną z najbardziej korzystnych cech trzeciej generacji Chargerów jest ich poczucie zwarłości. Mimo tego, że auto jest o dwa cale szersze niż jego poprzednik, czujesz się w nim bardziej bezpiecznie. Porównania silników, mocy i prędkości z poprzednimi generacjami Chargerów nie wypadają najlepiej, ale ja nie szukam przecież samochodu do wyścigów, to ma być moja zabawka – lokator garażu, którego będę traktował jak członka rodziny. Jakkolwiek każda widlasta ósemka z tamtych czasów jest wyjątkowa sama w sobie, Magnum z 1974 roku wciąż generował słusze 275 KM.

Zresztą, dzisiaj mamy nieograniczone możliwości tuningu samochodów i tylko kwestią fanaberii właścicieli i ceny jest poprawa osiągnięć silnika.



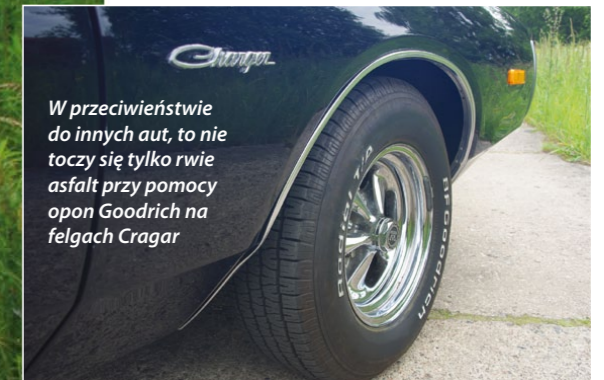
W 1974 roku pojawiły się boczne „skrzela”

Pochłaniam wiedzę z Internetu i dalej dowiaduję się, że w 1971 roku na drogi wyjechało ponad 82 tysiące nowych Chargerów, w 1972 roku ponad 75 tysięcy, podczas gdy w 1973 roku już prawie 120 tysięcy. Musiały się ludziom podobać...

Zasiedziałem się trochę – już grubo po północy a ja siedzę i gapię się w ekran komputera z wypiekami na twarzy jak chłopiec piszący list do Świętego Mikołaja.

Ale co tam, jutro sobota – odeślę zarwaną noc. Ebay, Mobile, Otomoto, Allegro – szukam „mojego” Chargerów. Jest trochę ogłoszeń w Ameryce i w Europie, ale może znajdę coś w kraju, coś co będę mógł zobaczyć, usłyszeć, dotknąć, poczuć. Znalazłem! Jest! Jakby czekał na mnie, że go znajdę, spotkam na swojej drodze. Czarny, wielki, lśniący, ociekający blaskiem Dodge Charger 1974 – ostatni rocznik III generacji.

Ten egzemplarz Dodge’a Chargerów SE Brougham z roku 1974 został przywieziony do Polski dwa lata temu. Wcześniej jeździł w USA



W przeciwieństwie do innych aut, to nie toczy się tylko rwie asfalt przy pomocy opon Goodrich na felgach Cragar



Już wcześniej zrezygnowano z chowanych przednich świateł

Na tylnej kanapie całkiem sporo miejsca



Poszukiwana opcja: konsola biegów w podłodze

po drogach Georgii i Karoliny Południowej. Był to normalnie eksploatowany, jeżdżący samochód tzw. daily driver w całkiem przyzwoitej kondycji, ze świeżo wyremontowanym silnikiem dowartościowanym kilkoma nowymi elementami takimi jak: aluminiowy kolektor ssący Edelbrock Performance czy czterogardzielowy gaźnik Holley 650. Głowice w silniku są od modelu 340 J, które cieszą się bardzo dobrą opinią.



Sportowa opcja deski rozdzielczej z okrągłymi zegarami „Tylko” 318 cui, ale ta jednostka napędowa jest całkiem żwawa

Po przybyciu do Polski auto zostało poddane całościowej renowacji. Karoserię polakierowano najciemniejszym z czarnych kolorów a wnętrze wykonano nowe w kolorze kremowym. Trzeba przyznać, że te przeciwieństwa współgrają ze sobą wyjątkowo dobrze.

Silnik, wyremontowany jeszcze w USA, został dokładnie oczyszczony i polakierowany na kolor czerwony, usunięto z komory niepotrzebne rurki i kable, by wszystko wyglądało czysto jak na prawdziwego muscleda cara przystało.

Właściciel tego Dodge'a – wieloletni pasjonat aut spod znaku made in USA wszedł w jego posiadanie w sumie przypadkiem, przy okazji zamiany samochodów. Miał już wcześniej Charger'a o rok starszego, który na pierwszy rzut oka nie różnił się wiele od tego modelu. Tamten dostarczał trochę innych wrażeń, ponieważ jego silnik 440 Magnum był dodatkowo przygotowany do wyścigów na ¼ mili i przy swoich 600 koniach mocy i 600 Nm momentu obrotowego nie bardzo nadawał się do codziennej eksploatacji. Za to ruszanie z miejsca czy szybkie wyprzedzanie to była bajka. Ten z kolei fajnie nadaje się do codziennej jazdy nie powodując ruiny portfela. Pojemność 5,2 litra wystarcza całkowicie. Można cieszyć się rasowym bulgitem motoru, a i spod świateł da się ruszyć z fasonem wskazując współczesnym samochodom ich miejsce w szeregu.

Właściciel dodaje, że nie byłby sobą gdyby nie dołożył do auta swoje przyszłowiowe 3 grosze. Wymienił mu tylne resory, dał nowy rozrusznik i parę drobiazgów brakujących we wnętrzu. Przydała się tu jego pasja zbieractwa różnego typu kłopotów.

Pojeździł nim w sumie bardzo niewiele, ale w założeniu miał rozstanie się z tym samochodem, bo nowe wyzwania czekają i jeszcze jest przecież wiele aut w Ameryce, które chciałby wypróbować. Wszystkich naraz mieć się nie da.

Zapewnia, że nowy właściciel na pewno

będzie miał frajdę z jazdy tym autem a uśmiech na twarzach mijanych przechodniów wynagrodzi czas poświęcany na dopieszczanie zabawki.

Jest trzecia w nocy - za późno żeby dzwonić do właściciela. Zadzwoń jutro. Chyba nie zmrużę oka...

**Tekst: Dariusz Gawel, zdjęcia: Krzysztof Biernawski**

## DODGE CHARGER Z 1974 ROKU

Silnik: V8, OHV, poj. 5210 cm<sup>3</sup> (318 cui), śred. cyl.: 99,3 mm, skok tł.: 84,1 mm, moc 233 KM przy 4400 obr./min, moment obrotowy: 434 Nm przy 2000 obr./min, st. spręż: 8,8 :1, zasilanie: gaźnik czterogardzielowy Edelbrock (oryginalnie dwugardzielowy Carter), aluminiowy kolektor ssący Edelbrock Performance, układ wydechowy: podwójny. Napęd: na tył, skrzynia biegów: trzystopniowa, automatyczna, TorqueFlite, przełożenie tylnego mostu: 3,23:1. Zawieszenie: przód: niezależne, wahacze poprzeczne, drążek skrętny, amortyzatory teleskopowe, stabilizator poprzeczny, tył: zależny most, resory piórowe, amortyzatory teleskopowe. Hamulce: przód: tarczowe, tył: bębnowe. Felgi: Cragar 14". Opony: 195/80 R 14. Wymiary nadwozia (mm): dł.: 5436, szer.: 1956, wys.: 1326. Ciężar własny (kg): 1690. Rozstaw osi (mm): 2921. Pojemność zbiornika paliwa (l): 74. Szybkość maks.: 182 km/h (113 mph).



Tylne lampy jak w roczniku '73