

HALÁLOS IRAMBAN



Gyűjtsd a legendás sorozat leghíresebb autóit!

DODGE CHARGER R/T (1970)



DeAGOSTINI

Fast & Furious Franchise
© 2022 Universal City
Studios LLC.
All Rights Reserved.



HALÁLOS IRAMBAN™

Gyűjtsd a legendás sorozat leagláványosabb autóit!

© 2022 DeAgostini Publishing S.p.A.

Kiadó: DeAgostini Publishing S.p.A.
Via Giovanni da Verrazzano 15,
28100 Novara, Olaszország

Felelős kiadó: Nicola Drago

Szerkesztő: Ryszard Popiolek,
Varga Emese

Marketing: Marta Jamiolkowska,
Monika Łobodzińska

Gyártás: Beata Wronka

Terjesztés: Beata Stawiej

Digitális projektek: Joanna Kędra

Fordítás: Kaposnyák Attila

Tördelés és nyomdai előkészítés: Montownia/
Teresa Urawska

Nyomda: Grafdruckpol sp. j.

Fotók forrásai:

NBCUniversal Archive; Age Fotostock;
Barrett-Jackson Auction Company; Getty Images;
FCA Archives



Dodge, HEMI and related logos, vehicle model
names and trade dress are trademarks of FCA
US LLC and used under license by Premium and
Collectibles Trading Co. Ltd. © 2022 FCA US LLC.

Fast & Furious Franchise

© 2022 Universal City Studios LLC.

All Rights Reserved.

ISBN 979-12-209-0178-9 (teljes sorozat)
ISBN 979-12-209-0179-6 (1. szám)

Ügyfélszolgálat és előfizetés:

Suvel Kft.

Telefonszám: +36 1 688 1489

Postacím: 1660 Budapest, Pf. 397

E-mail: halalosiramban@suvel.hu

A kiadó engedélye nélkül tilos a lap egészét vagy
bármely részletét lemásolni. Minden jog fenntartva.
A kiadó felhívja a terjesztők figyelmét, hogy az új és
az archív példányokat tilos a kiadó által meghatáro-
zott kiskereskedelmi ár alatt árusítani, ez büntetőjogi
felelősségre vonással jár. A kiadó fenntartja a jogot
a lapszámok tartalmának, árának, sorrendjének és
hosszának megváltoztatására.

A sorozat várható hossza 70 lapszám.

Figyelem! A termék 14 éven
aluli gyermekeknek nem ajánlott!

Előfizetés a következő címen:
www.deagostini.hu



EGY LEGENDA TÖRTÉNETE

Amikor a *Halálos iramban* sorozat első filmjének forgatása elkezdődött, senki sem tudta, hogy abból a filmtörténet egyik legkedveltebb filmsorozata lesz. A *Halálos iramban* mára tömegjelenség lett, amely rajongók millióit hozza össze szerte a világon, és nem csak a filmeknek köszönhetően: eredeti filmzenéi, videojátékai és a hozzá kapcsolódó játékok is hozzájárulnak ehhez. Mivel lehet magyarázni ezt a vonzerőt – úgy az autóversenyzés rajongói, mind a nagyközönség körében?

A motorok felbőgnek, a kerekek a rajtvonalon, a gumik készen állnak az égetésre. A pilóták feszülten koncentrálnak. Talán valami nyomja a lelküket, hogy még az ujjuk is kihéredik, ahogyan a kormányt szorongatják? A fényszórók megvilágítják az éjszakát. Az árnyékok az autók csúcskategóriás hangszóróiból üvöltő rap és reggaeton ritmusára táncolnak. A tétek emelkednek. Velük együtt az adrenalin szint is. Már csak pár pillanat, és kezdődik a verseny! Az érzelmek a tetőfokra hágnak, és mindjárt előntik a pályát. Ez itt a *Halálos iramban*, dübörgő motorhanggal és borzongással teli külön világ. Olyan világ, amely magával ragad sajátos helyszíneivel, a családról, a sebességről és a hűségről szóló történeteivel.

No és lélegzetelállító járműveivel. De vajon hogyan született meg ez a sajátos világ?

KÜLÖN ÉLETFORMA

Azért, hogy megértsük, miként született meg a sorozat, vissza kell térnünk a 2000-es évek elejére, amikor is Rob Cohen rendezőnek az az ötlete támadt, hogy filmet készít az utcai versenyzés világáról. Kenneth Li újságírónak az Egyesült Államok néhány városában rendezett versenyekről szóló cikke nyomán pattant ki a szikra annak az embernek a fejéből, akinek a *Sárkány – Bruce Lee élete* (1993), a *Sárkányszív* (1996) és a *Daylight – Alagút a halálba* (1996) című filmeket köszönhetjük. „Ez egy nagyon zárt világ – mondta –, az előírások és beavatási rítusok világa, a saját

 Amikor Dominic Toretto 1970-es Dodge Charger R/T autója megjelenik a képernyőn, a rajongók már tudják, hogy az akció még csak most kezdődik. Sebesség, borzongás és család – íme a sorozat három alappillére.

EGY LEGENDA TÖRTÉNETE



nyelvével, hőseivel és rosszfiúival, és igen gazdag drámai feszültségeivel.” Rob elmesélte Neal H. Moritz producernek, mennyire lenyűgözi őt ez a világ. Korábban már dolgozott a *Las Vegas királyai* (1998) című tévéfilmben Moritz oldalán, aki olyan kasszasikereket jegyzett, mint a *Tudom, mit tettél tavaly nyáron* (1997) és az *Állj, vagy jövök!* (1999). Egy másik producer, Doug Clayborne is csatlakozott hozzájuk, akinek többek között Francis Ford Coppola *S. E. Hinton* regénye alapján készült legendás *Rablóhal* (1983) című filmjét köszönhetjük. Valamennyien jóváhagyták a terveket, mielőtt munkához láttak volna.

Cohen inkognitóban elment néhány olyan versenyre, amelyet Los Angeles ipari negyedében éjszaka rendeztek. „Ez egy szenvedély és egy életforma – összegezte – egy multikulturális közösség, amely magazinok és internetes oldalak révén vált világszerte híressé, az általa használt saját nyelv miatt, és mert hihetetlen vonzereje van, amikor ezekben az extrém helyzetekben, nagy nyomás alatt kell helyt állni.”

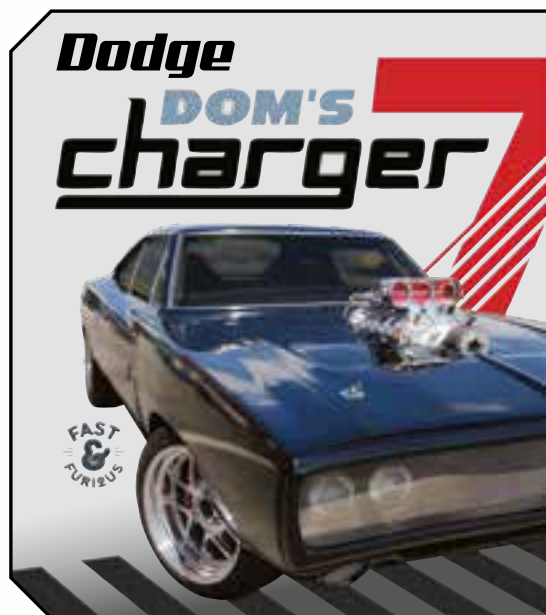
KALAND A KANYARBAN

A majdani *Halálos iramban* című film alkotóit szép lassan magával ragadta ez az autókkel teli kultúra, amely a középkori lovagi tornákra emlékeztette őket, ahol a lovagok a becsületüket tették kockára. Azok a karakterek, akikkel a forgatáson találkoztak, mind valami különlegeset hordoztak magukban: „A versenyzés új löketet ad ezeknek

a srácoknak – mondja Doug Clayborne –, még több időt töltenek az autójukban, és minden energiájukat beleadják.”

Rob Cohen, Neal H. Moritz és Doug Clayborne egyetértettek abban, hogy a film helyszíne Los Angeles legyen, nemcsak azért, mert ott sok versenyt rendeztek, hanem amiatt is, mert a város kiemelkedő szerepet játszott az amerikai autós kultúrában. A forgatókönyvírók, Scott Thompson, akinek az *Árnyék nélkül* (2000) című film forgatókönyvét köszönhetjük, David Ayer, aki már az *U-571* (2000) című filmen végzett munkájáról is ismert volt, valamint az újonc Erik Bergquist segítségével a csapat egy hihetetlen történetet kezdett el felépíteni. A legfontosabb célt tartva a szemük előtt elhatározták, hogy a nézőket egy rendkívüli kaland során a volán mögé ültetik, és úgy érzetik velük a sebességet, ahogy korábban még soha. Más szóval, bevezetik őket az autóräjongók lenyűgöző világába, akik képesek komplett motorokat szétszedni, felépíteni és újraépíteni, hogy olyan gépeket alkothassanak, amelyek a legvadabb álmaikból lépnek elő.

 **Toretto legendás Dodge Chargere az első film óta a *Halálos iramban* filmsorozat jelképe.**



A szabadság jelképe



A *Fast & Furious* [*Halálos iramban*] franchise nemcsak lélegzetelállító szórakozás, hanem nyilvánvaló tisztelegés is az amerikai autók előtt. Így értelmezi ezt Rob Cohen, az első rész rendezője: „Sok mindent elmondtak és megírtak már az autók szerepéről az amerikai kultúrában. Az autó a szabadság és a mobilitás egyik jelképe. Gyermekként teljes mértékben a szüleinktől függünk, hogy eljussunk valahová, de amint megszerezzük a jogosítványt, hirtelen szabadok leszünk. Soha nem felejtsük el azt az autót, amely ezt a szabadságot adta nekünk.”

A filmsorozatban szereplő nyaktörő kaszkadőrmutatványok és egyéb rendkívül kockázatos jelenetek láttán senki sem csodálkozik a forgatások során összetört járművek nagy számán.

A forgatás során Cohen elmesélte, hogy „a western egy mai városi világba ültette át”, és csak „a hagyományos értelemben vett lovakat cserélte le a motorháztető alatt dühöngő lóerőkre, miközben megőrizte a műfaj alapvető pilléreit: a hűséget, a szabadságot, az ámulást”.

TÁRSADALMI ÉS KULTURÁLIS HATÁS

A filmben megjelenő autók teljesítménye az egyik kulcsfontosságú eleme a sorozat sikerének. Hány nézőnek akadt el a lélegzete ezeket a szépségeket látva, például amikor először látta meg Dominic Toretto híres 1970-es Dodge Charger R/T-jét? És hányan irigykedtek az olyan versenyautók láttán, mint amilyen az 1995-ös Mitsubishi Eclipse RS 420A, az 1994-es Toyota Supra vagy az 1993-as Mazda RX-7?

A sorozat első filmjét 2000 őszén forgatták, viszonylag szerény, 38 millió dolláros költségvetéssel. Vin Diesel a főszereplők közül Dominic Toretto, egy kemény, meg nem értett férfit alakít, aki egy egész csapatnyi utcai autóversenyző apafigurája, Paul Walker pedig Brian O’Connert, egy beépített zsarut. A film, a *Halálos iramban* (*The Fast and the Furious*) 2001-ben jött ki, és azonnal nagy közönségsiker lett, a nézők élvezettel adták át magukat a filmvásznon bemutatott látványos versenyeknek

és kihívásoknak. Több mint 200 millió dolláros bevételt hozott, és szinte azonnal érezhető lett a társadalmi hatása. Reflektorfénybe kerültek a korábban underground körökre korlátozódó zenei stílusok, valamint a fiatalok új divatot kezdtek követni, ami a tuningnak – az autó karosszériájának vagy teljesítményének módosítása – nagy löketet adott, és ez számos magazin és televíziós műsor megjelenését is magával hozta.

A KARAKTEREK FEJLŐDÉSE

Az első rész hatalmas sikerének köszönhetően a folytatásra – melyet a Universal kezdeményezett – mindössze kettő évet kellett várni, és 2003-ban meg is érkezett. A második opus, a *Halálósabb iramban* (*2 Fast 2 Furious*) az első film eseményeit követően Miami-ban folytatódik, Brian O’Connor életével. A krimi cselekménye az utcai autóversenyzői körökben divatos bűnügyeket és az ellenállhatatlan autók új szériáját mutatja be. A rajongókat ismét elkápráztatták a látványos versenyek, üldözések és karambolok.

A Tokióban játszódó harmadik részben az ázsiai piacról származó új autókat és egy teljesen megújított szereplőgárdát ismerhetünk meg. A *Halálos iramban: Tokiói hajszá* (*The Fast and the Furious: Tokyo Drift*) által a rajongók bepillantást



EGY LEGENDA TÖRTÉNETE

nyernek az ázsiai utcai versenyzés világába, majd a negyedik résszel, *Halálos iram* (*Fast & Furious*), visszatérnek az Egyesült Államokba, ahol újra találkozhatnak kedvenc karaktereikkel, akik közben az egész világon ismert, nagy hatású, feszültségekkel teli és akciódús kalandorozat filmsztárjai lettek.

NEMZETKÖZI SIKER

Kilenc játékfilm és három rövidfilm után a *Halálos iramban* (*Fast & Furious*) sikere tagadhatatlan. Még legalább három film lát majd napvilágot. Mivel magyarázhatjuk ezt a népszerűséget? A választ minden bizonnyal több síkon kell keresnünk: a világ legszebb városaiban forgatott, megszakítás nélküli akciók, a drámai feszültség, a szerelmi történetek és természetesen a rendkívüli autók, amelyek a nézőket a fergeteges sebességgel zajló versenyek és autósüldözések kellős közepébe repítik – mind-mind a siker összetevői. De ami a különböző korosztályokból és országokból álló nézők millióit arra készteti, hogy alig várják egy-egy új *Halálos iramban* (*Fast & Furious*) rész



érkezését, az az eltérő egyéniségek – egymáshoz mégis rendíthetetlenül hűséges hősök – közötti rendkívüli és mindenén átívelő testvériség. Ezek a karakterek végtelen lehetőségek forrásai, inspirálóan hatnak, mert hitelesek és hűek a gyökereikhez. Ki ne álmodott volna egyszer arról, hogy a Toretto család tagja legyen? ♦

 **Toretto legendás Dodge Charger-je** már az első film óta a *Halálos iramban* sorozat ikonja.

A teljes sorozat

Mára kilenc filmet és három rövidfilmet mutattak be. Három másik filmet, valamint média spin-offokat is terveznek, hogy a sorozat történetének végére pontot tegyenek.

- *Halálos iramban* (*Fast and Furious*) (2001)
- *Turbo-Charged Prelude* (2003) (c)
- *Halálosabb iramban* (*2 Fast 2 Furious*) (2003)
- *Halálos iramban: Tokiói hajsza* (*The Fast and the Furious: Tokyo Drift*) (2006)
- *Los Bandoleros* (2009) (c)
- *Halálos iram* (*Fast and Furious*) (2009)
- *Halálos iramban: Ötödik sebesség* (*Fast Five*) (2011)
- *Halálos iramban 6.* (*Fast and Furious 6*) (2013)
- *Halálos iramban 7.* (*Fast and Furious 7*) (2015)
- *Fast & Furious: Supercharged* (2015) (c)
- *Halálos iramban 8.* (*The Fate of the Furious. Fast & Furious 8*) (2017)
- *Halálos iramban: Hobbs & Shaw* (*Fast and Furious: Hobbs and Shaw*) (2019)
- *Halálos iramban 9.* (*F9: The Fast Saga*) (2021)
- *Fast X, Fast and Furious 10* (2023)
- *Fast and Furious 11.* (na.)

* (c) = rövidfilm.





1970-ES DODGE CHARGER R/T

A Dodge Charger második generációjának legújabb Road/Track modellje a muscle cars, azaz az amerikai „izomautók” egyik legemblematikusabb modellje lett. Utánozhatatlan Coke bottle, vagyis „kólásüveges” formája, erős V8-as motorjai, a versenyaútként adó alkatrészek, valamint a televíziós és filmes megjelenések is hozzájárultak legendájának kovácsolásához. Napjainkban az 1970-es Dodge Charger R/T az egyik legkeresettebb modell, mivel a szép autók szerelmesei számára egy csodálatos korszak határát jelenti.

1 966 és 1978 között a Dodge Chargernek több generációja is létezett, amelyek mindegyike nagy – 5 méternél hosszabb – volt, s amelyek B-body (B-karosszéria) néven váltak ismertté, mivel a Chrysler B-platformján alapultak. Az 1970-es Dodge Charger R/T a piacra kerülésének évében csúcskategóriás modellként pozícionálta magát. A modellcsalád két változatban volt elérhető: Dodge Charger és Dodge Charger R/T, amely utóbbi mind közúton, mind versenypályán – kis felkészítéssel – jól bevethető volt.

LEGENDÁS MOTOROK

Az alapmodell motorjai meglehetősen eltérő felépítésűek voltak. A tulajdonosok választhattak az egyszerű hathengeres 225 Slant Six (3,7 l és 145 LE) vagy a V8-as motor három változata – 318 ci (5,2 l és 230 LE), 383 ci kéttorkú karburátorral (6,3 l és 290 LE) vagy négytorkú karburátorral (6,3 l és

335 LE) – közül. A Dodge Charger R/T modellek nagyobb teljesítményűek voltak, 7 liternél nagyobb blokkokkal és 375-425 lóerő közötti bruttó teljesítménnyel. A Magnum 440 ci motort négytorkú karburátoros konfigurációval (7,2 l és 375 lóerő) vagy a „Six Pack”-kal – háromtorkú Holley 3200-as kéttorkú karburátor (7,2 l és 390 lóerő) – kínálták, amely az 1969-es Superbee és Plymouth Roadrunner motorokból örökölt opció volt. Az 1970-es Dodge Charger R/T kollektorok alumínium helyett öntöttvasból készültek. A koronaékszer a 426 ci Street HEMI® motor (7,0 l, 425 LE) volt, duál négytorkú karburátorral. Ez a konfiguráció igen egyedi volt, amitől ez a motor ma már igen keresett darabnak számít.

E motorok csúcsmotorként lélegzetelállító volt: 651 Nm 3200-as fordulatszámon a Magnum 1×4 esetében ill. 664 Nm 3600-as fordulatszámon a Magnum 3×2 esetében. A Street HEMI® ugyanezt a maximális nyomatékot érte el, de 4000-es

Az 1970-es Dodge Charger R/T modell a legnépszerűbb konstrukcióban, Magnum 440 motorral, három ikerkarburátorral (Six Pack), amely 390 LE (lóerő) teljesítményt és 664 Nm maximális nyomatékot produkált.

1970-ES DODGE CHARGER R/T

Műszaki adatlap

1970-es Dodge Charger R/T

Típus: háromajtós kupé

Méreték (hosszúság, szélesség, magasság):

5281 × 1946 × 1346 mm

Tengelytáv: 2972 mm

Motor: 7,0 V8 Street HEMI®

A motor elhelyezkedése: elöl hosszirányú
és hátsókerék-meghajtás

Üzemanyag: benzin

Teljesítmény: 425 LE SAE 5000 ford./percnél

Legnagyobb nyomaték: 664 Nm

4000 ford./percnél

Tömeg: 1710 kg

Erőátvitel: TorqueFlite 3 sebességes önzáró
differenciálművel

Gyorsulás: 0-96 km/óra 4,8 másodperc alatt

Végsebesség: 219 km/óra

Teljesítmény: ¼ mérföld 13,9 másodperc
alatt és 169 km/óra

Felfüggesztés: torziós rúd rugókkal (első);
félelliptikus laprugók (hátsó)

Fékek: 284 mm-es ventilált tárcsák elöl és
254 mm-es dobok hátul

Gumiabroncsok: F70×14

Alapár: 4.360 dollár



» **LEGENDÁS
AUTÓK**



1970-ES DODGE CHARGER R/T

fordulatszám. Tulajdonképpen a Magnum „Six Pack” a Street HEMI®-vel is versenyre kelhetett a negyedmérőldes versenyeken. Természetesen a plusz karburátorokon kívül a Magnum 440-eseket erősebb Dana 60 hátsó tengellyel látták el, 3,54-es vagy 4,10-es áttételű hajtott tengelykapcsolattal, aszerint, hogy jobb gyorsulást vagy nagyobb sebességet akartak-e elérni. Akárhogy is, az F70×14-es Red Streak gumiabroncsok, piros körrel a futófelületükön, ésszerűen állták ezeket a teljesítményrohamokat.

KORSZERŰSÍTÉSEK ÉS OPCIÓK

A nagyobb teljesítményük mellett az 1970-es Dodge Charger R/T modellek korszerűsített fékekkel, nagy teherbírású dobokkal és megerősített felüggesztéssel rendelkeztek. A szervoféket, az első tárcsaféket és a szervokormányt opcióként kínálták. Az elülső, oldalsó és hátsó R/T logók, a felnik vagy a csíkok a csomagtartón (darázscsíkok) segítségével a Dodge Charger R/T megkülönböztethető a sima Dodge Chargerektől.

Az 1970-es modell könnyen megkülönböztethető elődjétől a teljes frontrészt meghatározó diszkrét króm és az 1969-es modellnél

megtalálható középső elválasztó hiánya miatt. A fényszórók működtetése elektromos, ezt a megoldást a Dodge Charger első generációjánál alkalmazták, majd az 1968-as és 1969-es modelleknél vákuumos mechanizmussal váltották fel. Noha az ajtókon megmaradt a korábbi modellek két függőleges nyílása, az R/T változat esetében ezeket színes R/T betűket viselő lemezzel fedték le. A hátsó rész, a hokiütő alakú két lámpával, nem sokban különbözött az 1969-es modellől.

A többi változtatás az autótérben keresendő. Az indítókapcsolót 1970-ben a műszerfalról a kormányoszlopra helyezték át a B-platfom alapuló Chrysler csoport valamennyi modelljénél. A kesztyűtartót lesüllyesztették, és a térképtartók opcionálisan voltak választhatók. A függőlegesebben elhelyezett sebességváltó némileg pisztolyhoz hasonlóan működött, innen ered a pisztolymarkolatú sebességváltó elnevezés. Míg az alap Dodge Charger modell egy teljes szélességű üléssel rendelkezett, a Charger R/T-t a jobb tartást biztosító két vödörüléssel szerelték fel. Érdekesség, hogy a biztonsági övek és a fejtámlák opcionálisak voltak.

További opciók közé tartozott a légkondicionáló, a mechanikus sebességszabályozó, az első ülések közötti párnázott kartámasz, az AM/FM rádió, a nyolcsávós kazettás magnó, három hangszóró, az elektromosan állítható vezetői visszapillantó tükör, az elektromos vezérlésű napfénytető és a hatállású vezetőülés.

LENYŰZŐ MEGJELENÉS

Az 1970-es Dodge Charger modellcsalád egy teljes színpalettában volt rendelhető, nevezetesen

Az 1970-es NASCAR Grand National Series szezon

Az 1970. január 18-tól november 22-ig tartó szezon volt az utolsó, amikor a wing carsnak, vagyis a „szárnyas autók”-nak nevezett járművek versenyezhetek. Az 1970-es Dodge Charger sokkal jobb eredményt ért el, mint az 1969-es Charger Daytona és a Plymouth Superbird. Bobby Isaac 11 futamot nyert az 1970-es Dodge Charger volánja mögött és háromat – Martinsville-ben, Hickory-ban és Thompsonban – egy 1969-es Dodge Chargerrel.

Egy másik 1970-es Dodge Chargerrel szerzi meg az idény utolsó győzelmét. Ugyanebben az évben a márka egy másik lenyűgöző rekordot is felállított, ugyanis a Buddy Baker által vezetett 88-as számú Dodge Daytona március 24-én átlépte a 200 mérföld/órás (közel 320 km/óra) sebességet egy tesztkör során. Ilyen sebességet zárt pályán még soha nem értek el, és 13 évnek kell elteltie majd ahhoz, hogy ezt a rekordot megdöntsék, amikor is a Chrysler csoport bejelenti, hogy elérte a 243 mérföld/órás (391 km/óra) szédítő sebességet a tesztpályáján. Az 1971-es idényre a szabályváltozások már nem kedveztek e szárnyas harcosoknak, ezért a konstruktőrök leállították ennek az aerodinamikai csúcstechnológiának a fejlesztését.





» Az 1970-es Dodge Charger egyik exkluzív festékszíne a Plum Crazy, a márka jellegzetes csillogó lila színe volt.

a „Plum Crazy”, „Sublime”, „Go-Mango”, „HEMI® narancs”, „Top Banana” és „Pink Panther” színekben. A Charger R/T esetében a modell izmos karakterét kihangsúlyozó, feketére festett résekkel ellátott motorháztető is elérhető volt. Az alap Dodge Charger modellhez felszereltségi opcióként kínálták az 500-as csomagot, amely az 1969-es modell limitált kiadású változatával ellentétben nem tartalmazott dinamikai, csak esztétikai újításokat. Mind a Dodge Charger 500, mind a Charger R/T elérhető volt az SE (Special Edition – különleges kiadás) felszereltséggel, amely olyan opciókat tartalmazott, mint a bakelit tetőkárpit, a bőrkárpit, a fabetétek a műszerfalon és a kormánykeréken, a Rallye műszerezés vagy az első kanyarstabilizátor rudak.

A Daytona változat nem volt része az 1970-es Dodge Charger modellkínálatnak. Erre a szezonra a NASCAR bejelentette a nagy méretű wing cars légtérelőik használatának tilalmát, és 5 literre

korlátozta a hengerűrtartalmat. Ezen okból kifolyólag 1970-ben a kereskedelmi forgalomban elérhető legerősebb Dodge Charger a Charger R/T 426 HEMI® volt, noha a 440 Magnumot vezetni egy kicsit kényelmesebb volt az utakon. Akárhogyan is, az üzemanyag-fogyasztás nem aggasztotta akkoriban az embereket.

Miközben az 1968-as és 1969-es modellek rendkívül jól keltek el, ugyanez már nem mondható el az 1970-es Dodge Chargerről. Ez részben a kisebb, üzemanyag-takarékosabb, R/T felszereltségben is elérhető modell, a Dodge Challenger megjelenésével, valamint a 7,0 liternél nagyobb motorral szerelt Dodge Charger R/T biztosítási díjainak növekedésével magyarázható. Az 1970-ben gyártott 49.768 darabból 10.337 volt R/T. A leginkább értékelt változatok azok, melyek motor-, belső tér-, opció- és karosszéria színkombinációit kevésbé gyakran lehetett látni az utakon, vagyis ritkébbak voltak. ♦

» A Dodge Charger, a bajnok Bobby Isaac kedvenc autója az 1970-es NASCAR-szezonban összesen kilenc futamot nyert.



A DODGE FIVÉREK ÉS ALKOTÁSUK



A szerény szerelőcsaládból származó John és Horace Dodge testvérek kevesebb mint húsz év alatt az amerikai autógyártás második számú szereplőjévé nőttek ki magukat, alkatrészeket gyártva először mások, majd saját autóiuk számára. Sajnálatos módon életük csúcsán érte őket a szerencsétlenség.

1914. november 14-én a Dodge fivérek – a hátsó ülésen – bemutatják a sajtónak a Touring Car-t, John háza előtt. A kormányonál Guy Ameel, gyártásvezető ül.

A Dodge autógyár gyökerei 1864. október 25-ig nyúlnak vissza, amikor is megszületett John Francis Dodge. Testvére, Horace Elgin Dodge, akivel később elválaszthatatlanok lettek, 1868. május 17-én látta meg a napvilágot. Ahogy elérték a megfelelő életkort, a két testvér a családi vállalkozásban kezdett el dolgozni a finommechanika területén mezőgazdasági gépek, motorok, hajtóművek, mechanográfia és egyéb mechanizmusok gyártásával foglalkozva. 1897-ben elkészítették első kerékpárjukat, amely saját tervezésű, szabadalmaztatott golyóscsapágyrendszert foglalt magában. 1900-ban Detroitban, az amerikai autógyártás bölcsőjében, a Boydell Buildingben nyitottak egy kis szerelőműhelyt, mindössze 12 alkalmazottal. A Dodge fivérek cége motorokat

és erőátviteli rendszereket szállított Ransom Eli Oldsnek, aki az első sorozatgyártású gazdaságos autót, a Curved Dash Oldsmobile-t gyártotta Amerikában. Szép lassan a Dodge testvérek váltak az akkori autóipar egyik legnagyobb beszállítójává.

A DODGE FIVÉREK ÉS HENRY FORD

Amikor Henry Ford 1903-ban sikeresen megalapította a Ford Motor Company-t, megbízta a Dodge fivéreket, hogy kizárólag neki gyártsanak 650 alvázat, motort, sebességváltót és tengelyt. A testvérek ekkor részesedést szereztek az új vállalatban, és egy ideig a Ford fő beszállítói maradtak, noha Henry Ford egyre nagyobb függetlenségre vágyott, hogy járműveinek árát lejjebb vihesse. A cég virágzott, míg végül 1910-ben a Michigan



állambeli Hamtramckba telepedett át. A Henry Ford és a Dodge testvérek közötti viták azonban oda vezettek, hogy a fivérek távoztak a vállalatból, amelynek akkor John Dodge igazgatója és alelnöke volt, végül 1914-ben Ford és a Dodge testvérek útjai szétválnak. Ekkor alapították meg a Dodge Brothers Motor Car Company-t 5 millió dolláros tőkével és azon törekvéssel, hogy jobb autót építsenek, mint a Ford.

John és Horace Dodge nem értett egyet Henry Forddal még abban sem, hogyan is kell egy autónak kinéznie.



« A Dodge testvérek, John Francis (balra, 1864-1920) és Horace Elgin (jobbra, 1868-1920) óriási szakmai sikereket értek el, és egész életükben nagyon közel álltak egymáshoz.

Az 1914-es év végén a Dodge testvérek bemutatták első autójukat, amely több technikai fejlesztést tartalmazott, mint a Ford T-modell, de amelynek ára némileg magasabb volt (akkoriban 785 dollár). A teljesen acél karosszériával rendelkező jármű fogaskerékes áthajtóművel, a Ford T-nél erősebb motorral (35 LE), elektromos indítóval,

jobb felfüggesztéssel, szélvédővel és sebességmérővel rendelkezett. Az 1914-es Dodge Brothers 30-35-ös modellje közismert nevén az „Old Betsy”. 1915-ben, a gyártás első teljes évében a 30-35-ös modellből 45.000 darabot adtak el, ami azonnali sikert jelentett, és még az amerikai hadsereg érdeklődését is felkeltette.

A túraautó mellé a kétülékes, igen kedvező árú Roadster modell is csatlakozott. Ez idő tájt a foglalkoztatottak létszáma 7.000-re nőtt.

» A Dodge Brothers Model 30-35 Touring Car nem rendelkezett csuklópántos hátsó ajtókkal, azok rögzítettek voltak.



A DODGE FIVÉREK ÉS ALKOTÁSUK



➤ A Dodge testvérek emblémája az egymásba fonódó D és B betűkkel egészen 1939-ig megmaradt, habár 1929-től a márkanév az addigra a Chrysler csoport irányítása alá kerülő Dodge névre egyszerűsödött.

➤ A Dodge Brothers Motor Car Company gyártósora Hamtramckban (Michigan, Egyesült Államok) az 1910-es évek elején. Az 1980-as évek elején az eredeti gyárat bezárták és lebontották.

A testvérek, a Ford osztalékának és a beszállítói szerződésekől származó pénzeknek köszönhetően jelentős vagyont halmoztak fel. 1903-ban a Ford Companyba csupán 10.000 dollárt fektettek, de 1919-ben Henry Ford a részesedést a Ford Motor Company 10%-át

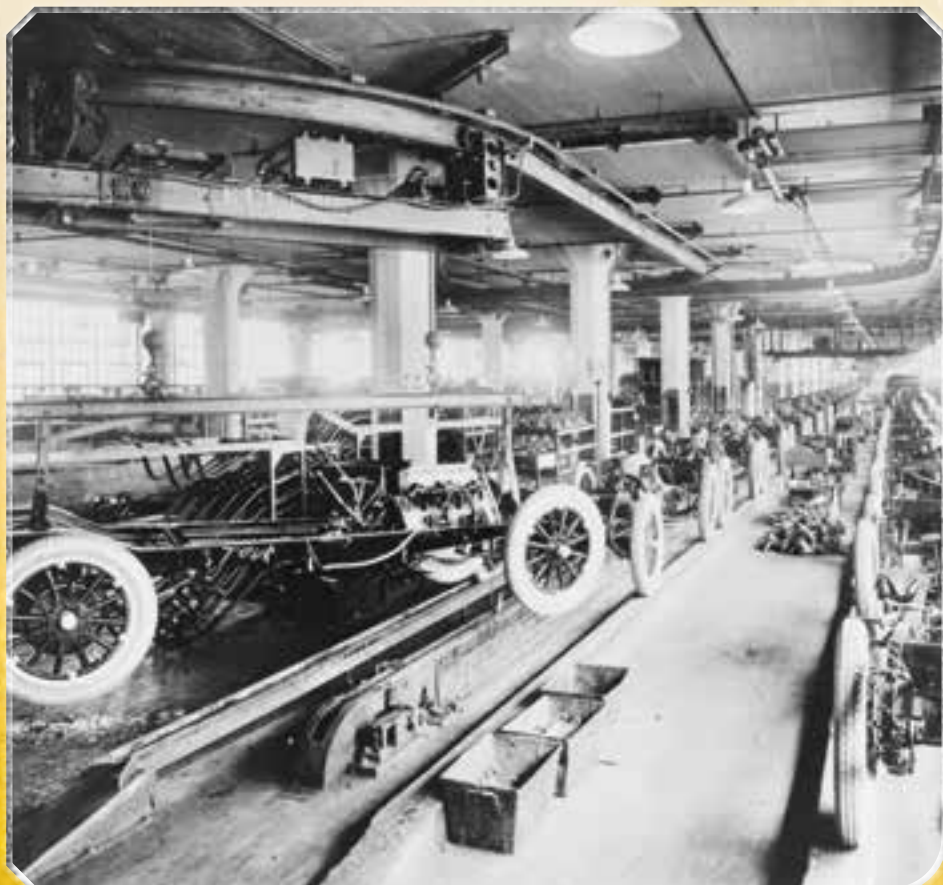
25 millió dollárért vásárolja vissza, amihez 5,4 millió dollár osztalék és 1,7 millió dollár nyereség is járult. Abban az időben ez mérhetetlen vagyon volt.

SZOMORÚ VÉG

A sikerspirál 1916-ban 70.000, 1917-ben 124.000 és 1920-ban 145.000 autó gyártásával indult be. A Dodge cég immáron 20.000 alkalmazottat számlál, és a negyedik legnagyobb autógyártó lett az Egyesült Államokban. Sajnos az az év az influenzajárvány miatt végzetesnek bizonyult. John Dodge 1920. január 14-én New

Yorkban egy autókiállításon való részvétel után tüdőgyulladásban meghalt. Horace nem heverte ki bátyja elvesztését, és 1920. december 10-én májzsugorban meghalt.

Utódaiknak nem sikerült megtartaniuk a cég stabilitását. A két özvegy egyetértésével a gyár igazgatója, Frederick J. Haynes vette át a vezérigazgatói posztot 1925-ig, amikor is a gyártás elérte a 200.000 darabos csúcst. Ekkor már több mint egymillió Dodge személygépkocsi közlekedett az Egyesült Államokban, de a Ford és a Chevrolet már jóval előttük járt. A család ekkor úgy döntött, hogy eladja a vállalatot a Dillon, Read & Company befektetési banknak 146 millió dollár összegért. Ez utóbbi három évig tulajdonolja, majd 1928 júliusában a nagy gazdasági világválság kitörése előtt 170 millió dollárért eladta Walter P. Chryslernek. Ettől kezdve a Dodge a Chrysler csoport tulajdonában marad, amely soha nem válik meg a John és Horace fivérek által alapított márkától. ♦





HALÁLOS IRAMBAN™

Gyűjtsd a legendás sorozat leglátványosabb autóit!

