

Zádi dominuje megalomanské křídlo ve stylu NASCAR



# [HOONIGAN] TRUCK

Pickup Ford F150 Kena Blocka

Ken Block s týmem Hoonigan s každým dalším videem posouvá měřítko šílenosti do hvězdných výšin. Po naspeedovaném 1400koňovém Mustangu s přezdívkou „Hoonicorn“ si totiž na stánku sponzora Toyo Tires na lasvegaské SEMA Show odbyl premiéru důležitý aktér Gymkhany 10, driftující pickup Ford F150, původně ročník 1977.



Premiéru si Kenův Ford F150 ročník 1977 odbyl loni na SEMA Show

**D**riftování s původně prakticky zamýšleným pickupem může leckomu připadat jako absurdní myšlenka, ale Ken má zkrátka pro nákladáčky slabost. Jednak dlouhá léta používá jako dailydriver Ford Raptor a jednak mu připomínají zesnulého otce, který kdysi dávno provozoval taky jednu stopadesátku. Právě za jejím volantem se

tehdy sotva patnáctiletý Ken učil řídit a později s ní objížděl dirtbikové akce. Sám vzpomíná: „Jsem si celkem jistý tím, že se mi v tátově trucku povedlo udělat i můj první burnout!“ Od té doby uplynulo hodně vody. Dnes jednapadesátiletý Ken se mezitím stal známým pilotem rallye v sériích WRC a Rallye America. Podniká v oblasti oděvů a obuvi, samozřejmě designovaných s ohledem na petrolheady, a představovat populární online videa

s driftujícími monstry v cool lokacích by už bylo nošením dříví do lesa, vždyť jejich publikum se pohybuje v desítkách milionů! Vraťme se ale zpátky k jeho novému driftovacímu kladivu: ideovým základem pro Hoonitruck se stal Ford F150 modelového ročníku 1977, který dostal pod kapotu vidlicový šestiválec EcoBoost speciálně odladěný divizí Ford Performance a vlastně vycházející přímo z vývojového programu Ford Racing/Ford GT pro Le Mans. 3,5litrový celohliníkový agregát disponuje například sáním vytvořeným s využitím technologie 3D tisku a hlavně dvojicí turbodmychadel Roush/Yates. S touto mohutnou podporou vyvine

3,5litrový šestiválec pochází ze supersportu Ford GT a mimo jiné dostal k dobru dvě turba Roush/Yates



Spotřební materiál, v tomto případě 315mm pneumatiky Proxes ST na kustomové 20palcové ráčky Fifteen52 Turbomac dodává Toyo Tires



Tak tady „pracuje“ Ken Block: sedačka Recaro s výhledem na karbonovou přístrojovku a tříramenný volant. Na středovém tunelu nelze přehlédnout radičku a páku brzd s autobusáckými rozměry



Firma Detroit Speed přestavěla klasický pickup na šasi s trubkovým rámem



Vychytávka na zádi: koule tažného zařízení. Třeba s ním Ken tahá obyčtáák ☺

Známa firma: Ken Block se angažuje nejen v motorsportu. Dříve spoluzakládal DC Shoes, závodil na skateboardu, snowboardu a v motokrosu a dnes bývá hodně k vidění ve spojitosti se značkou Hoonigan

za odpovídající zvukové kulisy maximální výkon 914 koní při 7.400 ot./min a točivý moment 952 Nm při 6.450 ot./min. Síla téměř tisícíhlavého stáda se přenáší na všechna čtyři kola přes závodní šestistupňový manuál značky Sadev (na stejného výrobce odolných skříní vsadil Ken už dříve s Hoonicornem a podle všeho byl spokojen). Pickup sice svými tvary vychází z ročníku 1977, ale jeho nízko posazená karosérie z hliníku vyrobená podle armádních pevnostních specifikací je novodobou komplet ruční prácičkou dílny Detroit Speed v Mooresville, kterou prošla už dlouhá řádka amerických aut pro nejrůznější klienty z řad profesionálů i VIP. Stejný tým se postaral i o další technické vychytávky: nákladáček se nechá nastartovat na dálku bez klíče a trochu jako vtípek má i tažné zařízení, snad aby si na obrovském přívěsu mohl sám tahat všechny ty černé válce, které potom na nejbližším vhodném asfaltu rychle

promění v hustý štiplavý kouř. Když už jsme u toho, 315milimetrové pneumatiky Proxes ST samozřejmě dodává Kenovi jeho sponzor Toyo Tires a obuty jsou na rustikálních 20palcových ráfcích Turbomac HD firmy Fifteen52.

Podvozek vpředu i vzadu sází na nezávislé zavěšení kol na trojúhelníkových ramenech s pružícími vzpěrami Belltech.

V případě potřeby se snaží zastavovat rozparádně kolos kotoučové brzdy Wilwood se šestipístkovými třmeny vpředu. Pickup bývá pickupem hlavně pro svou praktickou ložnou plochu, jenže tohle není kára na svážení dříví nebo nábytku, nýbrž ostrá driftovací mašina, takže korba postrádá jakoukoli solidní podlahu. Místo ní zde trůní vodní chladič s elektrickými ventilátory a závodní palivová nádrž. Vše zavřuje nebo spíše ještě umocňuje zadní křídlo až absurdních rozměrů ve stylu NASCARových válečníků.

Design samozřejmě vychází vstříc četným sponzorům projektu



Impozantní příd: karosérie je vyrobena z ručně tvářeného hliníku



## Ford F150 pickup 1977 „Hoonigan“

**Koncepc:** motor vpředu podél, pohon všech kol \* **Karosérie:** hliníková ručně tvarovaná z dílny Detroit Speed Engineering, trubkový rám, dvoudveřový dvoumístný závodní speciál \* **Motor:** benzínový Ford Performance EcoBoost V6-DOHC, 214 cu.i., 3.497 cm<sup>3</sup>, 914 koní při 7.400 ot./min, 952 Nm při 6.450 ot./min, dvě turbodmychadla Roush/Yates, sání vytvořené s využitím technologie 3D tisku \* **Převodovka:** šestistupňový závodní manuál Sadev \* **Podvozek:** nezávislé zavěšení kol na trojúhelníkových ramenech s pružícími vzpěrami Belltech \* **Brzdy:** kotoučové ventilované Wilwood \* **Kola:** ráfky Fifteen52 Turbomac HD 10,5x20 \* **Pneumatiky:** Toyo Tires Proxes ST III 315/35 R20 \* **Interiér:** karbonová přístrojová deska, ochranná klec, sedačky Recaro Profi SPA, systém Ford Sync, displej Bosch DDU9, otáčkoměr Autometer, pozlacená páka ruční brzd aj.

dobu viděl, a k tomu se parádně doplňuje s mým Hoonicornem. Jasně, jezdit s károu těchto rozměrů ve stylu Gymkhany je vlastně celkem šílené, ale od kamery to vypadá jako pořádná divočina, a to bylo naším cílem od samého začátku. Jsem přesvědčen, že fanoušci budou nadšení!“ A jak se „GYMKHANA TEN“ líbila vám?

Text: Frank Tomczak  
Foto: Hoonigan.com  
Překlad: Ivo Pajorek  
Adaptace: Petr Bellinger

Ložná plocha nemá vlastně pořádnou podlahu, ale přišla vhod k instalaci vodního chladiče a benzínové nádrže

Spartánsky zařízený interiér zdobí snad jedině karbonová přístrojová deska s analogovými budíky Autometer v kombinaci s digitální technikou Bosch pod ryze praktickým tříramenným volantem. Bezpečnost pilota pohotově ovládacího mechanismu svého stroje prostřednictvím dlouhých pák radičky a ruční brzd – ta je pozlacená, takže skvěle kontrastuje s okolní chudobou – zvyšuje plnohodnotná ochranná klec a anatomické sedačky Recaro Profi SPA.

Celkovou optiku pickupu si nadiktoval sám Ken Block s partáký od Hooniganů. „Projekt už běží nějaké dva roky,“ komentuje vydařené dílko Ken. „S výsledkem jsem více než spokojený. Je to zkrátka jedno z nejvýraznějších ostrých aut, jaká jsem za poslední

