

MILESTONE HOT ROD

Věrná replika roadsteru Dicka Flinta



Originál je už dávno legenda a patří k tomu nejlepšímu a nejznámějšímu z roddingu všech dob. Původní roadster se objevil už před osmi lety v aukci v kalifornském Anaheimu a změnil majitele za velký balík dolarů. Mimo originálu, který je dnes opět v prapůvodním stavu, existuje i replika, kterou stavěl Joe Sievers neuvěřitelných šestnáct let. Ta připomíná, jak legendární červená střela vypadala později...



*Kulatá před
připomíná speciály
na sprinty, které
jezdily v 50. letech
plochou dráhu*



*Replika roadsteru je
osazená véosmičkou
Corvette 283 cu.i.,
podobně byl originál
přestavěný druhým
majitelem*



*Podlahové plechy
montované na rámu
a channeling
karosérie dávají
ztisněný, ale zcela
rovný prostor pro
nohy*

dráhu. Joe promarnil třicet let života bezúspěšnou snahou koupit originál, takže se nakonec rozhodl postavit si jeho „klon“ (ale říkejme raději „repliku“). Ta měla být natolik věrná, aby při jízdě nikdo nepoznal původní vozidlo od napodobeniny. Ale některé díly už později byly jen těžko k sehnání, takže Joe potřeboval další roky, než se mu povedlo shromáždit potřebné součásti. Trvalo dlouhých šestnáct let, než mohl Joe poprvé slavnostně vyjet, mezitím si musel původní Flintův roadster prohlížet tak často, jak jen mohl, aby odchytil a vyloučil i ten sebemenší rozdíl mezi oběma exoty.

Replika používá upravené šasi Fordu A, jehož otevřené profily byly zavařeně, a tím vpředu zkrácené. Na proslulou sníženou před, jakou měly i závodní plochodrážní stroje, také existoval recept: rám bylo nutné v místech zadního příčné listové odpružení ohnout do tvaru písmene „Z“. Pak vybrání pro nápravu leželo proti zbytku rámu výše. Jak spustit před blíž k vozovce? I tady si Sievers poradil: listové pružiny tuhé nápravy Fordu '34 bylo potřeba připevnit na jiné (plošší) příčné nosníky. Zavěšení a brzdy pocházejí z Fordu 1940.

Joe musel podrobně prostudovat doslova hromady starých časopisů a knih, aby našel zřetelné fotky podvozku Flintova roadsteru, jinak by jej nemohl napodobit do posledního detailu. Ocelovou karosérii Fordu 1929 musel natáhnout šest palců přes nosníky, teprve potom přikročil k výrobě „Track Nose“ a kapoty. Podobný postup Dick Flint volit nemusel. Tehdy se o karosařinu postarala legendární firma Valley Custom ze San Fernanda. Naproti tomu musel Sievers všechno zvládnout osobně, ale sami na fotkách vidíte, jak perfektního výsledku dosáhl. Původní roadster Dicka Flinta ozdobil obálku Hot Rod Magazine v květnovém čísle ročníku 1952 a následně se

mu věnovala další periodika. Když se Dick zúčastnil souboje o maximálku v El Mirage, měl už hotový a instalovaný aerodynamický kryt podvozku, který příznivě ovlivnil proudnicové vlastnosti karosérie. Rozhodující podíl na vítězství měl upravený V8 flathead, Dick dosáhl nejlepšího času rychlostí 143 mph, tedy 228,8 km/h.

Výměna motoru v 60. letech

Psal se rok 1961, když se Dick Flint s roadsterem rozloučil. Prodal jej za 2.500 USD a novým majitelem se stal Duane Kofoed. Původní spodovou véosmičku vyhodil a nahradil ji nejostřejším motorem Chevy, jaký byl v té době k mání: Corvette V8 283 cu.i. s dvěma čtyřkomorovými karburátory. A to je právě moment, k němuž se váže opětovná stavba Joea Sieverse. Po dlouhém hledání se mu povedlo natrefit na původní agregát Vette '57 s těmi správnými číslicemi na bloku motoru. Vzácná pohonná jednotka byla vybavená i shodným příslušenstvím, jaké měl Flintův roadster – kromě nepodstatných maličkostí: držáku alternátoru a ovládacího táhla k oběma karburátorům. Motor Chevroletu byl přesně podle původní Flintovy receptury spojený pomocí adaptéru s převodovkou Ford 1939, v níž se ale pohybovala soukolí Lincolnu Zephyr. Snad je zbytečné zdůrazňovat, že replika souhlasí s originálem i v převodu diferenciálu 3,78 : 1. Zadní nápravu v obou případech poskytl Ford '40.

Channeling karosérie a podlahové plechy montované nahoře na rámu mají jeden negativní dopad: málo místa pro nohy posádky. I přesto zůstal Joe věrný originálu a vybavil roadster celistvou sedadlovou lavicí. Přesně takhle byl zpočátku

*Hladké opláštění
karosérie pod
rámem zvané
„Belly Pan“ viděl
kdysi Dick Flint
na Niekampově
roadsteru*

Dick Flint zatoužil postavit roadster, který by nejen vypadal dobře, ale zároveň by mohl dosáhnout těch nejvyšších rychlostí. Na pomoc si tehdy pozval Deana Batchelora, jehož už v té době obklopovala aura proslulosti. Speciál vznikl už koncem čtyřicátých let, tedy v době, kdy většina rodderů z okolí Los Angeles jezdila měřit síly ke slanému jezeru El Mirage. Tam na to dupali tak dlouho, až se někomu podařilo prohnat svůj stroj cílem tak rychle, že na něj ti ostatní nestačili. Flint byl členem Glendale Sidewinders Clubu a pro svůj roadster si naplánoval využít šáska s karosérií Fordu A z roku 1929. Karosérii samozřejmě nepoužil v její původní podobě, ale umístil ji teprve po channelingu. Jen pro osvěžení základní abecedy roddingu: pod tímto pojmem se rozumí ponoření karosérie do rámu, jinými slovy vytvoření tunelů v karosérii, jimiž rám prochází, takže výsledkem je efektní nízká stavba. Před měla být aerodynamičtější, než mohlo nabídnout sériové provedení Fordů ročníku '29 nebo '32. Flint tedy postupoval stejně jako Bill Niekamp při stavbě svého roadsteru 1929 – použil před typu „Track Nose“. Stejně jako Niekamp u svého Fordu, chtěl i Dick Flint použít zakrytování spodní části, nazvané „Belly Pan“, které i dole zajišťuje nerušený proudnicový efekt. Když Flint aplikoval všechny uvedené poznatky, nebylo divu, že díky ručně zhotovené předě, zkrácenému přednímu oknu a karosérii po channelingu, vypadal Ford Roadster koncem 40. let doslova nadčasově.

Originál je dnes nedostupný

Většina rodderů má svůj nejoblíbenější a vysněný exemplář, pro Joea Sieverse jím byl nezaměnitelný Flintův roadster. Podobal se soudobým speciálům pro automobilovou plochu



FORD A ROADSTER „DICK FLINT“ 1929 (REPLIKA)

Koncepcie: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, replika původního roadsteru * **Motor:** benzinový V8-OHV Chevrolet, 283 cu.i., 4.638 cm³, kompresní poměr 9,5 : 1, dva čtyřkomorové karburátory * **Převodovka:** třístupňová mechanická převodovka Ford 1939, ozubené soukolí Lincoln Zephyr * **Přední náprava:** tuhá I-Beam na podélných ramenech, příčné listové odpružení * **Zadní náprava:** Ford 1940 s diferenciálem Hallibrand Quick Change, tuhá s podélnými rameny, příčné listové odpružení * **Brzdy:** hydraulické bubnové z Fordu 1940 * **Kola:** ocelové ráfky Ford s chromovanými poklicemi Ford '49 * **Pneumatiky:** vpředu Firestone s traktorovým vzorkem, vzadu Firestone ve stylu Sprint Car



Replika Flintova roadsteru dodnes garáží u Jima Busbyho. Na snímku sedí za volantem, když jsme zkoušeli napodobit původní záběr z Hot Rod Magazine

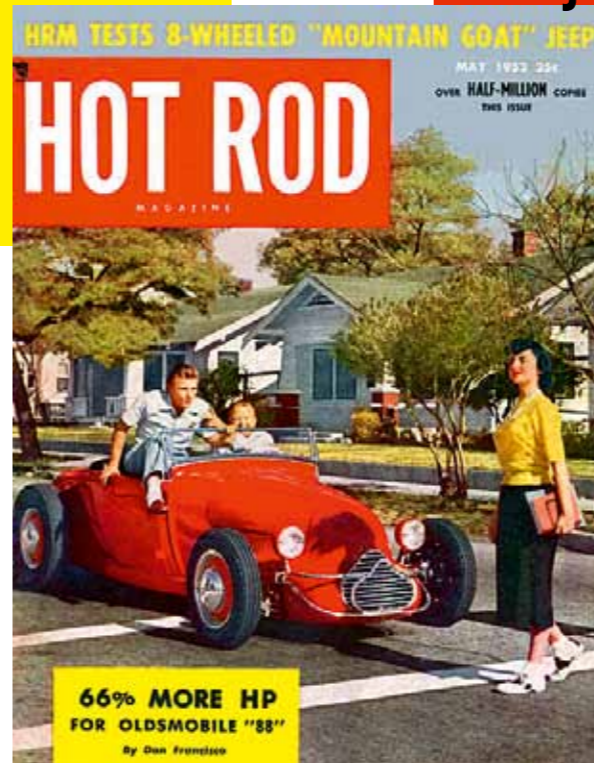
zařízený Flintův Ford, ale později plnohodnotnou lavici nahradily samostatné sedačky. Lavici a vnitřní plochy dveří nově potáhl Jerry Shatto, nové hodiny Stewart-Warner ozdobily přístrojovku z luxusního Auburnu 1932. Smysl pro detail projevilo Joe pracným zhotovením napodobeniny vítězné plakety SCTA z El Mirage. Umístil ji na přesně stejné místo přístrojovky, které dekorovala po památném Dickovu rychlostním vítězství. Sloupek řízení je spojený s převodkou z antikvárního Franklina, pohyby volantu se převádějí na venkovní tyč řízení (na levé straně karosérie) k přední nápravě, jak to bývalo u někdejších speciálů pro vysoké rychlosti.

Replika a originál

Uplynulo dlouhých šestnáct let stavby rodu, a Joe se mohl věnovat konstrukci dalších vozidel v nostalgickém stylu. To už ale byla vysněná replika Flintova Fordu na prodej. Když to zjistil jistý Jim Busby z Newport Beach, okamžitě Sieverse kontaktoval. A tak se změnilo trvalé bydliště mezitím už slavné repliky. Jim je teď šťastný, že má „stejný“ roadster Dicka Flinty, a každou sezónu stihne navštívit řadu setkání na zá-

padním pobřeží. O svůj rod se vzorně stará, jediným jeho vylepšením je dodatečná montáž elektrického větráku, který motor z Vette udržuje neustále „cool“. Možná vás bude zajímat, co se v mezidobí dělo s originálem. Je to jednoduché – současný majitel Don Orosco jej kompletně zrestauroval. Se svým pomocníkem museli kompletně rekonstruovat rám s podlahou karosérie, protože střídání majitelů z roadsteru udělalo věc, kterou bychom dneska asi nazvali termínem „bastl“. Po dlouholeté renovaci roadster opět září původním odstínem červeného laku, má celý nový interiér, takže vypadá úplně stejně, jako když jej Dick dostával. Don šel při restaurování správnou cestou a nahradil agregát Chevrolet pod kapotou historicky cenného artefaktu dobově přesným převrtaným osmiválcem Mercury flathead s objemem 276 cu.i. Restauraovaná vzácnost se poprvé v plné kráse představila na Grand National Roadster Show a pak absolvovala řadu akcí. Objevila se i v soutěži elegance v Pebble Beach,

Toto je originál



Na obálce květnového čísla Hot Rod Magazine z roku 1952 se roadster objevil poprvé. Co ti kluci v roadsteru vlastně chtěli?

kde získala pohár za nejlepší historický hot rod. V listopadu 2013 roadster zamířil do newyorské dražby RM Auctions, kde dosáhl pozoruhodného nejvyššího příhozu. Kládívko totiž odkleplu sumu 577.000 dolarů! Tím se Flintův roadster stal druhým nejdražším hot rodem – hned po známém roadsteru (1932) Toma McMullena. Neovlivní takový vzestup rozhodnutí o stavbě další repliky? Jsme napnutí!

Text & foto: Bo Bertilsson
Překlad a adaptace: J.F.K.



Pyšný majitel osobně. Všechny práce na roadsteru zvládl sám, jen karosérie byla dílem party z Valley Custom



Interiér byl dost opotřebovaný, ale zachoval se natolik kompletní, aby bylo možné nechat zhotovit náhradu



Během renovace se opět pod kapotou objevil převrtaný flathead Ford – přesně takový, jaký tam měl Dick Flint



Originál Flintova roadsteru podstoupil náročnou renovaci a je v lepším stavu než kdykoliv předtím. V listopadu 2013 změnil při aukci majitele za 577.000 USD

Jak je u Sprint Cars zvykem, pohyby volantu se přenášely na tyč řízení, umístěnou vně karosérie

