

The Trojan

Harryho pojízdná vana znovu žije!

Když se řekne Hot Rod nebo Kustom, každý Američan otočí kapotu k západnímu pobřeží, protože jejich nejmenovanou „vlastí“ je Kalifornie. To ale neznamená, že by se ostatní hvězdy z vlajky Spojených států ztratily – naopak, ve zbylých 49 státech vznikly v uplynulých sedmi desítkách let pozoruhodné kousky. Vítejte na aukci!

V polovině 50. let, kdy začínala doba nespoutané muziky a nespoutaných tvarů, postavil jistý Harry Markiecki z Ohia úhledný T-Bucket Roadster. Nijak neskrýval, že jej inspiroval George Barris, a je samozřejmé, že se svým výtvozem budil stejnou dávku bezmezného nadšení i nepochopení. Pak před něj život postavil další důležitá rozhodnutí a na divoké jízdy nezbýval čas. T-Bucket upadl do zapomnění...

...aby se nedávno znovu vynořil, v plné kráse a dokonale restaurovaný, a na pódiu RM Sotheby's sklídl nejen ovace, ale majiteli přinesl i mohutné příhozy, jež zastavilo kladívko licitátora při 126.500 USD! No nekupte to!

Čtyřiapadesát miliónů dolarů, přesněji řečeno 53.887.585 jednodolarovek, to byl celkový výsledek nedávné aukce RM Sotheby's v texaském Fort Worth. A to šlo „jen“ o auta, žádné klenoty carské pokladnice, zlato z bájného Eldorada či intimní deníky hollywoodských stars! Do aukce totiž přišel soubor 78 automobilových skvostů, známý jako „Andrews



Zkrácený grill ročníku '32 je přizpůsobený nízkému a úzkému vzhledu původní přídě „Těčka“ 1916





Nevíme, odkud se vzalo jméno Trojan, ale veselá postavička oblíbeného komiksu potěší

jen naleštěné exempláře továrního původu, ale i některé známé rody a kustomy. V loňském roce se sběratelská dvojice rozhodla tohle nepřehledné množství zredukovat a uchovat jen „rodinné stříbro“. V rozhovorech uvedli, že

Collection“. Paul Andrews, tvůrce téhle sbírky, si nadělal jmění podnikáním v elektronice a mimo jiné i velkými dodávkami součástek leteckým a zbrojním koncernům. Jako jeden z mála si uměl říct „Mám dost!“ a v roce 2007 prodal firmu se vším všudy Warrenu Buffettovi, jednomu z nejmovitějších lidí planety, za (odhadem) jednu miliardu tvrdé americké měny. Andrews a jeho obchodně zdatný syn Chris jsou obdivovateli historické techniky, a jelikož pro ně nebyl počet cifér na cenovkách rozhodující, dali dohromady pozoruhodnou kolekci více než 170 klasiků. Nejsou to

skoro dvě stovky aut nestačí ani nastartovat, natož projet! Specialisté z aukční síně Sotheby's, kteří přijeli okouknout nabídku, asi netušili, jaké klenoty na ně čekají. Ve vyrovnaných řadách stály například Caddy V16, závodní Cobra 289, trojice předválečných Packardů a dvojice Duesenbergů. Dosažených dvacet miliónů „baků“ sice neuvedlo Andrewsovy do mráкотného stavu, ale drobáky jsou taky peníze – však to znáte. Zajímavý a hodně netradiční rod se dražil jako extra položka, protože se o extrovku skutečně jednalo. Harry Markiecki právě dosáhl jednadvaceti let a pracoval v servisu u prodejce Chevroletů v ohijském Toledu. Psal se rok 1956 a Chevy už druhým rokem nabízel rodinné sedany s véosmičkou. Na takový cruiser neměl mladý Harry nejen peníze, ale ani chuť. Začal stavět vozidlo podle svých představ, a můžeme se o tom dočíst na stránkách Hot Rod Magazine z roku 2009. Harryho kámoš tam vzpomíná: „Žádný tmel, nic takového neexistovalo. Občas jsme s Harrym nechali zmizet pár tyčinek karosářského cínu, a pašovali

ho domů v prázdných krabicích na jídlo. Taky jsme se klepali strachem, aby se ta škatule tou váhou nerozpadla zrovna v momentě, kdy jsme odcházeli a šéf stál nadohled.“

Krabice naštěstí vydržela, takže můžeme obdivovat několik doplňků i v Americe nevidaných. Jak jsme už uvedli, inspiraci (nebo vzor) našel samozvaný konstruktér až na západním pobřeží Států – jak také jinak. Harry se zhlédl v několika kalifornských legendách, především ve známém projektu „Kookie Kar“ Norma Grabowského a také u praotce všech T-Buckets Tommyho Ivo (i když tady se s výjimkou pohonu jedná vlastně o klon Grabowského konstrukce). Zatímco oba proslulí rodčeři použili díly „Těčka“ 1922, Harry oprášil ještě víc pavučin a vydoloval plechařinu Fordu T Runabout z roku 1916! Rozdíl tu byly, legenda o neměnném vzhledu plechové Lízy je fakt jen legenda. Předek těchto starších provedení byl užší, Runabout stál z celé nabídkové palety nejméně. Jen pro osvěžení

znalostí: jednoduchá otevřená dvoumístná karosérie se skládací plátěnou střechou a plochým venkovním zavazadelníkem.

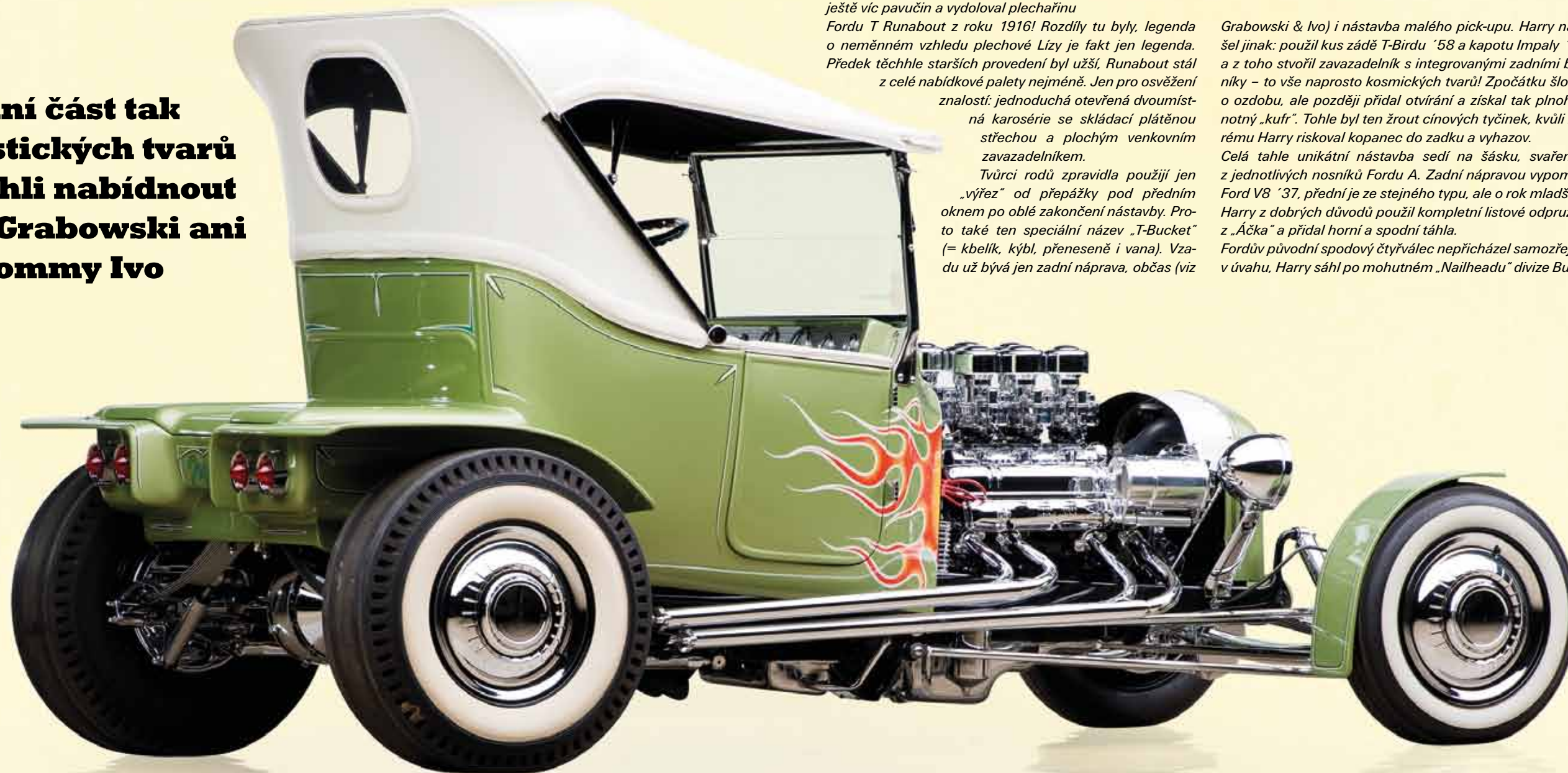
Tvůrci rodů zpravidla použijí jen „výřez“ od přepážky pod předním oknem po oblé zakončení nástavby. Proto také ten speciální název „T-Bucket“ (= kbelík, kýbl, přeneseně i vana). Vzádu už bývá jen zadní náprava, občas (viz



Ukázkou mechanické zručnosti je osazení motoru šesti karburátory Holley „94“ a sáním Weiland

Grabowski & Ivo) i nástavba malého pick-upu. Harry na to šel jinak: použil kus zádě T-Birda '58 a kapotu Impaly '59, a z toho stvořil zavazadelník s integrovanými zadními blatníky – to vše naprosto kosmických tvarů! Zpočátku šlo jen o ozdobu, ale později přidal otvírání a získal tak plnohodnotný „kufr“. Tohle byl ten žrout cínových tyčinek, kvůli kterému Harry riskoval kopanec do zadku a vyhazov. Celá tahle unikátní nástavba sedí na šásku, svařeném z jednotlivých nosníků Fordu A. Zadní nápravou vypomohl Ford V8 '37, přední je ze stejného typu, ale o rok mladšího. Harry z dobrých důvodů použil kompletní listové odpružení z „Áčka“ a přidal horní a spodní táhla. Fordův původní spodový čtyřválec nepřicházel samozřejmě v úvahu, Harry sáhl po mohutném „Nailheadu“ divize Buick,

Zadní část tak fantastických tvarů nemohli nabídnout Norm Grabowski ani Tommy Ivo





Namísto dvou diagonálních vzpěr je náprava nyní vedena čtveřicí paralelně uspořádaných posuvných vzpěr



V ploché zádi složené z Thunderbirdu '58 a Impaly '59 vytvořil Harry praktický minizavazadelník



Drážky v boční části běhounu mají předstírat dezénové bloky, proto se jim také říká „Cheater Slicks“ (= slickový podvodník)

který navíc osadil ostrou vačkou a jinými písty. Krmení dravé zvíře svěřil šesti (!) karburátorům Holley 94, trůnícím na laděném sání Weiland. Pohled na motor je jedinečný, míra výkonu se udává v metrácích vytrhaného asfaltu. Zpřevodování zůstalo původní, automatika Dynaflo je přímo spojená s Ford zadní nápravou typu banjo. Když Harry dotáhl poslední šrouby, vystavil Trojana spolu s dalšími výtvary mateřského „Pharaos Car Clubu“ u příležitosti konání NHRA Nationals v Oklahoma City. Osud tomu přál, aby se na závod přijel podívat i George Barris, a nemusíme zdůrazňovat, že mu Trojan padl do oka. Pomohl svými kontakty v redakcích kalifornských automagazínů a Trojan se stal hvězdou reportáží celoamerických vydání. Najdeme jej v Hot Rod Magazine z prosince 1961 i v Car Craft ze stejné doby. Další velký článek vyšel v květnu 1962 na strán-

kách časopisu Rodding & Restyling, odkud se dovídáme, že Trojan do té doby získal už osmnáct pohárů, z toho šest za titul „Best of Show“. V polovině 60. let mění Trojan poprvé majitele, ale od té doby se jich už vystřídalo vícero. Pak skončil jako součást „America's Car Collection“ v nevadské Winnemuce, kam se dostal z již zmíněné aukce. Do Trojana se pořádně zakousl zub času. Dávno nepřipomínal lesklou legendu, která sbírala vítězné poháry jako hříbky v soukromém lese. Do nápravy škod se zapojil i sběratel a znalec Mark Moriarty, jehož specializací jsou historické Show Cars. Zhotovil do detailu přesnou novou nástavbu karosérie a chromování svěřil nashvillské firmě Advanced

Plating. Dobový obraz by nebyl původní bez obnoveného čalounění, které se restaurovalo v Kalifornii. Načasovaný na zahájení detroitské Autoramy 2009 se Trojan objevuje v lepším stavu než v době, kdy křídla byla ještě „in“ a převodovkám stačily tři automaticky řazené stupně. Trojan se objevil jako překvapení v expozici Eda Rotha a okamžitě získal první cenu ve své kategorii. Čestným hostem byla Barbara Markiecki, vdova po zhotoviteli nápaditého rodu, která si pokládala za čest, že oceňovaný exemplář mohla spatřit jako v dobách jeho největší slávy. Naposledy jej totiž viděla roku 1965! Jejím dojetí a slzám rozumíme, stejně jako rozechvění syna a dcery šikovného Harryho, kteří mámu na druhou premiéru Trojanu doprovázeli. Ocenili především odpovědnost a přesnost renovace do nejmenšího detailu, a to byla ta největší poklona, kterou mohli složit šikovnému týmu restaurátorů: „Nemůžeme tomu prostě věřit! Vy jste to udělali stejně dokonale jako kdysi Harry!“

Text: Frank Mundus
Foto: Darin Schnabel se svolením
© Courtesy of RM Sotheby's
Překlad: J.F.K.
Adaptace: Petr Bellinger



Martinez Custom Upholstery z kalifornského Burbanku vrátili interiér do stavu z roku 1965



Ford T-Bucket „Trojan“ 1916

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol
* **Karosérie:** ocelová rámová, původně dvoumístný Runabout
* **Motor:** benzínový V8-OHV Buick „Nailhead“, 321,7 cu.i., 5.272 cm³, kompresní poměr 9,5:1, sání Weiland, šest karburátorů Holley „94“
* **Převodovka:** dvoustupňová automatika Dynaflo
* **Přední náprava:** Ford V8/60 (1938), tuhá náprava, podélná táhla, příčné listové odpružení, teleskopické tlumiče „Pete & Jakes“
* **Zadní náprava:** tuhá náprava Ford (1937), podélná táhla, příčné listové odpružení, teleskopické tlumiče „Pete & Jakes“
* **Brzdy:** hydraulické bubnové na všech kolech
* **Kola:** ocelové ráfky, vpředu 5x15“, vzadu 7x15“, pokličky Plymouth 1955
* **Pneumatiky:** vpředu běloboké B. F. Goodrich „Silvertown“ 5,60x15, vzadu běloboké „Cheater Slicks“



Ford T-Runabout 1916

Tři tisíce dolarů investoval Harry koncem 50. let do stavby Trojanu! Za tuhle cenu se prodával nový Chevy Impala '59

