



V době vývoje první generace T-Birdu ještě nikdo nevěděl, že za deset let přijde doba dlouhých zavazadelníků. Ani zářivé ploutvičky ještě nebyly tak běžné, aby nevzbudily zaslouženou pozornost. Úzké dobové pneumatiky podtrhují původní vzhled



Střízlivá eleganc, dá se říci. Jediným „nespolupracujícím“ kouskem je růžové srdíčko na klíči ve spínače. Jinak několik odstínů béžové a šedobéžové, chrom, všude vzorně „uklizen“, volič uprostřed tunelu podtrhoval „rychlá kola“

Snad jen ty kulaté zadní svítilny by se mohly považovat za „majetek“ Fordu... Zbytek zádi a vlastně celý pohled zezadu je naprosto neznámý, protože i celá první generace T-Birdu vstupovala na neprobádanou půdu

Staré víno i starý automobil přinášejí svému majiteli výjimečné zážitky, zajímavé investiční možnosti i potenciál dalšího zrání. Automobil má navíc výhodu průběžného „ochutnávání“, aniž bychom jej po otevření museli spotřebovat celý. A tak se dnes podíváme k jisté dvojici, která si svůj sen nechala zhodnotit v úrodných oblastech vinorodé jižní Moravy...

Chut' jedinečného počníku



„To je Krtečkov auto!“, vykřikl Mára, jakmile spatřil u svého bráchy Darka ukázkově zrenovovaný T-Bird ročníku 1957. Bylo to jedinečné zakončení přibližně roční anabáze, během níž se nevědělo, doufalo, odmítalo, souhlasilo, jezdilo a čekalo. Dnes mají Mára s Martinou nádherný kus železa ve vysněné barvě, ale než se k němu dostali, zažili spoustu zajímavých věcí. A na nás je, abychom vám zprostředkovali nějaký ten pohled do jejich automobilové „kuchyně“.

„Strictly personal“ – stojí v záhlaví reklamní brožury Fordu Thunderbird 1957, a nezbývá než souhlasit. S tímto cílem ostatně celá řada vznikala (mimo vroucího přání zase jednou to Chevroletu pořádně natřít).

Za vznikem celé řady a zejména první generace (1955–57) poznáváme mnoho slavných jmen: George Walker, Frank Hershey a především William Boyer, kteří na něm pracovali od samého počátku páté dekády.

Porušení intimity v zájmu reportážních fotek: příkladně a naprosto soustředně uspořádaný přístrojový štít jako vzor ergonomie, na dosah pravé ruky rádio, které v té době mohlo hrát Elvisův hit „Hound Dog“





Raďte vstoupit (ale pozor na ten nezbytný roh panoramatického okna jako daň za krásu a dobrou viditelnost)! Zaručeným podmíněným reflexem těsně před usednutím za volant je rychlý pohled kulatým oknem hardtopu

V polovině 50. let na osádku vozidla většinou čekaly ostré hrany. Existovalo jen několik průkopníků, kteří si uvědomovali, že i náraz těla do holého kovu může být osudový. Proto tohle krásné čalounění!

Ročník '57 se poprvé usmál – nárazník přestal tvořit vodorovnou traversu a zvedl koutky. První a zároveň poslední model první generace. Živý, štihlý, temperamentní, a ještě s úsměvem Mony Lisy...

Tak co tu všechno máme? Rezervu, nějaké ty součástky heveru – a jinak prázdnou. Ne, že by zavazadelník pojmul dvě těla nepřátel, je dost nízký, na druhou stranu určitě s sebou majitel vozil šekovou knížku, nahrazující všechna zavazadla světa



Pohled z boku prozradí štihlou až subtilní lajnu pontonu karosérie: velikost ráfků s pneumatikami je téměř totožná s výškou boků. Jinými slovy: Thunderbird 1957 doslova hledí vozovku v době, kdy běžná produkce měla těžkotonážní vzhled

Doba prvních dvou let thunderbirdovské strohosti je tatam. Myslíme si (určitě společně s Martinou a Márou), že osvěžení několika členitějšími detaily celé karosérie a zejména přídi sportovnímu Fordu určitě prospělo



Vzápětí museli ještě zrychlit, protože Chevrolet představil svou plastovou Vette. Třebaže se to dnes může jevit jinak, oba věční rivalové si těmito dvě-

ma vozy nestáli v cestě. Corvette vždy měla ambice čistokrevného sportáku, zatímco Ford chtěl svým Thunderbirdem překlenout mezeru na tehdejším trhu a vytvořit luxusní model se sportovními geny. Výrobce tak chtěl spíše přibrzdit úspěchy britských Jaguarů řady XK. Historie nám říká, že „modrá švestka“ byla navýsost úspěšná – jednak atraktivní karosérii, která předjímala budoucí karosářské ztvárnění nejméně o dva roky (o soudobých pověstech stran možného kopírování

konkrétních evropských modelů taktně pomlčíme, nakonec se nic neprokázalo), ale i výkonným osmiválcovým agregátem, který byl tou dobou u Fordu již samozřejmostí. Koncem února 1954 se na detroit-ském autosalónu slavila premiéra Thunderbirdu, ačkoliv model nebyl ještě zralý do sériové produkce. Ta začala v září téhož roku po doladění posledních detailů a prodejci začali brát závazné objednávky v obvyklém termínu – tedy koncem října 1954. Nízký

a štihlý roadster okouznil nejen mládež, ale i dámy každého věku. Krásnější polovina Hollywoodu vypisovala šeky, ženy v domácnosti vzdychaly, a milenky bohatých mužů se těšily na dárek v některé z pastelových barev. Pod kapotou duněla zcela nová v-osmička téměř pětilitrového objemu (292 cu.i.), převzatá od divize Mercury. Od samého začátku bylo jasné, že v nabídce nebude žádná jiná modifikace než roadster s plastovým odnímatelným hardtopem, doplně-

ným (na přání) skládací látkovou střechou. Skutečnost, že už za tři roky bylo všechno jinak, ponechme nyní stranou. Ford chtěl vytvořit skutečnou exkluzivitu, která se neměla pyšnit každoročními statisíčovými výrobními počty, ale měla představovat něco extra – nabízí se přirovnání k „Lincolnu pro dámy“.





Strojovna se jmenuje Ford „Y-block“ a výkonově těžší z objemu 292 cu.i. Majitel i restaurátor měli radost, že motor byl v mnohem lepším stavu než plechy. Více než dvě stovky koní nemají s lehkým roadsterem naprosto žádné starosti...



Špička, kolečko, otvor – víte, co to je? Samozřejmě rekapitulace Fordí zádi počínaje špičkou křídélka v jeho premiérovém roce, kulatou svítilnou, kterou u Fordů čekáme a módními koncovkami výfuků v zadním nárazníku

1957 přinesl přímo geizrnápadů, které z malého roadsteru udělaly silniční štiku neomylně amerického looku. Jemné pletivo zaobleného grilu je vsazeno do mohutného chromovaného límce nárazníku, boky se nepatrně uhladily, aby tím více vynikly ploutvičky, vystupující z horních ploch zadě tak organicky, až by neznalého nikdy nenapadlo, že tam o rok dříve vůbec nebyly! Dynamiku T-Birdu zdůrazňuje



Pohled ze středoboku nám odhaluje okolí za třemi rozměrnými okny, ale také kradmé pohledy kajutovými okénky. Karosérie T-Birdu je natolik tvarově čistá, že ji zmiňují odborné publikace o designu, a to nejen americké!



velký zadní převis a díky absenci druhé řady sedadel extra dlouhá zad'. Boční pohled si smlsne na elegantních „sukýnkách“ nad zadními koly – ovšem chcete-li, aby váš Thunderbird vypadal jak před startem ve vyřazovačce na písčitém břehu Daytona Beach, zkuste „Fender Skirts“ na moment sundat. Uvidíte sami tu proměnu – celá pozornost se najednou přenese na obnažená zadní kola, ve srovnání se štíhlou boční lajnou pontonu karosérie div ne vhodná na Baja 1000!

To hlavní, co dělá z T-Birdu jeden z nejpřitažlivějších vozů té doby, je minimalistická střešní nástavba plastového hardtopu. Má zakrývat interiér a chránit posádku – ovšem řekněte sami: není škoda téhle elegantní věcičky přisoudit jen takhle nevýznamnou funkci? To je přece královská koruna celého Fordího majestátu, majstrštyk konstrukce a nosič mnoha zajímavých detailů! Začneme oknem, jímž by se směle mohl dívat bájný kapitán Nemo do hlubin moří... Může působit i jako lákavá možnost pohledu do dámského budoáru či šatny hvězd stříbrného plátna...

Interiér se nese ve znamení bezpečnosti – všimněte si luxusně, a hlavně účinně čalouněné palubní desky, jejíž polštářování plynule přechází na vnitřní stranu dveří. Subtilní kaplička obsahuje bohatou základní přístrojovou výbavu, usazenou do broušeného kovu, za povšimnutí



stojí i rádio s oddělenou volbou stanic pro městské aglomerace a venkov plus ovladače klimatizace, vše sladěné do dvojice velmi podobného vzhledu.

„Bouřňák“ nezůstává svému jménu nic dlužný. Je to nejen potenci jeho véosmičky, ale i lehkou stavbou, takže než dozní zařvání duálních výfuků koncovkami v zadním nárazníku, tak zjistíte, že jste osaměli. T-Bird je tentam... Samozřejmostí je třístupňová automatika a pohon zadních kol.

Ročník '57 byl poslední, na nějž se vztahuje označení první generace. Prodej dosáhl více než 21.000 jednotek, ale podle šéfů koncernu to bylo málo. Naplánovali změnu hned na další rok, po níž se štíhlý Thunderbird stal velkolodí a pro mnohé ztratil svůj šmrnc. Zbývá snad ještě dodat, že T-Birdem '57 se vozil například britský herec Anthony Hopkins (Mlčení jehňátek či V zajetí rychlosti).

Ale my zůstaneme pořád v roce 1957, protože jsme ještě nedali slovo majitelům:

„My jsme taková Fordí rodina,“ začíná Mára se zpovědí, „a před pár roky jsme si říkali, že by to chtělo nějaký přírůstek. To jsme zrovna byli na LCW na Konopáči, a znáte to – stovky aut, tak sedíte, koukáte, a v hlavě vám to šrotuje. Pak si přisedl Darek, chvíli jsme se bavili, a pak povídá, že taky existuje Thunderbird a hned nám ho ukázal na displeji.“ Byl to asi některý ze dvou prvních ročníků, protože Máru nijak moc neoslnil, ale Darek se nedal, vyhledal prý zdařilou fotku T-Birdu '57 a bráchovi ji doslova strčil pod nos. Bylo rozhodnuto. Začaly létat maily, ale zprvu odezva celkem žádná. „Oni se amíci nechtěli bavit s někým z Evropy“, odhaduje Mára, „tak se Darek spojil s nějakým svým známým v Americe a tohle je výsledek“, uka-

zuje Mára pyšně na nízký roadster. No jo, jenže to je konečný výsledek, ale mezitím se stala ještě spousta dalších věcí.

Začátkem roku 2017 se T-Bird ocitl na našem území. Měl křiklavě červenou barvu, která samozřejmě nebyla původní. „Asi měla vzbudit zdání péče nebo dobrého stavu auta, protože to, co jsme pod ní objevili, byl děs,“ vzpomíná majitel. Podle VINu opustil Ford továrnu už na sklonku roku 1956 a sice v odstínu zlaté metalízy. Jenže pak dostal tu signální červenou a tu Mára fakt nemusel. Šel se poradit s Darkem, který se postaral o kompletní renovaci do dnešní podoby, ale do lakování bylo ještě hodně daleko: „Jen na klempířinu padlo tři sta hodin“, seznamuje nás Darek s detaily, „kastle byla doslova K.O., prožraná zvrchu i zespodu, bez podlah a všude ohromné díry.“ V dobrém stavu byl prý plastový hardtop, ale kupodivu i motor. Ten se točil, startoval bez problémů, měl super tlaky, takže ani písty prý nemusely ven. Udělali elektriku a základní repasi. Kéž by se tohle bývalo mohlo říct o plechách...

No a ta barva? Mára chtěl zlatou, aby se Ford vrátil do původního stavu. Jenže se nějak s Darkem nemohli shodnout na odstínu. Až jednou Mára přijel, když bráchův Chevy Nomad '57 stál před garáží a leskem své bronzovozlaté metalízy zastiňoval záři slunce.

Takzvaná „ventilačka“ v podobě skleněného obdélníčku na dvou filigránských závěsech, kopírujícího negativní sklon A-sloupku karosérie. Ventilačky byly nedílnou součástí až do 60.let. Pak zmizely, a to nejen z T-Birdů





Ford Thunderbird 1957

Koncepcce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, dvoumístný roadster s odnímatelnou plastovou střechou * **Rozměry:** rozvor 2.591 mm, délka 4.608 mm, šířka 1.811 mm, výška 1.311 mm, rozchod vpředu/vzadu 1.422/1.422 mm * **Hmotnost:** 1.458 kg * **Motor:** benzinový V8-OHV Ford „Y-block“, 292 cu.i., 4.778 cm³, 212 koní při 4.500 ot/min, 403 Nm při 2.700 ot/min vrtání x zdvih 95,25x83,82 mm, kompresní poměr 9,1:1, dvouventilová technika, dvoukomorový karburátor Carter * **Převodovka:** třístupňová automatická Ford-O-matic * **Přední náprava:** příčná ramena, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče, stabilizátor * **Zadní náprava:** tuhá náprava, listové pružiny, teleskopické tlumiče * **Brzdy:** na všech kolech bubnové * **Kola:** 7,50 x 14" * **Pneumatiky:** 205/75 R 14 * **Jízdní výkony/spotřeba:** zrychlení z 0 na 100 km/h za 9,6 s, nejvyšší rychlost 181 km/h, kombinovaná spotřeba 17,3 l/100 km * **Počet vyrobených kusů (modelový rok 1957):** 21.380 * **Cena (1957):** 3.408 USD

A bylo rozhodnuto. Že to T-Birdu sluší, může posoudit každý.

Své polínko do ohně vzpomínek přikládá i Martina: „No, jen řekni, jak jsme to vezli poprvé do Prahy“, obrací se na Máru, a když dotyčný mlčí, vypráví sama: „my jsme totiž vůbec nevěděli, jestli s tím domů do Prahy dojedem! Motor šel, ale věčně zhasínaly nějaký žárovíčky, cosi se tam pářilo, a hlavně, málem jsme se otrávil! Jak byla ta kastle dole totálně shnilá, všechno šlo dřevým výfukem dovnitř!“ A to ještě tahle sympatická dvojice netušila, co je za pár hodin čeká. Cestou se jim

totiž ozval Darek, toho času na švédském srazu Power Big Meet ve Västerås. Tam prý nesmějí s novým T-Birdem chybět. „Tak jsme dojeli domů, sbalili se, osprchovali, sousedům jsme řekli, že jedem do Švédska, ale že nás možná za hodinu přiveze odtahovka ještě z Prahy, a jeli jsme“, jak vzpomíná Martina. „Milionkrát jsem za celou cestu mrkla, fakt asi milionkrát, jak mě ten kouř štípal do očí, ale zvládli jsme to,“ může si dnes něžná polovice majitelů oddychnout. No, a pak už přišla renovace a letošní slavná premiéra.



Šťastná trojka dvou lidí a jedné ameriky. Prožili spolu cestu do Švédska, vydýchali několik nádrží benzínových zplodin, dlouho čekali a těšili se, jezdili popohánět restaurátora, ale dneska? Řeknou vám: „So long“ a jedou na cruising

„A to ještě nevíte, že moc nechybělo a žádný Thunderbird nebyl,“ vytahuje Martina poslední informační trumf. „Když už to Mára viděl, tak mu auto padlo tak do oka, že by raději nekoupil nic, než by bral něco jiného než T-Bird '57. A přesně tohle udělal i letos, když jsme jeli po R66 s Doktorem (miněm Cadillac Sedanette). To už byla ohrožená i naše účast na expedici, ale nakonec to dopadlo dobře a jeli jsme.“

Přesně tak. Nakonec všechno dopadlo dobře, Mára s Martinou se vozí v excelentním Fordu, my vám můžeme nabídnout čtení o americe u nás nevídané, a na všech stranách se rozhostila spokojenost. Vydrží napořád nebo do dalšího vyhlédnutého cruiseru? Jsme zvědaví...

Text: J.F.K.

Foto: Monika Vejvodová, FoMoCo

Sedadla jsou opatřena sebevědomým erbem modelové řady. Patří to k věci a zákazník to zřejmě čekal. Vylepšenou variantou je pak malá kovová tabulka se jménem majitele a pořadovým číslem na „nenápadném“ místě



Nastartovat, nejdříve R, potom D, a jako by tu nic nestálo. Jen to doznívající dusání véosmičky někde za kopcem... Člověk sbalí foťák, poznámky, jde ke svému autu, ale občas cítí trochu prázdná. T-Bird umí vzít za srdce...

Renovace

historických automobilů



www.restorations.cz
tel.: 731 601 701

kvalita • detail • preciznost • rychlost