

TRIPLE NICKEL



Pohledem od
zádi si všimnete
nápravy Halibrand
Quickchange

Old-schoolový Hi-Boy

Říká se, že hot rody nebo kustomy vlastně nikdy nejsou hotové, protože je na nich stále co zlepšovat. Je to přesně tak, jak můžeme posoudit podle jedné dlouhodobé záležitosti: uplynulo už neuvěřitelných 35 let – a roadster z našich fotek se teprve zdá zkompleťovaný! Všechno začalo tím, že rod vlastně vůbec neměl vzniknout. Je to komplikované...

Půjdeme „na věc“ popořádku. Na úplném počátku byl dodnes legendární Doane Spencer Roadster se svým nezaměnitelným designem, k němuž určitě přispěl charakteristický rám předního okna „DuVall“. Tenhle stroj se dostal až na pomyslný Olymp streetrodingu. Mnoho let se o získání slavného hot rodu snažil obchodník se starožitnostmi Bob Morris, ale Spencer jeho nabídky vytrvale odmítal. Tak se Morris dostal ke stavbě své vlastní verze. Začal vznikat prapředek rodu z našich snímků, klasik,

slyšící na jméno Nickel Rod. Nickel proto, že původní rám nedostižného roadsteru byl silně poniklovaný. Abyste si užíli také trochu zmatků, tak vězte, že i tenhle speciál skončil v soukromé kolekci, a dnes je součástí známé sbírky Gena Hetlanda – a tím by vlastně celá story mohla skončit. Nebo ne? Ne, protože ani Gene si jej neponechal, ale prodal ho Bobu Evertsovi, který zanedlouho začal stavět jeho volnou interpretaci – Nickel II.

Všichni známe ten pocit, který se dostaví hned po prodeji auta: člověk kouká na hromádku peněz a zpravidla začne litovat, že se své plechové lásky zbavil. Přesně takhle se cítil Gene Hetland po prodeji rodu. A právě tady byl počátek projektu Triple Nickel.

Optika rodu zachovává vizáž klasického Hi-Boye, takže karosérie není přetažená přes rám, ale zvednutá. Po všech stránkách se rod začal podobat doslova high-endové záležitosti. Hetland je natolik zámožný, že si mohl vybírat mezi největšími experty a profíky bez ohledu na náklady, ale také si

mohl dopřát nejkvalitnější materiály a komponenty. Prvním příkladem může být střešní nástavba v podobě historického Carson Topu, tu zhotovil Cass Nawrocki, samozřejmě výhradně ručně a celou z nerezové oceli. Při tvarování vycházel z podoby karosérie a rámu předního okna. Ponton karosérie pozměnil v mnoha detailech tak, že se na hotovém vozidle zaskvěl plynulý vzhled ročníku 1936 včetně integrovaného grilu. Celá karosérie sedí na ručně zhotoveném rámu. Ten je výsledkem pečlivé práce samotného Hetlanda a sestává ze dvou podélných nosníků ročníku '32, spojených příčkami z Fordu A. Celá nástavba se skví hlubokou černí Glasurit, některé části jsou niklované. K pohonu extrovního rodu slouží ručně sestavený experimentální závodní agregát Ford. Jeho základ spočívá ve véosmičce 302 cu.i. programu Ford Racing, doplněné párem individuálně zhotovených hemisférických hlav se čtyřventilovou technikou. Korunu motoru je bezpochyby elektron-

Výhradně pro tento Deuce byly odlité hořčikové ráfky v designu Halibrand a následně frézovány na číslicově řízeném stroji



ké vstřikování paliva Hilborn. O vnitřní stavbě motoru a ani o jeho výkonech nejsou známe žádné podrobnosti, takže detaily nenajdete ani v obvyklé tabulce technických dat. Motor je spojený s pětistupňovou manuální převodovkou Tremec, výkon se přenáší na zadní nápravu Halibrand s diferenciálem Quickchange. To je záruka doslova raketové akcelerace. Opačný proces zajišťují kotoučové brzdy Wilwood na všech kolech – samozřejmě s perforovanými kotouči pro lepší chlazení.

Dalším high-endovým příslušenstvím jsou už na první pohled kola. Majitel si vybral exkluzivní (a jistě přiměřeně drahé) ráfky klasického designu Halibrand, dodávané Ronem Blondevem. Jsou odlévané z hořčíku a doslova umělecky frézované na numericky řízeném stroji. Jen dodáme, že vpředu mají rozměr 16", vzadu 18".

Interiér rodu je doslova optickou pohádkou a námětem na samostatný dlouhý článek. Nemusíme snad ani zdůrazňovat, že vnitřní výbava je opět výsledkem nejpečlivější ruční práce. Sedadla dostala čalounění z nejjemnější zelené kůže, na přístrojovce můžeme obdivovat řadu klasicky tvarovaných kulatých „budíků“. Každý přístroj nese na ciferníku jméno majitele,

ale to se skví i na mnoha jiných místech celého vozidla. Na tlačítku houkačky nebo na hlavici řadicí páky září speciální emblém, který rovněž na chladiči nahrazuje běžnou „modrou švestku“ Ford.

Možná si všimnete chybějících předních světlometů... Ale nemáte pravdu, jsou tady, jen uschované na speciálních držácích v zavazadelníku. Pokud se blíží noc nebo panuje snížená viditelnost, řidič je může okamžitě instalovat do připravených otvorů v přední části rodu. Gene Hatland totiž vyznává názor, že reflektory kazí celkový design předě. Ještě by snad někdo mohl říkat, že všechny rody Ford '32 vypadají stejně...

Další osud skvostného rodu určitě mnohé překvapí. V aukčním domě Mecum v Kisseemee se hot rod vydražil za 231.000 USD. Zbývá ještě otázka, zda si Gene Hatland opravdu třikrát rozmyslel, co dělá, když se rozhodl svůj Deuce prodat? Možná se dočkáme jeho v pořadí již čtvrté interpretace, ale rozhodně bychom na ni nechtěli znovu čekat příštích 35 let...

Text: Ralf Werth

Foto: Daniel Hatchett, Mecum Auctions

Překlad & adaptace: J.F.K.

FORD ROADSTER HIGH END ROD 1932

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, dvoumístný roadster s ocelovou střechou, individuální stavba * **Motor:** benzinový V8-OHV Ford, 302 cu.i., cca 5.000 cm³, prototypový agregát s experimentálními hemisférickými hlavami a čtyřventilovou technikou, elektronické vstřikování paliva Hilborn, nerezové duální výfuky individuální konstrukce * **Převodovka:** pětistupňová manuální převodovka Tremec * **Přední náprava:** tuhá, podélná ramena, příčné listové odpružení, olejové tlumiče * **Zadní náprava:** typ Halibrand Quickchange, tuhá, podélná ramena, příčné listové odpružení, olejové tlumiče * **Brzdy:** na všech kolech kotoučové * **Kola:** hořčíkové tlakově odlévané ráfky, frézování pomocí CNC, design Halibrand, vpředu 4,5 x 16", vzadu 7 x 18" * **Pneumatiky:** Firestone Deuce Champion, vpředu 6,5 x 16", vzadu 5,25 x 18"



Finiš koženým čalouněním v odstínu Hunter Green je prací firmy Cedardale Auto Upholstery



High-endová prototypová technika: experimentální V8 s čtyřventilovou technikou Hemi z programu Ford Racing vychází ze základu 302 cu.i.

Za volantem s čtyřmi niklovanými příčkami vidí řidič řadu klasických přístrojů v centrálním uspořádání



Hardtop typu Carson, samozřejmě ručně zhotovený doslova na míru rámečku předního okna



Na mnoha místech karosérie a interiéru je možné najít plakety s individuálním emblémem