

Muzeální Drag Safari

Replika připomíná první „služební“ wagon v NHRA

Tehdy v padesátých letech ještě nebyly dragstripy běžnou součástí měst většiny amerických států. Zakladatel NHRA, Wally Parks, hledal vhodnou a bezpečnou alternativu k tehdejším divokým a často smrtícím silničním závodům. „Drag Safari“ dalo divokému americkému mládí poprvé možnost zařadit si v oficiálních akceleračních závodech a současně položilo základní kámen ke vzniku pozdějšího dragsterového sportu. Významná role při Drag Safari připadla kombíku Plymouth '54, proto na popud NHRA vznikla replika podobně koncipovaného Dodge, určená pro muzeum NHRA. Samozřejmě byl nějaký ten upgrade...

Wally Parks začal v roce 1954 bojovat za legitimitu drag racingu. Podle jeho nápadu si ji měla vzít pod křídla National Hot Rod Association (NHRA) založená v roce 1951. Samotný Parks představoval rozhodující osobnost a pilíř hotroddingu v oblasti jižní Kalifornie, ale byl už mezi zakládajícími členy Road Runners Clubu (1937) a Southern California Timing Association (1947). Zasloužil se také o vznik Týdne rychlosti (Speed Week) v Bonneville (1949), přičemž aktéři závodu začali být hodnoceni nikoliv podle dosažené maximálky, ale na základě jejich výsledků při vyřazovacích ve zrychlení.

Wally Parks položil základy dragracingu pomocí čtyřčlenné posádky Drag Safari, později přejmenované na Safety Safari



Původní Drag Safari Wagon byl jednoduchý Meadowbrook Suburban, základem repliky je luxusnější Coronet Sierra Wagon



s podobně zapálenými jezdci Budem Coonsem, Budem Evansem plus fotografie hot rodů Erikem Rickmanem a Chikem Cannonem Parks naplánoval na následující rok zahajovací sezónu deseti závodních akcí na tratích celých Států. Coons, povoláním policejní seržant v Pomoně, prodal svůj Studebaker, aby mohl koupit nový Dodge Coronet Suburban 1954. K němu připojil přívěs Viking a naložil časomíry, reproduktory, pošní telefony a generátor s dostatkem kabelů k osvětlení menší vesnice. Společně s Evansem, Rickmanem a Cannonem založili tradici prvního Drag Safari, táhnoucí se mezi oběma oceánskými břehy Spojených států. Zpočátku měli zmíněných deset závodních zastávek, v roce 1955 už jich bylo sedmnáct. Čtyřčlenný štáb se staral o každou záležitost, navíc během cesty začleňovali do přípravných výborů i lidi z místních autoklubů. Ti se věnovali především zajištění dráhy, sanitky, souhlasu tamních policejních orgánů a samozřejmě i reklamě celé akce.

V pozici redaktora Hot Rod Magazine si Parks uvědomil, že fandové závodů bydlící mimo jižní Kalifornii nemají možnost účastnit se bezpečných dragsterových podniků. Většina subkontinentu postrádala jak dragstripy, tak jakákoliv pravidla. Majitelé mnohasetkoňových kár se tak vystavovali neúměrnému riziku, když se podíleli na nelegálních závodech na běžných komunikacích. NHRA uspořádala v roce 1953 první oficiální závod v kalifornské Pomoně a Parks se netajil přesvědčením, že je to ta pravá organizace, která může mít patřičný vliv. Ve spolupráci

Samotné závody se odehrávaly především na plochách nepoužívaných letišť nebo na uzavřených úsecích silnic, někdy i s nepevným povrchem. Místní kluby požadovaly za každé přihlášené vozidlo jeden dolar ve prospěch technické inspekce Drag Safari. Tým jezdil od jednoho města k druhému



DRAG SAFARI

Drag Safari sponzoroval známý olejářský koncern Mobiloil. Na rozdíl od tažného vozu je přívěs renovovaný naprosto věrně





Nebyli by to hotroddeři, kdyby nechali pod kapotou původní jednoduchý agregát. Repliku osadili small-blockem Mopar 360 cu.i. s výkonem 300 koní!

Dodge STW změnil po této první sezóně majitele a byl nahrazený Plymouthem 1955. Drag Safari pokračovalo ještě dva roky v původním čtyřčlenném složení a jeho členové uspořádali mimo jiné například první NHRA Nationals v kansaském Great Bendu. Stalo se tak roku 1955.

U příležitosti padesátého výročí U.S. Nationals v roce 2005 Wally Parks slavnostně otevřel NHRA Motorsports Museum v Pomoně, vedené ředitelem Samem Jacksonem. Mezi exponáty zařadili i repliku kombi Dodge původního Drag Safari. Vůz byl renovovaný současnou dragsterovou komunitou jižní Kalifornie, takže se nelze divit, že své předloze zůstal dlužný



Takhle prázdný zavazadelník určitě v roce 1954 nebyl! Tým s sebou vozil všechno, co mohl potřebovat při zajišťování provizorních dragstripů



a tankoval především u benzínek sponzorské firmy Mobiloil. Jelikož byla koncepce organizovaného a legálního dragracingu naprosto nová, vznikaly mnohé závazné regule a ustanovení NHRA doslova za pochodu během oněch prvních deseti soutěžních klání. Po skončení každého závodu natočil čtyřčlenný štáb své připomínky a poznatky na magnetofonový pásek a spolu s Rickmannovými fotkami všechno poslal Parksovi. Dobový drb říká, že osádka Drag Safari měla k dispozici jen dva magnetofonové pásky, které neustále putovaly mezi členy Safari a Parksovým úřadem.

veškerou originalitu. Kompletní finiš měla na starosti firma Auto Body & Painting v Rancho Mirage (CA), a provedla jej lakem Dupont „Hot Hues“ v červeném a bílém odstínu. Rekonstrukci podvozku a konečnou montáž si vzali na starost v E&R Street Rods Pomona. Interiér, zhotovený s láskou k detailům, pochází z rukou fachmanů Covina Auto Trim. Vintage Air System se stará o příjemný chládek v interiéru. Očím náhodného diváka zůstávají skryté určité modifikace, v roce 1954 ještě neexistující. O pohon se stará Mopar V8 360 cu.i. o výkonu 300 koní, vybavený čtyřkomorovým karburátorem

Holley a vzadu zakončený tlumiči Flowmaster. Přenos výkonu zabezpečuje automatika Custom TorqueFlite a upravený kardan Inland Empire Driveline končící na zadní nápravě Ford. Karosérie sedí díky přednímu zavěšení Mustang II a posunutému zadnímu odpružení o jeden či dva centimetry níže, než tomu bylo u původního Drag Safari Wagonu. Široké ocelové ráfky nesou malé chromované pokličky, leštěná mezikruží a běloboké radiálky Coker. Přívěs Viking, křížem krážem tažený celou Amerikou, se dočkal ohleduplné renovace, a je čas od času používán k pře-

DODGE CORONET SIERRA WAGON 1954 „DRAG SAFARI“

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, čtyřdveřové šestimístné kombi * **Motor:** benzinový V8-OHV Mopar „Magnum“ 360 cu.i., 5.899 cm³, vrtání x zdvih 101,6 x 90,9 mm, výkon 300 koní, čtyřkomorový karburátor Holley, tlumič výfuku Flowmaster * **Převodovka:** upravená třístupňová automatika TorqueFlite, kardan Inland Empire * **Přední náprava:** z Mustangu II, nezávislé zavěšení na horních a spodních příčných ramenech, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče, příčný stabilizátor * **Zadní náprava:** Ford 9", tuhá na posunutém listovém odpružení, teleskopické tlumiče * **Brzdy:** na všech kolech bubnové * **Kola:** rozšířené ocelové ráfky 15" s chromovanými poklicemi * **Pneumatiky:** radiální běloboké Coker 15"



Interiér kombíku se podobá původnímu Meadowbrook, třebaže se tehdejší osádka Drag Safari musela ještě obejít bez klimatizace

vozu výstavního materiálu na veřejné akce. „Tohle auto jsme nedělali jako muzejní exponát,“ říká tehdejší ředitel muzea Tony Thacker. „Po debutu na U.S. Nationals v Indy a úspěšné návštěvě veletrhu SEMA jsme jej poslali na cesty, aby lidem připomínal úplné začátky dragracingu.“ Pokud vás tohle téma také zajímá, tak si Drag Safari Wagon můžete prohlédnout v expozici Wally Parks NHRA Motorsports Musea.

Text & foto: Richard Truesdell
Překlad a adaptace: J.F.K.

