

TRACK IT OUT!

Čest a sláva tomuto survivoru s bohatou historií!

V polovině padesátých let bylo na kustomové scéně sotva něco více vzrušujícího než přestavby roadsterů Ford T. Jen málokterý kousek se však dožil dneška alespoň přibližně v tom stavu, do nějž byl během tehdejší horečky hotrodů uveden, vždyť dárcovským vozům už táhne na sto let! Jednou z vzácných výjimek je tento model T ve stylu track-nose prezentovaný v našem článku. Raritní a mnoha cenami ověřený klenot se stal předmětem dražby ve slavné aukční síni RM Sotheby's...

Auto, které to dotáhlo až na obálku slavného časopisu: tento exemplář Fordu T vznikl pod zkušenými rukama Jacka Thompsona, jemuž pomáhal Claude Hampson. Čtenářům byl důkladně představen i s fotografiemi tehdy velmi vytěžovaného Erica Rickmana na celých čtyřech stranách srpnového vydání Hot Rod Magazine z roku 1958. Jeden ze snímků tohoto parádního dvoumístného vozu se dokonce zaskvěl na titulní straně čísla, které se tehdy dalo pořídit na stáncích za krásných pětatřicet centů. A není divu, vždyť za černou perlou se uznale otáčeli fandové i v samotné kolébce hotrodů v jižní Kalifornii, kde ambiciózní kreace s elegantní karosérií Fordu T určené k závodění na solných pláních vznikaly skoro jako na běžícím páse. Uprostřed padesátek byly v módě kapoty s decentními lamelami a ostřílení úpravci často navrhovali i pro běžný silniční provoz aerodynamicky

tvarované „nosy“, které u závodních speciálů samozřejmě plnily i praktickou funkci. Dárcovský ročník 1927 byl už v sérii perfektní kombinací solidního kokpitu a omlazené zádě s pověstnou křivkou „turtledeck“ připomínající želví krunýř. Stačilo tedy jen snížit podvozek a pohrát si se spodkem, aby se zlepšila aerodynamika a vznikl na první pohled kompaktnější celek.

Tento klasický Track T-roadster vznikl v roce 1954 ve Woodland Hills v sousedství L. A. pod vedením Jacka Thompsona a podíleli se na něm jen ti největší profíci. Kvůli zvládnutí vyšších rychlostí spočinula k dokonalosti dovedená černá karosérie na uzavřeném rámu Essex z roku 1923, jenž býval v komunitě svého času velmi ceněný. Následovaly hrátky s aerodynamikou: Claude Hampson zhotovil speciální okruhovou příď s elegantní maskou. Že ale nejde o skutečný zá-



Kormidlo ze Stuttgartu: volant Banjo pochází z Porsche 356



Interiér v karmínově rudé koženice Naugahyde vyšel ze šicího stroje Dana Millera



Sériové čelní sklo bylo toliko sníženo, stojí však stále kolmo proti větru

voďák, prozradí hned pohled na čelní sklo, které je, pravda, sice krapet seříznuté, ale přesto stále dokonale svislé, a tedy z hlediska obtékání vzduchu konstrukčně zcela nevhodné. V této souvislosti stojí za zmínku, že Hampson tehdy pracoval pro firmu Kurtis Kraft Racing, jejíž zakladatel Frank Kurtis se zase velmi dobře znal s Georgem DuVallem, stvořitelem po něm pojmenovaných čelních skel, která se vyznačovala jedinečným dvojdielným šípovitým profilem. Je možné, že proti nasazení tohoto prvku, který se mezi hotrodery těšil vřelému přijetí nejpozději od třicátých let, byl sám Thompson. Jisté je však jen to, že jednoduché a jakýchkoli kudrlinek prosté reklamy typu „originální čelní skla DuVall V pro každý vůz – \$17,50, 6211 Banner Ave., Hollywood 38 GR 5265, kontaktujte J. D. Dotyho“ v komunitních časopisech mu určitě nemohly uniknout.

Ještě lepší!

Okruhovou scénou inspirované trubkové konstrukce na přední i na zádi promyšleně odrážejí základní motiv závodních oválů. Podvozek zdobí originální ráfky Kelsey Hayes s drátěnými loukotěmi, rané hydraulické brzdy Ford a trubková přední náprava s příčným listovým perem. Třístupňová převodovka Ford se zakřivenou řadičkou na středové konzole je v zájmu těsnějšího odstupňování na prvním a druhém rychlostním stupni osazena páry ozubených kol z Lincolnu Zephyr 1942. Také upravený Ford Flathead V8 samozřejmě těží z nejlepších tuningových dílů své doby, konkrétně z klasických karburá-

torů Stromberg 97 v uspořádání sixpack na sání Edelbrock a ostrého vačkového hřídele Smith s úhlem otevření ventilů 272 stupňů. K tomuto hnacímu ústrojí poznamenal magazín Hot Rod toto: „Motor pochází z vyřazeného japonského tanku a Ford ho opatřil mimořádně silným jádrem tak, aby dobře snášel převrtání. Hlavy spočívají nad válci s vrtáním 87,3 milimetru (3 a 7/16 palce) a zdvihem taktěž 87,3 milimetru, a vznikly v dílně Navarro.“

Dnes už asi jen těžko zjistíme, zda to byl dobře míněný žertík, nebo si v redakci Hot Rodu zařadil šotek. Ačkoli Fordi vě- osmičky Flathead si samozřejmě našly cestu i do obrněných vozidel – poháněly například britský transportér Bren Gun Carrier – Japonci je nejspíše nikdy nepoužívali, neboť sázeli spíše na diesely vlastní provenience. Buď jak buď, zúžený nosík tu představoval problém z hlediska udržování optimální teploty a chlazení: agregát potenciálně zlověstného původu tak musel být dovybaven chladičem z Lincolnu 1937, který byl před svou montáží zkrácen o čtyři palce, přesazen do úhlu 45 stupňů a opatřen horní nádržkou.

K odvětrávání motorového prostoru přispívá kapota s funkčními lamelami, které na jiných místech plní pouze dekorativní účely. Dvojitě koncovky výfuku jen decentně přecházejí ručně vyrobené prstencové profily pod zadním nárazníkem, nad nimiž zdobí záď vozu nepostradatelně svítlny ve tvaru slziček z Fordu 1939. V útulném prostoru pro cestující před kompletní přístrojovou sadou Stewart Warner usazenou ve strojně leštěné přístrojovce trochu překvapí volant Banjo z Porsche 356. O polstrování se tehdy postaral legendární

Tony Nancy, o zdobný pinstriping zase oldschoolový umělec Art Summers.

Cena, cena a zase cena...

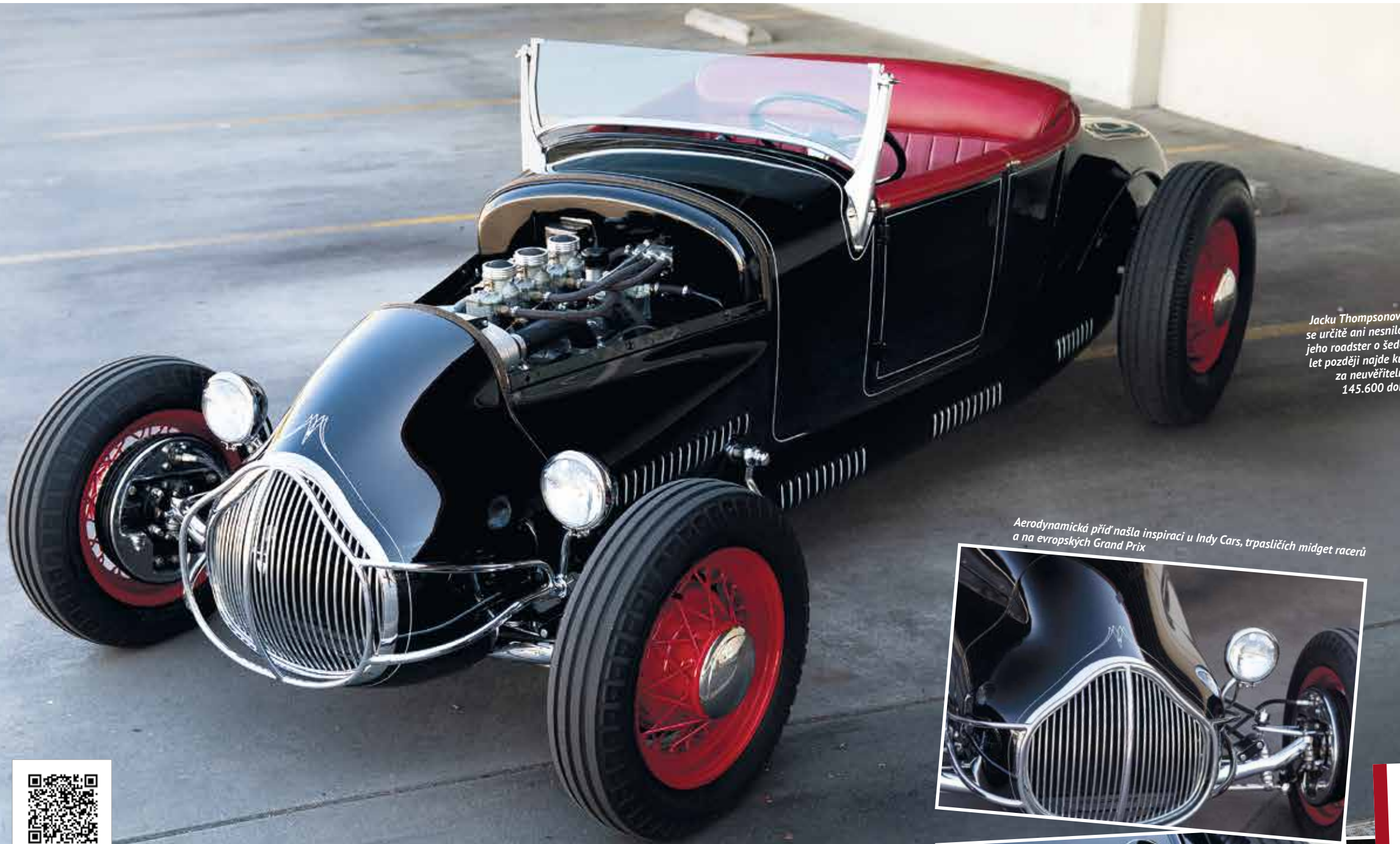
O dobré čtyři desítky let později se dostal ke slovu, v tomto případě spíše k tomu správnému nářadí, další tým elitních mechaniků: v polovině devadesátých let zrestauroval vůz

Osmiválec Flathead obdržel takřka povinný sixpack Stromberg a hlavy Navarro



Jelikož záď modelu T roadster připomíná želví krunýř, začalo se jí říkat „turtle deck“



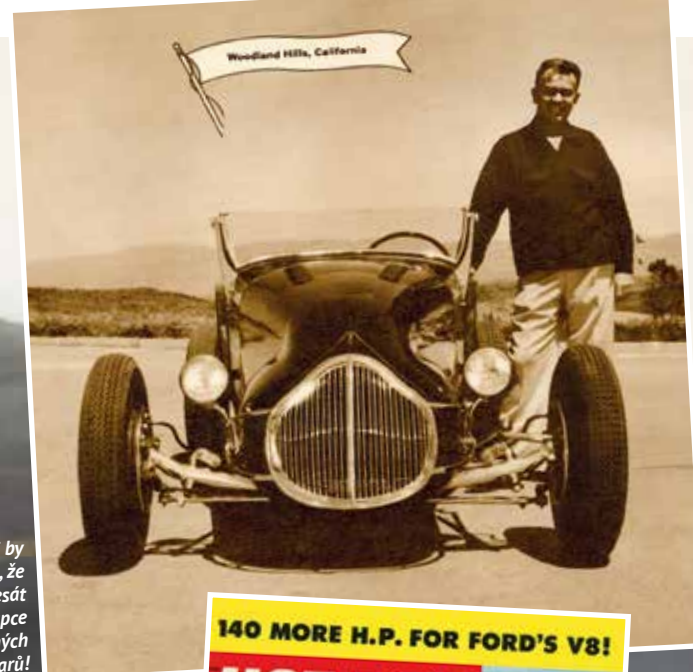


Jacku Thompsonovi by se určitě ani nesnilo, že jeho roadster o šedesát let později najde kupce za neuvěřitelných 145.600 dolarů!

Aerodynamická přednáška našla inspiraci u Indy Cars, trpasličích midget racerů a na evropských Grand Prix



Zadní svítilny ve tvaru slziček jsou tradičním příslušenstvím hotrodů. Ovšem pozor, číslo 429 tady nepoukazuje na zdvihový objem motoru



Dobová titulka magazínu Hot Rod s modelem T ve stylu track-nose vpravo dole

FORD MODEL T „TRACK-NOSE“ ROADSTER 1927

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, dvoudveřový dvoumístný roadster ve stylu hot rod * **Motor:** benzínový V8-SV, Flathead 255 cu.i., 4.178 cm³, vrtání x zdvih: 87,3 mm x 87,3 mm, tři dvojité karburátory Stromberg 97, sání Edelbrock, vačkový hřídel Smith s úhlem otevření 272 stupňů, hlavy válců Navarro * **Převodovka:** třístupňová manuální z Fordu 1939 s převody z Lincolnu Zephyr 1942 * **Přední náprava:** tuhá na příčném listovém peru * **Zadní náprava:** tuhá na příčném listovém peru * **Brzdy:** na všech kolech bubnové * **Kola:** Kelsey Hayes s drátěnými loukotěmi o rozměru 16" * **Pneumatiky:** Goodyear Bluestreak Speedway 5,5-16" vpředu, BF Goodrich Silvertown 7,0-16" vzadu * **Ostatní:** před ve stylu track-nose, zadní světla z Fordu 1939, rám Essex, přístroje Stewart Warner, volant Porsche, přestavba z roku 1954 představená v časopisu Hot Rod Magazine ze srpna 1958, důkladná renovace v devadesátých letech

Máte chuť na historický hotrod? Tento Ford Model T se před lety objevil v nabídce prestižní aukční síně RM Sotheby's

Gary Schroeder z firmy Schroeder Steering a Rick Cresse z Tri-C Engineering. Postupovali tak pečlivě, že jimi pospravované téčko získalo vysoce ceněný titul „Bruce Meyer Hot Rod Preservation Perpetual Trophy“, cenu „Von Dutch“ za nejlepší stylový pinstriping (kterou tehdy uděloval absolutní mistr svého řemesla Tommy „Itchy“ Otis; schválně si na internetu vyhledejte některé z jeho prací) i trofej za nejlepší úpravu modelu T na Grand National Roadster Show v roce 1997. K tomu nutno připočíst ještě účast na prvním ročníku přehlídky historických hotrodů pořádané souběžně s klasikou Pebble Beach Concours d'Elegance, která se konala v témže roce, a všem musí být jasné, že tenhle exemplář je absolutní raritou. Potom se ještě George Gray z firmy Van Nuys postaral o nový akrylový lak PPG Deltron v černé barvě a Dan Miller z Westlake Village přechalounil stárnoucí interiér koženkou

Naugahyde ve skvěle kontrastujícím karmínově rudém odstínu. Původní sloupek řízení kvůli snazšímu nastupování a vystupování ustoupil čtyřpolohové variantě Super Slim od Tri-C. Určitě ne neprávem získalo nakonec černé téčko cenu Art Center School of Design v Pasadeně, jak jinak, než za „excelentní design“. Dokonalou příležitost, jak na vlastní kůži zažít dřevní dny hotroddingu, však spatřovali v autentickém a především také rychlém roadsteru nejen porotci různých soutěží: na aukci RM Sotheby's odkleplo kladívko tento vzácný klenot novému majiteli za neuvěřitelných 145.600 dolarů!

Text: Arild Eichbaum
Foto: RM Sotheby's
Překlad: Ivo Pajorek
Adaptace: Petr Bellinger



VIDEO