



# NAILED

*Název „Nailed“ zvolil Troy Trepanier pro svůj nejnovější kustom, který nejenže parádně vypadá, ale díky dvěma turbodmychadlům má pod kapotou 820 koní! Jméno je vlastně slovní hříčka odkazující na osmiválcové motory Nailhead, které Buick používal v 50. a 60. letech, a také na přísloví „You nailed it“, což znamená něco jako: „Tos uhodil hřebíček na hlavičku.“ A povedená přestavba Buicku z půlky padesátých let je rozhodně trefou do černého.*

*Mark Willman měl od začátku jistou představu: slavný stavitel kustomů si měl pohrát s autem z padesátých let, vylepšit a vyhladit vzhled a taky mu dát něco hodně divokého pod kapotu. Troye si najal, protože znal jeho dřívější díla s turbodmychadly, která mu přinesla vel-*

*kou slávu. Výběr přesné značky a typu nechal na něm, podmínkou byl dvoudveřák z koncernu GM. Troy tedy odtroubil hon na vhodného adepta, až nakonec do pomyslných sítí zachytil dvoudveřového Buicka ročník 1956 – sedan s B-sloupkem v sice znaveném, ale přesto pou-*

*žitelném stavu. Na základě auta vznikly náčrty finálního stavu. Mark s koncepty hned nadšeně souhlasil, pozměnil jen barevné schéma. Buick tak mohl být zakoupen a odvezen rovnou do dílny Rad Rides v Mantenh na jih od Chicaga. Za pár hodin už tým rozebíral auto na součástky.*



*Za přepážkou vede potrubí z mezichladičů stlačeného vzduchu, které ústí do motoru pod atrapou vzduchového filtru. Z tohoto pohledu byste marně hledali dvě turbodmychadla ukrytá za podběhy kol*



Obrázek na začátku přestavby charakterizoval na slunci vyšisovaný lak a s hnělé podlahy, přesto byl Buick kompletní a celkově v přijatelném stavu

**Krok první: Dolů se starým lakem**

Kastle, ze které zůstala jen plechová skořápka, se v jedné místní firmě ponořila do očištné lázně. Výhodou tohoto postupu je, že nehrozí riziko deformace a kroucení plechových panelů, jak se lehko stane při obvyklejším pískování. Když se Buick z této „mikve pro auta“ vynořil, odhalila se podlaha silně rozežraná rzi. Na žal a smutek ale nebyl čas: celá podlaha byla vystřížena a nahrazena nově ručně zhotovenou partií.

Hned na začátku prací na projektu upevnil tým Rad Rides Buicka na montážní stojan, který později také přibližně simuloval výšku podvozku. Troyovi spolupracovníci k němu karosérii přivařili a přilepili výztuhy, aby si při vyřezávání podlahy a přepážky udržela tvar. Většina lidí přehlídá, že Troy u svých aut nesnižuje střechu, „nečopuje“. Jeho úpravy se soustřeďují na moderní podvozek a agregáty, při úpravách karosérie se spíše pečlivě věnuje detailům. Ale právě tyto celkem decentní změny vzhledu stačí firmě Rad Rides k tomu, aby stavěla jedny z nejzajímavějších kustomů na základě aut z 50. a 60. let.

Troy měl kontrolu nad projektem prakticky ve všech fázích: kromě lakýrnické dílny má totiž svou vlastní CNC frézu a zaměstnává klempíře, který vládne stejně dobře i čalounictví. V oboru karosářiny spoléhá Troy na externisty jen když jde o pískování, odstraňování starého laku v ponorné lázni nebo chromování. Buick je jeden z prvních projektů, které až na několik důležitých zakoupených dílů vznikal celý v dílně Rad Rides.

**Práce na rámu: Nový podvozek jako základ**

Troy z praxe dobře ví, že když projekt trvá příliš dlouho, vyšplhají se náklady pro majitele do neúnosných výšin. Proto se rozhodl objednat hotový rám Art Morrison, který už byl předem opatřen všemi nezbytnými úchyty pro zavěšení z Corvette C6 vpředu a 9" tuhou zadní nápravu od Forda vedenou na stabilní konstrukci ze čtyřech ramen.



Troyův koncept majitel ihned schválil, pozměnil jen barevné schéma k lakování



Nevalné počasí při focení bohužel nedalo příliš vyniknout decentnímu kontrastu dvou odstínů laku

Sotva kolegové po renovaci podlahy opravili několik malých poškození od rzi v prostoru nohou, putovala karosérie na zkoušku na rám. Stejně tak nápravy, aby bylo možné přesně odměřit tolerance a důležité body pro geometrii. Kola se vešla do podběhů podle plánu a vyhovovala také světlá výška. V dalším kroku proto byly zhotoveny držáky a nosníky pro karosérii a následovalo pasování motoru s převodovkou. Když byly agregáty na svých místech, zhotovil tým nový středový tunel a podlahové plechy, vyztužené žebrovaním. Také nová přepážka za motorem získala díky zapracovanému drážkování na pevnosti.

**Nákladné detaily: Fréza dělá přesčas**

Při návrhu přepážky za motorem bylo třeba zohlednit také potřebný prostor pro přívody vzduchu a přípojky obou turbodmychadel, která později zapadla za levý a pravý podběh. V mezidobě začaly vznikat na CNC fréze nezbytné díly pro instalaci vstříkovaní benzínu na staříčkový osmiválec. Jako základ posloužilo sání, určené původně pro dva čtyřkomorové karburátory. K němu byl přizpůsobován objemný tunel, zakončený velkým tělesem škrticí klapky Wilson Manifolds. Na ohýbačce-tvarovačce vznikla nová podlaha kufru, vnitřky blatníků s doplněným žebrovaním pro zvýšení tuhosti, a pár dalších dílů. Troyovi profíci na plechařinu se do toho tak položili, že vypadají, jako by vypadly přímo z lisovací formy. Přestavbou motoru pověřil Troy firmu FX Engines v Mokeně ve státě Illinois, která hned ze startu převrtala Buickův Nailhead ze 401



Zakončení komplikovaných svodů svařených ze samostatných dílců tvoří frézované příruby



Takhle vypadají hotové svody – zkuste si tipnout, kolik práce takový výsledek obnáší...



Při stavbě Buicka musela CNC fréza dělat přesčas. Na fotce právě vzniká adaptér pro vstříkovaní do sacího traktu



Rám Art Morrison byl již připraven pojmout 9" zadní osu Ford spolu se zavěšením na čtyřech ramenech



Aby zákazník ušetřil čas a peníze, zakoupili kustoměři hotový rám od kolegů z firmy Art Morrison



V zadní partii blatníků za podběhy jsou uložena dvě turbodmychadla, mocně dopující všech 423 kubických palců motoru Nailhead



Spousty detailních úprav od Rad Rides si člověk všimne až na druhý pohled, jako třeba zkrácených „kornoutů“ na nárazníku



Na rozdíl od mnoha konkurentů nesází Troy na vzduchový podvozek. Karosérie je proto usazena na rám s velkou péčí



Za víkem v palubní desce je dobře skrytá řídicí jednotka zábavního systému Kenwood

Troyův spolupracovník Adam Banks očalounil sedačky a dveřní panely kůží Blackfoot. Do kabiny zavítaly i černě poniklované páčky a řadička

na 423 kubických palců. Originální klika byla vytažena, vyleštěna a pak znovu namontována. Firma dále použila písty Ross zajišťující střízlivou kompresi 8:1 a vačku Bullet Racing. Místo nad blokem zaujala sada hlav a mezi nimi připravené vstřikování Rad Rides. Během této fáze běželo opět na plné obrátky „cé-en-céčko“, ze kterého vypadávaly precizně vyřezované díly, od rozmanitých držáků přes příruby pro výfukové svody až po víka klikového ložiska a řetězové skříně a novou olejovou vanu. Při zkušebním běhu pak mohli konstruktéři FX Engines naměřit špičkový výkon 820 koní a točivý moment přes 1.200 Nm. Úctyhodné, co říkáte?! Obří síla je dále přenášena přes automatiku GM 4L80E, která samozřejmě neunikla zesílení, konkrétně firmou Bowler Performance. Rad Rides už jen dodali vlastní adaptér na motor.

**Finále: Poslední krok**

V lakovně šla karosérie Buicku znovu z rámu, aby mohla do barvy spolu s díly zavěšení a zadní nápravou. Tým dokonale využil získaného času k dokončení podvozku před finálním smontováním. Termín se blížil, protože mechanici slíbili majiteli, že Buicka dostanou už hotového na výstavu Autorama Show v Detroitu, aby se s ním mohl zúčastnit soutěže o Ridler Award. Ridler patří k nejvyšše hodnoceným cenám pro rody a kustomy. Když se na této události nechcete ztrapnit před konkurencí, musíte všechny práce provést v prvotřídní kvalitě. Další důvod pro to, aby Rad Rides při přestavbě Buicku neslevili z jediného detailu.

V rámci přípravy na lakování upevnili Troyovi kolegové karosérii na pojízdňé šasi, pootočili ho na stranu a nejprve nalakovali spodek. Rám šel do tmavě šedé metalízy. Po smontování s jednotlivě tmavě šedými díly zavěšení byly namontovány 3" nerezové výfuky, které na dvou místech rám protínají. Do pojízdňého šasi byl vpraven osmiválec s převodovkou a kompletní nalakovaná kastle si konečně mohla oddychnout a napevno usednout.

Sama karosérie dostala dvoubarevné lakování v lehce kontrastních šedých metalických odstínech, přičemž střešní partie je vyvedena v nepatrně tmavší barvě. Pečlivý detail: vybrané ozdobné lišty nedostaly chromování, místo toho jsou potaženy „černým niklem“ nebo zůstaly nahé v kartáčovaném nerez, což ve výsledku propůjčilo Buicku sebevědomý výraz.

Jedním ze známých multitalentů v Troyově týmu je Adam Banks. Umí to skvěle nejen s plechem, ale je i výborným čalouníkem. Jeho výsledky jsou srovnatelné s jednoručelovými firmami, které si za jedno auto napíšu na fakturu bez mrknutí oka 50 tisíc dolarů. Adam rozebral originální sedačky, poladil rámy a opolstroval je novými potahy ze speciální kůže Blackfoot. Nakonec byl povrch ještě trochu „ošoupán“, aby získal lehkou patinu. Výsledek je přesvědčivý.

**Projekt uzavřen: Termín dodržen**

Podařilo se. Osádka Rad Rides stihla Buicka připravit pro show v Detroitu tak skvěle, že byl zvolen mezi osmičku top kandidátů



na Ridlerovu cenu. Dostat se tak vysoko je velkolepá věc. Znamená to, že auto patří k naprosté špičce kustomové ligy. Jeho osmiválec navíc běží sametově a bezchybně, i když majitel čas od času povolá do služby všech 820 koní a obě turbodmychadla rotují v červených obrátkách.

Po otevření kapoty většina lidí spatří jen neskutečně úhledně zreštaurovaný starý Nailhead. Těsně před přepážkou se krčící turba už nezmerčí, nemluvě o moderním vstřikování pod atrapou vzduchového filtru. Bez debat tvoří toto spojení moderní techniky a sériové podobě se příliš nevzdalujícího vzhledu jeden z nejimpresivnějších motorových prostorů, který jsme dosud měli možnost spatřit. Troy a jeho kumpáni zkrátka trefili hřebíček přímo na hlavičku a jsou před konkurencí zase o pořádný kus napřed.

Text a fotografie: Bo Bertilsson

Studiové fotografie a fotografie z přestavby: Rad Rides

Překlad: Ivo Pajorek

Adaptace: Petr Bellinger



Chromované nárazníky jsou zkombinovány s ozdobnými lištami z kartáčovaného nerez. Několik prvků je potaženo „černým niklem“



Tým Rad Rides vyvedl výfukové potrubí nárazníkem jako u Roadmastera 1956



Firma Billet Specialties dodala třídičné ráčky z lehkých slitin v průměru 19 a 20 palců, na nichž jsou obuty bělobočky Michelin



Na Ford Torino GT „Project Talladega“ (v pozadí) se můžete těšit v některém z příštích čísel



Rad Rides by Troy zvládli Buicka připravit v pravý čas k soutěži o Ridler Award

## Buick Special 1956 Custom

**Koncepce:** motor vpředu podél, pohon zadních kol \* **Karosérie:** ocelová rámová, dvoudveřový sedan \* **Motor:** benzínový V8-OHV „Buick Nailhead“, 423 cu.i., 6.937 cm<sup>3</sup>, (původně 401 cu.i.), kompresní poměr 8:1, výkon 820 koní, točivý moment 1.200 Nm, písty Ross, vačkový hřídel Bullet, válečková zdvihátka a hydraulické vymezování vůle ventilů, ojnice Carillo I-Beam, hlavy válců s přepracovanými kanálky, sací ventily 1,875", výfukové ventily 1,5", upravené pořadí zapalování, digitálně řízené vstřikování Rad Rides, sestava dvou turbodmychadel se dvěma mezichladiči stlačeného vzduchu, mazání se suchou skříní \* **Přenos hnací síly:** čtyřstupňová automatická převodovka GM 4L80E, 9" zadní náprava Ford \* **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol na dvojitých příčných ramenech z Corvette C6, pružící a tlumící jednotky Ride-Tech \* **Zadní náprava:** tuhá náprava na čtyřech ramenech, pružící a tlumící jednotky Ride-Tech \* **Brzdy:** kotoučové brzdy Wilwood s vrтанými a drážkovanými 14" kotouči, šestipístkové třmeny vpředu, čtyřpístkové třmeny vzadu \* **Kola:** třídičné ráčky z lehkých slitin Billet Specialties v rozměru 19" vpředu a 20" vzadu \* **Pneumatiky:** Michelin Pilot Sport s bílými pruhy na bocích, šířka 255 mm vpředu a 315 mm vzadu