

COYOTE



Původní označení 427 SOHC odstranila frézka, pod firemním logem se objevil nápis „Coyote“

hot rod, evokující dobu, kdy Raybestos vozil zboží přímo před plechové rolety závodních boxů v „Gasoline Alley“. Bossem všech reklamních strategií Affinia Group je Josh Russell, žádný teoretik se spoustou žvástů o ničem, ale opravdový znalec aut a jejich historie. Jako každý správný „Amík“ se vyzná i v hot rodch a nemusel se dlouho rozmýšlet nad výběrem toho pravého muže, stavitele High End Rodu se stopou tradic. No a tím pravým člověkem byl samozřejmě Troy Ladd, zakladatel a vlastník Hollywood Hot Rods (HHR). Sympatie se ukázaly jako vzájemné a objednávkou Raybestos bral jako ocenění i poctu: „Raybestos funguje už nekonečně dlouho a pořád dodává perfektní věcičky na Indy 500 a NASCAR. Jsou zavedení, spolehliví, a tuhle stavbu si dobře promysleli.“ Začal vznikat projekt „Ultimate Hot Rod Parts Express“. Od začátku bylo jasné, že stavba nebude začínat pracnou renovací starého železa a sháněním původních dílů či funkčních replik. Novou karosérii ve stylu Roadster Pick-up 1932 dodala firma Brookville Roadsters. Výrobce, sídlící v Ohiu, má v nabídkovém katalogu široký výběr přesných replik všech možných nástaveb, užívaných u Fordů. Dodnes se Brookville Roadsters chlubí historikou, jak ani samotný Henry Ford nepoznal rozdíl mezi jejich ocelovými výlisky a tovární součásti. Kdyby „Old Henry“ viděl připravenou karosérii roadster/pick-up, určitě by se nestačil divit. Totiž: ročník '32 nabízel všechny myslitelné varianty mimo (přesně takového) otevřeného pick-upu! Něco podobného tu sice bylo, Ford to nazval Open Cab Pick-up, ale rozdíl mezi původní a „novou“ verzí byste našli hodně. Interiér byl stísněný a mnohem menší než u běžného osobního modelu, délka kabiny totiž musela ustoupit požadavkům na plnohodnotnou ložnou

Retro roadster pick-up s novým osmiválcem Mustang!

Když se chce některý z amerických gigantů na konkurenčním bojišti výrobců náhradních dílů zviditelnit, určitě to udělá stylově. Výsledkem je pak skvost, kolem kterého teenageři šílí a okamžitě to chtějí také. My vám představíme nápad, který realizovali pánové přes marketing u výrobce brzd Raybestos: stylový hot rod přesně podle jejich pojetí. Je to vzpomínka na 50. a 60. léta, kdy Raybestos zásoboval i závodní týmy, dvoumístný rod, zrychlující srdeční puls a navíc s nádechem užitečnosti! Nebo už jste někdy viděli otevřený pick-up, roadster a hot rod dohromady?

Troy Ladd je hodně známé jméno. Několikrát jsme už o něm psali a určitě o něm ještě psát budeme. Raybestos si prostě nemohli vybrat většího specialistu, než proslaveného stavitele odvážných speciálů z Hollywood Hot Rods. Skloubit pick-up s roadsterem a vybavit jej mnoha fajnovými věcičkami byl samozřejmě jeho nápad. Raybestos je značka, vyrábějící brzdové součásti už v době, kdy Fordovo „Téčko“ bylo ještě hudbou sfér. Už v roce 1902 začal vyrábět

a postupně dodával všechno od dílů do hydrauliky až po brzdové obložení. Během doby se začlenil do koncernu Affinia Group, vypracoval se k ročnímu obratu ve výši dvou miliard USD a jeho sklady bychom asi těžko nazvali kůlničkami. Silné a zdatné reklamní oddělení jednou smetlo ze stolů návrhy samolepek a vývěsních štítů, a rozhodlo se postavit stroj, který by jejich značku dovezl přímo za zákazníky, kamkoliv a maximálně stylově. Měl to být nadčasový





529 Nm. Ale když udržíte lehkou nohu na plynu, dokáže se spokojit s devíti litry benzínu. Josh Russell samozřejmě tyhle detaily znal, tak už zbývalo jen doladit „malíčkovosti“ – V8 bude spojený s pětistupňovou mechanickou převodovkou Tremec. A to nebylo všechno! Když se dokumentace začala měnit v reálný základ rodu, napadlo Joshe, že by se mohl pokusit vylepšit Retro Look úpravou motoru do dobové podoby. Předlohou se stal slavný big-block 427 cu.i. SOHC z 60. let, který způsobil pozdvižení především na dragstripch. Podle umístění vaček mu říkali prostě „Cammer“. Rozměrově se od „Coyote“ prakticky neliší, tak proč mu nezkusit místo supermoderního vzhledu hlav dodat trochu oldschoolové šťávy s vizáží tradičního hliníkového odlitku? HHR okamžitě zhotovil dvojici adaptérů, které spojovaly retrovíka se současnou technikou. Konečným efektem bylo „odmodernizování“ vé-osmičky ke cti a slávě legendárního Cammeru. Zároveň se pod rozměrná hliníková víka mohly ukrýt některé moderní součástky elektronického zapalování. Další změnou ve stylu retro je výměna sériového sání za speciální kousek se samostatnými svody z dílny Hilborn. Celkový optický dojem je fantastický, vypadá to jako muzeální motor s mechanickým vstřikováním. Pod vnější slupkou ale pracuje ta nejmodernější technika, řízená systémem FAST (Fuel Air Spark Technology), jehož řídicí jednotka je dovedně ukrytá za přístrojovou deskou. Podle přesné repliky nosníků '32 zhotovili v HHR rám doslova na míru. Aby se rod mohl rychle, ale i bezpečně a dynamicky vydat do série zatáček, musel být podvozek na několika místech zpevněný trubkovou výztuhou. Přední nosníky bylo třeba pozvednout a zadní část se musela přizpůsobit zkrácené ložné ploše. Celá přední náprava vypadá jako z předválečné ilustrace, hlavně díky starodávně vypadajícím tlumičům. Ty doplňuje I-Beam nosník a podélná ramena Hairpin. Ale kde jsou vinuté pružiny nebo listy? Máte pravdu, nic takového tam fakt není! Troy totiž vymyslel nastavitelné odpružení zkrutnými tyčemi a ty oldschoolové tlumiče matou vzhledem. Jedná se o supermoderní doplňky s nastavením na dvanáct stupňů účinnosti. Tlumiče jsou upevněné na nosníku, zvaném „Nerf-Bar“, který spolu s předními světlomety dodává vzhledu lehkou příchutí tzv. „Sprint Caru“. Zadní nápravu „Quick-Change“ dodal Speedway Racing a stejně jako přední je odpružená torzními tyčemi a stavi-

telnými tlumiči, a nesená čtveřicí (rovněž stavitelných) podélných ramen. Zadní nárazník opět přináší reflexi na klasické Sprint Cars. Možná se budete divit, že vybrat brzdy pro roadster Raybestos nebylo vůbec jednoduché. V sortimentu výrobce sice najdete prakticky všechno, ale jak zkombinovat výběr té špičkové techniky s účelem vozidla, totiž s reklamou výrobků? Řešení přineslo opět ohlédnutí do starých dobrých časů – na předních kolech najdete stavebnici z třmenů Corvette '65 a jedenáctipalcových kotoučů Chevy, zadní bubny 2,5x12" dodal hrdý Caddy DeVille '59. Jedinými součástkami, které nepocházejí ze sortimentu Raybestos, jsou brzdové válce Wilwood a pedály. A dostáváme se ke styčné ploše rodu a vozovky. Původně HHR plánoval osadit roadster speciálními zakázkovými hliníkovými koly typu Halibrand, jenže práce na nich se nečekaně protáhly, náš fototermin jsme už nemohli posunout, takže na snímcích vidíte sice prozatímní, ale efektní řešení: stylové ráfky s drátovým výpletem od firmy Hot Rod Wires, obuté do retro pneumatik Coker. Tipovali byste na diagonálky v dobovém stylu, že? Chyba, zdání klame! Jsou to radiálky nejmodernější konstrukce, vzhledově orientované do doby diagonálních balónů! Finiš pick-upu tvoří nástřik v odstínu „Raybestos Red“, na dveřích si můžete přečíst firemní slogan „Safety in Speed“, samozřejmě

plochu, navíc při shodném rozvoru. Pokus asi nebyl moc úspěšný, protože si tenhle model objednalo pouhých 593 zájemců. Pánové z Brookville na to šli opačně a všechno podřídili komfortu a dostatku místa pro řidiče a spolujezdce. Převoz nákladu už nebyl prioritou... Rozměry interiéru běžného roadsteru tvořily základ budoucí kabiny, délka užitkového prostoru nebyla důležitá, a nikomu tak nevadilo její zkrácení. Pak se hovor

stočil na pohonnou jednotku a Josh Russell vytáhl eso z rukávu: má totiž dobré kontakty u závodního oddělení Fordu a hned se obrátil na Jesse Kershawu. Ten si prohlédl výkresy a obrázky, a okamžitě nabídl nový

pětilitrový V8 DOHC. Ford jej vyvinul pod kódovým označením „Coyote“ a můžete jej najít v současné nabídce agregátů pro Mustang. Ročník 2011 má v provedení GT výkon 412 koní a zpřehází vám útroby kroučkem

Prapředek rozvážkového hot rodu je inspirovaný modelovým rokem 1932

Prapředek rozvážkového hot rodu je inspirovaný modelovým rokem 1932

Trychtýře jednotky Hillborn vypadají jako historické mechanické vstřikování



V odkládací schránce palubky nejsou černé brýle a céděčka, ale zásobníky spojkové a brzdové kapaliny



Redline Gauges dodal stylové kulaté budíky přesně podle představ zadavatelů





doplněný o logo. Tohle všechno se zdaleka vyhýbá novému pojetí grafiky, ale opět odkazuje na dávné Indy Cars, sponzorované výrobcem brzd. Zaoblené přední okno DuVall splňuje veškeré požadavky na Oldschool-Look, celý interiér je vizitkou firmy Elegance Auto Interiors, jež dodala a instalovala koberečky, čalounění i obklady. Sedáky zdobí styl Tuck 'n' Roll, šestici kulatých přístrojů naprosto „původní“ vizáže na míru zhotovili v kalifornské Redline Gauge Works.

Celou stavbu vedl Troy Ladd, šéf Hollywood Hot Rods

Konečně nadešla chvíle, na níž netrpklivě čekali všichni zainteresovaní. Pick-up byl zkompletovaný, technika připravená k vyzkoušení. Panenská jízda se konala na Irvingdale Speedway. Počasí se vydařilo, možná dokonce překonalo nějaký ten rekord – žár dosahoval na ploše 50 °C, prvních pár koleček bylo pomalejších kvůli aklimatizaci. Ale pak peklo rozpáleného motoru začalo konkurovat sluneční výhni, ručička otáčkoměru byla nemilosrdně vyhnána až za hodnotu 7.000, tedy do oblasti zbarvené stejně rudě jako karosérie speciálu. Otevřený výfuk vysílal bestiální dunění véosmičky

do širokého okolí, křest ohněm trval celých 40 kol při plném výkonu! Útrpné právo pro motor, ale bez jakýchkoliv poškození. Ford ztichl až pod vlajkoslávou a na své stavitele i zadavatele udělal pozoruhodný dojem: „To auto je jedinečný, naprosto nesrovnatelný s každým jiným hot rodem, a navíc představuje živoucí kroniku historie firmy“, tolik Raybestos a HHR si může udělat další symbolický zářez. Jednou je spočítáme...

Text: Jim Maxwell

Foto: Jim Maxwell

Překlad: J.F.K.

Adaptace: Petr Bellinger

Ford Brookville Roadster Pick-Up 1932

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** model Brookville/Ford 1932, rámová, zakázkově upravený roadster pick-up * **Motor:** benzínový hliníkový V8-DOHC, 302 cu.i., 4.951 cm³, 412 koní při 6.500 ot/min, 529 Nm při 4.250 ot/min, kompresní poměr 11,0:1, vstřikování paliva SEFI, hliníkové písky, variabilní časování rozvodů, čtyřventilová technika, hliníková ventilová víka 427-SOHC s nápisem „Coyote“, sání se samostatnými přívody, elektronická řídicí jednotka Hilborn-FAST, výfuková soustava HHR s možností uzavření na svodech * **Převodovka:** pětistupňová mechanická převodovka Tremec * **Přední náprava:** tuhá náprava I-Beam se sníženými (4") podélnými zkrutnými tyčemi, podélná ramena Hairpin, stavitelné hliníkové tlumiče QA1, doplněné prachovkami konstrukce HHR * **Zadní náprava:** tuhá náprava Speedway-Engineering-Quick-Change na příčných zkrutných tyčích, čtyřice podélných ramen, stavitelné hliníkové tlumiče QA1 * **Brzdy:** vpředu brzdové kotouče Chevrolet 11", třmeny Corvette '65, vzadu bubnové brzdy Cadillac '59 * **Kola:** Hot Rod Wires 16", drátový výplet * **Pneumatiky:** Coker Tire „Excelsior“, vpředu 5,50x16, vzadu 7,50x16

Hollywood Hot Rods představuje ideálního partnera pro stavbu High end Rodu



Sedadlo v módním stylu Tuck 'n' Roll



Páková ramena spojují nápravy s pružícími zkrutnými tyčemi



Náprava Quick Change s proměnlivým převodem byla především závodním doplňkem



Použitý pětilitr se podobá legendárnímu agregátu „Cammer“



Klasické oldschoolové tlumiče na držácích předního „Nerf Baru“



Sklopné zadní víko užité plochy neneso označení Fordu, ale vyražený nápis Raybestos