

Moonshine Rod

Hot rodem snů je pravověrný Ford Model A včetně dobových detailů

Decentní top chopping, blatníky kryjící běloboké obutí na elegantních drátových ráfcích a masivní kotouče schované za pochromovanými brzdovými bubny. Tmavo-zelený Ford A Five Window Coupe ze sbírky Petra Hechlera je vzhledově ve špičkové kondici. Ještě lepší to ale je, když se k životu probudí jeho V8 Flathead...

Jednoduchý kokpit obsahuje elegantní přístrojový štít uprostřed, doplněný dvěma přístroji Apco



Čalouník Ralf Klemmer nově potáhl koženou sedadlovou lavici a zhotovil i stropní čalounění



Petr měl pokaždé nos na zajímavé stavby. V německém Ch&F ročníku 2011 jste se mohli dočíst o jeho zajímavém pick-upu Chevrolet '59. V autech se vrtá už celou věčnost a je fanda „American Way of Life“ s důrazem na automobily a muziku. Už

ve věku „absolventa“ mateřské školy přetíral své Matchboxy laky na nehty z kosmetického stolku své mámy. Dvě cesty do Ameriky pak inspirovaly Petra ke stavbě rodů: „Chtěl jsem každopádně nefalšované Áčko, žádnou novodobou ocelovou nebo plastovou repliku,“ říká. Chvilí to trvalo, ale pak se v Craigslitu objevil inzerát na Model A Coupe z posledního roku výroby, který sjel z pásu v kalifornském Van Nuys. Nádherně udržovaný dvoudveřový model byl teprve v rodině druhého majitele a opečovávaný jako šperk.

Během celé své historie byl patrně jen jednou přelakovaný. Peter s prodávajícím nesmlouval o ceně, stiskl si ruce a Ford brzy přirazil ke břehům Evropy. Hned nato následovala první projížďka a majitel poznal, co dovede čtyřicítka koníků v ocelovém srdci jeho nové akvizice.

Nový majitel už dlouho choval v hlavě představy o budoucí podobě Áčka a ještě na podzim převezl fordku do své dílny a zcela původnímu veteránu snížil střechu o pět palců. Hned nato sejmul karosérii z rámu a zbytek vozidla kompletně demontoval. Během prací se přesvědčil o jedinečné zachovalosti karosérie. Následovalo zpevnění rámu pomocí „věčkových“ příček v zádi a montáž nových náprav, objednaných v SoCal Speed Shopu. Dopředu šla tuhá náprava s příčným listovým odpružením, dozadu čtyřprvková náprava Winters Quick Change. Novému podvozku musel přizpůsobit původní



Peter do svého díla vložil čtyři a půl roku práce. Výsledkem je opravdu neobyčklý Ford A 1931...

Véosmička Flathead má hlavy Edelbrock a dva Fordovy karburátory s otevřeným sáním

příčné listové pružiny. Chromované přední bubny s typickým rýhováním skrývají kotoučové čtyřpístkové brzdy Wilwood.

V přední části rámu se objevily nové držáky motoru, protože pro Petera připadal do úvahy pouze jeden jediný agregát: V8 Flathead. „Povedlo se mi v USA koupit kompletní motor s hlavami



Pod typicky rýhovanými bubny se skrývají čtyřpístkové kotoučové brzdy Wilwood



Před montáží bělobokých firestonek dostaly drátové ráfky 16" černou barvu technologií práškového lakování



Po snížení bylo nutné střechu znovu nalakovat, ale protisluneční štít a střešní vinyl pocházejí z roku 1931

boké obutí Firestone má rozměr 6.00 x 16" (vpředu) a 7,50 x 16" (vzadu). Tmavá zeleň karosérie jako

jediná odolala přestavbě zasloužilého stroje na hot rod, samozřejmě ani ten lak nezůstal bez úhony a sem tam je vidět drobné poškození. Petr má ale svůj názor: „Nechtěl jsem fordce brát úplně celou její historii...“ Nový lak do-



Příčné listové odpružení je přizpůsobené zadní nápravě Winters Quick Change. Na snímku i duální výfuky...



Automobilový inženýr, muzikant a fanoušek USA postavil celý hot rod podle vlastních představ

kůží, pod nohama mají zcela nové koberce. Původní přístroje doplnil teplo- měř chladící kapaliny a tlakoměr oleje, což odpovídá příplatkové výbavě Fordů ročníku 1931. Naproti tomu rychloměr je řízený elektronicky.

„Ford strávil celý týden ve zkušebně technické kontroly, zkoušeli tam přes- nost rychloměru, provedli jízdní a brz- dné zkoušky a nakonec napsali veškeré změny do technického průkazu,“ dodá- vá nikoliv bez hrdosti tvůrce vozu. Pro- tože někdy je samotná práce na autě hezčí než ježdění – zejména, když máte v hlavě srovnané vlastní představy o konečném výsledku...

Text: Gerald Sandrieser
Foto: Gerald Sandrieser, archiv maji- tele
Překlad: J.F.K.

FORD MODEL A COUPE 1931

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rá- mová, dvoumístné dvoudveřové kupé s úpravami ve stylu hot rod * **Motor:** benzínový V8-SV Ford Flathead, 239 cu.i., 3.916 cm³, 113 koní při 3.800 ot/mín, vrtání x zdvih 81 x 95,3 mm, kompresní poměr 6,8 : 1, dva dvo- jité karburátory Ford 8BA/91-99 s otevřeným sáním, hlavy válců a sání Edelbrock, chladič s integrovaným chladičem oleje HD, větrák SpaI, duální výfukový systém vlastní výroby s tlumiči Magnaflow * **Převodovka:** třístup- ňová automatika TH-350, zakázková kardanová hřídel, přestavba na volič u volantu * **Přední náprava:** tuhá náprava na podélných ramenech, příčné listové odpružení, teleskopické tlumiče, čtyřpístkové kotoučové brzdy Wil- wood ukryté v brzdových bubnech * **Zadní náprava:** tuhá náprava Winters Quick Change, čtyřprvkové zavěšení, příčné listové odpružení, teleskopí- ké tlumiče, bubnové brzdy o průměru 320 mm * **Kola:** ráfky 16" s drátovým výpletem * **Pneumatiky:** běloboké Firestone „DeLuxe Champion“, vpředu 6.00 x 16", vzadu 7.50 x 16" * **Úpravy:** Top Chop 5 palců, všechna okna z bezpečnostního zeleně probarveného skla, blatníky a střecha se sloupky nově nalakované, pinstriping * **Interiér:** kompletní nové kožené čalou- nění, nové koberce, elektronický rychloměr Motogadget, tlakoměr oleje a teploměr chladící kapaliny Apco

Na snížené karosérii Modelu A Coupe se lesknou původní reflektory z roku 1931

a sáním Edelbrock, navíc se dvěma karburátory,“ vysvětluje třiapadesáti- letý automobilový inženýr. Hned první jízda naplnila Petera úžasnými dojmy, ale jen asi na hodinu. Motor skončil ro- zebráný do posledního šroubku a Peter jej navíc převrtal a vyhonoval. Násled- ně původní V8 239 cu.i. osadil novými písty a novou vačkou. Klikovou hřídel zbrousil a ventily vybavil stavitelnými zdvihátky. Pomocí vlastnoručně vyro- beného mezikusu připojil k motoru automatickou převodovku TH-350. Další úprava se týkala páky voliče, kte- rou Peter chtěl mít na sloupku volantu. Problém se vyřešil koupí celého nového sloupku řízení ve Státech. Zručný technik nechtěl použít ani kompletní kabeláž pro hot rody, předem přípra- venou a dodávanou, místo toho povolal kamaráda autoelektrikáře a celou elektroinstalaci krok za krokem mon- tovali sami. Zároveň tím splnili veškeré evropské normy.

Z původního oldtimeru nezůstala zachovaná ani kola, Peter už měl ob- jednané nové ráfky. Jakmile dorazily, nechal je práškovou technologií nala- kovat na černu, a hned je nasadil pod černě zbarvené blatníky. Stylové bělo-

Ol' Rattler má při každé jízdě fantastický zvuk, třebaže jeho V8 dává „pouze“ 113 koní

