



HOT ROD, RAT ROD, AVAGY AZ AMERIKAI „LÁZADÁS SZIMBÓLUMAI”

Talán kevésbé ismert, hogy a hátrafelé fordított baseballsapka és az amerikai hot rod mánia között van párhuzam, ami nem más, mint az, hogy az 1930-as években a kaliforniai srácok lázadásának mind a kettő a szimbóluma. Mivel folyamatos érdeklődésre tartanak számot a különböző médiacsatornákon látható amerikai járműépítő műsorok, ezért nem árt átnéznünk, hogy milyen járműtörténeti korszak adja hozzá az alapot.

A „hot rods” jellemzően régi, klasszikus és egyben modern amerikai autók elnevezése, amelyeknél nagy motorokkal érték el a gyorsabb sebességet. A „hot rod” kifejezés eredete nem ismert teljesen. Néhányan például azt állítják, hogy a „hot” kifejezés az ellopott járműre utal. Más származási történetek közé

tartozik a motor vezérműtengelyének vagy „rúdjának/bütykös tengelyének” cseréje egy nagyobb teljesítményű verzióval. Az első időkben a fokozott teljesítményre módosított autót „gow job”-nak nevezték. Ez a kifejezés az 1950-es évek elején és közepén változott a szakzsargonban „hot rod”-ra.

Ha végzünk egy kis gépjármű-történeti háttér kutatást, akkor látható, hogy például az Ontario Környezetvédelmi Minisztérium a járművek kibocsátására vonatkozó szabályaiban egy hot rod-ra utal, mint minden olyan motoros járműre, amelynek cserealkatrésze eltér a gyári eredetétől.

De nézzük meg, hogy hogyan is születtek az első hot rodok. A San Francisco-i, Los Angeles-i tinédzsereknek a '20-as években nem sok pénzük volt, így, ha összegyűjtöttek 10–20 dollárt és vettek egy leharcolt Ford Model T-t, azt kicsit rendbe hozták, majd további takarékoskodással hozzájutottak új hengerfejekhez és jobb porlasztókhoz, és máris kész volt felspécizett autójuk. Amerikában a második világháború után sok kis katonai repülőteret egész országban elhagytak vagy ritkán alkalmaztak, lehetővé téve a hot rod építők, tulajdonosok számára országszerte, hogy megjelölt pályákon versenyezzenek. Eredetileg a drag racing már 1 mérföldes (1,6 km) vagy annál hosszabb sávok voltak, és egyidejűleg akár négy sávot is tartalmazott. Mivel néhány hot rod-os az utcán versenyzett, szükség volt egy szervezetre a biztonságos versenyzés helyszínének biztosítása érdekében. Az Országos Hot Rod Egyesületet 1951-ben alapították, hogy az utcákon és az ellenőrzött környezetben húzódo versenyeket hajtsanak végre. Az '50-es és '60-as években a Ford flathead V8-at a Chrysler FirePower motor („Early



Hemi” néven ismerték) helyettesítette. A második világháború után, 1949-ben a Utah állambeli Bonneville-i sóstó adott helyet az első hivatalos hot rod versenynek. Ez azért is volt jelentős változás, mivel ahogy egyre több és több hot rod riogatta a békés polgárokat Los Angeles, Burbank és San Diego utcáin, a „rendőrök is a csirkefogók nyomába szegődtek”. Ekkor a rodderek

taktikát változtattak, és a környékbeli sóstavak mentén rendeztek gyorsulási versenyeket. Ekkorra már kialakultak a jellegzetes járműfajták: a harmincas évekbeli Ford V8-ból kialakított, leültetett, megkurtított tetejű kupék, a sárhányó és motorház-tető nélküli roadsterek (avagy Deuce-k) és a teljesen egyedi „fürdőkádak” (utóbbiak roppant áramvonalas és roppant gyors versenyautók voltak). Kialakultak egyben a hot rod-on belüli csoportok: a hot rod inkább versenyautókat, a street rod közúti forgalomra alkalmas rod-ot jelölt. Új fogalomként divatba jött a custom car, melyre az első és mindmáig legjobb példa az 1949–1951-es Mercury átalakítása. Itt a forma módosítása a lényeg, nem az, hogy minél gyorsabban menjen a széthajtott Ford. Az 1950-es években több olyan autót is bemutatnak, amelyből egyedileg átalakított, de az embereket „megállító” csodákat lehetett kialakítani. Néhány 1950-es és 1960-as évek autói is hot rod stílusúak, mint például Morris Minor, Ford Anglia, Volvo Amazon, Ford Cortina, '57 Chevy. Ezeket egyéni autóknak nevezik (Custom). Ahogy a nagy autógyártók által kínált autók egyre nagyobb teljesítményt





mutattak, a hot rod-osok csalódása egyre nagyobb lett. Az izomkocsi megjelenésével most már lehetett egy nagy teljesítményű autót vásárolni közvetlenül a bemutatóteremből. Ilyen volt pl. az 1963-as Chevy Corvette. Egy másik népszerű motorválasztás a Ford Windsor motor volt.

Az 1973-as olajválság azonban a gépjárműgyártókat arra ösztönözte, hogy a teljesítmény helyett összpontosítsanak az üzemanyag-hatékonyságra, ami a hot rod-ok iránti érdeklődés újjáéledéséhez vezetett. Ehhez azért megvolt a háttér is, hisz az 1970-es években az 5,7 l-es kisblokk Chevy V8 volt a leggyakoribb motorválaszték a nagy nyomatékkedvelők számára.

A hot rod lényege tehát a motor. A műszaki leírások oldalakon keresztül sorolják, hogyan lehet olcsón megduplázni például egy 1936-os Ford V8-as teljesítményét. Nem véletlen, hogy külön megnevezés, a speed shop jelzi az üzletet, amelyek a rodokhoz kínálnak hengerfejeket, porlasztókat, vezérműtengelyt és ezer más kütyüt. Mi a recept: „le kell szedni mindent, ami felesleges, esetleg a tetőt is alacsonyabbra szabni és hadd szóljon”.

Az 1980-as években számos autógyártó csökkentette motorjainak teljesítményét, így megnehezítette

a hot rod építői számára a nagy motorok beszerzését. Ehelyett a motorépítőknek módosítaniuk kellett a kisebb motorokat (például nem szabványos főtengelyeket és dugattyúkat) a nagyobb teljesítmény érdekében. Az 1980-as évek közepén, mivel az állománymotorok mérete csökkent, a hot rod-osok felfedezték a 3,5 literes Buick vagy Oldsmobile V8 modult. Ez a tendencia nem korlátozódott az amerikai autókra: a Volkswagen szerelmesei ugyanígy több mint két literre emelték az állomány 1600 cm³-es motorját.

Nem én vagyok az első, aki megállapítja, hogy „aki esetleg párhuzamot vél felfedezni az első amerikai hot rodok és a hazai Zsiguli- és Skoda-átépítési mánia között, nem jár rossz nyomon.” Ezzel az azonos pontok véget is érnek. Mára ezekhez a házilag épített csodaautókhoz is sok száz cég kínál kiegészítőket, műanyagból komplett kasznikat, hengerfejeket, motorblokkokat. A hobbi túlterjedt Amerikán. Európában leginkább a hűvös északon a svédok és a norvégok jeleskednek, de Ausztrália és Dél-Afrika sem maradt el. Filmeket is lehetne említeni. Ott van az Ameri-



kai Graffiti, amelyben George Lucas saját ifjúságát meséli el – főszereplők természetesen az autók. Azután ott a Grease, amely fiatalok tömegeit tudta lázba hozni.

Svédországban és Finnországban az amerikai kultúra által befolyásolt helyi lakosok létrehoztak egy helyi hot rod kultúrát, ahol a rajongók gyűlnek össze olyan találkozókra, mint a Power Big Meet és a klubok, mint a Wheels and Wings Varbergben, Svédországban a hot rod kultúra. A svédországi hot rod-ok általában egyedi karosszériával készülnek (általában T vagy A modellek), Jaguar (vagy Volvo 240) hátsó tengellyel, egy kis V8 blokkal és üveg-szál, de néhányan például egy Volvo Duett alvázal készültek. Mivel a svéd szabályozás 1969 és 1982 között egyéni építésű személygépkocsik esetében is törésszert igényelt, a kitcar opciót részesítették előnyben.

Ne csodálkozzunk azon, hogy a Chrysler a '90-es évek elején újra elővette a retró-irányzatot, melyre Amerika „háromszoros hurrával” válaszolt. Ahogy nekünk a Trabi-korszak, nekik a speed-korszak jelentette az ifjúságot. A Plymouth Prowler legalább formailag utalt a dicső múltra, sőt egy pick-up prototípus erejéig még egy V8-as motorral sikerült teljessé varázsolni a képet – írják az amerikai lapok. Ezen felül ne menjünk el a PT Cruiser mellett, mely szintén külalakjában hordozza varázsát. Szinte az összes designkelléket beleépítették, ami megérinhet egy hot rod-rajongót. Miből ered ez: Tom Gale, a Chrysler egykori tervezőfőnöke maga is hot rod-építő volt, és ő a PT Cruiser „szellemi atyja”.

A „rat rod” egy hot rod egyéni autóstílus, amely a legtöbb esetben utánozza (vagy eltúlozza) az 1940-es, 1950-es és az 1960-as évek elején lévő hot rodokat. A stílust nem szabad összetéveszteni a kissé szorosan összefüggő „hagyományos” hot rod-dal, amely egy ugyanolyan korszakból származó

hot rod pontos újbóli létrehozása vagy időszakos helyes helyreállítása. A rat rod célja, hogy formában és funkcióban lazán utánozzák a korszak „hagyományos” hot rod-jait. Biker, greaser, rockabilly, pszichobil és punk szubkultúrák gyakran hivatkoznak a rat rod alakulását befolyásoló hatásokra. A tipikus rat rod egy 1920-as évek vége

egyéni keretet vásárol, vagy saját maga tervezi meg és építi. Más esetekben egy kis pick-up futóművet, például egy Chevy S-10-et vagy Dodge Dakotát használnak, hogy behelyezzenek egy régebbi gépkocsiba, hogy létrehozzanak egy olyan járművet, amely egy klasszikus rat rod megjelenését tartalmazza, ugyanakkor fenntartja a modern



az 1950-es évek végéig, a kupé vagy a roadster, de néha teherautó vagy sedan. Sok korai (II. világháború előtti) járművet nem építettek sárvédőkkel, motorháztetővel és lökhárítókkal. Az 1950-es évek greaser stílusában öltözött fiatalabb srácok elkezdtek a rockabilly zenében utazni, amelyek építési időszakban korrigálták a háború előtti hot rodokat. Ez a tendencia Dél-Kaliforniában kezdődött. Napjainkban is építenek a tengerentúlon ilyen járműveket, ahol a használt alváz miatt néha előnyben részesítik az idősebb autók vagy könnyű teherautók kereteit, mivel az alváz típus stabil alapot biztosít a későbbi módosításokhoz. A rossz állapotú régebbi autókát gyakran hirdetik a rat rod-átalakítások jelöltjei számára, és bizonyos esetekben a tulajdonos

jármű megbízhatóságát. A rat rodok gyakran befejezetlenek, és legfeljebb csak primer festési munkákat alkalmaznak rajtuk; szatén vagy matt, fekete és más színek is gyakoriak. „Természetes patina” (az eredeti festési munka, rozsdával, foltokkal és néha golyólyukakkal érintetlenül maradt); eredeti festék és alapozó; vagy csupasz fém, rozsdás vagy olajozott fajtákban, mely egyáltalán nem fejeződik be a többi felületen. Bár különböző motorok is használhatók, a rat rodoknál leggyakrabban használt motortípusok: Flathead V8 motorok, korai Chrysler Hemi motorok, vagy modern gyártmányú kis méretű V8 motorok bármely gyártótól (pl. a Chevrolet a kis blokkok általános választékával). ■

MOLNÁR LÁSZLÓ