

Trochu se na své cestě zatoulat...



Chyběl Hornetu osmiválec? Výsledky ze závodů ani schopnosti na silnici to nenaznačují. Šestiválec Twin-H Power má objem i sílu

„Přivezli jsme Hudson Hornet,“ říká mi Ondra Truc. Hold my beer, sedám do auta a jedu, tohle si nemůžu nechat ujít (ujet). Mnoho myšlenek k němu směřovalo a tohle je první Hudson, který jsem mohl svobodně provětrat a hlavně je to auto, které mi připomíná svět, o kterém jsem doteď jen zasněně četl. Já vím, že Hornet (respektive jeden hodně slavný) byl předlohou pro kreslený film Cars, kde měl připomenout slavného závodníka Herba Thomase. A byl cool. Ale v tomto případě jde o něco jiného. Pro mě jsou tyto dlouhé karosérie amerických korábů spojeny hlavně s románem Na cestě od Jacka Kerouaka, který jsem přečetl asi čtyřikrát. Na knížce s věnováním od táty, který již není mezi námi, je to už trochu vidět, místy možná i slza ukápla. Epická zpověď jednoho z hlavních představitelů beatnické poválečné ztracené generace, co nejvíc evokovala touhu po svobodě a vnitřním sebepoznání podkresleném nejen zájmem o orientální filozofii, ale také alkoholem a různými drogami, se jistě dotkla duší mnohých z nás. Mnoho částí si rád připomínám, ale nelze opomíjet, že jednu z rolí v příběhu ztvárnil i Hudson. Nebyl to sice Hornet, ale Commodore 1949, jenže i tak – dnes, když se usazují do šestimístního interiéru s měkoučkým polstrováním, tak se v duchu proháním Amerikou se šiléným Deanem Moriartym za volantem, který je tak nadopovaný láskou k životu (a bůhvíčím), že vydrží svižné tempo prakticky nonstop. A představuji si, jaké všemožné si-



tuace vedli Jacka Kerouaka alias Sala Paradise k zápiskům, ze kterých poválečné americké veledílo vzniklo. Takže zpátky do reality, trochu si vysvětlit, jak to s těmi Hudsony vlastně bylo... Samotná automobilka je dost stará, jako Hudson Motor Car Company byla založena 25. května 1909. Kde jinde, než v srdci amerického automobilového průmyslu, tedy v Detroitu, v Michiganu. Velmi zajímavou historii si každý může dohledat sám, takže jen ve stručnosti: první auto za 1.000 dolarů (model 20) bylo ohromným úspěchem, za první rok se ho prodalo přes čtyři a půl tisíce kusů, v roce 1925 je už výroba přesunuta do větší továrny a na trhu se z hlediska prodejů usazuje

Sledujte nízký náklon v zatáčkách. Step-down Hudson se skutečně nečekaně krásně vodí silnicí



... a letět nekonečnou krajinou jako Dean, Sal a celá parta naivních bláznů. V době, kdy měla svoboda pohybu úplně jiný nádech než dneska, v opojení začátku 50. let a nekonečnosti možností. Proč taková auta nepotkáváme častěji?

Dlouhá štíhlá karoserie pomáhala aerodynamice a dnes? Vypadá skvěle

Maximální rychlost 170 km/h nezkouším, ale cestovat širokými silnicemi stovkou je úplně v klidu. Pomáhá i velmi přesné řízení



na třetím místě za Fordem a Chevroletem. Na konci 20. let už Hudson plus lidovější značka Essex dohromady vyrábějí přes 300.000 aut ročně a postupně si připsují mnoho skvělých patentů: například dvouokruhové brzdy s bezpečnostním okruhem, indikátor ztráty tlaku oleje či napětí na palubní desce, první vyváženou klikovou hřídel v řadovém šestiválci Super Six nebo olejovou lázeň v převodovce.

Značka Essex, později Terraplane, byla zpočátku dost úspěšná a přispěla i k tomu, že Hudson expandoval například do Kanady. A pak tu byl Hudson Eight – v roce 1930 debutovalo auto s novým řadovým osmiválcem flathead o objemu 3,6 litru s výkonem 80 koní při 3.600 otáčkách. Pětkrát uložená kliková hřídel s osmi protizávažnými a tlumičem vibrací Lanchester, opět technologické prvenství. Další skvělou vychtávkou se v roce 1936 stala tzv. rhythmic ride (nebo „radial



safety control“) pro mnohem komfortnější jízdu. Prakticky šlo o dvě ocelové vzpěry na přední nápravě, které umožnily inženýrům použití delších listových per pro hladší jízdu a zároveň zajistily výrazně lepší směrovou stabilitu při vyšších rychlostech.

Hudsony byly proti konkurenci vždy velebeny za štědrý vnitřní prostor, čemuž pomáhalo například i řazení na sloupku volantu, následně oblíbené v USA až do 60. let. Hudson ale prozatím neusnul na vavřínech a přicházel s dalšími vylepšeními – už modely roku 1940 měly nezávislé zavěšení předních kol s vinutými pružinami a speciálními „leteckými“ tlumiči, a také velmi sofistikované a přesné řízení. Všechno ale růžové nebylo. Hudson byl sice pokrokový, ale prodeje skákaly rok od roku nahoru a dolů. Problémy přibývaly a management byl v průběhu 40. let několikrát rád, že zakončil fiskální rok na černé nule... Jako každý z nás, i Hudson měl lepší i horší roky. Každopádně vše se změnilo zhruba v polovině druhé světové války, kdy velké průmyslové podniky dostávaly od státu dobře placené zakázky pro válečnou mašinerii. V tomto se nemá cenu příliš štourat, historie je snadno dohledatelná. Hudsony roku 1941 byly ještě delší než obvykle a poctivě budovaly svou image rychlých, pohodlných a prostorných aut. V roce 1942 přišlo další vylepšení, odpověď na automatickou převodovku Hydramatic od General Motors. Patent Hudsonu se jmenoval Drive-Master a šlo o sofistikovanou kombinaci automatické převodovky se spojkou, která po stisku tlačítka umožnila řidiči volit mezi třemi funkčními režimy. Řidič mohl tradičně řadit se spojkou, nebo bez spojky, anebo nechat všechnu práci na převodovce. Když se k tomu přidal automatický overdrive neboli rychloběžka, systém byl povýšen na tzv. Super-Matic. A bylo toho víc...

Ovšem podstatný je fakt, že se automobilka začala přibližovat něčemu, co později vejde ve známost jako „step-down



Dovnitř se sice pohodlně naskládá šest pasažérů, ale zavazadlový prostor není zrovna obrovský



Bohaté čalounění dotváří pocit pohodlného luxusu, když člověk usedá do nízkého interiéru

Všechny prvky jsou masivní a velmi krásné. Například klíčky, přepínače nebo různé znaky



Masivní chromované lišty příjemně dotvářejí nepřehlédnutelný styl two-tone karoserie



Hudsons". Přepřecováním zadního rámu s nižšími pružinami se totiž už tehdy podařilo výrazně snížit světlu výšku. Nižší karoserie byla zároveň čím dál širší, opět hlavně proto, aby se uvnitř pohodlně usadilo větší množství lidí. Jak možná tušíte, skupina inženýrů v čele s Frankem S. Springem a Artem Kibigerem směřovala k samonosné karoserii. Inspiraci našli nejen u Lancie, která tuto technologii používala už od 20. let, ale hlavně u aerodynamické Tatra 77 a 87 od Hanse Ledwinky. I přes nespornou výhodu monokoku spočívající například ve strukturální pevnosti a tuhosti, nebylo zejména kvůli vyšší ceně výroby pro tým snadné přesvědčit management, aby šel touto cestou. A to ani přes fakt, že konkurenční Nash Motors představil své první samonosné auto (Nash 600) už v roce 1941... Cesta k vlastním modelům „step down“ trvala nakonec až do roku 1948 a právě tehdy začala Hudsonu zlatá éra. Na konci 40. let Hudson nabízel série Commodore (včetně modelu Eight s řadovým osmiválcem) a Super, a to v různých provedeních včetně elegantních dvoudveřových broughamů či kabrioletů. Svou dráhu pomalu ukončoval archaický Super Six, kterého už čekal nástupce stejného jména. A mělo toho být víc – s rokem 1949 byl obnoven název Pacemaker, nejlevnější model v nabídce, který měl navázat na zrušenou značku Terraplane a z něhož se v roce 1952 stal Hudson Wasp.

Nejvíce do hry promluvila právě třetí generace vrcholného Commodore, představená v roce 1948. O tom, že vedení automobilky Hudson bylo dost pokrokové i v různých společenských oblastech, například rovných práv pro ženy, napovídá i fakt, že na designu kultovní třetí generace Hudsonů se podílela i jedna žena jménem Elizabeth Anna Thatcher. Smysluplnost křivek, které tehdy v Detroitu vznikly, může každý posoudit sám z fotek, pro nás je však podstatné, že Commodore byl prvním Hudsonem s unikátním řešením karoserie. Víceměně samonosnou, nízko umístěnou podlahovou platformu totiž zcela obepínal zapracovaný obvodový rám, přesahující i přes střechu. Díky tomu pasažéři nasedali dolů, do vozidla (step-down), nikoliv nahoru, jako do kočárů minulosti. Návrh byl přínosný na několika úrovních – rám chránil cestující, umožňoval úsporu hmotnosti a tím i úsporu peněz (méně materiálu). A hlavně, chytrý design snížil podlahu a linii střechy, což výrazně zlepšilo aerodynamiku a jízdní vlastnosti. Jak reagoval trh? Už v roce 1948 Hudson prodal o 50% víc automobilů než rok předtím!

Přes to všechno se ale už Hudson nedostal nikdy tak daleko, aby soupeřil přímo s Velkou trojkou (tedy Fordem, GM a Chryslerem). V době své největší slávy na konci 40. a začátku 50. let patřily mezi jeho největší konkurenty značky jako Buick, Packard, Nash, Oldsmobile či Studebaker, s nimiž bojoval hlavně o movitější zákazníky střední třídy, kteří toužili stát někde lehce mimo mainstream. Hudson měl ve svém designu nespornou výhodu, kterou se mu podařilo přetavit v dominanci v závodní sérii NASCAR. A to právě s báječným full-size modelem Hornet, který svými vlastnostmi překvapuje až dosud. Závodní dráha potvrdila, že design „step down“ výrazně zlepšil jízdní vlastnosti, směrovou stabilitu a dokázal vyhrávat v závodech.

„Musela to být báječná doba,“ říkám si, když ohromným korábem o délce 5,3 metru manévruji od nového showroomu

Zboku vyniká celková délka automobilu téměř 5,3 metru. A také nízká světlá výška, v té době neobvyklá



firmy Veteráni na Truc, která tohle krásné auto na zakázku přivezla, směrem na otevřenou silnici. Nízká karoserie, bohatě zdobená chromem, vypadá, jako by se do ní pustila parta bláznů z Kalifornie s rozbrušovačkou a snížili jí střechu. Stále si nemohu zvyknout na to, jak je to auto cool. A já se v něm díky nízké podlaze uvnitř nemusím vůbec hrbít. Paráda! Prostoru mám spoustu, a vzadu je ho snad ještě víc. Raději se ale kochám kruhovými ukazateli, masivními ko-

vovými přepínači (a rádiem!) a patinou zdobeného volantu. Jakmile je Hornet řádně zahřátý, zkouším onen mámivý pocit ze svobodného rychlého cestování. Víím, že jižní Čechy nejsou Route 66, ale i tady nacházím krásné rovné úseky hladkého asfaltu, po kterých Hudson ladně pluje, a pokud je to možné, neustále zrychluje. K tomu mi pomáhá vizuálně krásný řadový šestiválec Hudson L-Head Six 308. Blok z vysoce chromové slitiny dosahuje účtyhodného objemu 5.051 cm³ a v základní

Dělené čelní sklo skýtá dobrý přehled o okolí. Výhled je dobrý do všech stran, jen couvání není žádná velká radost



Kromě manuálu byla k dispozici automatická převodovka GM Hydramatic s funkcí Dual-Range

Milovaný detail: levý budík ukazuje rychlost. 1 se rovná 10 mph, 2 pak 20 mph a tak dále. Vpravo jsou hodiny



Prostor, luxus a solidně zpracované kovové detaily, které dělají z Hudsonu skutečně pohodlný koráb silnic. Krása!



Pod 15palcovými ocelovými koly jsou hydraulické bubnové brzdy ve všech rozích. A jsou adekvátně účinné

závodních doplňků přímo z fabriky. Těmi testovaný vůz sice vybavený není, ale nikoho to netrápí.

Jak se takový Hudson řídí? Víme, že tyto dojmy lze jen těžko věrohodně předávat dál, zejména formou textu. I tak se o to pokusím: čekal jsem, že to bude horší. Pokročilá konstrukce se projevuje zejména tím, že se vůz kroutí citelně méně, než mnoho rámových amerik i z pozdějších let, které jsem mohl řídit. Například proti Roadmasteru z roku 1949, který mají kluci Truci v nabídce také, je to moderní auto. Podvozek je extrémně komfortní, ale náklony v zatáčkách nejsou nijak dramatické. Naopak, spíš mě překvapuje, jak přesné a citlivé je řízení, snadno Hudson skládám na asfalt přesně tam, kde ho chci mít, vůle jsou minimální a akurátní odpor v řízení mi umožňuje přesné vedení vozidla. Slušné jsou i brzdy, tedy s přihlédnutím na dobu vzniku auta a jeho hmotnost. Prudkému brzdění se stejně snažím vyhýbat, spíš plynule protahuji vůz jednou zatáčkou za druhou. Hydramatic už má dávno zařazenou čtyřku a já jedu zhruba 60 mph (podle rychlosti mihajících se stromů v krajině). Motor si vyrovnaně přede, silnice je otevřená a bouška snad zůstane na horizontu. Směrová stabilita je báječná – auto nikam necestuje, řídím dvěma prsty. Cvičně zkuším mačkat pedál plynu a Hudson začíná znovu zrychlovat. Kolik zvládne? Klidně bych věřil i 150 km/h. Uvnitř je ticho, klid, přes nerovnost se jen zhoupneme, ale vše je pevné a působí důvěryhodně. Určitě pomáhá i fakt, že celé auto je ve velmi dobrém stavu, což je pro autentický zážitek podstatné. Postupně roztávám a občas se trochu zasním. Jemně kormidluji obrovský ladný Hudson krajinou a nasávám odlesky slun-

konfiguraci s dvoukomorovým karburátorem nabízí 145 koní. Ve volitelné verzi se dvěma karburátory to je dokonce 160 koní. Točivý moment vrcholí hodnotou 358 Nm při 1.800 otáčkách.

Pro představu, tento motor skoro stačil na rané motory V8-OHV od GM či Chrysleru, ačkoliv dnes vám hodně lidí řekne, že právě véosmička by se pod ladnou kapotou vyjímal a je škoda, že tam nikdy nebyla. Jak mám V8 pod kůží, tak tady mi to nevádí. A pak, tohle je Twin H-Power! Hudson není žádný drobeček, váží skoro 1,8 tuny, ale zrychluje velmi sebevědomě. Pohonná jednotka je celkem živelná a stoupající otáčky jsou dokresleny hutným zvukem výfuku. Přenos na zadní kola zajišťuje v tomto případě už čtyřstupňová GM Hydra-Matic s přízviskem Dual Range, která umožňuje řidiči „podržet si“ trojku do maximálních otáček, což se hodí nejen při rychlostním soupeření, ale třeba také při jízdě v horách. Pro zajímavost doplníme, že Hudson ve své době kromě továrních týmů hojně podporoval i amatéry, kterým nabízel celou řadu

Dalším z pozoruhodných detailů je původní rádio. Bohužel aktuálně nehraje, ale to nevádí



Auto, které ozdobí každý sraz amerik. Je čerstvě na českých zelených značkách, tak ho snad někde znovu potkáme



ce v chromu nebo některý z mnoha ušlechtilých detailů zdobení. Překvapením je velký rejdař a celkově způsob, jak snadno si velkou káru vodím kolem. Volič převodovky jde sice trochu ztuha, ale jinak je vlastně řízení velmi snadné a přirozené. Vysoká úroveň komfortu na palubě navíc člověka uklidňuje, takže by pokračoval v cestě tak daleko, jak by to jen šlo. Sakra, nostalgie z toho jenom tryská a ve finále je to jedno klíče za druhým...

Kdo z vás mě už trochu zná, ví, že mám rád mnoho různých aut ze všech koutů světa. A ameriky mi učarovaly už dávno, ačkoliv stále doma žádnou nemám (čas dozraje). Nedávno jsem řídil manuální '69 Shelby GT 350 a bylo to brutální a skvělé. Nebo upravené sedmilitrové '72 Camaro, které zvládlo stovku asi za šest vteřin, či naopak ohromný a pohodlný '85 Caprice Classic pro osm lidí, ale kdo by mohl tušit, že mě takhle uchvátí aerodynamický Hudson ze začátku 50. let? Podobně jsem to nečekal u Cadillaku Series 62 z roku 1954 a u některých dalších aut. Hornet se mi zkrátka dostal pod kůži podobně snadno, jako jehla u tatéra. Přemítám nad tím, kde nějaký Hudson splasit. Celkem se to i dá, pár aut je průběžně v nabídce. Například server Classic.com uvádí, že průměrná hodnota je někde kolem 37.000 dolarů, ovšem je třeba brát v potaz, že nejdražší jsou kupé nebo kabriolety či stavby do podoby závodních kousků (většinou 50.000 dolarů plus). A běžný sedan? Nebudete tomu věřit, ale některé kusy se v USA prodaly klidně za 15.000 dolarů (hlavně na Bring a Trailer), tedy méně než 350.000 Kč! Reálná částka za pěkné auto je ovšem zhruba dvojnásobek. Určitě je pravdou, že se bavíme o relativně úzkém trhu, který netáhne tolik, jako třeba muscle cars ze 60. let nebo okřídlené koráby z konce 50. let. Ale o to je to vlastně celé zajímavější.

Pro mě to je vlastně dobrá zpráva. Ještě jednou přesunuji páku pod volantem na D a roztáčím objemný motor do otáček. A zase sleduji, jak otáčky uspokojivě rostou, o rychlosti napovídá jen svištění větru, neboť místo rychloměru koukám na pravěké hodiny. Znovu dokola osahávám všechny ty detaily z masivního kovu, které dokreslují tu uvolněnou atmosféru počínajícího blahobytu Spojených států. A dobu těchto macatých kulatých aut, která budou za pár let nahrazena vesmírnými závody a zdánlivě nekonečnými ploutvemi osvětlenými barevnými neonovými nápisy. Aspoň na chvíli se zase zasním a představuji si sebe v roli zmíněného Deana, jak s Hudsonem sviští rychlostí skoro 100 mil za hodinu skrz nekonečné pláň někde v Missouri, v koutku ručně balené cigárko, pravou ruku ledabyle obtočenou kolem Mary Lou a vypráví o smyslu života v bezcílém putování člověka za další horizont. Člověk přece nesmí přestat snít, že ne?

Jak celý příběh firmy Hudson dopadl? Nevalně... Relativně malá automobilka nemohla držet krok s velkými výrobci

HUDSON HORNET TWIN H-POWER 1952

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová samonosná s vestavěným rámem „perimeter frame“ a zapuštěnou podlahou „step-down“, čtyřdveřový šestimístní sedan * **Rozměry:** rozvor 3.150 mm, délka 5.296 mm, šířka 1.972 mm, výška 1.534 mm * **Hmotnost:** 1.775 kg * **Motor:** benzínový řadový šestiválec Hudson L-Head Six, 308 cu.i., 5.051 cm³, 160 koní při 3.800 ot/min, 358 Nm, dva dvoukomorové karburátory Carter WGD 2115S, vrtání x zdvih 96,84 x 114,3 mm, kompresní poměr 7,5:1 * **Převodovka:** čtyřstupňová automatická GM Hydra-Matic, stálý převod nápravy 3,07:1 * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení, ocelová ramena, hydraulické teleskopické tlumiče, vinuté pružiny * **Zadní náprava:** tuhá náprava, hydraulické teleskopické tlumiče, podélná půleliptická listová pera a podélná ramena * **Brzdy:** bubnové hydraulické na všech čtyřech kolech * **Kola:** 15palcová, ocelová * **Pneumatiky:** 7.10-15 neznámé značky s bílými boky * **Jízdní výkony:** 0-100 km/h za přibližně 12-13 s, nejvyšší rychlost 170 km/h * **Objem palivové nádrže:** 74 litrů * **Cena:** 1.000.000 Kč (Veteráni na Truc)

a jejich změnami pro každý další modelový rok, takže auta rychle stárla, což na masového amerického zákazníka moc nezapůsobilo. Původně rychlý vývoj plný překvapivých technických řešení se výrazně zpomalil a společně nezachránili ani malý Hudson Jet, představený v roce 1953. Smrtící spirála se roztáčela dál, přičemž vyvrcholením byl 1. duben 1954, kdy došlo ke spojení Hudsonu s automobilkou Nash-Kelvinator a vznikla společnost American Motors Corporation. Továrna Hudsonu v Detroitu byla na konci modelového roku přeměněna pro potřeby vojenského průmyslu a zbylých tři roky byly Hudsony montovány v továrně Nash v Kenoshe ve Wisconsinu. Nemějte žádné iluze – byly to obyčejné Nashy s logem Hudsonu. Potupný konec jedinečné značky nemá smysl dál příliš rozepisovat, člověk by si akorát kazil den. Takový den, který začíná seznámením s full-size legendou z nejlepší doby automobilky Hudson a končí usrkáváním dobré whisky při psaní tohoto článku, si ničtí prostě nenechám. Raději na velkém monitoru opět otevírám další a další okna a fascinovaně sleduji dlouhé, ladné karoserie v pastelových barvách, které i po letech vypadají famózně. I když větší Commodore byl poháněn i řadovým osmiválcem, já jsem s objemným šestiválcem úplně v pohodě. A pokud se poštěstí a já budu vodit silnicí jeden kousek americké historie od Hudsonu, budu se cítit autenticky. Blue jeans, white t-shirt, z repráků nějaké slušné rockabilly a to zmíněné cigárko bude dokreslovat přístup rebelů bez příčiny. Věřím, že ani po letech nebudu vycházet z údivu nad tím, jak dobře umí takový starý pekáč jezdit. Jak snadno se s ním žije. A jak v pohodě převezde šest lidí a to stylem, že vzadu se tři dospělí skutečně vejdu vedle sebe. Je to jednoduché, jakmile se vás auta „step down“ dotknou, jste chyceni v pasti.

Text: František Vahala
Foto: Ondřej Kroutil

Jak to bývá, jednotlivé modelové roky znamenaly odlišnosti na masce chladiče



Lavice vpředu i vzadu. A skutečně, dozadu se vejdu vedle sebe tři dospělí lépe, než u nových aut



Třetí boční okénko a skloněné zadní okno dodávají do interiéru příjemný dostatek světla

