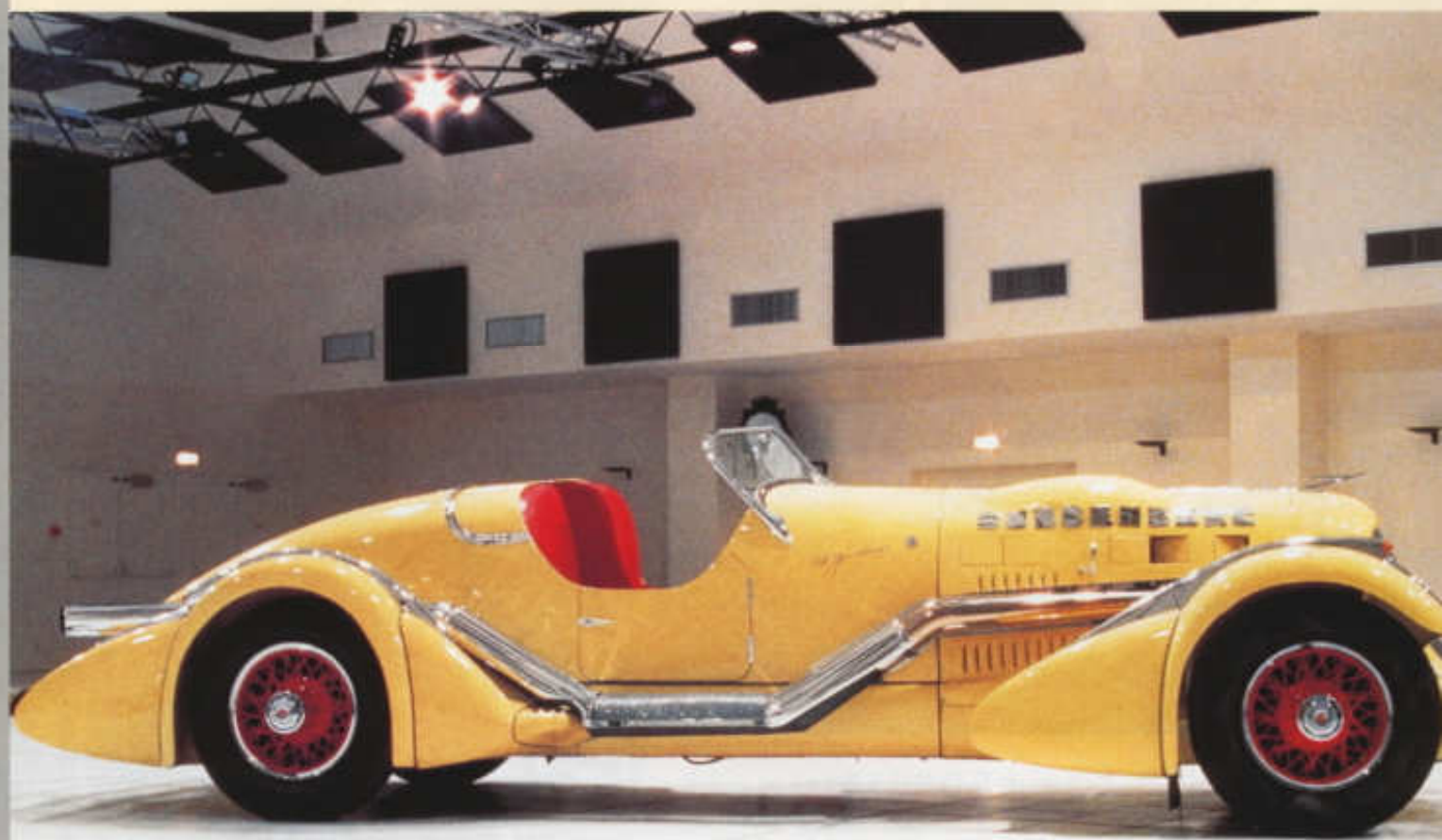


Americká elita

Skutečnou elitou americké automobilové produkce jsou vozy Duesenberg J a SJ z období 1928 až 1937. Vzniklo jich sice jen necelých pět stovek, imponantní vzhled a skvělá technika jim však dodnes zaručují obdiv nadšenců a vybranou péči zámožných sběratelů.



Zakladatelem značky byl Frederick Samuel Duesenberg (1876-1932), který do Spojených států přicestoval z Německa coby osmiletý spolu s mladším bratrem Augustem, matkou a třemi sestrami. V osmnácti se Fred pustil do oprav jízdních kol, ale také do tehdy módních cyklistických závodů, v roce 1902 pak zhotovil svůj první zážehový motor, malý jednoválec, kolem

*Rekordní speciál
Mormon Meteor
vznikl v roce 1935
z typu SJ*

něhož si postavil motocykl. O tři roky později už Fred Duesenberg podnikal v automobilové branži, jeho společníkem (a sponzorem) se stal Edward R. Mason, přičemž coby mechanik u nich pracoval i Fredův bratr Augie. V únoru 1906 vyjel z jejich dílny v Des Moines (Iowa) první automobil, solidně stavěný pětimístný vůz s dvouválcovým motorem, brzy však začaly docházet finan-



*Duesenberg SJ
jako klasický
roadster
s karoserií Murphy*

ce a Ed Mason musel projekt cestovního vozu prodat.

Fred a Augie Duesenbergovi se v té době soustředili na stavbu závodních automobilů, které zpočátku nesly značku Mason, počínaje sezonou 1913 pak Duesenberg a úspěšně si vedly zejména v závodech 500 mil v Indianopolisu.

Vlastní automobilku založil Fred Duesenberg po první světové válce, v roce 1920. Zatímco se připravovala výroba luxusního cestovního typu A poháněného řadovým osmiválcem, značka Duesenberg si získávala renomé na sportovním poli. Konstruktor Tommy Milton postavil rychlostní speciál vybavený dvěma paralelně umístěnými třilitrovými osmiválci Duesenberg a Jimmy Murphy s ním koncem dubna 1920 na pláži v Daytoně překonal americký rekord, když míli absolvoval průměrem přes 251 km/h. Koncem července 1921 pak Murphy s třilitrovým osmiválcem Duesenberg vyhrál Velkou cenu Francie v Le Mans – bylo to vůbec poprvé, kdy americký vůz zvítězil v evropském závodě Grand Prix.

Mezitím v dílnách v Elizabeth (New Jersey) vzniklo několik prvních cestovních automobilů Duesenberg, sériová výroba se však rozběhla až po přestěhování do nové továrny v Indianopolisu. Klasicky stavěný, ale příliš drahý typ A s řadovým osmiválcem 4,2 l, zůstal ve výrobě do roku 1926, kdy se automobilka dostala do finančních potíží a kontrolu nad ní převzal Erret Lobban Cord

*Landaulet typu
J z roku 1930
s karoserií
Hibbard a Darrin*



*Čtyřlitrůvým faktorem
Duesenberg
J ročníku 1929
s karoserií
Derham*



(1894–1974), podnikavý mladý muž, jenž v té době šéfoval koncernu Auburn.

Značka Duesenberg, kterou zdobila vítězství v 500 mil Indianopolisu z let 1924 a 1925 (a další následovalo v se-

zoně 1927), se měla stát třešničkou na dortu Cordova automobilového impéria. Fred Duesenberg dostal za úkol vytvořit prestižní automobil špičkových výkonů i kvality, který měl nadchnout zmlsanou milionářskou a hvězdnou hollywoodskou klientelu. A tak se koncem roku 1926 začal rodit Duesenberg J, klasicky střížený automobil s řadovým osmiválcem téměř sedmilitrového objemu, solidním podvozkem s tuhými nápravami odpruženými podélnými listovými pery, brzdami s kapalinovým ovládním a podtlakovým posilovačem, především ale s perfektním zpracováním všech detailů.

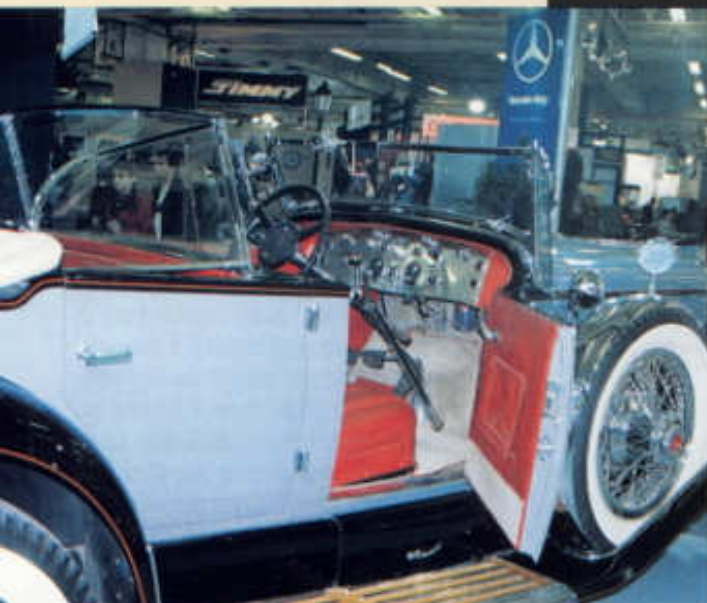
*Town Car typu SJ
z roku 1935
s karoserií Bohman
a Schwartz*



Srdcem impozantního automobilu se stal řadový osmiválec se čtyřmi ventily pro každý válec a dvěma vačkovými hřídeli v hlavě poháněnými řetězem (rozvod 2 x OHC), jehož výrobu Cord svěřil jedné ze svých akvizic, letecké továrně Lycoming. Osmiválec o objemu 6,9 l dával výkon 265 k (195 kW) a spolu s třístupňovou převodovkou uděloval vozu o hmotnosti 2400 až 3200 kg největší rychlost 180 až 190 km/h, přičemž sportovně střížený pětimetrový model s kratším rozvorem 3,62 m dokázal zrychlit z 0 na 130 km/h za necelých 23 s. I sedmimístné modely s delším rozvorem 3,9 m a bezmála šestimetrovou délkou však vykazovaly na svoji dobu fantastické jízdní výkony a na amerických silnicích neměly srovnatelného konkurenta.

Nový vůz, tehdy označovaný jako Duesenberg 8, slavil premiéru na autosalonu v New Yorku v prosinci 1928, první zákazníci se však svých automobilů dočkali až v dubnu 1929. Samotný podvozek automobilka zpočátku nabízel za 8500 dolarů, ceny karosovaných vozů začínaly nad hranicí 12 tisíc dolarů a nejluxusnější modely stály až 18 tisíc dolarů. Jen pro srovnání: v sezóně 1930 uvedený nejdražší Cadillac s motorem V16 o objemu 7,4 l se podle provedení karoserie prodával za 5350 až 9200 dolarů a jeho výroba (téměř 4400 vozů do roku 1940) desetkrát převýšila produkci vozu Duesenberg J. Háček byl

*Přístrojová deska
faetonu Derham,
v němž jezdil
i Elvis Presley*



mimo jiné v tom, že výkon šestnáctiválce Cadillac se ani po inovaci v roce 1934 nevyhoupl z původních 165 k (121 kW) výš, než na 185 k (136 kW) a citelně tak zaostával za modernějším osmiválcem Duesenberg.

Novinkou jara 1932 byl Duesenberg SJ, jehož osmiválcový motor 6,9 l s pomocí kompresoru dával výkon 320 k (235 kW), takže model s kratším rozvorem uhněl přes 200 km/h a z 0 na 160 km/h dokázal zrychlit za pouhých 17 s. Poznávacím znamením vozů s přeplňovaným motorem byly čtyři mohutné výfukové roury vycházející z pravé strany kapoty, přičemž podle továrních statistik vznikly jen necelé čtyři desítky autentických modelů SJ. Někteří majitelé vozů J si dali své stroje upravit ve stejném stylu, a tak není na první pohled možné s jistotou určit, co se opravdu skrývá pod kapotou. Ostatně sama továrna nabízela od roku 1934 vně vyvedené efektní výfuky za příplatek necelých 930 dolarů.

Většina vozů Duesenberg SJ měla sportovní karoserie – s jedním z nich počátkem července 1932 při návratu

z New Yorku do Indianopolisu havaroval u Johnstownu v Pennsylvánii zakladatel značky, Fred Duesenberg. Léčba těžkého zranění zdánlivě probíhala dobře, 26. července 1932 však nečekaně podlehl zápalu plic. Jeho funkci v čele automobilky převzal o tři roky mladší bratr Augie a zastával ji až do ukončení činnosti firmy v roce 1937.

Automobily Duesenberg J a SJ se objevily v mnoha různých podobách znalci napočítali téměř dvě stovky různých karosářských variant. Zřejmě nejvíce automobilů této řady (více než 120) karosovala firma Murphy v kalifornské Pasadeně, mezi čtyřmi a pěti desítkami exemplářů oblékly karosárny Willoughby, Derham a Rollston, kolem tří desítek pak firmy Le Baron a Judkins. Celkem vozy Duesenberg J a SJ karosovalo nejméně čtrnáct amerických karosáren. Některé z nich (např. La Grande, Weymann, Walker, Brunn) kromě vlastních kreací dodávaly i holé nekarosované karoserie, které pak podle přání zákazníků kompletovala mateřská automobilka. Několik desítek podvozků Duesenberg putovalo do Evropy, kde je



*Elegantní sedan
Duesenberg
J ročníku 1930
s karoserií Durham*

módním stylu a výrazně zaoblenými blatníky, z nichž přední navíc ukryvaly náhradní kola pod aerodynamickými kryty. Koncem třicátých let pak v karosárně Bohman a Schwartz na přání zákazníků modernizovali několik dalších vozů Duesenberg, žádný však už nekarosovali celý.

Z jiného soudku je příběh automobilu jménem Mormon Meteor alias Duesenberg Special. Vznikl v roce 1935, objed-

nal si jej David Abbot Jenkins a všechny úpravy osobně navrhoval Augie Duesenberg. Vůz na kratším podvozku s rozvorem 3,62 m dostal aerodynamickou dvoumístnou karoserii z hliníkového plechu, přeplňovaný osmiválec SJ měl tentokrát dva karburátory a údajně se jej podařilo naladit až na 390 k (287 kW). Koncem srpna 1935 překonal Ab Jenkins s tímto strojem na solném jezeře u Bonneville (Utah) řadu



*Čtyřveňový faeton
Duesenberg J z roku
1931 s karoserií
Dietrich*

*Sedan typu
J překarosovaný v roce
1934 firmou Bohman
a Schwartz*

karosovaly zejména francouzské firmy Hibbard a Darrin, Fernandez, Letourneur a Marchand, Figoni, Franay a Saoutchik, ale také např. italská karosárna Castagna, švýcarský Graber a britský Vanden Plas.

Některé podvozky vozů J a SJ se postupně dočkaly dvou i více karoserií, přičemž i druzí a třetí majitelé byli obvykle velmi zámožní lidé. Např. Duesenberg J ročníku 1929, který si jeho první majitel pořídil coby sedan s karoserií Holbrook, odkoupil v roce 1934 tehdejší šéf společnosti Coca-Cola, M.K. Barbie. Svěřil jej kalifornské karosárně Bohman a Schwartz, která podvozek převelikla v novém, tehdy modernějším stylu těžké elegance s objemnými předními a zakrytými zadními blatníky. Pánové Christian Bohman a Maurice Schwartz v Pasadeně o rok později karosovali i nový podvozek, tentokrát špičkový Duesenberg SJ s přeplňovaným motorem. Jeho majitelka, dědička velkovýrobce cukrovinek Ethel Marsová, si objednala klasické šoféřské kupé s otevřeným místem pro řidiče, kapotou a maskou v tehdejší detroitském

*Osobitá záď sedanu,
v němž jezdil šéf firmy
Coca-Cola M.K. Barbie*





Sportovní roadster SJ se šikým čelním sklem a členovitou záďí

rychlíostních rekordů pro automobily poháněné motory o objemu 5 až 8 l, včetně hodinového průměru 244,80 km/h a čtyřadvacetihodinového 217,97 km/h. Během následujících dvou let pak další rekordy zaznamenal s tímto vozem, ale vybaveným leteckým motorem Curtis Conqueror, na jehož vestavbě opět pracoval Augie Duesenberg. V roce 1937 se Mormon Meteor proměnil zpátky v poměrně civilizovaný sportovní automobil, pod jeho kapotu se vrátil přeplňovaný osmiválec Duesenberg SJ. Jenkins a jeho syn vůz používali dalších

V mohutné přídi se skrývá přeplňovaný sedmilitrový osmiválec



Zář vazu Mormon Meteor připomíná loďní styl roadsterů SJ

pět let v běžném provozu a najezdil s ním přes 20 tisíc mil (32 tisíc km).

O přesném počtu vyrobených automobilů Duesenberg J a SJ se dodnes občas vedou debaty, ale všichni zasloučení se shodují na čísle nižším než 500. Výrobní čísla motorů tohoto typu začínala u J-101 a v roce 1936 skončila u J-588, čemuž by odpovídalo 488 osmiválců. Nejstarší podvozek nesl číslo 2125, zatímco patrně poslední vůz dokončený v mateřské továrně v listopadu 1936 a poháněný motorem J-586 měl podvozek s číslem 2611 a měl by tak být 487. celkem. Některé prameny však uvádějí pouze 435 exemplářů typu J a 36 automobilů SJ s kompresorem, což dohromady dává 471 vozů. Drobné záhady a nejasnosti však nevedí, spíše ještě stupňují zájem o automobilovou elitu jménem Duesenberg.

Jan Tuček

