

Hudson Pacemaker 1950 (Hornet), da regina delle corse a star del cinema con la Pixar



Questa Hudson Pacemaker porta i segni, su ogni centimetro della sua scintillante livrea, dell'essenza di quell'America dalla faccia pulita che negli anni Cinquanta aveva incantato il mondo. Quella delle famiglie perfette, tirate a lustro per onorare ogni giorno come fosse un'occasione di festa. ► Un'immagine purtroppo appartenuta ad un'élite benestante, invero piuttosto ristretta, che dava sfoggio di sé in una realtà costituita da povertà e disuguaglianze sociali. Dopo gli anni della guerra, alla gente era però di nuovo concesso sognare e questa splendida vettura ne fu una squisita emanazione. ► Ai giorni nostri, è ricordata più che altro per essere stata scelta nel ruolo di Doc Hudson (il giudice) nel film "Cars" della Pixar. A noi, però, piace riconsegnarla a quella lontana favola patinata.

L'epopea ► Per capire le radici di questo progetto è necessario risalire al 1933, anno in cui fu prodotta la prima Pacemaker. Era disponibile in due versioni (Standard Eight e Major Eight) che si differenziavano dal passo: 3'023 mm la prima, 3'353 la seconda. Sostanzialmente, il modello era frutto di un'evoluzione della Greater Eight, con cui, grossomodo, condivideva linea e tecnologia. Rispetto alla sua progenitrice, presentava

una calandra leggermente incurvata nella parte bassa e una variazione sul tema per quanto riguarda i parafranghi anteriori. La Standard Eight era allestita sia come coupé e cabriolet a due porte sia come berlina a quattro porte. ► La Major Eight, invece, con carrozzeria berlina e brougham a quattro porte. Era dotata di un motore otto cilindri in linea da 4'169 cm³ che erogava 101 CV (su richiesta si poteva acquistare l'adattamento da 110 CV in cui il rapporto di compressione aumentava da 5,8:1 a 7,1:1). La frizione era monodisco a umido, mentre il cambio a tre rapporti. La trazione era posteriore.

Seconda serie ► Nel 1939 la Pacemaker ricomparve come successore della Terraplane. Dalle dimensioni leggermente più contenute (aveva un passo di 2'997 mm), era venduta in configurazione berlina quattro porte e coupé due porte. Il suo sei cilindri in linea da 3'474 cm³ erogava 96 CV, 101 nell'adattamento con doppio carburatore. L'ammiraglia della gamma in termini di accessori (arricchita da tessuti pregiati e inserti in noce), era denominata Hudson Six. Venne sostituita, dopo solo un anno, dalla Super Six.

Terza serie ► La Pacemaker forse più celebre (quella oggetto del nostro articolo), fu colei che visse tra il 1950 e il 1952.



Sostanzialmente, incarnava le caratteristiche di stile della Super Six e della Commodore Six, pur essendone la sorella minore per volumetria. Era offerta in due versioni, la Standard e la DeLuxe. Disponibile come berlina quattro porte e coupé due porte, era provvista di un propulsore a sei cilindri in linea e valvole laterali da 3'802 cm³ (112 CV). Nel 1951 fu introdotta la Custom, leggermente maggiorata sia nelle dimensioni sia nella cilindrata (toccò i 4'294 cm³). ► Nel 1953, dopo 104'093 unità costruite, la Pacemaker uscì di produzione e la sua splendida eredità venne raccolta dalla Wasp.

LA NOSTRA VETTURA

La superba Hudson Pacemaker serie 500 Club Coupé di cui vi scriviamo, è parte integrante di quel lotto di 30'900 esemplari che la casa americana realizzò nel 1950 (era costituito in gran parte da 4 porte; non è dato di sapere l'esatto contingente di fabbricazione della coupé). Ce ne parla il proprietario, Michele Giudici: «Fu venduta, nuova, in Arizona e qui rimase fino al 2007, quando un collezionista del Nevada se ne innamorò e la comprò. Il clima torrido e secco di questi Stati ne favorì la conservazione, tant'è che in 65 anni non ha mai avuto bisogno di un vero e proprio restauro totale».



► Nel 2008 il precedente proprietario, che viveva a Las Vegas, ebbe la fortuna di trovare un motore 308 appartenuto ad una Hudson Hornet Twin-H-Power; decise di revisionarlo totalmente e di montarlo sulla Pacemaker. L'occasione fu propizia per riportare a nuova vita anche il cambio, un 3 marce con overdrive. ► Giudici: «Neanche due anni dopo fu costretto a venderla e, grazie alla segnalazione fattami da un grandissimo intenditore e collezionista di automobili americane a Treviso (Lino Mazzocca), nel giro di pochi giorni il destino della vettura si orientò verso l'Europa. Qualche piccolo intervento di messa a punto e, in meno di tre mesi, sfrecciava per le strade svizzere ed italiane». ► Alla sua prima uscita nel 2011, a Trezzo d'Adda (in occasione della manifestazione Get Rhythm), venne premiata da Cruisin come migliore auto. «Durante i due anni immediatamente successivi al suo arrivo, gli interventi estetici si limitarono all'acquisto di accessori originali per una "customizzazione soft": sunvisor, radio, nuovi pneumatici Firestone e abbassamento di 5 centimetri con l'ausilio di blocchetti in alluminio. Poi, nell'inverno 2012-2013, la riverniciai totalmente con l'aiuto dei miei figli Dave e Victor. Anche se le condizioni della carrozzeria erano sorprendenti (non un solo punto

di ruggine), la tinta era talmente consumata e usurata da lasciare scoperta la lamiera in alcune aree. Anche le cromature, in quell'occasione, vennero rifatte interamente e le guarnizioni sostituite grazie ad una ditta che ancora le riproduce fedelmente». ► Malgrado l'età le imbottiture, le stoffe ed i rivestimenti interni erano ancora in ottimo stato. Come ci ha spiegato il proprietario, sarebbe stato un "delitto" sostituirle. Lo stesso per il cruscotto, che presentava ancora l'originale verniciatura ad effetti "juta". ► «Navigando in internet, ebbi la fortuna di trovare pure una testa in alluminio "Super Power Dome", che all'epoca veniva venduta in opzione, ma che ora è difficilmente reperibile». ► Da quando è arrivata in Svizzera, questa Hudson ha già percorso 12mila miglia, senza mai mostrare alcun sintomo che ne riveli la sua longevità. Ha partecipato a numerosissimi raduni ed eventi, sia su suolo elvetico sia in Italia ed Austria, distinguendosi sempre non solo per la sua bellezza, la sua linea sportiva e l'armonia delle forme, ma anche per la sua fama di grande rivale in pista: non a caso la Hudson Hornet, dal 1951 al 1955, collezionò ben 80 vittorie nelle principali competizioni americane.

**Testo e foto di
Elias Bertini e Michele Giudici**



SCHEDA TECNICA

Modello: Pacemaker (Hornet) serie 500 Club Coupé, Six Passenger
Anno: 1950
Colore: rosso "Milano Red"
Carrozzeria tipo: coupé
Motore: L6 308 CUI, Twin H-Power
Cilindrata: 5'047 cm³
Nr. cilindri (raffreddamento): 6 L - acqua
Alimentazione: benzina
Potenza: 180 bhp a 3'800 giri/min
Cambio: manuale a tre marce + overdrive
Trazione: posteriore
Freni: tamburo
Passo: 302.2 centimetri
Lunghezza: 511.8 centimetri
Peso a vuoto: 1'548 chili
Produzione totale: 39mila esemplari (tra 4 porte, coupé e convertibile)
Prezzo nel 1950: 1'933 dollari

La Hudson Motor Car Company è stata una casa automobilistica statunitense fondata nel 1909. Nel 1954 si fuse con la Nash-Kelvinator Corporation per formare l'American Motors. Vennero costruite autovetture con nome Hudson fino al 1957, poi il marchio venne soppresso.