

Big Block T-Top

Raritní Olds najel jen 37.000 mil a pohání jej 455 cu.i.

V polovině 70. let byla doba muscle cars už dávno tatam a i Hurst/Olds prošel cestou od vítěze na dragstripch k městskému cruiseru. Na pohodičce při pomalých průjezdech večerní promenádou jste to nepoznali, ale Oldsmobilu to zřetelně nestačilo. Volil politiku častého uvádění speciálních edicí. My jsme si pod drobnohled vzali jeden ze 2.535 vyrobených exemplářů Oldse, vybaveného doplňky Hurst, který se nedávno objevil pod kladívkem licitátora společnosti Mecum.

Hurst si pronajal halu v blízkosti montážního závodu Oldsmobile v Lansingu a tam modifikoval některé modely Cutlass

Krátce poté, co General Motors zavedl (či spíše vnutil) počátkem 60. let koncernový objemový limit třídy Intermediates, snažily se některé divize pomocí různých taktik takový koncernový „zákon“ obejít nebo se mu vyhnout. První úspěšné proražení objemové blokády se podařilo Pontiacu s dobře známým GTO a strojovnou 389 cu.i. – nejdříve jen v podobě příplatkového balíčku pro řadu LeMans. Hor-

ní objemová hranice, stanovená na 330 cu.i. se tak poprvé mohla obejít, protože platila pro základní motorizaci každé řady.

V roce 1968 napadla kohosi u Oldsmobilu zajímavá možnost, jak obejít mezitím zvýšený objemový limit 400 cu.i., platný nyní pro střední třídu. Divize se spojila s firmou Hurst, dodavatelem řadicích pák ostrého 442. Navenek měl vzniknout dojem, že model, stručně pojmenovaný Hurst/Olds, který ovšem nebyl ničím jiným než Cutlassem, měl Hurstem dodatečně implantovaný obří 455 cu.i. z Toronada! Společnost Hurst si nápaditě pronajala v blízkosti Oldsmobilova sídla v Lansingu (Michigan) halu, v níž denně konvertovala desítku běžných Oldsmobilů na ostré Hurst/Olds. Mechanické práce se omezovaly pouze na montáž známého voliče Hurst „Dual Gate“, protože mateřský výrobce dodával kupě se specifikací 442 už s továrně instalovanými agregáty 455 cu.i. Tím pádem na Hurstovy mechaniky zbylo jen nanášení barevných pruhů, pinstripes a dodání příslušných emblémů.

V letech 1970 a 1971 si Hurst/Olds dopřál oddych, protože General Motors oficiálně zrušil objemová omezení. Už tedy nebylo potřeba, aby se nejvyšší objemy střední třídy schovávaly za šarády s exteriérovou úpravou Hurst. Ovšem v roce 1972 se této velmi životaschopné společnosti podařilo navázat na původní projekt. Spolupráce Hurstu a Oldse se opět rozběhla, nyní se polepovaly karosérie 442 convertible a Cutlassu SX Coupe. Dalším doplňkem byly kola Rally ve zlatém laku. Voliče Hurst se montovaly v mateřské montovně v Lansingu.



Zámek pod nápisem W-30 je upozornění na alarm, dodávaný Hurstem za příplatek

Když General Motors v roce 1973 přestavěl celou střední třídu do podoby Collonade, zvolil si Hurst model Cutlass S jako platformu pro nový Hurst/Olds. Jeho sportovní silueta semi-fastbacku totiž splňovala všechny vizuální předpoklady. Model Supreme totiž byl spíše Personal Luxury, navíc měl oproti Cutlassu S svisleji orientované zadní okno. V širokých zadních sloupcích se nacházely slavné Opera Windows. Hurst nazval Cutlass Supreme vlastním označením Formal Roof, a tím jej oddělil od modelů předchozího ročníku. Nejnovější počín Hurstu lákal na příplatkový T-Top s prosklenými odnímatelnými





Otočná Swivel Seats usnadňovala nástup, oboustranné potahy nabízely volbu mezi vinylem a látkou

střešními díly. Tím se také Hurst/Olds stal ještě před Firebirdem prvním modelem koncernu GM s takovými doplňky! Vzhledem k situaci poloviny 70. let už Hurst nemohl zdůrazňovat potenci motoru, protože základem byl W-25 se small-blockem 350 cu.i. o výkonu 170 koní. V nabídce ale bylo i provedení V8 Tall-Deck 455 cu.i. (kód W-30), jehož výkon byl i po ekologickém deklasování celých 190 koní. Náplastí na číslo s jedničkou v čele byl podvozek Rally, díky jehož odpružení a tlumičům Heavy Duty sedělo kupé na vozovce jako přiřítě. Zásahu na tom měly samozřejmě i stabilizátory na obou nápravách.



Pozdější modely Hurst/Olds byly továrně vybavené voličem Dual Gate

V rámci faceliftu nechal Hurst zmizet dvojici Opera Windows ze zadních sloupků a potáhl zadní třetinu střechy silnou vrstvou vinylu. Masivní zlaté pruhy na bocích a kapotě předešlého ročníku se proměnily v decentní proužky, ohraničující boky a zád'. Označení Hurst/Olds se objevilo na zavazadelníku a zadních sloupcích, ale i ve formě stojícího kapotového symbolu.

Oldsmobile z našich snímků je vybavený motorem 455 cu.i. a byl spíše opečovávaný než používaný. V době aukce Mecum v Kissimmee ukazovalo počítadlo nájezd pouhých 37.205 mil. Olds nebyl výjimečně postižený netěsnostmi střešních dílů,

stejně tak se neobjevily typické znaky poškození a opotřebení sedadel. Ani rez nikde nezahryzla své nahnědlé tesáky. Pozoruhodností je určitě digitální otáčkoměr Hurst, kdysi dodávaný jako extra doplněk.

A jak to celé dopadlo? Nejvyšší nabídka za T-Top Cruiser činila 24.200 USD, načež svalnatý Olds změnil majitele. Přejeme oběma šťastné společné roky!

Text: Frank Mundus
Foto: Mecum Auctions
Překlad: J.F.K.

190 koní ze 7,5 litru objemu není závratná hodnota, zato při 2.000 ot/min byl k dispozici kroučák 475 Nm



Sériové Opera Windows nechal Hurst zmizet pod silnou vrstvou čalouněného vinylu



OLDSMOBILE HURST/OLDS W-30 1975

Koncepc: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová, dvoudveřové pětimístné hardtop kupé se snímatelnými střešními díly * **Rozměry:** rozvor 2.845 mm, délka 5.377 mm, šířka 1948 mm, výška 1.356 mm * **Hmotnost:** 1.855 kg * **Motor:** benzínový V8-OHV, 455 cu.i., 7.446 cm³, 190 koní při 3.400 ot/min, 475 Nm při 2.000 ot/min, kompresní poměr 8,5 : 1, čtyřkomorový karburátor Rochester * **Převodovka:** třístupňová automatická GM THM400 * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení na spodních a horních příčných ramenech, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče, příčný stabilizátor * **Zadní náprava:** tuhá na čtyřramenném zavěšení, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče, příčný stabilizátor * **Brzdy:** vpředu kotoučové, vzadu bubnové * **Kola:** ocelové ráfky Rally 7 x 15" * **Pneumatiky:** BF Goodrich Radial T/A, 235/70 R 15 * **Příslušenství:** příplatkový T-Top, digitální otáčkoměr na středové konzoli, stereorádio s kazetovým přehrávačem Kraco AM/FM, poplašný systém Hurst * **Jízdní výkony/spotřeba:** akcelerace na 100 km/h za 10,7 s, nejvyšší rychlost 196 km/h, kombinovaná spotřeba 21,9 l/100 km



Hurst/Olds ročníku 1975 se dodávaly v černém nebo bílém laku se zlatým dekorem, poměr černých a bílých je zhruba vyrovnaný