

# PERFORMANCE 4-4-2

Vzácně dochovalý  
Oldsmobile 4-4-2 1969  
s továrním paketem W-30



DR. OLDSMOBILE  
CREATES A  
1969 W-MACHINE,  
OR TWO.

Olds 4-4-2 měl svůj vlastní  
reklamní šot. Hlavní postavou byl  
fiktivní vědec Dr. Oldsmobile



IT'S  
THE WORLD'S BEST!

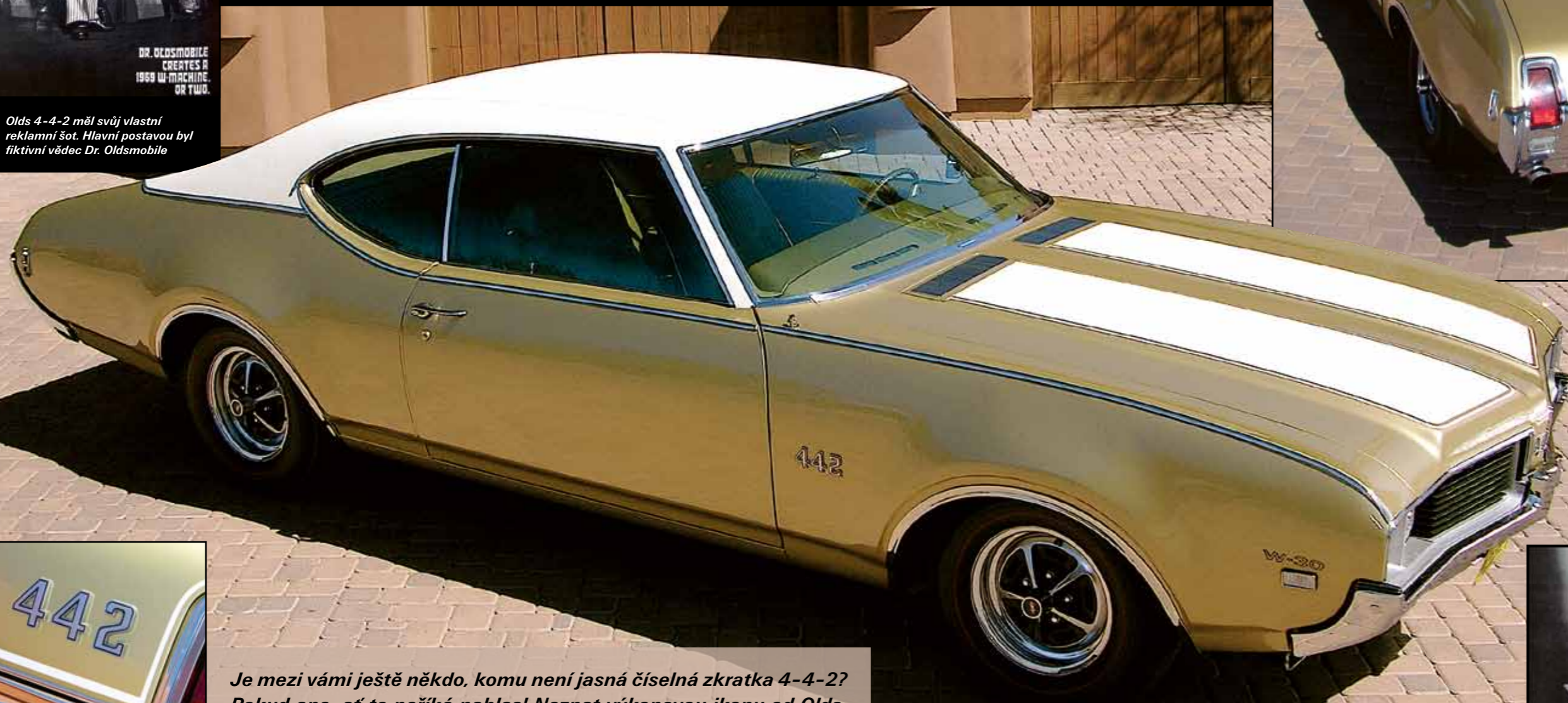


DRIFT PRODIGE RIDES  
THE CALIFORNIA  
SUN-LA. NEED IT  
TO CRUISE UP  
HILLS. CREEP UP  
THE COMFORTING  
HEAD 442 W-30

Čtyřkomorový karburátor je jasný, duální výfuky rovněž, a jak je to s těmi převody? No, po pravdě řečeno, později se na čítná přání zájemců dodávala i třístupňová automatika, takže namísto počtu převodových stupňů udávala druhá číslice objem motoru - 400 cu.i. Ale cítíte, jak to tam nesedí? Ať tak či onak, Oldsmobile nabídl zákazníkům na přelomu 60. a 70. let jedno z nejdivočejších aut, navíc dobře ovladatelné a lépe



Bezmála 30.000 čtyři-čtyřidvojek vyjelo v roce 1969 z továrny, ale jen každý dvacátý byl v provedení W-30



Je mezi vámi ještě někdo, komu není jasná číselná zkratka 4-4-2? Pokud ano, ať to neříká nahlas! Neznat výkonovou ikonu od Oldsmobile, to je přímo trestuhodná mezerka ve znalostech! Tak jen pro pořádek: čtyřkomorový karburátor, čtyřstupňová manuální převodovka a dva výfuky. Nekompromisní označení špičkového výkonu, ale samozřejmě i opatrnost při nákupu, protože - jak všichni víme - tzv. klony čekají na důvěřivce...

vybavené, než většina muskulaturních bestii oněch dob. Ale to, co pořádně zamíchalo hierarchii nadupaných vozů, se skrývá pod nenápadným označením W. Tenhle Olds, dochovaný v téměř nedotčeném stavu, patří známému arizonskému sběrateli Fredu Mandrickovi, který si na lahůdky potrpí. Možná i proto je jedním z jeho exkluzivních kousků právě W-30, nanejvýš raritní Oldsmobile,

V roce 1968 odložil 4-4-2 roli Cutlassova appendixu a stal se plnohodnotnou řadou



IT'S TIME FOR W-30. WE COULDN'T WAIT, BUT COULDN'T WAIT. SO THE OLD DOCTOR WENT BACK TO WORK. HILLS W-30.



skrývající pod ladnými liniemi dinosauří sílu. Několika čerstvě chromovaných součástek a nových nerezových lišt si všimneme, až na ně majitel doslova ukáže prstem. Pohled do sportovně stříženého pracoviště řidiče nám odhalí výjimečnost zlatého kupátka: typicky zalomená řadící páka je nepsaným vykřičníkem, který mění stručnou vizuální informaci v jasnou představu trojice bleskurychlých přestávek v duni-

vém rachotu zběsilé akcelerace. Spojení motoru a hnací nápravy představuje „čtyřkvat“ M21, nedílná součást sportovního balení W-30. Ale pozor! Tady nejde jen o pár „rychlých“ pruhů, nějaký ten emblém s vlajčkou, nápis Heavy Duty či podobné malichernosti. To přenechejme těm zakomplexovaným... Olds vám nabídne speciální mix sportovních dílů a výsledků práce továrních ladičů, prostě opravdový „Power“!

Zlatý lak má jméno „Topaz Metallic“ a fantasticky ladí se zářivě bílou „Parchment White“ na střešním vinylu a ozdobných pruzích



Kdo jiný než Hurst by mohl dodávat páku s nápisem 4-4-2?



Filigránské boční pozíčky ve tvaru firemního znaku

Příplatek 263,30 dolarů – co to dneska je? Ale tehdy, v posledním roce šesté dekády, jste za tuhle sumičku mohli dostat to, co dělá z 4-4-2 takovou exkluzivitu. Ano, 400 cu.i. V8 Rocket W-30! Stačilo otočit klíčkem v zapalování. Co všechno jste tedy za své peníze dostali? Jen výkon? Zdaleka ne! Také litry vlastního potu, protože klimatizace nebyla ani na seznamu příplatkové výbavy. Jste zvyklí lehce ťuknout pravou nohou na brzdový pedál? Tak ani tohle tady neplatí! Posilovače přenechejte rodinným STV, tady se musíte pořádně zapřít nohou, Olds vás otestuje na prvních semaforech! Zato taková

Kromě hardtopu a convertible 4-4-2 se dodávalo i kupé s B sloupky, zájem byl ale minimální



Sériová výbava zahrnovala i ocelová sportovní kola „Super Stock I“



Jasně červené podběhy jsou neklamným markantem W-30



speciální zadní náprava „G-30“ se samosvorným diferencíálem se jen tak nevidí.

Motor W-30, to není jen tak nějaká směs litiny, halabala poskládaná na montážní lince! Speciální součásti byly složeny za neustálé kontroly a velmi pečlivě. Veškeré pohyblivé díly včetně klikového hřídele musely být nejdříve proměřené, pak je ruce techniků sestavily na pracovním stole, a pokud splnily veškeré předepsané náležitosti, putovaly do útrob atraktivních speciálů. Žádná tolerance se netrpěla, všechno muselo být stoprocentní. Celé této proceduře se říkalo „select-fit“ a zahrnovala několikanásobnou kontrolu kliky, pístů, ojníc, klikových ložisek a spalovacích prostorů.

Ani u W-30 nebylo všechno v ceně – za sportovní volant chtěl Oldsmobile příplatek



Chromované trychtýře pod nárazníkem nasávaly vzduch, který putoval ohebnými přívaděči do filtru



Olds 4-4-2 se prodával i v civilnější verzi W-32, ale také třeba s V8 455 cu.i.

Jedna z mála věcí, co mají W-30 společné s „běžnými“ 4-4-2, je kompresní poměr 10,5:1. Vačková hřídel dovoluje delší časy otevření ventilů (sání 328, výfuk 328). A právě ostrá vačka je tím důvodem, proč vlastně Olds nemůže mít posilovače brzd: extrémní časování totiž nevytvoří v sání dostatek podtlaku, aby posilovač mohl bez problémů fungovat! Dalším důsledkem je ostrý, syrový a neklidný volnoběh oproti normálnímu 4-4-2. Součástí sportovního balení W-30 jsou totiž speciální hlavy (označené písmenem „D“) se sacími ventily o rozměru 2,0625“ a výfukovými o rozměru 1,6250“. V „dárkovém balení“ W-30 dostanete ještě vysokovýkonný rozdělovač, zesílené ventilové pružiny a systém pro nasávání vzduchu OAI (Outside Air Induction). Najdete jej pod předním nárazníkem ve formě pochromovaných plochých trychtýřů, spojených ohebnými hadicemi s krytem vzduchového filtru. Mimoto se novinkou modelového ročníku '69 staly přepracované výfukové svody (samozřejmě jen pro W-30), u nichž vedou od každého válce dva výfukové kanály. Tohle řešení má zamezit nežádoucí pulzaci proudu výfukových plynů a nepříjemné turbulenci. Maximální výkon modelu W-30 činil 360 koní při 5.400 otáčkách, točivý moment se zastavil na úctyhodných 596 Nm.

Každý 4-4-2 ročníku 1969 byl vybavený zesíleným odpružením a tlumiči, navíc ještě předním a zadním stabilizátorem. Pokud se někdy všechna čtyři sportovní ocelová kola dotýkala asfaltu zároveň, byly styčnými plochami pneumatiky rozměru F70-14“ (odpovídají evropským 215/70 14). Vzhle-

dem k výkonům a předpokládanému použití 4-4-2 jistě pochopíte, že zcela sériová nemohla zůstat ani zadní náprava: dostala stabilnější podélná ramena s přivařenými výztuhami. A sobotní večer na dragstripech mohl začít... Reklamní oddělení přiložilo své polínko do zdařile rozfoukaného ohně zájmu, když tvrdilo, že Oldsmobile 4-4-2 W-30 1969 je „kára pro chlapy, kteří mají už naprosto všechno“.

Jedno je jasné: o W-30 nerozhodovali ti, kteří vědí, jak auto prodat, ale ti, kteří jej umějí vyrobit a naladit. O tom vás i dnes přesvědčí každý takový dochovaný kousek!

Text a foto: Jim Maxwell  
Překlad: J.F.K.  
Adaptace: Petr Bellinger

Stačilo málo – namísto renovace jen místy nový chrom



## Oldsmobile 4-4-2 „W-30“ 1969

**Motor:** OHV-V8 „Rocket“, 400 cu.i., 6.556 cm<sup>3</sup>, 360 koní při 5.400 ot/min, 596 Nm při 3.600 ot/min, kompresní poměr 10,5:1, speciální hlavy (kód „D“), nasávání čerstvého vzduchu pod nárazníkem „OAI“, čtyřkomorový karburátor Quadrajel, speciální výfukové svody, duální výfuk \* **Přenos sil:** čtyřstupňová ručně řazená převodovka „M-21“ s krátkým odstupňováním, zesílená zadní náprava se samosvorným diferencíálem, stálý převod 3,42:1 \* **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol na horních a spodních příčných ramenech, vinuté pružiny, teleskopické tlumiče, příčný stabilizátor \* **Zadní náprava:** tuhá náprava s vinutými pružinami, podélná ramena, teleskopické tlumiče, příčný stabilizátor \* **Brzdy:** bubnové na všech kolech \* **Kola:** ocelové sportovní ráfky „Super Stock I“ 6 x 14“ \* **Pneumatiky:** diagonální F70 – 14 „Goodyear Polyglas“ (odp. 215/70 14)