

Cutlass переводится с английского как «кортик» или «абордажная сабля». Сейчас, с высоты современности, сложно ассоциировать его с острым, как бритва, офицерским кинжалом, но в эпоху его создания все было совсем не так... Этот сгусток энергии, отлитый в металле, сошел с конвейера GM в далеком 1971 году и вобрал в себя все лучшее, что дала ему его эпоха: невиданные темпы развития автоотрасли США, сумасшедшая популярность muscle и пони-каров, зарождение heavy metal, сексуальная революция, прокат седьмой из «Бондиад», «мир, любовь и музыка», дух свободы, запах пропитанного океаном калифорнийского воздуха и солнца с бульваров элитных кварталов где-нибудь в Майами...

Все это аккумулировано под сводами складной крыши стоящего перед нами Cutlass Supreme. А буквально через пару лет Америку сотрясет топливный кризис, и масклары со всей их свитой с грохотом грянут в небытие в угоду тотальной экономичности, пожирающей вместе с лишними литрами расхода все то истинное, что было доселе в американских машинах. Все это будет позже, а пока — добро пожаловать в Америку начала 70-х, господы.

Бить может, тем и хорош стоящий перед нами «Олдз», что причислен к племени последних из Могикиан, созданных буквально на исходе расцвета роскоши и мощи. Собранные его ровно 40 лет назад мастера автозавода вряд ли предполагали, что этому Cutlass суждено покинуть родные берега и осесть в суровой России. Но судьба любит парадоксы: попав в Москву, автомо-



Обновленный салон оставили в заводском исполнении. Приборная панель вкюпе со складной крышей, остающейся над головой лишь открытое небо, делают салонное нутро Cutlass похожим на яхтенное



ПОСЛЕДНИЙ ИЗ МОГИКАН

бил получил второй шанс на ту жизнь, что прочили ему его создатели.

Владелец автомобиля Василий Смирнов получил этот уникальный по породе Oldsmobile Cutlass Supreme 1971 года в 2006 году. Автомобиль оказался в удручающем состоянии: влажный соленый воздух оставил солидный ржавый след на кузове, а техническая часть автомобиля равнялась по возрасту самому Cutlass (без малого 35 лет!). Все

реставрационные работы решено было проводить силами специалистов клуба Streetmachines. Если перечень работ, проделанных над этим королем дорог, сократить по максимуму, то можно сказать очень коротко — ремонту подверглось практически все.

ИЗ МОГИКАН В СТРИТ-МАШИНЫ

В том же 2006 году машину загнали в боксы и разложили по ржавым болтам и гайкам. Вынутый из нутра 5,7-литровый смол-блок был скорее мертв, чем жив, что породило мысль заложить в Cutlass совершенно новую философию — решено было строить стрит-версию легендарного и инновационного Oldsmobile 442, единственного из «Олдзов», вошедшего в список классических muscle-cars.

Под огромную плиту капота установили совершенно новый силовой агрегат — 455-й биг-блок о 7,5 литрах (!), устанавливаемый ранее корпорацией GM на автомобили Oldsmobile, Buick и Pontiac. Новое «сердце» получило впридачу еще и мощный «кардиостимулятор» в виде тюнинг-кита на компонентах знаменитого ателье Edelbrock:

Muscle-cars (маскл-кары) — как правило, это средне-размерный автомобиль, выпускавшийся на территории США преимущественно с 1964 по 1973 гг. Такие автомобили оснащались большими двигателями V8, все их характеристики были направлены на достижение максимальных скоростных показателей. В основном, эти автомобили были разработаны на платформах других серийных машин либо были их «заряженными» версиями. Все маскл-кары имели классическую компоновку и задний привод, объем двигателей достигает 7-7,4 л. Знаменитейшими маскл-карами являются Pontiac GTO, Dodge Charger, Chevrolet Chevelle SS.

Стрит-машины отличаются от заводских маскл-каров и ретроавтомобилей тем, что имеют доработанную начинку, цель которой — улучшение динамических характеристик автомобиля. При этом машина, как правило, остается пригодной для повседневной эксплуатации.

головка блока цилиндров RPM со степенью сжатия 9,5:1, суровый распредвал той же серии, список дополнили кованые поршни.

Свежие «мускулы» решили кормить подобающим количеством отборных анаболиков



силовой установки — 4-камерный карбюратор Deamon 800. Впуск и выпуск у Cutlass, разумеется, стали обладать новыми улучшенными характеристиками относительно сопротивления.

Глобальные изменения ждали и трансмиссию. Штатную АКП «бальзаковского» возраста отправили в утиль. Теперь в паре с лютым многолитровым монстром под капотом установлен специально заказанный по такому случаю 3-ступенчатый автомат TH-400 — разумеется, с усиленными фрикционами, а также радиатором охлаждения масла. Трансмиссию оснастили самоблокирующимся дифференциалом Eaton, доведя путем опыта на практике передаточное число до 3,08.

Cutlass восставал из пепла, обретая с каждым днем все более непримиримый и тяжелый нрав. Столь глобальные усовершенствования в моторном отсеке требовали привести в равновесие с новыми рабочими параметрами и ходовую часть машины. На эти цели были положены усиленные стабилизаторы поперечной устойчивости, рычаги Hotchkis, а все сайлент-блоки в подвеске заменены полиуретановыми.



Приборная панель «Олдза» совсем не похожа на современные «пульта управления космическими полетами», но в этом и есть ее самобытность, которая совсем не влияет на эргономичность и легкость восприятия информации



Под мощной плитой капота сокрыто настоящее американское сокровище — 7,5-литровый биг-блок о 400 лошадиных силах. Cutlass сейчас находится на финишной прямой по пути к становлению легендарным Oldsmobile 442. Эта аббревиатура означает 4-камерный карбюратор, 4-ступенчатая МКП, второй выхлоп. 2 пункта из 3 воплощены в реальность. Осталась лишь замена коробки передач.

Тормоза на Cutlass теперь стоят дисковые с вакуумным усилителем.

После всего перечисленного бросить фразу, мол, машина поехала по-другому — значит вовсе ничего не сказать. Стендовые исследования двигателя зафиксировали пиковое

значение мощности на отметке в 399,8 л. с при 4969 об/мин. Весь новый обильно приправленный специями «фарш» позволил разогнаться этому крейсеру до сотни за 6,01 сек., а 400-метровую трассу от старта до финиша уложить в 14,2 секунды.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР БАЙКАЛМОТОРШОУ



Официальный дистрибьютор смазочных материалов SHELL

Реклама. ООО ТД «Сибирейдсервис»

Официальный партнер



СБЕРБАНК

Основан в 1841 году

Реклама. Генеральная лицензия №1481 от 30.08.2010

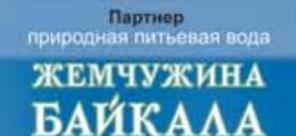
Генеральный информационный партнер



Реклама. ООО «Медиа-Сервис»

Партнер

природная питьевая вода



ЖЕМЧУЖИНА БАЙКАЛА

Реклама. ЗАО «Иркутская дистрибуторская компания»

ПРОВЕРЕНО



РАДИО 102.1 FM

Надежный партнер

Реклама. ООО РА «Медиа ХИТ»



Основанная Рэнсом Ели Олдсом марка Oldsmobile в 1908 году была выкуплена корпорацией General Motors. За свою более чем 100-летнюю историю «Олдсмобили» завоевали репутацию одних из самых красивых, популярных, инновационных машин — на шедевры этой марки ставились первые в мире 4-ступенчатые полностью автоматические КП, моторы V8, известные под именем «Rocket», первые турбинные моторы и многое другое

БЕЛОЕ НА ЧЕРНОМ

Впрочем, без сумасшедших по объему работ над кузовом этот «Феникс» не был бы тем, что он есть сейчас — пожалуй, одним из тех немногих автомобилей, которые притягивают своей харизмой, словно магнитом. Металлическое элегантное «тело» Cutlass было тщательнейшим образом очищено от налета лет и климатических «приветов» из Америки. Восстановили и обработали все элементы не только кузова, но и рамы. Недостающие детали заказывали оригинальные из Штатов, автомобиль облачили в его «родной» черный цвет и последним штрихом нанесли на кузов две широкие белые полосы.

Интерьер Cutlass стал тем единственным, что неплохо сохранилось. Его обновили и также, как и кузов,



Streetmachines

— московский хот-роддерский клуб, который входит в состав автообщества Road Kings, объединивший владельцев классических американских автомобилей прошлых лет выпуска. Начав свое существование в 2004 году практически на голом, ничем не подкрепленном интересе к американской автомете, к данному моменту Streetmachines вырос и насчитывает целый ряд уникальных автомобилей, отреставрированных силами клуба — Pontiac Firebird 1970 г.в., Oldsmobile Cutlass Supreme 1971 г.в., несколько Chevy Camaro, Ford Mustang и другие автомобили — маслкары, стрит-машины, хот-роды. Планируется, что клуб представит свою коллекцию на БайкалМоторШоу-2011.

оставили в заводском виде. И это решение было верным на все 100% — даже не верится так сразу, что перед тобой



Говорить о достоинствах этого мюзикана можно бесконечно долго, но почувствовать настоящий дух свободы, который он способен подарить своему владельцу, можно только за рулем, когда над головой лишь небо, а под стопой — педаль газа...



Из новшества на приборной панели — вольтметр, датчик температуры охлаждающей жидкости двигателя и масла в АКПП



Своим суровым взглядом Cutlass обязан оригинальной двойной оптике

не музейный экспонат, а автомобиль для свободной эксплуатации хоть на каждый день. Потому он, наверно, и видится стуском мощнейшей энергии. Энергии, вобравшей в себя все лучшее, что дала ему эпоха: сумасшедшую популярность muscle и пони-каров, зарождение heavy metal, сексуальную революцию, прокат седьмой из «Бондиад», мир, любовь и музыку, дух свободы, запах пропитанного океаном калифорнийского воздуха и солнце с бульваров элитных покрытых зеленью кварталов с видом на побережье где-нибудь в Майами...

Наталья НОВИКОВА
Фото Влад Клепач,
www.apex.ru



Предвижу определенный скепсис от читателя в отношении этого «Олдза». Про многолитровый мотор, который выдает меньше мощности, чем японские зажигалки, обладающие намного более скромным литражом. Про тяжесть, управляемость, непрактичность и все, что в этом случае полагается говорить. Предвижу и хочу возразить: американский автомобиль, уходящий корнями к маскл-карам — это не средство передвижения. Это образ жизни. Американский и совсем не похожий ни на один другой. Сравнить японскую машину, которая создавалась в своей субкультуре, с американской почти невозможно: практичные до мозга костей японцы, научившиеся делать высококлассные машины буквально из того, что лежит под ногами, для нужд людей, живущих в архитектурном пространстве, никогда просто не создали бы подобного. Это разные машины для разных целей. Этот Cutlass не гонка для дрифтовых трасс. Он король хайвеев с крутящим моментом в 690 Нм при 3317 об/мин из максималки зафиксированной у него 5570 об/мин.

Прием заявок на участие в БайкалМоторШоу-2011 на www.automarket.ru