



Pohled, který ukazuje až neuvěřitelnou prostornost kabiny. Ulička mezi sedadly umožňuje průchod do zadní části vozu



Chevrolet Express dnes nemá prakticky žádného konkurenta. GM je totiž jediný výrobce z Velké trojky, který vydržel a ve svém výrobním programu stále nabízí opravdový full-size van se všemi přednostmi i neduhy (ty první v drtivé většině převažují). Chevrolet Express a jeho koncernový bratr GMC Savana (liší se jen maskou) jsou v současné době poslední mohykány z rodiny nezníčitelných amerických

zastaralost Expressu ke „Géčkovému“ Mercedesu, který se ve stejné karosérii vyrábí od roku 1979. Jde totiž o to, co zákazníci požadují, a Express se i po tolika letech prodává velmi dobře. A přece je na něm něco nového. Zatímco vzhled Expressu zůstal, změnila se jeho pozice na trhu, a to velmi výrazně. V Americe se celé dlouhé roky vyráběly poctivé robustní full-size vany, které vykonávaly každodenní těžkou službu od Atlantiku k Pacifiku, od Aljašky po Mexiko. Každý výrobce z Velké trojky měl toho svého koně ve stáji nejspolehlivějších tahounů a zákazníci si mohli vybrat. Časy se změnily.



UNIVERZÁLNÍ VOJÁK



Chevrolet Express: automobilový dinosaur, který vás nikdy nenechá ve štýchu

Používají ho podnikatelé a autodopravci ve městech, řemeslníci na venkově, indiáni v horách, rodiny k cestě na dovolenou nebo businessmani jako pojezdovou kancelář, ale v hojném počtu také tajné služby, armáda, a dokonce i vlada USA. Chevrolet Express je absolutně univerzální auto!

Když se podíváte na aktuální model a srovnáte ho s modelem roku 2003, nevíšimnete si žádné změny. Express se za 16 let vzhledově opravdu nezměnil. Je to pořád ta stejná dodávka s karosérií ve tvaru krabice se zaoblenými rohy a přiznanými venkovními panty

u bočních dvoukřídlých dveří. A nejen to. Od své předchozí generace vyráběné v letech 1995–2002 se liší pouze delším předkem a faceliftovanou maskou, takže tohle auto existuje bez zásadních změn celých 23 let! Jeden americký novinář přirovnal designovou

Express s rozvorem Regular měří 5.692 mm. Delší verze na rozvoru Extended má na délku 6.200 mm



Přestože 90% všech Expressů jezdí v bílé Summit White, výrobce nabízí také červenou Red Hot nebo tmavě černou, ale také stříbrnou, zlatou nebo blankytně modrou metalízu



Verze s posuvnými bočními dveřmi je praktičtější na parkovišti a v městském provozu



dodávek s karosérií na rámu a velkým benzínovým motorem.

Ford historicky ukončil výrobu svého legendárního Econoline v roce 2015 a místo něj nabízí globální Transit. Chrysler svůj Dodge Ram Van nevyřadí už od roku 2004, kdy začal prodávat Dodge Sprintera (přebrandovaný Mercedes Sprinter), a nyní od roku 2013 plní funkci chryslerovy dodávky Ram ProMaster, což je vlastně přebrandovaný Fiat Ducato s třílitrovým turbodieselem nebo šestiválcovým benzínovým Pentastarem. V USA prodávaný Mercedes-Benz Sprinter či Nissan NV za skutečné konkurenty počítat nemůžeme. Ačkoliv jim nelze upřít plusy co do velikosti přepravní kapacity nebo nižší nákladací hrany (stejně jako u Transitu a ProMasteru), všem chybí ryze americký charakter, a hlavně s ním spojené vlastnosti jako vysoká světlá výška

(průchodnost terénem) a především neúnavná spolehlivost spojená s jednoduchým a nenákladným servisem. Indiánům v Utahu budete těžko vysvětlit, že neprojedou naloženou dodávkou ke svému hoganu, protože mohou prorazit olejovou vanu. Stejně tak určitě nebudou ochotni podstupovat častější a dražší servis, hlavně v případě naftových agregátů s filtry pevných částic. Většina Američanů je prostě zvyklá skočit do svého vanu, nastartovat, vyrazit a nic neřešit: „don't worry“.

Specifikace

Modelová řada Express 2019 má specifikace v kategoriích: účel použití,

výbava, hmotnost a rozměry. Základní rozdělení spočívá v tom, k čemu je vozidlo určeno. **Passenger Van** dokáže přepravit 2 až 15 osob, má látkový čalouněný interiér s lavicemi, většinou disponuje přední i zadní klimatizací a všechna okna má zasklená. Jemu účelově nejbližší je **Conversion Van**, který má zpravidla maximální výbavu, samostatná kožená křesla, elektrickou rozkládací postel a zvýšenou střechu (téma Conversion Vanů je tak obsáhlé, že ho ponecháme do samostatného článku). **Cargo Van** představuje ryze pracovní nástroj, který má za předními sedadly nákladový prostor bez čalounění a místo bočních skel jen plechové

Ceny některých prvků příplatkové výbavy

V6 4.3 Liter LV1	standard
V8 6.0L Vortec L96	\$ 995
V8 6.0L Vortec LC8	\$ 1.295
Ř4 Turbo Diesel 2.8L Duramax LWN	\$ 3.995
Uzávěrka diferenciálu G80	\$ 325
Trailer Equipment	\$ 280
Zařízení na ohřev bloku pro Diesel Duramax	\$ 975
Nezávislé topení	\$ 875
Zadní klimatizace	\$ 785
Dálkový start	\$ 300
Chromované nárazníky	\$ 160
Kompletní chrom Package	\$ 355
Hotel Shuttle Package	\$ 1.450
Chevrolet MyLink Radio s navigací	\$ 1.025

Vyšší nákladací hrana je daní za velkou světlou výšku a takřka nezníčitelný robustní podvozek

Interiér je koncipovaný na denní hrubé zacházení. Express je dailydriver tělem i duší



výplně. Sedadla bývají pouze koženková, kvůli jednoduché údržbě. Poslední kategorií je **Cutaway**. Jedná se o podvozek s krátkou kabinou, na němž může být skříňová velkokapacitní nástavba, ambulance, school bus, adventure nebo recreation vehicle a mnoho jiných. Z nich nejčastější je tzv. Utility Box, což je nízká nástavba na různé nářadí s přístupem vně i zevnitř. Jedná se o praktickou verzi využívanou nejrozličnějšími servisními firmami.

Tři úrovně výbavy, týkající se Cargo a Passenger Vanu, představují nejzákladnější Work, běžný LS a nejvyšší LT. Dělení podle tonáže je dnes již jen třístupňové. **Express 2500** má nosnost 1.495 kg při celkové hmotnosti 3.870 kg (GVWR). **Express 3500** uveze 1.927 kg nákladu při celkové váze

4.455 kg. Nejtěžší třída **Express 4500** zvládne uvést 4.120 kg při celkové hmotnosti 6.390 kg. Expressy jsou výborní tahouni, mohou mít zapřaženy přívěsy o hmotnosti až 4,5 tuny. Čtvrtý a váhově nelehčí model **Express 1500** byl v roce 2015 vyřazen z výroby a nahrazen novou mid-size dodávkou Chevrolet City Express. Vůz využívá předohnanou samonosnou platformu Nissan NV200 Van. Obě auta se vyráběla ve stejné továrně v Mexiku. Jak se dalo očekávat, o City Express nebyl v USA zájem a GM jej již nenabízí. Se zrušením modelu 1500 přišlo portfolio Expressu o jedinou AWD verzi, což řada uživatelů velmi těžce nese. V diskuzích na amerických van fórech nenajdete větší stesky po žádném jiném vozidle. Hlavně ve státech na severovýchodě,

kde je opravdová zima, tato auta velmi chybí a alternativa v Mercedesu Sprinter 4x4 není pro každého Američana uspokojivá.

Poslední specifikace spočívá v délce rozvoru. Nejkratší je **Regular Wheelbase 135"** (3.429 mm), používaný nejčastěji pro Express 2500. Střední **Extended Wheelbase 155"** (3.937 mm) je nejuniverzálnější a objevuje se ve všech váhových kategoriích. Nejdelší **Wheelbase 177"** (4.496 mm) je určen výhradně pro Express 3500 a 4500, a zpravidla pro Cutaway.

Agregáty

Paleta čtyř motorů pro modelový ročník 2019 začíná novým benzínovým **V6 4.3 litru LV1** s přímým vstřikováním a variabilním časováním ventilů,

Nejlevnější standardní verze na sobě nemá ani špetku chromu



Jednoduchá a intuitivní přístrojová deska se spoustou odkládacích míst, přesně taková jakou potřebujete v autě na každý den



12místná kabina na rozvoru Extended má za zadními sedadly stále 1.400 litrů zavazadlového prostoru

disponujícím slušným výkonem 276 koní. Pro přepravu těžších nákladů nebo

tahání velkých přívěsů je v nabídce skvělý benzínový V8 6.0 litru L96 s vý-



konem 341 koní. Jeho vylepšená varianta LC8 pak umožňuje dodatečnou montáž zařízení pro provoz na LPG/CNG. Nabídka uzavírá čtyřválcový turbodiesel 2.8 litru o výkonu 181 koní. Agregát využívající systém vstřikování Common-Rail je vybaven intercoolerem a filtrem pevných částic. Vyrábí se v GM závodě v Thajsku a v Expressu se poprvé objevil v roce 2017. V rozporuplné nabídce převodovek jsou dva diametrálně rozdílné automaty. Osmistupňová Hydra-Matic 8L90 (pro V6 a diesel), která bohužel trpí nedobrou pověstí a nevztahuje se na ni záruka. A vynikající šestistupňová automatická převodovka Hydra-Matic MYD-6L90 (Heavy Duty), která má ovládání řazení Tap-Up/Tap-Down a automatické brzdění pro zpomalení vozu pomocí motoru (pro oba V8 6.0L). Vízikou spolehlivosti této skříně je i fakt, že bez problémů zvládá výkony kompresorového 6.2L V8 LSA v Cadillacu CTS-V a Camaru ZL1. Jenom blážen by si vybral Express v jiné kombinaci než V8 a 6L90. Americký trh není pokřivený nesmyslnými fleetovými nabídkami, takže náklady na servis včetně intervalů výměny olejů nejsou papírově snižovány. Výrobce tudíž uvádí



reálný mílový proběh neškodící motoru a doporučuje výměnu motorového oleje každých 5.000 mil nebo po 4 měsících.

Jízdní dojmy

Jízdní vlastnosti modelu 2019 osobně neposoudím, nejel jsem v něm. Vzhledem k tomu, že se za poslední 4 roky na podvozku a brzdách nic nezměnilo, mohu však posuzovat ekvivalentní vůz GMC Savana 3500 Extended 2016 s V8 5.3L, za jehož volantem jsem loni v USA najel zhruba 800 mil. Navzdory značné velikosti a hmotnosti se auto snadno ovládá. I přes plné zatížení (9 osob + 20 velkých zavazadel), zrychluje až překvapivě dobře. V přímce se chová sebevědomě, v zatáčkách vyžaduje více opatrnosti. Cesta vedla po dálnici i přes hory s množstvím prudkých zatáček, a kromě defektu zadní pneumatiky nebyl žádný problém. Spotřeba 18 litrů byla vzhledem k zatížení a terénu velmi přijatelná. Pokud to porovnáme s redakčním Expressem 2500 Regular 2002 s V8 5.7L, tak ten jede ještě lépe, ale to lze přičíst kratšímu rozvoru a menší váze. Jízda v něm je ale díky staršímu interiéru o poznání nostalgičtější.

Podvozek je o fous tvrdší a převodovka 4L80-E vydává typický lehce pískavý zvuk. V Expressecch mám najeto více než 80 tisíc kilometrů a už teď vím, že jiné auto nechci. Chevy Express s osmiválcem představuje etalon solidnosti, spolehlivosti a královského prostoru s úžasnou variabilitou. Co víc si od auta přát? Jenže...

Vypadá to, že doba, kdy Státy brzdila trojice opravdových Vanů se blíží ke konci.auta, která postavila Ameriku na nohy, rozvezla miliony tun zboží a přepravila miliony lidí, to mají sečtené. Econoline ani Ram Van už neexistují... Jak dlouho dokáže odolávat poslední mohykán Chevy Express nikdo netuší... Bohužel i GM chce v blízké budoucnosti upustit od výroby full-size vanu s velkým benzínovým motorem. Poslední zprávy naznačují, že jednou z možných variant jsou elektrické dodávky. Vzhledem k rozloze Spojených států a délce tras, které musí tyto stroje překonávat, bude potřeba mnoho mobilních dieselařegátů na jejich „ekologické“ dobíjení.

Text: Petr Bellinger
Foto: GM, archiv redakce



Chevrolet Express 2019

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * Karosérie: ocelová rámová (celoobvodový žebřinový rám), 2, 5, 9, 12 až 15místný Passenger Van/Cargo Van/Cutaway * Rozměry: rozvor 3.429 mm (Regular)/3.937 mm (Extended), délka 5.692 mm (Regular)/6.200 mm (Extended), šířka 2.017 mm (bez zrcátek), výška 2.131 mm (Regular)/2.106 mm (Extended) * Hmotnost (GVWR/GCWR): 3.870 kg/7.200 kg (Express 2500), 4.455 kg/7.200 kg (Express 3500), 6.390 kg/9.000 kg (Express 4500)

Motor V8: benzínový V8-OHV L96 Vortec Gen IV, 364 cu.i., 5.967 cm³, 342 koní při 5.400 ot/min, 507 Nm při 4.400 ot/min, Flex-Fuel

Motor V8: benzínový V8-OHV LC8 Vortec Gen IV, 364 cu.i., 5.967 cm³, 342 koní při 5.400 ot/min, 507 Nm při 4.400 ot/min, Flex-Fuel, alternativně LPG/CNG (dodatečná montáž) – speciální sedla sacích i výfukových ventilů

Motor V6: benzínový V6-OHV LV1 EcoTec3 Gen V, 262 cu.i., 4.301 cm³, 276 koní při 5.300 ot/min, 405 Nm při 3.900 ot/min, přímé vstřikování, variabilní časování ventilů

Motor R4: naftový R4-DOHC LWN Duramax, 171 cu.i., 2.776 cm³, 181 koní při 3.600 ot/min, 501 Nm při 2.000 ot/min, turbodmychadlo, intercooler

Převodovka: automatická šestistupňová Hydra-Matic MYD-6L90 (Heavy Duty) nebo osmistupňová Hydra-Matic 8L90

* Přední náprava: dvojité příčné ramena, vinuté pružiny, stabilizátor * Zadní náprava: tuhá náprava, poloeliptické listové odpružení

* Brzdy: kotoučové na všech kolech, vpředu s vnitřním chlazením * Kola: 6.5 x 16" * Pneumatiky: LT 245/75 R16

* Ostatní: Trailing Equipment, StabiliTrak, přední, boční a hlavové airbagy (pro první 3 řady), zadní parkovací kamera, Chevrolet 4G LTE, atd.

* Užitečná nosnost vozu: 1.495 kg (Express 2500), 1.927 kg (Express 3500), 4.120 kg (Express 4500) * Maximální hmotnost přívěsu: až 4.500 kg

* Spotřeba: 13 až 18 l/100 km (Express 2500) * Objem palivové nádrže: standardně 31 gal (117,3 litru), za příplatek 57 gal (216 litrů) * Cena: od 33.095 do 45.000 USD

Předchozí generace na platformě GMT600 s kratším předkem se vyráběla v letech 1995–2002



Nejžádanější verzí je Express Cargo Van 2500 s krátkým rozvorem Regular. Tuhle dodávku potkáte ve Státech na každé míli



Ambulance/rescue, shuttle/school bus, RV nebo přepravník vězňů. Na rozvoru 177" zrealizujete cokoliv do celkové hmotnosti 6.5 tuny



Devítimístný Explorer Conversion Van Limited se 155" rozvorem Extended představuje nejluxusnější verzi Chevroletu Express



Chevrolet Express 3500 Cutaway Utility Box je ideálním řešením pro nejrůznější servisní firmy



Express 4500 Cutaway se zadní dvojmontáží uveze náklad o váze 4.120 kg při GVWR 6.390 kg. Pohání ho výhradně V8 6.0L

