

Půlstoletí malého, ale hbitého skřítky...

The First AMERICAN BUILT IMPORT

Jako první se pokusil narušit nadvládu dovozu malých vozů do USA, ctil vlajku a bil se ze všech sil. Kontroverzní příspěvek koncernu American Motors Corporation (AMC) v zápasu s importovanou konkurencí spadl do segmentu kompaktních, po americku tedy „small cars“. Měl šance zvítězit?

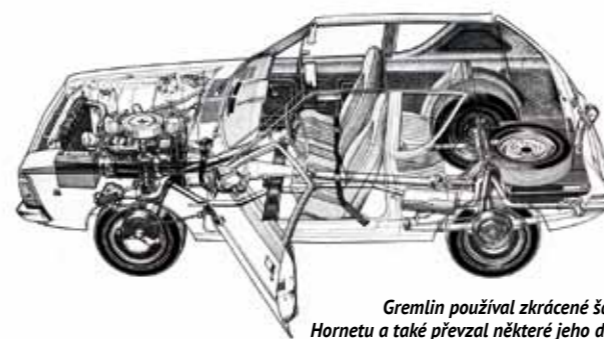
Boj proti levné evropské, a hlavně japonské konkurenci se permanentně vyostřoval. Velkou zásluhu v této bitvě nelze upřít čtvrtému koncernu, který sice nedosahoval gigantických výrobních počtů jako členové Velké trojky, zato byl přizpůsobivý a měl nápady. První vlaštkou se stal sympatický Hornet, patřící do kategorie luxusních kompaktních. Pro zákazníka byl levný, ale AMC přišel drah: koncern inves-

toval do designu a strojního vybavení továren čtyřicet milionů USD, což vzbudilo rozpaky nejen prezidenta společnosti Roye Chapina. Další přírůstky do rodiny nejmenších vozů byly ohlášeny každých šest měsíců...

Přesně na Apríla, tedy 1. dubna 1970 přišlo velké překvapení. AMC prezentoval svůj nejmenší model, kterým chtěl naředit úspěchy importérských firem. Nováček dostal název Gremlin.



AMC Gremlin modelového ročníku 1973 s výklapným oknem a střešním spojlerem



Gremlin používal zkrácené šasi Hornetu a také převzal některé jeho díly

Tenhle slovní pojem se poprvé objevil za války při poručích bombardéru B-29 a jméno skřítky mělo poukazovat na neobjasněnou příčinu závady. Výrobce chtěl použitím skřetího jména evokovat potíže, které Gremlin všem ostatním způsobí svým (předpokládaným) obřím odbytem. Aby toho bájeslovného nebylo málo, skřet se stal i reklamním maskotem a premiéra pro obchodní zástupce byla načasována na pátek 13. března 1970. Nejste pověřiví, že ne?

Šokem pro jedny byla skutečnost, že se Gremlin pokusí narušit panující hegemonii importu malých vozů, pro druhé jeho revoluční design. Navíc o celý půlrok předběhl konkurenční



První prezentace AMC Gremlinu, první novodobé malé ameriky, proběhla 1. dubna 1970



Díky designu zadě, zvanému „kamback“, byl Gremlin jen o pět centimetrů delší než VW Brouk



První facelift přinesl v roce 1974 jiný chladičový grill. Na snímku AMC Gremlin X '74 s paketem „Levi's“



Gremlin X (1976) v barevném odstínu „Dark Cocoa Metallic“

American Motors Corporation



Model ročníku 1975 s masivními nárazníky a příplatkovými hliníkovými ráfky



V roce 1974 se představil koncept Gremlin G II – předobraz pozdějšího AMC Spirit

Vzácnou kombinaci představoval Gremlin X „Levi's“ (1978) s obyčejným čtyřválcovým dvoulitrem



Ford Pinto i Chevrolet Vega. AMC pro págova lo Gremlina jako první americký subkompakt. Roztomilému a odlišnému skřítkovi přiřadila definici: „Kamarád svým přátelům a zlobr svým protivníkům.“

Gremlin oproti Hornetu šázel na úspornost i během vývoje. Používal zkrácené šasi Hornetu, dveře a blatníky byly s „hornetovskými“ bezmála identické. Kapota se lišila jen minimálně, výrobní náklady se šetřily, kde jen mohly. Investice do tvářecích forem byly tedy nutné jen pro výlisky boků, střechy a zádě. Také interiérem se Gremlin obsloužil u Hornetu, oba modely dokonce sjížděly ze stejné montážní linky. Všechny vyjmenované skutečnosti přispěly ke snížení nákladů o šest milionů dolarů.

Díky svéráznému tvaru zádě, zvanému „kamback“ přesáhl Gremlin délku VW Brouku jen o necelých pět centimetrů. Masivní motor ale znamenal vyšší hmotnost o 360 kg, svým způsobem ale vyrovnanou potěšitelným výkonem 128 koní

(oproti 50 koním u VW ročníku '70). Tím pádem byl Gremlin i mnohem rychlejší a také bezpečnější než jakýkoliv srovnatelný import. Zájemce o čtyřsedadlový model musel složit 1.959 USD za základní model, ale šetřítkové mohli mít ještě tzv. „úsporný“ model: pouhá dvě místa, pevné zadní sklo, žádné zadní sedadlo, gumová podlahová krytina a přední sedadlová lavice. Je jen otázka, zda jim to stálo za necelou stovku úspor – verze přišla na 1.879 USD.

Pod dlouhou kapotou Gremlinu pracoval řadový šestiválec 199 cu.i. (za příplatek tentýž motor s objemem 232 cu.i.), spojený s třístupňovým manuálem nebo příplatkovou automatickou Shift-Command. Deceleraci zajišťovala čtveřice bubnových brzd, stěrače pracovaly na principu podtlaku – prostě se šetřilo, kde se dalo. Výrobce samozřejmě počítal s tím, že si jen málokdo bude chtít odvézt „holátko“, a tomu přizpůsobil nabídku příslušenství: doplácelo se na servoposilovače, klimatizaci, determalní skla, střešní nosiče a také několik výbavových paketů exteriéru nebo interiéru. Nabídka obsahovala i vzorník s mnoha barevnými odstíny. V roce své premiéry se prodalo 28.560 Gremlinů.

Rok 1971 byl bezpochyby „Rok Gremlinu“. V nabídce zůstal dvousedadlový model, cena čtyřsedadlové varianty nepatrně vzrostla na 1.999 USD. Cílem bylo patrně lišit se o ten jeden jediný dolar od konkurenční Vegy (2.000 USD) či Pinta (rozdíl 50 USD). Standardní motorizací se stal šestiválec 232 cu.i., příplatkovým agregátem nový 258 cu.i. Poprvé se v nabídce objevila položka „X-Option“ se sportovními sedadly a ráfky, koberečky, širším obutím, ozdobnými lištami, novými odstíny a chladičovým grilem v barvě karosérie. Gremlin „X“ se stal prodanými 76.908 exempláři trhákem roku 1971.

O rok později nabídl Gremlin svým uživatelům poprvé volitelnou jistotu předních kotoučů a pohodu rádia AM/FM. K tomu navíc výklopná zadní okénka, výškově stavitelný sloupek volantu a elektrické stěrače. Nejzaváhavějším příplatkovým prvkem byl ale pětilitrový V8 (304 cu.i.), dodávaný se zadní nápravou „Torque Link“, dosud montovanou jen na drahý AMX. Jelikož byly všechny osmiválcové bloky motorů AMC identické, docházelo i ke kuriozitám: prodejce Randall AMC v arizonské Mese postavil dvacet exemplářů GremlinusV8401cu.i.,



V modelovém roce 1977 prošel Gremlin druhým (a posledním) faceliftem

a skřítko tak proměnil v asfalt drásající bestii. Do historie odešel úsporný dvousedadlový model.

Rok 1973 se obešel bez velkých inovací. Jedinou větší novinku představoval příplatkový interiérový paket „Levi's“ s džínovou vizáží, oranžovým stehováním, měděnými nýtky a dveřními schránkami ve tvaru kalhotových kapes. Zevně se Levi's lišil jen emblémem na blatnicích.

První zásadnější facelift přišel v roce 1974. Přinesl novou chladičovou masku a samozřejmě nárazníky, které byly v souladu s nejnovějšími americkými bezpečnostními předpisy. Interiér se zaskvěl novými materiály, změnil se i ozdobné pruhy, za příplatek se začalo dodávat vyhřívání zadního skla. Paket „X“ se proměnil v „Rallye X“, obsahující mimo jiné otáčkoměr, přídavné přístroje, příčný stabilizátor, sportovní volant a přední kotoučové brzdy. Byl to Gremlinův nejlepší rok, odbyto našlo 171.128 vozů.

V roce 1975 zůstalo prakticky všechno při starém, až na prodejní statistiky, které se dramaticky propadly. Sestupný trend pokračoval i v roce následujícím.

Na základě stagnujících prodejů prošel Gremlin v modelovém roce 1977 druhým faceliftem. Designér Dick Teague spolu se svým týmem představili úplně nový předek, zvětšily se zadní svítlny a zmizelo viditelné víčko tankovacího hrdla. Paletu motorů rozšířil čtyřválcový dvoulitr VW EA831, vycházející z agregátu Porsche 924, exkluzivně dodávaný do Ameriky továrnou Audi. Další inovaci představoval nový volant a ještě divočejší barevné kombinace, například látkové čalounění sedadel s oranžovými, černými a bílými pruhy, poprvé zavedené u AMC Rebelu ročníku 1966/67. V nabídce zůstal džínový paket Levi's.

Poslední modelový rok nese letopočet 1978. Gremlin dostal kompletně přepracovanou přístrojovku. Jako celek představoval nejvzrálejší model celé řady, který za dobu existence Gremlinu sjížděl z výrobních pásů. Poprvé si zájemci mohli

příplatit na paket „GT“, nabízející rozšířené blatníky a přední spojler po vzoru AMX, černé ozdobné lišty a kola Rallye. Malý zájem ale vedl k výrobě necelé tisícovky exemplářů a vůbec není jisté, zda se některý dochoval. Ale žádný facelift už nemohl odvrátit nevyhnutelné: rovněž v roce 1978 zůstal prodej Gremlinů hluboko za očekáváním: prodejem 22.104 jednotek odbyto dosáhl 50% předchozího ročníku. AMC udělal tlustou čáru, za níž zůstalo 671.475 prodaných Gremlinů. Model byl vystřídán stylisticky zajímavě pojatým AMC Spiritem, který se zrodil z konceptu Gremlin G II (1974). A samotný „skřítek“? Těší se dodnes pozorností exota...

Text: Leif Jungermann, foto: AMC, archiv
Překlad: J.F.K., adaptace: Petr Bellinger



VIDEO

AMC Gremlin Voyager Concept Car z roku 1972 mohl být snem každého kempaře. Výsuvná zád umožňovala pohodlné přespání. Ve výbavě měl být plynový vaříč a sada nádobí

