

COMING IN 2020
BRONCO

NÁVRAT LEGENDY

Ford Bronco: kompaktní off-road & SUV.

Před 55 lety se zhmotnila geniální myšlenka Donalda Freye!

Protože jsme po čtvrt století svědky znovuoživení legendárního Fordu Bronco, nastala ta pravá chvíle připomenout si jeho bohatou třicetiletou historii ve všech pěti generacích.



První Bronco existoval v pickupovém provedení...



...jako roadster...



...nebo s karosérií wagon

Počátkem šedesátých let se obliba plněpohonných vozidel neustále zvyšovala. Začaly vznikat specializované časopisy, kluby a organizovaná setkání příznivců pohybu mimo silnice. Občas se říká, že kromě Jeepu neměl Ford žádnou konkurenci, ale není to tak docela pravda, protože existovaly vojenské výprodeje a firmy, zabývající se ve velkém přestavbou na pohon 4x4, např. Marmon-Herrington či NAPCO, nemluvě o nabídce Dodge. Kromě Chevroletu a několika dalších výrobců vstoupil na tenký led neprobádaného tržního segmentu i Ford, ale teprve až si Lee Iacocca a několik dalších vlivných mužů z vedení všimli potenciálu, který tento segment nabízí. Prvotní myšlenka na Bronco vznikla u produktového manažera Fordu Donalda N. Freye, který spolu s Iacoccou stvořil slavného Mustanga (vysvětlení přítomnosti koně v logu Bronca).

První generace (1966–1977)

Odpovědí na požadavky Američanů, vyžívajících se v jízdě mimo udržované cesty (pokud si už pět let předtím nepořídili větší a výkonnější Suburban 4x4) byl malý Ford Bronco, představený v srpnu 1965. Nováček nabízel tři karosářské modifikace: čtyřmístný wagon s odnímatelnou střechou, Sport Utility Pickup s otevřenou záďí a střechou nad první řadou sedadel, a roadster bez ocelových dveří a střechy, ale se sklopným předním oknem. Stejně jako ostatní srovnatelné modely, například Jeep CJ-5, Landrover 88 či International Scout, nabízel i Bronco rozsáhlé možnosti individualizace. Ale mělo ještě dvě další přednosti: vinuté pružiny na přední tuhé nápravě a příplatkovou véosmičku. Robustní tvar Bronka byl nezaměnitelný. Design určovaly klasické rovné linie s kulatými světlomety a jednoduchý, funkční interiér. Možná také proto se stal Ford Bronco ikonou mezi off-roady. Přitom jeho nasazení v neprostupném

terénu neměli tvůrci Fordu vůbec v plánu. V novém Bronku spatřovali především pracovní stroj pro zemědělce či jiné profese, které musely vstát zavděk hůře sjízdnými cestami nebo se odvážit tam, kam silnice zatím vůbec nevedou. K výbavě nového malého Fordu patřily například: rozdělovací převodovka Dana, CB, přídavná palivová nádrž, vývod z hřídele na pracovní mechanismus, naviják a na přání jej mohl výrobce vybavit i rypadlovou lžící. Majitelé si cenili jednoduchosti a snadné možnosti přizpůsobit vozidlo svým požadavkům: Ford nabízel řadu příplatkových paketů „Work and Play“, například záves na sněhový pluh, uzávěrku předního diferenciálu, vyprošťovací háky, lift kity a mnoho dalšího. Později, na základě ohlasu jiných než výhradně pracovních orientovaných zákazníků, se do nabídky dostala i již zmíněná varianta roadsteru bez ocelové střechy a dveří.

Původní Bronco o délce 3,8 metru poháněl řadový šestiválec 170 cu.i. s výkonem 105 koní, převzatý z Fordu Falcon. Přenos síly probíhal plně synchronizovanou třístupňovou manuální převodovkou s řazením na sloupku volantu (mezi americkými motoristy dodnes označovanou „Three on Tree“). Automatiku výrobce nabídl teprve v roce 1973, a to jen v kombinaci s osmiválcem 302 cu.i. V březnu 1966 si zákazník mohl objednat příplatkový small-block V8 289 cu.i. Nezbytným řešením se ukázalo použití permanentního pohonu všech kol a obou tuhých náprav. Bronco, stavěné ke zdolávání terénu, postupně okouzlo mnoho Američanů, kteří si jej pořizovali do garáží svých předměstských domků. První rok výroby znamenal celkový odbyt 18.200 vozů, z toho bylo 4.090 roadsterů, 6.930 pickupů a 12.756 wagonů. Bronco se dostalo do čela trhu amerických 4x4. V modelových ročnících 1967 a 1968 žádné podstatné změny nepřišly, snad



Ford Bronco se pokládá za prapředka SUV

jen rozšíření seznamu příplatkové nabídky. Ročník '68 přidal na karosérii nyní povinné boční pozíčky. Počínaje modelovým rokem 1969 Ford stahuje z nabídky roadster, který jen obtížně hledá zájemce. Tím se z něj dnes stává vyhledávaný sběratelský objekt. Objevily se podstatnější faceliftové změny na karosériích pickupu

i wagonu, zejména v oblasti dveřních rámu, prahu a střechy. Do historie odešlo i sklápěcí přední okno. Příplatkový V8 289 cu.i. nahradila silnější véosmička 302 cu.i., stěrače dostaly elektrický pohon namísto dosavadního podtlakového. Celkový odbyt činil 2.317 pickupů a 18.639 wagonů. Další modelový rok nabídl pouze pár nepodstatných změn,

zmiňme snad jen zvýšenou polohu reflektorů a bočních pozíček. Novou příplatkovou položkou se staly pneumatiky G78 x 15, diferenciál „Traction-Lock“ s omezeným prokluzem kol a tříbodové bezpečnostní pásy. Odbytové statistiky nedávaly příliš důvodu k radosti, majitele našlo jen 1.700 pickupů a 16.750 wagonů. Jedinými změnami ročníku '71

exotický Bronco měl speciální trubkový rám, zdvojené tlumiče „Heavy Duty“, silnější zadní odpružení, vhodné pro těžší zadní nápravu, speciální pneumatiky na chromovaných ráfcích 15" a odpovídající rozšíření blatníků. Samozřejmostí byl V8 302 cu.i., a zákazník mohl volit mezi oranžovým, bílým a modrým lakem. Do roku 1974 postavil Ford 650 kusů těchto zajímavých speciálů.

Bronco ročníku '72 dostalo větší brzdy na všech kolech. V polovině roku přišel na trh extra paket Ranger, nabízející mimo jiné i odlišné odstíny barev včetně pruhů, stříbrný grill, poklice a skořepinová sedadla DeLuxe. Podle nových emisních norem klesl výkon základního šestiválce 170 cu.i. na 82 koní. V Kalifornii zůstává V8 302 cu.i. jediným agregátem pod kapotou Bronka. Statistiky zaznamenaly prodej 21.894 exemplářů obou typů.

Klesající obliba pickupů vedla v roce 1973 k jejich stažení z výroby, takže wagon zůstal jediným reprezentantem modelové řady. Standardním motorem se stal šestiválec 200 cu.i. s výkonem 84 koní. Vozy osazené véosmičkou mohly mít třístupňovou automatiku C-4 a servoposilovač řízení. Podařilo se prodat 21.894 kusů Fordu Bronco.

Následující modelový rok přinesl jen málo nového, což se nakonec odrazilo i ve sníženém odbytu. Zákazníka našlo jen 18.786 exemplářů. Bronco '75 nabízelo přepracovanou výfukovou soustavu, masivnější zadní nápravu a zvýšenou světlou karosérie. Jedinou pohonnou jednotkou zůstal V8 302 cu.i. (125 koní), antimogová výbava už patřila ke standardu, do Kalifornie se dodávalo Bronco s katalyzátorem. Ranger a sportovní modifikace dostaly volant z řady F. Odbyt opět klesl, tentokrát až na 11.273 exemplářů, což je nevyhnutelný následek rychle rostoucí obliby full-size Blazerů a GMC Jimmy.

Ročník 1976 dal Bronku do vínku možnost vyšší nápravové zátěže a příplatkový stabilizátor přední nápravy, příplatkové přední kotoučové brzdy a servořízení s kratším převodem. Prodej nepatrně vzrostl, konkrétně na 13.625 jednotek.

V roce 1977 byl paket Ranger obohacený o „Sports Bar“, nový ochranný oblouk. Přední kotoučové brzdy se staly sériovou položkou. V8 302 cu.i. dostal

Modelové roky 1967 a 1968 přinesly jen několik technických inovací a pár nových položek příplatkové výbavy



V roce 1970 se Bronco designově opět mírně posunulo kupředu. Nové boční pozíčky a hlavní reflektory byly umístěny výše



byla přední náprava „Heavy Duty“ a nádrž s kapacitou 12,7 galonů (48 litrů). Standardní rozměr pneumatik byl nyní E78 x 15, sériové vybavení zahrnovalo nově i skořepinová přední sedadla. Linku opustilo pouhých 1.503 pickupů a 18.281 wagonů.

Aktivita Fordu směřovala i do vytrvalostních automobilových závodů. Konstruktor závodních speciálů Bill Stroppe připravil několik exemplářů Bronka do nového soutěžního podniku „Mexican 1000 Rally“, známějšího pod jeho pozdějším názvem „Baja 1000“. Úspěch v závodech se zúročil v sériovém modelu. „Baja Bronco“ nabídl koncern veřejnosti v roce 1971. Každý



Úspěchy v motoristickém sportu v roce 1971 se odrazily ve výrobě edice „Baja Bronco“

Paket „Ranger“ dodávaný od roku 1972 nabídl mimo jiné atraktivní laky a další položky. O rok později zbyl z modelové řady pouze wagon



Od roku 1975 výrobce nabízel V8 302 cu.i. s výkonem 125 koní, o dva roky později už to bylo 133 koní





Ročník 1977 zaznamenal pokles prodeje až na 13.335 exemplářů



V roce 1978 Bronco konečně velikostí dohonilo konkurenční Blazer a Jimmy. Nový model používal komponenty pickupu F-Series



Zadní sklo mohlo zajet do spodní části třetích dveří, takže majitel mohl Bronco používat jako běžný nákladní pickup

přepracované spalovací prostory a písky, ale i zlepšené sání. Výkon stoupl na 133 koní. Na druhou stranu se ze seznamu standardní výbavy přesunuly mezi příplatkové položky hodnotnější čalounění sedadla spolujezdce a čalouněná přístrojová deska. Prodejní statistiky zaznamenaly pokles přibližně o tři stovky vyrobených exemplářů. První generace byla v nabídce až do roku 1977 a montážní linky Fordu opustilo celkem více než 230.000 malých terénních vozů.

Druhá generace (1977–1979)

Ford nemohl zavřít oči před opačným směrem vývojových trendů off-roadů. Počínaje modelovým rokem 1978 nabralo Bronco na velikosti a začalo používat rám pickupů série F. SUV o délce 4,58 metru mělo s F-Series společnou většinu prvků zavěšení, podvozek, pohonné agregáty V8 351 cu.i. a části karosérie. Ale i přes očividnou spojitost obou řad můžeme mezi nimi najít spoustu rozdílů. V letech 1978 a 1979 se Bronco dodávalo s přířaditelným pohonem přední nápravy, za příplatek Ford nabízel stálý pohon 4x4 s řetězem poháněnou rozdělovací převodovkou. Plnohodnotné SUV mělo odnímatelný hardtop a sklápěcí druhou řadu sedadel. Zadní sklo mohlo zůstat skryté ve sklopném zadním čele, takže majitel mohl Bronco využít i jako běžný pickup. Restyling (podle mimořádně úspěšného vzoru Chevroletu a GMC) se projevil pozitivně: v roce 1978 se pro koupi velkého Fordu rozhodlo 69.100 zákazníků, o rok později dokonce 93.356.

Třetí generace (1980–1986)

Třetí generace populárního off-roadu debutovala už v roce 1980 a přinesla lehce upravenou karosérii. Standardním agregátem se nyní stal řadový šestiválec 300 cu.i. s výkonem 117 koní, zájemce si ale mohl pořídit i V8 302 cu.i. a těšit se ze 130 koňských sil. V nabídce zůstal už jen jeden typ redukční převodovky. V souvislosti s přední nápravou Dana 44 Ford vyvinul nezávislé zavěšení, které zlepšovalo průchodnost terénem a zvětšovalo jízdní komfort. Přesto se prodeje propadly na 48.837 exemplářů, v roce následujícím klesl odbyt dokonce až na 34.850 prodaných vozů.

Modelový rok 1982 přinesl opět drobný facelift a opětovně zařazení véosmičky 351 cu.i. na seznam příplatkových položek. O tři roky později se poprvé na veřejnost dostala limitovaná edice „Eddie Bauer“.

Čtvrtá generace (1987–1991)

Čtvrtá modelová generace nabídla aerodynamicky zaoblenou před velkého Bronka. Interiér se dočkal kompletního přepracování a na přístrojovce se poprvé objevily tlačítkové spínače pro aktivaci pohonu všech kol. Standardní výbavou se stal ABS, původní mechanický čtyřkvant byl nahrazen moderní pětistupňovou převodovkou „Heavy Duty E40D“. Touto dobou už mělo Bronco své místo mezi oblíbenými velkými SUV jistě, a občas zazářilo zvláštními

V roce 1984 (bezprostředně po debutu „malého“ Chevy Blazeru) koncern představil Bronco II, které bylo ovšem tvrdými zastánci dosavadní řady velkého Bronka považováno za nechtěné dítě. Vůz byl ještě menší než původní Bronco ze 60. let a technicky vycházel z Rangeru. Nabídl pohon v šestce 170 cu.i. (115 koní), podobal se spíše počátečním modelům Fordova SUV a byl nasazený především do konkurenčního boje proti Chevroletu S-10. Během prvního modelového roku dosáhl prodej „dvojky“ 144.000 jednotek, ale z bezpečnostních důvodů byla produkce po šesti letech ukončená. Rozměry, těžiště a hmotnost malého Bronka totiž vedly k jeho častému převrácení. Do roku 1995 musel Ford čelit 334 soudním žalobám a vyplatit náhradu 113 milionů USD!

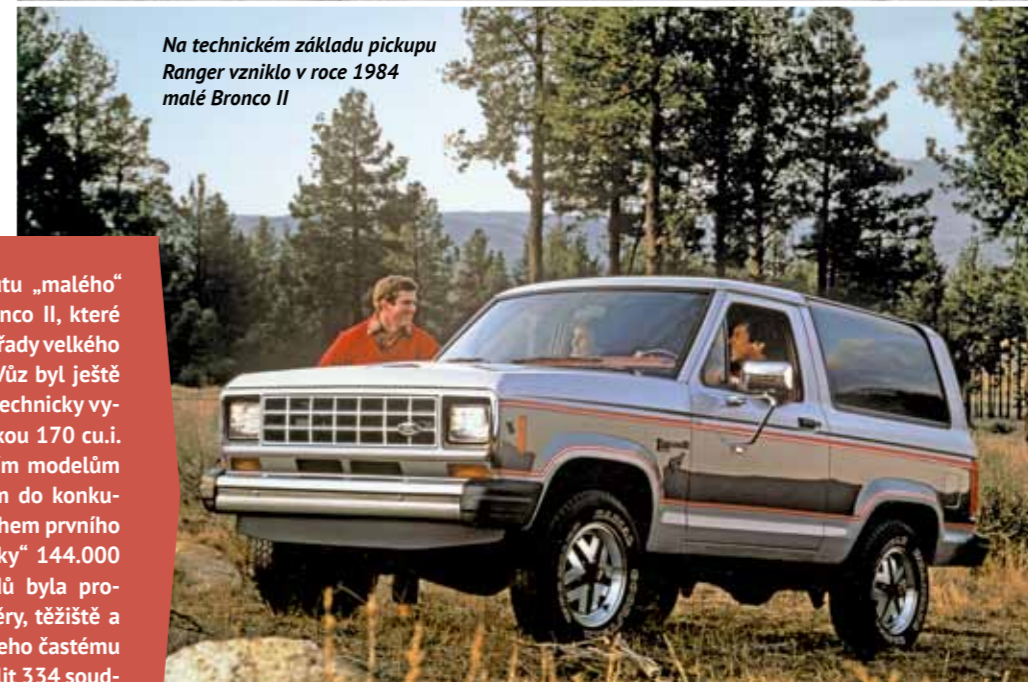
edicemi: paketem „Eddie Bauer“ nebo „Nite“, případně „Silver Anniversary“, připraveným k čtvrtstoletí existence modelové řady.

Pátá generace (1992–1996)

Pátá a zároveň poslední generace 20. století přišla na trh v roce 1992 a vyznačovala se ještě aerodynamičtějším stylingem předě. Zlepšení jste mohli zaznamenat i na přístrojové desce a celým jejím panelem. Jelikož SUV začaly stále více směřovat od pracovních vozidel k luxusním, dostalo Bronco poprvé kožené čalounění. Po technické stránce se optimalizace dotkla především bezpečnostních funkcí. Přední část vozu se proměnila v deformační zónu a na zadních



Třetí generace Bronka debutovala už v roce 1980 a přinesla lehce přepracovanou karosérii



Na technickém základu pickupu Ranger vzniklo v roce 1984 malé Bronco II



Čtvrtá generace Bronka se představila v roce 1987 a přinesla první aerodynamické zaoblení předě

Pátá a poslední generace Bronka v 20. století debutovala v roce 1992 a měla ještě aerodynamičtější provedení předě

sedadlech se objevily bezpečnostní pásy. O dva roky později se zlepšení dočkal i airbag řidiče a dveře se staly pevnějšími díky přidavným výtuhám. Inovace bezpečnostní výbavy byla ale spojená s výtkami některých expertů k odnímatelné části střechy. Přestože původní designový návrh páté genera-



Výroba klasického dvoudveřového modelu se zastavila v roce 1996



ce se snímáním střešním dílem počítal, nesplňoval takový doplněk v této době už zákonné bezpečnostní normy. Jelikož však už bylo pozdě na jakoukoliv designovou změnu, pomohl si Ford z hrozcího malému tým, že odstraní ze všech příruček a manuálů jakoukoliv zmínku o snímatelném dílu a upevní jej obyčejnými šrouby.

Výroba velkého Bronka byla zastavená v modelovém roce 1996, náhradou měl být čtyřdveřový Ford Expedition, představený v roce 1998.

Ford Bronco Concept (2004)

Na detroitském autosalonu NAIAS (North American International Auto Show) 2004 rozvířil Ford vášně svou studií oblíbeného off-roadu Ford Bronco Concept.

Koncept přinesl prvky, orientované na původní design z šedesátých let: krabicovité tvary, rovné střešní linie, krátký rozvor, kulaté světlomety a samozřejmě emblém Bronco. Vozidlo bylo vybavené navijákem, vnějšími dveřními závěsy, ventilačními klapkami a rozšířenými lemy. Robustní design skrýval na tehdejší

Koncept Bronco představil výrobce v roce 2004



Současná šestá generace je v očekávání. Její představení bylo v souvislosti s pandemií Covid-19 o několik měsíců opožděno. Podle předběžných plánů by si měli první zákazníci nová Bronka odvézt ze showroomů někdy v polovině příštího roku

dobu pokrokovou pohonnou jednotku, dvoulitrový turbodiesel s mezichladičem vzduchu, šestistupňovou převodovku „PowerShift“ a inteligentní pohon všech kol. Koncept Bronco se objevil právě v době rozmachu retrolooku, ale do sériové výroby se (bohužel) nedostal.

Šestá generace (2021)

Teprve v lednu 2017, opět na detroitské show NAIAS, koncern ohlásil práce na reinkarnaci slavného Bronka. Modely střední velikosti ve dvou základních modifikacích vstoupí na trh v příštím roce. Jejich podrobnější popis najdete

v následujícím článku a nám nezbývá, než novému Bronku popřát co nejvíce úspěchů na silnici i v terénu.

Text: Thomas Frankenstein
Foto: Ford, archiv redakce, Mecum (1)
Překlad a adaptace: J.F.K.

cartime.eu

Vše nejen pro Americké Automobily

HUMMER CHRYSLER DODGE CHEVROLET Cadillac GMC Jeep

Cartime, s.r.o. | U zahrádek 105 | 742 83 Klimkovice - Václavovice | www.cartime.cz
Tel: +420 595 782 279 | Fax: +420 556 301 514 | E-mail: nd@cartime.cz
02: +420 602 523 571 | T-mobile: +420 603 811 560 | Vodafone: +420 608 035 894