



VANtastická historie



Čeština je bohatý jazyk, ale někdy má angličtina přiléhavější název. Třeba takový „People Mover“ – dal by se sice přeložit jako „přepravník lidí“, ale je to kostrbaté a nepříliš zvukomalebné. Přesto ani český termín nezavrhneme. A kde? No přece v článku, mapujícím historicky nepříliš dlouhou dobu VANtastických vozidel ve funkci přepravníku lidí. Vidíte? Už je to tady! ☺

Co všechno si můžeme představit pod pojmem „People Mover“, myšleno spíše v kontextu větší skupiny cestujících? Suburban, Excursion, Checker Aerobus, nějakou dlouhou verzi minibusu či sedanu třeba od Stagemaye, stretch limo – nebo VAN! Ale protože v americkém automobilovém názvosloví je většinou tímto jménem označené cokoliv krabicovitého, ať už převládá bedna, peníze nebo lidi, vyčlenili jsme specifickou odrůdu vanů. A to jsou právě už zmíněné people movery. Jejich dějiny jsou krátké, jejich pestrost VANtastická. Račte vstoupit do děje! Nebudeme na vás hrnout přívál značek. Vany v osobním provedení jsou záležitostí koncernů Velké trojky. Ne snad, že by se nikdo jiný nepokoušel, nerealizované snahy jsme zmínili v jiném článku tohoto Speciálu, ale



Prvorozencem mezi vany v této podobě byl Chevrolet Corvair Greenbrier, zvaný též Corvair 95. Na snímku převzatém z propagační kolekce je Greenbrier se spokojenou rodinkou v lůně americké přírody



ostatní výrobci – pokud už se do vanů pustili – se orientovali na užitkové modifikace, doplňující jejich tehdejší portfolia. Takže budeme přecházet od Chevroletu k GMC, podíváme se k Fordům, ale nevynecháme ani Dodge s malou odbočkou k aktivitě Plymouthu, netrvající v téhle oblasti dlouho.

„Green green grass of home“, zazpíval by Dean Martin nebo Merle Haggard, my tady ovšem vidíme především dvoubarevný Greenbrier, který jako by vyskočil z katalogu. Ve skutečnosti si Corvair 95 stěžoval na nezájem...

Vany CHEVROLET – vše, co si budete přát!

Starobylá americká značka začala s myšlenkou na vhodný přepravník osob koketovat už na počátku druhé poloviny 50. let. Tehdy to bylo v reakci na zvyšující se dovoz busu Volkswagen, přestože jeho tehdejší prodeje byly oproti smrti 60. let jen nevelké. To ovšem nikdo nemohl tušit. Linie vývoje se odehrávala ve dvou rovinách: na jedné straně stáli zastánci klasické koncepce, umožňující zástavbu standardního motoru Chevrolet (tehdy byl uvažovaný pouze šestiválec), na straně druhé progresivně ladění nadšenci z okruhu vývojářů, zabývajících se neortodoxním Corvirem. A právě z modelové řady Corvair vyšel první van Chevrolet. Jmenoval se Greenbrier a první setkání s ním Amerika zažila v době, kdy se představoval ročník 1961, tedy na podzim roku předešlého. Celou řadou Corvairu jsme se už několikrát zabývali, takže si Greenbrier připomeneme jen stručně: sympatický van měl nezaměnitelnou podobu s miniaturní (falešnou) kapotou vpředu, značný přední převis a hrnaté linie. Z některých úhlů pohledu částečně připomíná bájný GMC L'Universelle – ani ten jsme ve Speciálu nemohli opomenout. Pod rovnou podlahou jej poháněl vzadu uložený plochý šestiválec ve dvou postupně představených objemových a výkonových stupních. Minivan Greenbrier, zvaný také podle délky rozvoru (95") Corvair 95, se setkal jen s vlažným přijetím. Do toho přišla konkurence od Fordu a Do-

dge s tvarově podobným, ale technicky konvenčnějším řešením – a dny Greenbrieru byly sečtené. V roce 1965 zmizel z nabídky a dnes patří k poměrně slušným raritám... Běžnější produkce vanů Chevrolet začala debutem podobné koncepce, ale obvyklejší pohonné konfigurace ročníku 1964. Byla to řada, oficiálně zvaná G10, ovšem častěji se používal slovní ekvivalent čili Chevy Van či Sport Van. První generaci počítáme až do roku 1970, během těchto let se sympatický van obešel bez velkých tvarových změn. Nutno dodat, že po celou existenci v šesté dekádě usilovně bojoval s konkurenčními Ford Econoline a Dodge A100 – ovšem ne vždy se mu to na 100 % dařilo... Představil se v podobě bezkapotového modelu střední velikosti s motorem pod krytem mezi předními sedadly – u nás se krytům říkalo „hrobka“, a Američané jej pokřtili na „psí boudu“. Technika pocházela z kompaktního Chevy II, základní čtyřválec 2,5 litru dával 90 koní, silnější řadová šestka 3,2 litru až 122 koní, a podle soudobých testů udělila malému vanu slušnou dynamiku. Ročník 1967 se občas uvádí jako generační změna, samozřejmě zde záleží na úhlu pohledu. My se přidržíme pojmu facelift, protože největší karosářskou změnou bylo zaoblené přední sklo. Mnohem zajímavější byly agregátové inovace, ke dvěma šestiválcům (230 a 250 cu.i.) přibyl V8 s výkonem 175 koní – a model vhodný pro výkonové úpravy byl na světě! Rozšíření



People movery Chevrolet tak, jak je představuje výrobce: trojice sedadel vpředu (z toho jedno na hrobce), a dvě zadní lavice. Interiér mohl být jako obvykle ve standardním provedení nebo de Luxe

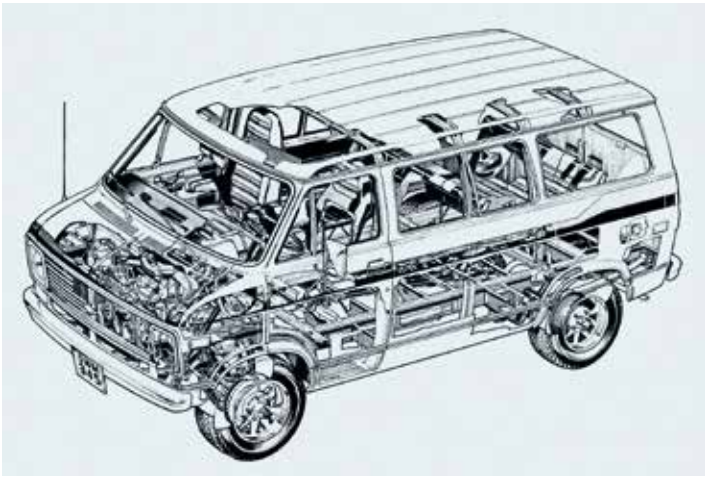


Partě rogalistů musel Chevy G-Series připadat jako splněný sen – a to ještě všechny vzduchoplavce nevidíme! Přesně pro tyto účely byl osobní van stvořený: zábava, parta, cestování, radost!

Připlul nebo odplouval? Nevíme, ale do útrobu Chevyho G10 Sportvan by se kromě sympatické posádky a několika nautických pomůcek vešla ještě drobnější kotvička, malý sextant a nafukovací člun



nabídky představovala verze s delším rozvorem, větší nosností a označením G20. Poslední rok, tedy 1970, překvapil šíří nabídky namísto předpokládaného útlu ve prospěch chystané novinky: pod „psí boudou“ se mohl za příplatek objevit agregát o objemu pět litrů nebo dokonce 5,7 litru, oba samozřejmě V8. Neví se ale, kolik podobných extrovek s výkonem



Základní provedení Chevroletu G10 mělo krátký rozvor, ale jinak všechny atributy svých větších sourozenců včetně komfortu, výkonu a stavebnicového systému. Jeho útroby odhaluje dobová rentgenová kresba



Chevrolet Beauville dostal v druhé polovině 80. let zdvojené světlomety. Elegantní dvoubarevná kombinace a zatmavená determální okna pocházejí z katalogu příplatkové výbavy

Počínaje modelovým rokem 1993 se Beauville chlubil novou a výraznou dvoudílnou maskou, která představovala poslední facelift před zaoblením přídě. Na propagační fotce je nejdelší modifikace označená jako G30 v soupravě s dvousým obytným karavanem. K tahání těžkých campingových trailerů byly full-size vany přímo předurčeny



Klasika neklasičtější a pohled na jednoduché, a přesto úžasné auto: Chevrolet Beauville tak, jak se dodával v první polovině 80. let. V základu byl šestiválec 250 cu.i., lepší volbu představoval V8 350 cu.i. či aspoň pětilitr



Chevrolet Astro přišel jako menší alternativa plnotučného modelu a cílil na ty, kdo rozměrný van nepotřebovali. Jeho vnější podoba se v druhé generaci (1995 až 2005) přiblížila klasickému G-Series

poznání si musí zalistovat na internetových stránkách nebo si objednat některou z kvalitních knižních monografií na tohle téma. Jsou dostupné i na našem trhu. Novinkou ročníku 1982 je použití vznětového V8 6,2 litru Detroit Diesel. Takto vybavené vany jezdí i u nás, některé už hezkou řádku let... Na konci kariéry nabízí Chevrolet základní agregát V8 350 cu.i. a pro verze na krátkém rozvoru i V6 4,3 litru. Ještě dodáme, že z této generační řady vznikl

Když se v roce 1985 objevil menší Chevrolet Astro, znamenalo to vyhlášení konkurenčního souboje především Chrysleru, jehož Voyagery a Caravany lezly GM silně „do zelí“. Chevrolet ale vydržel jen 20 let



Přišel čas velkých změn: od roku 1996 je na trhu Chevrolet Express. Snímek představuje provedení, označené kódem 3500. Expressy se v téhle podobě dodávaly do konce modelového ročníku 2002

velký počet conversion vanů, jimž se věnujeme v samostatném článku. Nesmíme zapomenout ani na Chevrolet Astro, populární van střední třídy, mající i ve Státech řadu ctitelů. Objevil se ve dvou generacích, přičemž zejména v té druhé můžeme najít zajímavé exempláře, vybavené na úrovni full-size modelů, jimž se samozřejmě podobají i exteriérem. O jejich pohon se stará V6 262 cu.i. s naprosto dostačujícím výkonem 190 koní. Poslední Astra sjela z pásu před sedmnácti lety, takže za chvíli už budou ve ctihodném veteránském věku...

Zasloužilé vany se v plné slávě dožily ročníku 1996, jenž byl jejich rokem posledním. Po nich převzal štafetu Chevrolet Express vyráběný ve dvou generacích, z nichž druhá se dodává dodnes. Express se daleko více než jeho předchůdce orientoval na přepravu nákladů či rozsáhlou individualizaci, prováděnou nezávislými firmami na takzvaná komerční šasi. Jeho výsadou byly silné a bytelné agregáty, kdy většinový V8 5.7L po dva roky (2001-2002) doplňoval i raritní velkoobjemový V8 8.1L o výkonu 340 koní! Druhá generace se objevila v roce 2003, osobní verze se postupně dosta-



Chevrolet Express 2500 Heavy Duty ročníku 2000 v dlouhodobém „testu“ naší redakce. Kombinace Vortecu 5.7L, převodovky z Humeru H1 a velké nápravy se samosvorem z něj dělají nezničitelný stroj



Druhá generace Expressu v prodloužené 12místné verzi v nejčastějším odstínu Summit White. Neuvěřitelně prostorný passenger van měl v této verzi spartánské lavice s látkovým potahem



Pozvánka do pohodlného interiéru Expressu v uklidňujícím tmavě třeshňovém odstínu. Řada mohla být motorizovaná všestokou 4,3 litru nebo osmiválci v objemech od 4,8 do 6,6 litru. Tento poslední mohykán mezi pravými US vany se stále vyrábí!

ly výbavou, asistenty a multimédií na úroveň luxusních osobních aut. Mnohem důležitější bylo uvedení velmi žádané tovární plněpohonné verze AWD, která vydržela ve výrobě do roku 2014. Druhou generaci Expressu pohánějí buď benzínové motory Vortec V6 (4.3L) nebo Vortec V8 (4.8L, 5.3L, 6.0L a 6.6L) popřípadě naftové

V8 6,5L (Detroit Diesel), později i menší Ř4 2.8L (Duramax). Další eventualitou je pohon na E85 či spalování plynu. V loňském roce oslavil Express 25 let existence řady, ale jak to bude dál, ukáže až čas, který v poslední době – jak se zdá – nemá k tradičním hodnotám amerického automobilismu příliš velký respekt...

Vany GMC – zajímavá koncernová odnož

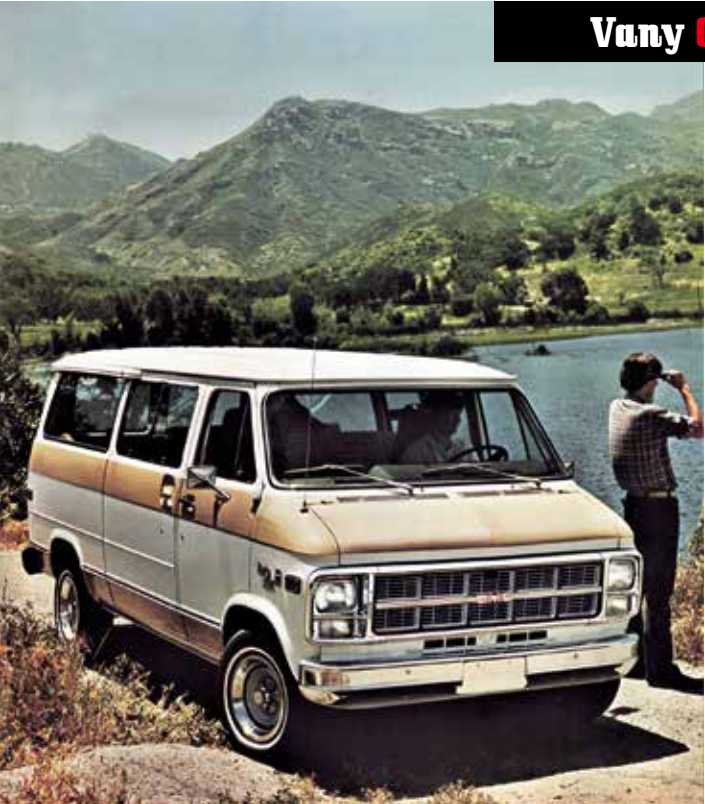


No počkejte, jestli vás někoho chytí správce hřiště, že mu jezdíte vanem po jeho pečlivě sestřihaném zeleném království, ten vám dá! A bude mu úplně fuk, že máte fungl nový GMC Handi-Van!

GMC vždy kráčela s Chevroletem ruku

v ruce, odlišovala se jen vyšší cenou, zúženou modelovou nabídkou, jiným názvoslovím a samozřejmě hodnotnější základní výbavou. Nejinak je tomu u vanů. Ve stejném roce jako malý Chevy (1964) debutoval i GMC Handi-Van, na větším rozvoru zvaný Handi-Bus. Jeho technické parametry byly shodné s Chevy, stejně probíhaly i optické a technické facelifty. Druhá generace vanů GMC přišla spolu s Chevroletem, současně se objevil i slavný název Vandura. Společně s následujícím Chevy Expressem debutoval v roce 1996 i GMC Savana. Stejně tak jako Express se Savana vyrábí do dnešní doby.

Klasický americký van v kombinaci s přírodní scénérií na titulní straně brožury v roce 1979 budi i dnes příjemné emoce. GMC full-size vany ze série Rally Wagons oplývaly množstvím doplňků, které jejich majitelům pobyt v přírodě usnadňovaly





Gaucha je latinskoamerické synonymum kovboje, ale partička kolem vanu GMC už osedlává motocykly. Van pochází z druhé poloviny 70. let a název Gaucha označoval výhradně pětimístné provedení



GMC Vandura/Rally STX 1985 v zajímavé barevné kombinaci a s doplňkovými prahovými nášlapky



GMC Safari odpovídal sesterskému Chevroletu Astro, shodovaly se i obě modelové generace. Reklama doporučuje Safari jako nejlepší volbu v jižní Kalifornii. No nekupte to za takový pakatel...



První podoba GMC Safari nabízela bezpočet možností individualizace nejen karosérii a doplňky, ale i dvěma pohonnými jednotkami. Šestiválec 262 cu.i. se čtyřkomorovým karburátorem dával 145 koní



Rok 1992 přinesl vzhledový facelift, GMC Rally STX hýří elegancí a luxusem. Menší obdélníkový grill mezi reflektory působí nápadně a v následujících letech představoval poznávací znak vanů i pick-upů GMC



Nějak se nám to ježdění po travnatých plochách rozmáhá – nejdřív GMC a teď rovnou dva Fordy z roku 1966 – běžový Custom Club Wagon a modrý DeLuxe Club Wagon, dokonce s prodlouženou karosérií



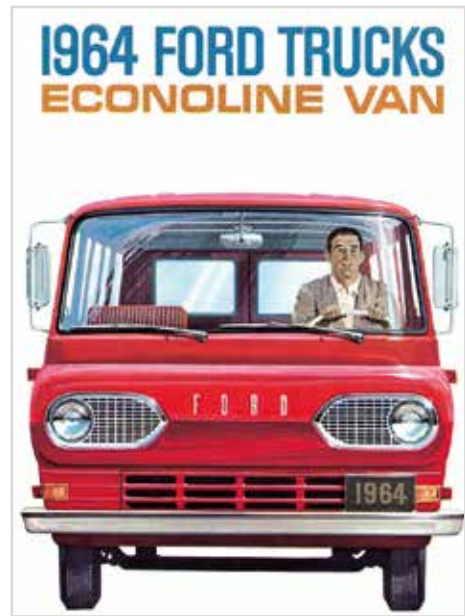
Klasický kapotový Econoline, jaký známe z filmů i ze srazů konce osmdesátých let. V tomto provedení se vyráběl na přelomu 70. a 80. let, výrobce jej dodával na dvou rozvorech a se třemi délkami karosérie

Dvoupalivový Ford E-Series z roku 1996 nabídl vzhled po posledním omlazujícím zásahu z roku 1992 spolu s možností tankovat kromě benzínu i zemní plyn. Pod kapotou má V8 Windsor slabší kubatury

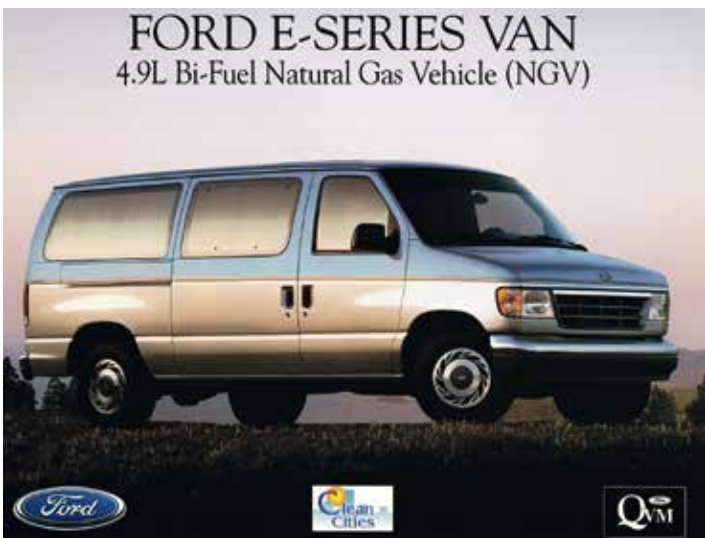
pojmout až dvanáct cestujících. Stejně jako u GM existovaly konverze na pohon 4x4 zahrnující i redukční převodovku a dodávané s větší světlou výškou. Třetí generace znamená lámání ledů! Není snad typičtější vizáž Econoline než tahle: kapotové provedení s lehce seseknutou přední hranou kapoty! Vozidlo úhledné, jednoduché, spolehlivé a vytrvalé, vyráběné až



Malý Econoline technicky vychází z Fordu Falcon, na jeho vzhledu to ale poznat není. Ročník 1964 mohl být poháněn šestiválcem o výkonu 85 nebo 101 koní, silnější agregát měl třístupňovou automatiku



Když se v roce 1986 objevil Ford Aerostar, byl jeho tvar předmětem dlouhých diskusí a sporů. Provedení po faceliftu už tolik vzrušení nevyvolalo. Na snímku prodloužený model XLT Extended ze závěru výroby



Málokteré moderní užitkové vozidlo dokáže „padnout do oka“ tak, jako E-Series z poloviny první dekády. Změny proti předchůdci byly především technické, kosmetickou úpravou je návrat „švestky“ na střed masky

Vany **FORD** – people movery věčného rivala

Fordy E-Series zahájíme tovární fotkou pořádného autobusu, který pochází z konce 70. let a v rodokmenu má napsáno Econoline Super Wagon. Tato výbavová verze měla pod kapotou věosmičku 460 cu.i.!

Rané stádium vývoje středního osobního vanu probíhalo ve Fordových závodech přibližně ve stejnou dobu, kdy GM zápasil o konečnou podobu nadějněho/zatracovaného Corvairu včetně jeho užitkové varianty. Oficiální název řady zní E-Series, ovšem jak v prodejních tiskovinách, tak i mezi veřejností se používá druhý název Econoline (možná se někdy plete s Fordem Econovan, což byla svého času v Evropě populární varianta užitkové Mazdy). Historie E-Series se dělí na čtyři generace, první začíná 21. září 1960 debutem prvního Econoline. Stejně jako Chevrolet reagoval i Ford na rostoucí oblibu VW a výsledkem více než čtyřletého vývoje byl bezkapotový model střední velikosti, velmi podobný konkurenčnímu Chevroletu. V první generaci sdílel techniku nového Fordu Falcon, v nabídce byly menší řadové šestky 144 a 170 cu.i., později následovány silnějším 240 cu.i., zvaným Truck Six. Charakteristický rozlišovací prvek představovaly světlometry zasazené do nezvyklých horizontálně orientovaných mřížkovaných misek, směrem ke středu zašpičatělých. Celý tenhle výtvarný prvek byl zakomponovaný do vodorovné a lehce vypouklé části, pod níž se nacházely klasické otvory pro přístup vzduchu. V téhle podobě se malý Econoline nabízel až do ukončení výroby v roce 1968.

S příchodem druhé generace nastaly trochu zmatky. Vinou stávků, organizované odborovým svazem United Auto Workers, se o několik měsíců



musel odsunout debut nové řady. Ovšem premiéra se povedla a Ford udělal další krok v boji proti Chevroletu: stejně jako GM vyvinul van rozměrů full-size, k čemuž měl tehdy, daleko před ropnými problémy, bohatou paletu mocných agregátů. Karosérie nové řady téměř opustila bezkapotové provedení. Řekneme-li „téměř“, myslíme tím lehce vysunutou a zašpičatělou vodorovnou hranu nad maskou. Ta se stala jakousi nápoděnou dalšího směru vývoje. Pod „hrobku“ mezi předními sedadly se daly objednat dva řadové šestiválce nebo proslulý V8 Windsor 302 cu.i., dobře známý z Mustangů, Falconů a další fordí produkce. Luxusnější karosérie se nazývala Club Wagon Chateau, největší verze mohla



Ford se s námi rozloučí fotkou rozměrného E-350 v nejdelším osobním provedení. Verze naběhla do výroby v roce 2008, inovace karosérie přinesly zejména nápadný grill, který se ale každému líbit nemusí

Vany DODGE – dva se perou, třetí se směje...

Dodge A-Series Custom Sportsman jako by se trochu plaše usmíval. Na svět přišel jako konkurent už dobře zavedených Fordů a Chevroletů, ale nikdy se mu nepodařilo dosáhnout takových prodejů

Vany GM a Fordu už byly několik let na trhu a zdálo se, že jej ovládný. Období vzájemného házení konkurenčních klacků pod nohy a z toho plynoucí fordo-chevroletí selanka však trvaly jen do roku 1964, kdy na scénu vstoupil zástupce třetího koncernu. Dodge začal svůj van vyvíjet v době, kdy GM i Ford končily poslední zkoušky před debutem, a tak třeba někdo mohl čekat, že progresivní koncern, který si jen málokdy bral servítky, přijde s něčím světoborným. Ale nepřišel: stejně jako oba jmenovaní vytáhl z rukávu eso v podobě bezkapotového Dodge A-100. Psal se rok 1964 a nový Dodge byl podobnější spíše Chevroletu než Fordu. Nad jednoduchou maskou se nacházela plocha s nápisem Dodge, doplněná párem světlometů. Ty byly umístěné do výrazných rámečků, takže vanu propůjčovaly poněkud vykulený a udivený pohled... Tenhle optický gag ale odpovídal celé řadě užitkových Dodge poloviny 60. let. Kabinu tvořila běžná skříň dvou velikostí podle délky rozvoru. Motorizaci zpočátku obstarávaly dvě verze populární „Slant Six“, silnější šestiválec (225 cu.i.) zůstal v nabídce až do konce výrobního cyklu první generace v roce 1970. Vítané obohacení přinesl modelový ročník 1965, kdy se mezi příplatkové položky dostal V8 273 cu.i., výrobcem montovaný třeba do malých Dartů. Až na samém sklonku života této generace se Chrysler rozhoupal nabídnout zájemcům V8 318 cu.i., a tím se výkon mrštné „Dočky“ vyšplhal přes 200 koní! To už bylo přece jenom znát. Ke konci 60. let už byla patrná morální zastaralost celé koncepce a Dodge se chystal k první velké změně. Druhá generace přišla s velkou slávou v roce 1970 jako ročník '71. Dodge předvedl, že k razantní změně nepotřebuje žádný mezistupeň

V roce 2010 přišla na trh limitovaná edice „50th Anniversary“ k uctění výročí prvního osobního vanu značky Ford. Na továrním snímku mohutný E-350 XLT s chromovaným grilem podle soudobé módy

do počátku let devadesátých. Opět tady nacházíme Econoline i Club Wagon. Výrobce dodával své vany v poměrně jednoduchém provedení, čímž nepřímo podpořil menší nezávislé firmy, upravující conversion vany podle své či zákaznickovy představy. K pohonným jednotkám se postupně připojil silnější Windsor V8 351 cu.i., počátkem 80. let do hry i u Fordu vstoupila nafta – v podobě motoru dodávaného firmou IHC. Třetí generace E-Series po právu náleží k nejúspěšnějším poválečným řadám Fordu. Rok 1992 přinesl jednak kompromisy, jednak naději na další trvání populární modifikace. Čtvrtá generace znamená zásadní facelift karosérie, zejména díky jejímu zaoblení. Lepší hodnoty aerodynamického odporu měly samozřejmě přispět k menší spotřebě, ale najdeme i jiné detaily: například rozměrnou a hrubě

„tesanou“ mřížku grillu, o níž se podle dobových pramenů sváděly ostré boje při schvalování prototypu do série. Na přelomu milénia koncern ruší oficiální pojmenování Econoline a zavádí jednoznačné E-Series, prý v souvislosti se zjednodušením názvosloví, tedy podle užitkové řady F-Series. Nákladním modelům se dřívější Econoline přiblížil i volbou pohonných jednotek, poměrně velký prostor dostaly diesely a také paliva flex-fuel. Rozrostla se i nabídka délky rozvorů a obsaditelnosti karosérie, E-Series mohl zákazník mít v provedení pro 5 až 15 pasažérů. Povídání o čtvrté sérii ukončíme v roce 2015, kdy jakýmsi nepochopitelným hnutím myslí představenstva zmizel z nabídky tento klasicky karosovaný Ford, aby jej nahradil nevzhledný derivát evropského Transitu.



jako jeho konkurenti. Řada se nazývala B-Series, opticky se její první provedení podobaly Fordům s tím, že neměly budoucí příď jen naznačenou, ale skutečnou. Nebyla to ovšem ještě stupňovitá konstrukce s výraznou střešní nástavbou, ale téměř plynulý přechod čelního skla do ocelové části příďe. Jednoduše tvarovaná, ale masivní maska lemovala celou příď, nárazník měl v prvních letech víceméně dekorativní funkci. Karosérie se dodávala pro

Tak aspoň řidiči Dodge A-Series zaparkovali pod stromy a nezajížděli přímo na to hřiště. Oba Dodge vypadají skoro stejně, ale zevrubnější pohled prozradí, že modrobílý van má o jedno boční okno více...



osm nebo patnáct cestujících, druhé provedení neslo označení Maxiwagon a představovalo ideální vozidlo pro cestovní kanceláře, lázně, hotely, školy či zášahové jednotky. Co se týče techniky, motorizace sahaly od „šikmé šestky“ až po 360 cu.i., prodejce mohl do vanu zajistit i silnější motory. První provedení se dodávalo až do roku 1979, kdy na trh vstoupil jeho následovník, dodnes jej můžeme vidět v podobě svérázných kustomových přestaveb či jako

Není co dodat, komentář u tovární fotky říká vše podstatné: nový Dodge Sportsman Wagon 1971, jednatřicet dobrých důvodů, proč koupit Dodge... Jedním z nich může být třeba skvělý V8 318 cu.i.



DODGE RAM WAGONS FOR PEOPLE ON THE MOVE.

For people who need efficiency and reliability, Dodge Ram Wagons are the answer. At 100 cubic feet, Dodge Ram Wagons have the largest cargo and load capacity of any van in the world. And with 10 tie-downs, they hold everything in place. Dodge Ram Wagons are built to last. They're built with a strong, durable body and a powerful engine. They're built to handle anything you can throw at them. Dodge Ram Wagons are the only van that can handle it all.

TEN GOOD REASONS WHY DODGE RAM WAGONS ARE 1983'S BEST CHOICE.

Reason	Value
1. Largest cargo and load capacity	100 cubic feet
2. Most tie-downs	10
3. Most storage space	100 cubic feet
4. Most power windows	4
5. Most power locks	4
6. Most power mirrors	4
7. Most power seats	4
8. Most power windows	4
9. Most power locks	4
10. Most power mirrors	4

BUILT FOR YOUR TRUCKS

From your next home improvement project to your next business venture, Dodge Ram Wagons are built to handle it all. They're built with a strong, durable body and a powerful engine. They're built to handle anything you can throw at them. Dodge Ram Wagons are the only van that can handle it all.

hippiemobil. Následující řada výrazně profitovala z faceliftu. Ten zrušil prakticky všechny kombinace kulatých a hranatých tvarů a vsadil na ostřejší řezaný design. Skříň karosérie se změnila, ale předek najednou působil mohutně a neohroženě. Celá příď byla orientovaná vodorovně, vertikály jsou tu viditelné jen v trojici svislých žeber masky. People movery byly stejně jako předtím k mání pod označením Sportsman či Ram Wagon. Závěr výroby této

Také Dodge umí být naprosto decentní. Třeba se zrovna chystá odvézt rodinu pana velvyslance do jeho sídla... Ram Wagon pochází z počátku 90. let, patří do druhé modelové generace (1979 až 1993)



řady přišel až v roce 1993, v mezidobí výrobce dodával desítky kombinací délek rozvoru, vnitřního uspořádání, motorů (od 110 do 190 koní) a převodovek. Velmi dobrý zvuk měla řada u dodavatelů conversion vanů, ale i terénních speciálů 4x4. Jakkoliv to byl velmi drahý „špás“, našlo se značné množství firem i jednotlivců, kteří podobně vybavený van hledali. V Evropě byly populární švýcarské přestavby firmou Movag zejména pro hasiče, policii a vojsko. Název

Jaký je vlastně rozdíl v cestování soukromým jetem a příjemným pohupováním se v dobře zvukově ofiltrovaném a komfortním interiéru „Dočky“ Ram 350 Maxi Value Wagon? Doporučuje 14 z 15 pasažérů!



Nepřehlédnutelný Dodge Sportsman Maxiwagon 1976, jehož kapacita odpovídá čekající skupince pasažérů. Pamětníci si možná vzpomenou, že koncem 90. let jezdil na srazy Maxiwagon následné generace v odstínu „Olive Drab“

AMERICA'S WAGON LEADER

TEN GOOD REASONS WHY DODGE RAM WAGONS ARE 1983'S BEST CHOICE.

Reason	Value
1. Largest cargo and load capacity	100 cubic feet
2. Most tie-downs	10
3. Most storage space	100 cubic feet
4. Most power windows	4
5. Most power locks	4
6. Most power mirrors	4
7. Most power seats	4
8. Most power windows	4
9. Most power locks	4
10. Most power mirrors	4

BUILT FOR YOUR TRUCKS

From your next home improvement project to your next business venture, Dodge Ram Wagons are built to handle it all. They're built with a strong, durable body and a powerful engine. They're built to handle anything you can throw at them. Dodge Ram Wagons are the only van that can handle it all.

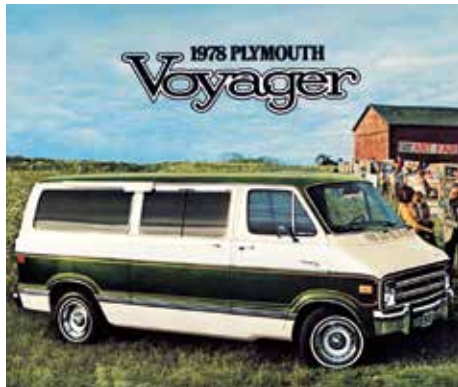
Uplynulo dvanáct let a výrobce se opět odvolává na dobré důvody, proč koupit Dodge. Tentokrát je těch důvodů deset, jsme v roce 1983 a jedním z důvodů koupě může být kapacita: 5, 8, 12 nebo 15 lidí!

Ram Wagon vstoupil do hry počátkem 80. let. Rok 1994 přivítal Chrysler optimalizací svých vanů směrem ke zmenšení aerodynamického odporu. Celá příď dostala výrazně kulaté tvary – ovšem nakolik to prospělo úhlednosti, si musí zodpovědět každý sám podle svého vkusu. Chrom z velké části ustoupil „modernímu“ plastu, pod kapotou se mohl objevit jeden z několika agregátů Magnum až do výkonu 250 koní včetně motoru uzpůsobeného na spalování plynu. V roce 2003, kdy už dávno nastal soumrak klasických vanů, končí i people mover Ram, a to bez odpovídající náhrady.



Třetí generace Ram Vanu se představila v roce 1994. Karosářské zásahy se tentokrát odehrály především na přední části, která se stala aerodynamičtější, postrádá už ale ten příjemně nekompromisní vzhled

Vany **PLYMOUTH** – zajískření a sbohem...



Plymouth uměl být spolehlivým tahounem a s takovou lodičkou si hravě poradil. Mohl totiž táhnout až tři tuny bez ohledu na to, zda byl postavený na rozvoru 109" nebo 127"

Pro současníky může být překvapením, že označení Voyager neslo i něco jiného než populární minivany, totiž lehce upravené Dodge B-Series. Plymouth je dodával v letech 1974 až 1983

Nezapomenutelné a přesto zapominané jsou vany Plymouth velikosti full-size, které ředily jednotvárnost trhu vanů především v 70. letech. Jmenovaly se Voyager (název se pak přenesl na minivany s předním pohonem) a představovaly derivát Dodge Sportsmanu. Prvním rokem jejich existence se stal ročník 1974. Jejich výbava byla ještě jednodušší než u Dodge, ale jinak se nelišily. Grill nesl název značky, provedení rozměrnými chromovanými písmeny. Plymouth nabízel

i velkokapacitní modifikaci, zákazník si mohl vybrat ze dvou véosmiček (318 a 360 cu.i.), kombinovaných výhradně s automatikou TorqueFlite. Voyager kategorie full-size odešel do historie v roce 1983, aby udělal místo stejnojmennému sourozenci podle představ Lee Iacoccy.

Kanada si potrpí na vlastní pojmenování amerických výrobců, takže nepřekvapí „Dodge A-Series“ pod staronovým názvem Fargo, který poprvé použil chicagský výrobce trucků už před první světovou válkou...

Z nezávislé Kanady

Na severoamerickém kontinentu bychom našli ještě nejméně dva výrobce, kteří se věnovali osobním vanům: je to kanadský Fargo, vystupující jako samostatná lokální divize Chrysleru, a Mercury, nabízející na kanadském trhu přejmenované a lehce upravené Fordy. Jejich výroba byla podněcovaná tradiční kanadskou snahou o své typické výrobky a představuje alternativu k výrobcům osobních vozů značek Meteor či Acadian. Více se jim věnovat nebudeme, jmenovali jsme je jen kvůli kompletnosti materiálů.



Po vlastech českých

Je to jednoduché: do konce roku 1989 by nám na počet vanů přihlášených českými majiteli stačily prsty jedné ruky – dost možná, že i s takzvaně „dřevorubeckým“ počtem prstů... Býval tu jeden Corvair 95, kdysi jsme o něm psali, protože jezdil v kopřivnické Tatře. Na srazech v druhé polovině 80. let se občas objevil bratislavský Ford Econoline, ovšem pouze ve dvoudveřové verzi. Pak různě koloval po republice... V létě 1989 sem přibyl Dodge Ram Van s hranatou přídílí, ale nikdy na žádný sraz nepřišel. To je vše. Několik let po převratu autor napočítal zhruba dvacítku vanů všech provedení, přičemž tu byly i conversion vany a čistě osobní. Přikládáme pár fotek autora textu, jak je pořídil během 90. let. Možná ještě některý van existuje, kdoví? ©

Text: J.F.K., foto: archiv autora a redakce, materiály GM, Ford, Chrysler, Autoweek, kluby



Ford Econoline, vyfocený nedaleko Prahy v polovině devadesátých let překvapil elegantní střešní nástavbou, skrývající obytnou část



Klasický Chevrolet G-Series srazového účastníka v devadesátých letech. Jezdilo jich tady více, dost často byly osazeny dieselem 350 cu.i.

Majitel několika různých vanů přijel za autorem fotky na návštěvu k Benešovu. Van GMC mohl být totožný se stejně zbarveným exemplářem, jezdícím před mnoha lety na Moravě...



„Americký“ servis co by kamenem z Prahy dohodil. Pokud autor článku pamatuje, tak conversion van tady byl na opravě, bílou panelovou dodávku měl buď kdosi rezervovanou nebo byla určená na díly

Někdejší pražský autobazar v Argentinské ulici specializující se na ameriky. Jako poutač visel na plotu pick-up Dodge. Ford z počátku 90. let byl tehdy prakticky nový, ale na kupce čekal dlouho



I tento Chevy Van Conversion jezdil kdysi u nás. Foceno v polovině 90. let...



The New Dodge Street Van.

It's the first van that comes factory-customized.

Complete for the street with:
Great-looking fat tires, flashy chrome wheels (or our new painted spoke wheels). Extra bright trim on the outside. High-back buckets with fold-down armrests. And as a treat for your feet, thick carpeting up front.

Plus, every Street Van comes complete with a Dodge Customizing Idea Kit. It's loaded up with trick paint designs for the outside. Full-size templates for the inside custom work. And much more.

When you put yourself into a Dodge Street Van, Dodge also puts you down for a one-year membership in the new Van Clan—a van association that gives you travel services, van theft protection, and more.

That's how Dodge starts you out. How your Street Van ends up is up to you.

Send for free information on the Van Clan!
The Van Clan
P.O. Box 125, Birmingham, Mich. 48012

Name _____
Address _____
City _____ State _____ Zip _____

Dodge Trucks

CHRYSLER CORPORATION