

Víc než pouhý Van...

Vynořují se před námi jako mlžné přízraky dávno zmizelých korábů. Jejich pouto s minulostí nic neznamená, protože odešly tam, odkud se sem žádné svědectví nedostane. Mají různá jména: poetická, výbojná, provokativní, cizozemská nebo naopak zcela obyčejná. Za nositelem jednoho takového se podíváme. Jmenoval se „Univerzál“!



■ Sdružený přístroj je sice jednoduchý, zato podle tehdejších možností vybavený bezpečnostními prvky, ale navíc efektní: celý zářil podobným odstínem jako karosérie



■ Celkový vzhled nového GMC je hotový, nyní zbývá doladit poslední plošky, ale hlavně hliněný model osadit ozdobami a detaily. Jde o hodně: o samotné schválení do série...

S amozřejmě to v angličtině znělo naprosto jinak – už proto, že jméno bylo volené ve franštině, tedy L' Universelle. A kdo jím byl pokřtěný? Elegantní a nesmírně nadčasový GMC, předjímající tvary a technologie, jež teprve přijdou... Když se podíváme na příjemné, uklidňující, ale zároveň i trochu provokující tvary nového GMC, musíme se zamyslet, odkud se vlastně takový design vzal v době, kdy vrcholem nabídky byla pouhá kapotová dodávka, v osobním provedení osazená dvěma pásy bočních oken, a většinou ještě s motorem pamatujícím válečnou vřavu? Je to jednoduché: první ideový návrh, či vlastně jen procvičování mozku, vzešlo od Harleje Earla. Pokusil se na pár listech papíru rozvinout jakousi svou prasta-

rou ideu, a výtvar nazval XP-39. Toho se chopil další významný člověk, Charles Jordan, s jehož dílem jsme se na našich





■ **Zatímco skládačka na horním snímku by se líbila asi jen autorovi článku, a navíc skutečně jezdila, spodní obrázek představuje cestovní a plně prosklené provedení GMC. To neexistovalo ani v modelu**

stránkách už mnohokrát setkali. Jeho rukou se začal specifikovat vlastnosti budoucí hvězdy: snadný nástup, co nejjednodušší nakládání, tedy nízká stavba, komfort osobních vozů, dobrá manévrovatelnost a výkonný motor. Měl to být

podle jeho slov „Sportsman's van“. Zmínil i nutnost snadné stavby dodávky, taxi, ambulance či servisní varianty, odvozené od základního typu. Psal se rok 1954 a hitem byly ještě barokní tvary! Když se začala rýsovat první podoba, prototyp dostal jméno Expedier. Během stavby hliněné makety uvažoval koncern o názvu Livraison, až nakonec zůstalo u půvabného L'Universelle. Žádná zvláštnost, uvědomíme-li si, že třeba Cadillac byl také původem Francouz, a i jméno podnikavého Švýcara se leckde ve Státech čte „ševrolé“, tedy po francouzsku... První úvahy o umístění motoru směřovaly dozadu, ale čas Corvairu ještě nezrál. Po mnoha pokusech a omylech zvítězilo fantastické a do té doby hodně nezvyklé řešení, velící osadit motor podélně za řidiče a využít celý monoblok k pohonu předních kol! Vzhledem k poloze převodovky na přední nápravě dokonce transaxle! Z hlediska rozložení hmotnosti to byl přímo ideál, z hlediska

■ **Kvalitní snímek samotné mechanické skupiny: převodovka je před motorem na nápravě (tedy transaxle), určitě zajímavý a netradiční je skloněný chladič v horní části. Řízení asi chtělo trochu cviku...**



■ **To už musí být hodně finančně silná firma, když si může dovolit hned dva L'Universelle. Tovární kresba nás odnáší na perutích fantazie, ale klidně to takhle mohlo vypadat. Jen trochu koncernové odvahy...**

■ **Samozřejmě před premiérou i po ní vznikly řady snímků, použitelných k propagaci, ať už se nový van bude vyrábět či nikoliv. Dámy by se určitě nechaly přemluvit k projížďce – a není divu!**

výroby a zkušeností spíše malér. Ovšem oproti běžné dodávce Chevy nebo GMC byla nakládací hrana bočních dveří o 15" blíže k vozovce. Snímek odhaleného šasi přiblíží složitost řízení, které více než sloupek volantu připomíná rameno kamerového jeřábu.

Jaký motor? Jordan okamžitě prosazoval stejně nadčasový agregát, jako byla karosérie. Volba padla na točivý Pontiac V8 287 cu.i. s kompresním poměrem 8:1. Dostal dvoukomorový karburátor, s nímž dával špičku 180 koní, plánovaný V8 se čtyřkomorovou karburací a výkonem přes 200 koní se už nestihl adaptovat. Motor byl spojený se standardní automatikou Hydramatic. Na zvyklosti GM je poněkud neobvyklé přední odpružení torzními tyčemi, naproti tomu styl přístrojovky tvarově ničím nevybočoval. L' Universelle měl oslnit zejména exteriérem.

V říjnu 1954 byla dokončena hliněná maketa a dobíhaly poslední stylistické úpravy. Podívejme se na pár detailů: boční linií spodního pontonu připomíná novinku od Chevroletu z následu-



jícího roku 1955, což se projevilo i na zadních partiích. Zajímavý je jistě i náznak negativního sklonu předního čela, takže se rozměrné dozadu svažené sklo stará o slušnou hodnotu aerodynamického odporu. Naprostým trhákem byl oboustranný přístup zvedacími bočními dveřmi k nákladovému prostoru, který zajistil maximální využití ložné plochy. Podobně měla být osazena ambulance, passenger van počítal s posuvnými dveřmi běžného typu.

V listopadu 1954 dorazilo kompletní šasi, montážními pracemi pověřil GMC Boba Langea a Williama Stronga. Pak přišlo lakování do krásné měděné metalízy, zajímavé také vínovými a narůžovělými valéry při různé intenzitě nasvícení. Ta byla mimochodem použita u několika dalších konceptů, ale nikdy se nedostala na karosérie prodejních modelů. Kalendář se přehoupl do roku 1955 a před radikálním GMC byla slavná premiéra v rámci akcí Motorama. L' Universelle měl stát vedle takových hvězd, jakými byl třeba první prototyp Eldorada Brougham!



První odhalení supermoderní karosérie proběhlo v lednu v newyorském hotelu Waldorf Astoria. V prvních chvílích prý nikdo ani nedýchal a až pak se spustil povyk a halas. Není divu, diváci spatřili první průlomový dodávkový cabover! Když se N.Y. nasytil, Motorama se přesunula do Miami, L.A., San Franciska a Bostonu. Koncept zazářil i během ojedinelé akce Powerama Chicago, zaměřené spíše na užitkovou a neautomotivní techniku. Účastníci byli Detroit Diesel, Frigidaire, Allison, Caterpillar, Euclid či zástupci komunální a stavební techniky. Vedení GMC ovšem nesešlo se založenými rukama, ale plánovalo reálně uvést prototyp do života. Minimálně rok, ale spíše dva, padly na nutné změny, protože nikdo nevěřil v dlouhodobou spolehlivost nůžkových výklopných dveří. Bylo třeba připravit i větší nabídku agregátů, odvozené modely a příslu-

šenství. Celkově to na přelomu let 1955 a 1956 vypadalo na sériovou produkci ročníku '59 – pokud tedy vše půjde hladce. Ale pak nastoupily bleskové ruce účetních a jejich drnčící kalkulačky. Co odtamtud vypadlo, byla doslova rána do hlavy: ať komise pro přípravu výroby přijela, kam chtěla (koncern totiž k montáži plánoval buď Buick nebo Pontiac), výsledná cena vysoko přesáhla Cadillac. A spadla klec...

GMC sice inicioval stavbu několika dalších prototypů, některé byly bližší každodenní realitě, jiné představovaly fikci, ověřovalo se více poháněcích koncepcí, ale posléze byla nakoupená zařízení modifikovaná pro jiné účely, řada přípravků šla do šrotu a celá námaha několika let spadla pod stůl. Brzy se na pořad dne dostal Corvan, a jedinečný „Univerzál“ zmizel kdesi ve skladištích GM, a později v drtiči.



A tak se L' Universelle zařadil k modelům, po nichž pátrat je stejně zbytečné jako snažit se na vodách světových oceánů polapit Bludného Holanďana...

■ **Trojice snímků reklamního oddělení představuje zajímavou konstrukci nůžkových dveří. Ty boční by v těsných ulicích asi nebyly nejlepším řešením a kdoví, kolik cyklů otevření/zavření by vlastně vydržely**

Text: JFK
Foto: archiv autora a redakce, GM Media

