



HEAVY DUTY LEGEND



Prvním Suburbanům se nedá upřít elegance předválečného pojetí. Tento vývoj okamžitě zarazila válka a s ní spojený vojenský vzhled velkých Chevroletů

Osmdesát let výroby, vyjádřených jedním srovnávacím snímkem. Zobrazuje nejen technický rozvoj a pokrok, ale i ojedinělou a nepřetržitou historii jednoho automobilového monumentu

Když se před osmdesáti lety Chevrolet prezentoval s novou typovou řadou a novým názvem, nikdo nemohl tušit, že je „zaděláno“ na legendu, jejíž jméno beze změny vkročí do následujícího tisíciletí. Jeho Suburban (= předměstský) přečkal válku, rozkvěty, krize, pohromy, výčitky kvůli nedostatku i nadbytku, a stal se z pouhého dřívce kultem. Podívejme se na jeho genezi, modelové řady i ta nejzajímavější provedení, samozřejmě nezapomeneme na stopy Suburbanů na našich silnicích.

Chevrolet zdaleka není jediný, který pro svou užitkovou řadu použil termín „Suburban“. Vlastně se dá říci, že jej možná ani použít nesměl, tehdy... Tohle jméno bylo totiž pod ochrannou známkou firmy US Body and Forging Co., která vyráběla dodávkové karosérie pro několik amerických značek. Kdoví, jak to tehdy vlastně bylo. Ale jakkoli se v roce 1935 objevil vcelku nenápadný přepravník osob, aby poněkud „zanikl“ v lesku nejluxusnějších mnohavládců, vyhmátl přesně tu dobu, jež po podobném univerzálu volala. A nikdo z těch, kteří se jej snažili napodobit, neuspěl, či nedosáhl takového rozmachu. Zní to neuvěřitelně, ale dnes si můžete koupit Suburban v pořadí jedenácté generace, přičemž žádná generační změna se neodbyla pouhým face-

litem. V roce 1937 začala Suburban vyrábět i sesterská divize GMC. Uvádíme to jen pro pořádek, tehdy šlo o dvě různé značky, byť s velkou většinou společných komponentů. Konec názvu GMC Suburban přišel až se vstupem do nového milénia. Model Suburban měl ovšem ve výrobním programu také například Nash a Plymouth, druhý jmenovaný až do konce modelového ročníku 1978. Poté se název Suburban používal už jen u GM, od roku 1988 podléhá ochranné známce v držení General Motors. Spojené státy poloviny 30. let žily ve znamení doznívající krize, prozatím nejhorší ze všech, jimiž prošly. Stovky automobilek skončily, mnoho dalších se potácelo v nejistotě, a i ti silní se přetahovali o zdroje profitu.



Přelom 40. a 50. let přinesl boubelatou karosérii s „usměvavou“ předí, kterou možná známe spíše z populárních pick-upů. Velký Sub nesl označení 3100 a navazoval na předválečné úspěchy

Vcelku úspěšně se rozbíhal obchod s lehkými dodávkami kombinovaného provedení. Vznikaly na chassis pick-upů či masivních osobních vozů, a jejich karosérie měla obvyklou kombinaci oceli a dřeva. Velmi brzy se začala specifikovat skupina velkoprostorových osobních přepravníků, zvaných „Depot Hacks“, „Suburbans“ nebo „Carryalls“. Je to logické, velké hotely či cestovní kanceláře si nechaly karosovat drahé luxusně vybavené autokary, běžná dodávková „panelka“ měla jen jednu řadu sedadel – ale co ti, kteří potřebovali nenáročný a pevný vůz pro dělníky na ropných polích, na farmách či stavbách silnic? Tady na komfortu tolik nezáleželo, žádala se výdrž, minimální nároky na údržbu a variabilita. Navíc takový přepravník musel disponovat i dostatečným zavazadelníkem a motorem, který se nepřehřál ani při tažení přívěsu. Jednoduše „do roztrhání těla“...

Všechna odvětví, která využívala služeb Suburbanů, brzy odhalila několik základních konstrukčních nedostatků. Tím prvním byla kombinovaná stavba, protože při velké torzní zátěži karosérie praskaly, často nevydržely jízdy mimo upravené vozovky, a to jsme se ještě ani nezminili o armádních složkách, které by Suba braly ihned. Dřevo je mnohem náročnější na údržbu, je nutné jej pravidelně impregnovat, což je neslučitelné s požadavkem na „bezúdržbový“ automobil. Od Suburbanu se navíc čekalo, že bude garážovat „pod širákem“, takže není divu, že dřevěné části brzy zchátraly. Následkem reklamací a nespokojenosti zá-



kazníků bylo představení Suburbanu s celokovovou konstrukcí, označeného Suburban Carryall (někdy také Carryall Suburban). Kombinované karosérie vycházely ze standardních Delivery Vanů, Sedanů Delivery či Panel Truců, experimenty s celokovovými nástavbami probíhaly již v první polovině 30. let. Po náročných testech se ukázalo, že pouze ocel je tím pravým materiálem. Celá karosérie byla nejen pevnější a odolnější, ale po kalkulaci nákladů se ukázala i nižší výrobní cena. Motorizaci v té době snad nemohl představovat jiný agregát než řadový šestiválec Stovebolt. Jeho základní verze dávala šedesát koní, ale to se brzy ukázalo jako nedostatečné. Plně obsazený Suburban byl zkrátka podmotorovaný. Řešení se našlo ve zvýšeném kompresním poměru a upravené karburaci; výkon šestky pak vzrostl na 79 koní. Výhodou byl točivý moment, dosahující maxima už v 1.200 otáčkách, takže plné auto lidí + přívěs s bagáží a nářadím nebyl žádný problém. První Suburbany disponovaly pouze přední dvojicí dveří, i to bylo dědictví po „panelkách“. Na druhou a třetí sedadlovou lavici se nastupovalo přes sklopené opěradlo pravého předního sedadla. Stížnosti od chlapsky rostlých pasažérů se množily, ale GM zatím váhal. Mnoho výbavových prvků, standardních v osobní produkci, se u Suburbanu muselo připlatit: rádio, hodiny na přístrojovce, topení a dva stěrače. Z předchozích řádků jasně vyplývá, že se funkce Suba během desítek let úplně změnila. Tehdy to nebylo auto pro rodinu jako dnes,



Suburban Carryall ročníku 1954 má chassis standardní délky. Rozdíl mezi modely 3106 a 3116 spočívá v zadních dveřích, dělených buď horizontálně nebo klasických typu Cargo



První markantnější hrany, generace Task Force a neměnné označení 3100 – to vše přinesl rok 1955



Suburban '63 na propagační fotografii jako rychlý a všestranný doplněk populární „Dakoty“. Chevy Carryall je ovšem pořád jen dvoudveřový...



Když potřebujete odtáhnout svůj Mobilhome, není nic praktičtějšího než Suburban, v tomhle případě ročníku 1967. Už samotné připojení karavanu vykouzlí na vaší tváři úsměv!

o kategorii SUV nemluvě. Ale přesto je s ním spojený kus americké historie a to nejen té automobilové. Druhý světový válečný konflikt znamenal na jedné straně lidskou a hospodářskou katastrofu, na straně druhé ale významně urychlil technický rozvoj. Pomoc, kterou USA poskytovaly světu, a jejich vlastní účast v bojích byly definitivní tečkou za následky hospodářské krize. Po podepsání mírových dohod se americká

Všimněte si, jak elegantně dovedl Chevy 1960 navázat na neopakovatelný design předě osobních modelů své doby. Na snímku je Suburban Carryall Apache 10 ve slušivém dvoubarevném provedení



Berou? Berou? Jak vidno, zřejmě jen kachny. Ale to vůbec nevadí, za zády máte Suburban a Sportvan s celkovou kapacitou 21 cestujících, takže si klidně můžete rezervovat několik stolů ve vyhlášené rybí restauraci



Přísně symetrická předí osmé generace a karosérie, stále nesoucí znatelné markanty předcházející řady. Suburban 1500 nemusel zastavit na prашném parkovišti, s pohonem 4x4 a redukcí mohl opustit civilizaci ...



Tohle sice není tak úplně sériový Suburban, ale když budete chtít, můžete si z elegána amerického venkova udělat bestii, pokořující i filmového Kamenožrouta!



Prostě paráda... Dokud jste neusedli do Suburbanu deváté generace, určitě jste ani netušili, kolik komfortu a luxusu může nabídnout „obyčejný“ přepravník osob. A když nebyl v dohledu County Sheriff, dovedl to váš Sub natřít všem před sebou



Filigránské zadní sloupky tmavé barvy evokují dojem kompletně prosklené zádě. Pokročilé technologie zaručují pevnost i při převracení, zajímavý optický vjem přináší body navíc



„Wow, Dad! My jsme si nevšimli, že táhneš ten velký Airstream!“ No samozřejmě, model ročníku 1976 měl síly na rozdávání a převodovka se začala bát, že si ani nezařadí, protože Sub zvládal kopcovitou krajinu stejně lehce jako roviny velkoměstských bulvárů...

ekonomika rozjela strmou výkonovou křivkou vpřed. Infrastrukturu bylo pouze nutné přizpůsobit civilní produkci, takže už rok po kapitulaci nepřátel jela autovýroba na plné obrátky. Kdysi superluxusní a neobvyklé technické prvky se dostávaly do všech kategorií aut, příkladem může být slavný Hydra-Matic, před válkou nabízený především do „top“ modelů. V roce 1954 si jej už mohli objednat i zájemci o Suburban. Dalším přelomovým bodem je bezesporu véosmička, nabízená od ročníku '55, a plněpohonná zvýšená verze, v prodeji od roku 1957. Ta přilákala divizi mnoho dalších kupců, protože v druhé polovině 50. let byla „čtyřkolka“ ještě poměrně vzácná, pokud zrovna nemáme na mysli těžkou techniku. Suburban s konfigurací 4x4 vyvíjel Chevrolet už od počátku války, jednalo se o speciální edici NAPCO, dnes velmi raritní. Není divu, v bojích se na životnost stroje ohledy neberou. Deset let po válce bylo všechno jinak. Ulice oživovaly pastelové odstíny, u každého domku garáž či dvě, každý člen rodiny chtěl být mobilní. Nastal čas „druhých“ aut! Rok 1955 přinesl nejen nový styling, ale třeba i elektroinstalaci 12V. Vzhled Suburbanů se začal přibližovat vizáží rodinných sedanů, více chromu vně a větší pohodlí uvnitř – to, co dnes lidí přitahuje na SUVěčkách, začalo před šedesáti roky daleko za mořem. Suby se čím dál častěji objevovaly na příjezdovkách domů nebo vozily početnou rodinu, bagáž a přívěs s lodí na dovolenou. Ale pořád tu bylo dvoudvéřové dědictví z počátku legendy, změna přišla až s ročníkem 1967.

Mohutná karosérie s nízko položeným předním spojlerem. Časy se mění, Suburban nám zespolečenštěl na úkor terénního využití

A takhle vypadá současnost: Suburban s pozadím mrakodrapů jakoby vzkazoval, že se zaprášenými a otlučenými předky nemá už nic společného. Kdo chce mít terénní speciál, musí se obrátit na specialisty!



Další vývoj Suburbanu už nabral jiný směr. Z obyčejného a levného přepravníku osob se stal luxusní, vysokovýkonný terénní (většinou) SUV. V této formě překonal nejen drastický vzestup cen pohonných hmot, ale i emisní limity, kritiku kvůli „neúměrné“ velikosti, a v době, kdy velikost normálního amerického auta klešala na rozměry dřívějších kompakťů, se spolu s light trucky a panel vany stal symbolem tradičních amerických hodnot. Odsud už není daleko do 90. let, které znamenaly celosvětový boom SUV. A svět objevil dávno objevený: pohon všech kol, dostatečné rozměry a silný motor. Tedy vše, co Sub nabízel už desítky let před tímhle „novým“ zjištěním. Když opakovaná snižování emisí učinila z někdejších křížníků bezmála hračky, Američané jezdili svými terénními obry. A je jedno, jestli na rodinný výlet do Yellowstone či na víkendový nákup do předměstského supermarketu. Chcete mít rodinné auto s big-blockem? Tak si pořídte Suba! Je dodnes stavěný podle původní směsi šáska lehkého trucku a osobní karosérie. Současná, v pořadí už jedenáctá generace, je pro vás jako stvořená. Můžete parkovat před státní operou či zdolávat terénní neschůdnosti, a všechno tohle váš velký Chevy hravě zvládne. Časy se mění, ale prověřené hodnoty zůstávají. Suburban je jednou z nich...



Geneze Suburbanu: Různorodost modifikací a téměř neohraničenou nabídku všech možných volitelných kombinací Suburbanu, jeho proměny a zrání, i přelomové body všech generací naznačí následující přehled.

1. GENERACE (1935–1940):

Opatrné pokusy nabídnout vozidlo, pro něž se právě otevířela mezera na americkém trhu, hranatý „kombík“, stavěný na chassis dodávkové „půltuny“. Pod názvem Suburban Carryall setrval v produkci celých



pět let, dodává se také v naprosto „holém“ provedení pro americkou Národní gardu. Pod kapotou je klasická řadová šestka z modelu Master. Výroba běží v USA a v Kanadě.



3. GENERACE (1947–1955):

Základem je koncernová koncepce „Chevrolet Advance Design“ odpovídající pick-upům. Novinkou je silnější šestiválec „Thriftmaster“ 235 cu.i., dodávaný od roku 1954 a čtyřstupňový Hydra-Matic, nabízený ještě o rok dříve. Montuje se výhradně v kalifornském závodě ve Van Nuys.



5. GENERACE (1960–1966):

Předí prvních řad kopíruje extravagantní design full-size Chevy konce 50. let, panoramatické přední okno postupně ustupuje plochému a většímu. V nabídce několik šestiválců a dvě véosmičky včetně výkonného



2. GENERACE (1941–1946):

Sub, jehož nejvíce poznáměna válka. Ze slibného rozběhu v roce 1941 pokračoval i v dalším roce,



po obnovení civilní produkce ještě v roce 1946. Nabízel dvě verze – vodorovně dělené třetí dveře či tzv. „Cargo Doors“, praktické dvoukřídlové otvírání do stran. Pod kapotou Straight Six 216 cu.i.,



výrobní závody beze změn. Modelové ročníky '41 a '42 převážně pro armádu a Spojence.

4. GENERACE (1955–1959):

Čtvrtá řada byla zavedena už v polovině modelového roku a zachytila končící éru baroka a celý zlatý věk křidel, který se ovšem u velkých přepravníků výrazněji neprojevil. Nový design „Task Force“ přinesl lichoběžníkovou masku a zejména poslední sbohem pozůstatkům předválečných forem – blatníky rozeznáme už jen podle názvu. Vedle šestiválce se poprvé objevuje i V8 265 cu.i.,



později zvětšený na objem 283 cu.i. Přelomovým počínem Chevroletu je debut koncepce 4x4, vyvinutý společně s firmou NAPCO pod názvem „Power-Pak“.



6. GENERACE (1967–1972):

Šestá generace přinesla novinku v podobě dvojice dveří na pravé straně. Koncepce pohonu beze změn, novinkou ročníku 1971 jsou kotouče vpředu, motorizace buď řadovými šestkami 250 a 292 cu.i. nebo V8 283, 307, 327, 350 a nebo big-blockem 396 cu.i. Převodovky mecha-



nické tří a čtyřstupňové, příp. automatiky Powerglide či Turbo HydraMatic.



8. GENERACE (1992–1999):

Osmá generace přinesla větší karosářské změny: celkové zaoblení hran a „uhlazení“ exteriéru. Koncepce pohonu nezměněné, motorizace benzínovými V8 305 a 454 cu.i. nebo naftovým V8 395 cu.i. Od poloviny produkční doby dodávané agregáty V8 Vortec, airbag řidiče a elektronické připojování předního pohonu.



10. GENERACE (2007–2014):

Design karosérie orientovaný na aerodynamiku, interiér se dodává v několika cenově odstupňovaných provedeních pro šest až devět pasažérů. Z čistě pracovního vozu se stal luxusní SUV, dodávaný se špičkovou technikou a ušlechtilými materiály. Během výrobního cyklu používá Chevy osvědčené agregáty 325 a 364 cu.i., a automatické převodovky se čtyřmi a později šesti stupni.



7. GENERACE (1973–1991):

U nás patrně nejznámější „tvář“ Suburbanu, jejíž markanty můžeme nalézt ještě dlouho po ukončení výroby. Velký Chevy se dodával dlouhých 18 let. Za dobu existence prošel celou řadou faceliftů, ale základní design se nezměnil. Nabízel klasickou čtyřdveřovou karosérii, v zádi pak vodorovně dělené dveře nebo „Cargo Door“. Základní motorizací se stává V8 305 cu.i., poprvé se objevuje i obří 454 cu.i. (7,5 litru), za zmínku stojí jistě i debut vznětového Suburbanu. Ten lze vybavit i agregátem Detroit Diesel V8. Převodovky manuální nebo Turbo Hydra-Matic 350 a 400, od roku '81 také THM 700. Rok 1987 přináší elektronické vstřikování paliva. Interiér nabízený buď v základním provedení Scottsdale nebo komfortním Silverado. Za zmínku jistě stojí, že sedmá generace byla největším Suburbanem všech dob.



9. GENERACE (2000–2006):



Následujících šest let, mimo motorů předchozí řady navíc nové V8 Vortec 325 a 364 cu.i. Charakteristickým rysem této řady je rychlá obměna pohonných jednotek, již v roce 2001 debutuje 364 cu.i. s hliníkovými hlavami a také supermotor Vortec 496 cu.i. (8,1 litru). Chevy evidentně miní jít do boje s novým obřím Fordem Excursion. Inovace probíhají několikrát ročně, týkají se nejen mechanických částí, ale i elektronických a navigačních systémů a asistentů.



Nástup předchůdce dnešního Subu s charakteristickým masivním grilem. Debut roku 2000, výroba

11. GENERACE:

Představená 12. září 2013, v prodeji prakticky dodnes. Aktuální modely jsou vybavené nejnovějšími V8 s úpravou FlexFuel, s použitím špičkových materiálů, snižujícími hmotnost a samozřejmě i asistenty podle dobových trendů (nabízí se ale otázka, nakolik je to ještě pravý Sub). Velký Chevy se v základním provedení stává spíše silničním vozidlem, jehož terénní schopnosti jsou limitovány nízkou světlou výškou.



HEAVY DUTY LEGEND



Téma amerických sanitek jsme sice vyčerpali skoro do dna, ale Suby zmínit musíme: na snímku Chevy '65 C14 Ambulance s nizozemskou nástavbou, jak jezdila až do poloviny 70. let



Schoolbus nemusí být jen dlouhý Wayne či IHC. Chevrolet Suburban Apache 1959-60 jezdil tam, kde bylo víc duchů než dětí



Fire Chief v akci! Požární velitelský Sub deváté generace měl dostatek výkonu i prostoru na protipožární výbavu

Speciální nabídka pro milovníky outdoorových aktivit, rybářství a myslivosti připravila firma Outdoorsman. Sub je vybavený navijákem, tažným zařízením, mírně zvýšenou střechou a plastovými schránkami po celé jedné straně užitkového prostoru. Luxusem uspokojí každého, neobvyklé doplňky podtrhují jedinečnost modelu



Šestá generace Suburbanů byla natolik prostorná a komfortní, že po jejím komerčním chassis sáhlo několik renomovaných karosáren v Americe i zahraničí

Dočetli jste opravdu telegrafické zpracování dějin osmi desítek let existence jednoho z nejlepších amerických vozů všech dob. Zbývá zmínit se ve stručnosti o Suburbanech ve „zvláštních službách“. Ambulančních a funerálních vozů se dotkneme jen letmo, zajímavější jsou policejní verze. Až na výjimky se neúčastnily policejních honiček, i když novější modely z konce minulého století měly velmi slušnou akceleraci. Policejní sbory je používaly jako transportéry mužstva, stejně si počínaly federální a státní věznice. Suby se už od 50. let staly oblíbeným vozem hasičských velitelů nebo mužstev a tento trend pokračuje dodnes. Exotickou modifikací jsou černé pancéřované Suby, zajišťující doprovod amerického prezidentského konvoje. Vzhledově podobné modely používá i tajná služba a FBI. Nezávislé karosárny, známé ze seriálu o „First Call Vehicles“, upravují velké Suby na ohromné „jezevčíky“, osazené až deseti dveřmi, převážně pro potřebu cestovních kancelářů a leteckých společností. Suburban se uplatnil mimo americkou sféru zájmů jen v určitých oblastech. Nejméně dva sloužily u moskevské milice (ovšem nedá se jednoznačně určit, zda šlo o Chevy nebo



„Suburban: dvakrát zdatnější než vypadá!“ - jak zdůrazňuje tovární prospekt ročníku 1971, připravený speciálně pro policii

GMC – vozy už neexistují). Tradiční odbytiště našly v zemích Beneluxu a také ve Skandinávii, kam se dodávala jen komerční šáska pro individuální karosování. Velké počty Subů odebíraly arabské země (Katar, Emiráty, Kuvajty), buď jako přepychově vybavené doprovodné vozy či jako pracovní stroje v oblasti ropných nalezišť. Jen v samotné Libyi jich jezdily stovky. A poslední exotika závěrem: v 70. letech si Suburban koupil i kubánský vůdce Fidel Castro, zřejmě aby zasel sémě revolučního nadšení i do těch nejnepřístupnějších lokalit.

Text: Szymon Sonik, J.F.K.

Foto: J.F.K., GM Media, archiv redakce

Překlad a adaptace: J.F.K.



Patříčně upravené Suburbany doprovázejí prezidentské kolony v USA i jinde ve světě



Úžasné Stretch provedení, v němž Chevy vypadá ještě lépe než slavný Aerobus od Checkeru. Osmidveřový „jezevčík“ postavila karosárna Armbruster na bázi běžné verze páté generace



Běžných individuálně karosovaných Suburbanů mnoho nebylo. Model s rozvorem 125¼" na snímku patří do druhé generace, za slušivou nástavbu Woody se podepsala karosárna Campbell Bodyworks. Provedení se nazývalo Suburban Club Station Wagon, výroba se omezila na necelou desítku kusů