



ZMĚNA

velké epochy



Variabilita větší než u kombíku, manévrovatelnost snadnější než s vanem. To byly základní vlastnosti minivanů, díky nimž se nabídkové palety mnoha výrobců otočily o 180 stupňů. Koncern Chrysler stvořil téměř dokonalé vozidlo

Psal se 2. listopad 1983 a Chrysler opět slavil jednu ze svých premiér. Tentokrát stál pod reflektory zástupce koncernu Dodge, a nebyl ani velký ani malý... Co to vlastně bylo? Van určitě ne, americký van má podobu a velikost Chevy G20 nebo Fordu Econoline. Kombík také ne, novinka neměla historii osvědčené proporce. Takže opravdu asi „minivan“, jak se těmto vozům začalo říkat. Nesl jméno Dodge Caravan a přinášel v této kategorii menší technickou revoluci: motor vpředu napříč a pohon předních kol. Jeho koncepční ideu si s sebou přinesl od Fordu sám velký Lee Iacocca s designérem Halem Sperli-

Přišla naprosto neočekávaně, ale převrátila naruby desítky let úspěšně kvetoucí trh s STW. Stála za obřím celosvětovým boomem nové kategorie a od jejího vstupu na mezinárodní trhy už nic nebylo jako dříve. Dnes ji vnímáme naprosto samozřejmě, ač je stará teprve pětatřicet let...

chem. U Fordů totiž nenalezla žádoucí podporu (není divu, návrh vznikl počátkem 70. let za zcela jiné situace), pod křídly Chrysleru, a navíc v době koncernového rozmachu koncepce „vše vpředu“, přišla jako iniciátor obřím úspěchu. Prototypy začaly zrát už koncem 70. let, říkalo se jim „Magic Wagons“ a počátku byly plánované jen pro nižší cenovou hladinu, tedy pro značky Dodge a Plymouth. První generace stála na koncernové platformě Chrysler K a nabízela trojici úrovní výbavy: základní, SE a LE. Lišily se nejen ozdobami a detaily, ale třeba také počtem míst (pět nebo sedm). Vznikla i varianta dodávky Mini Ram Van a v roce 1987 také Grand Caravan na dlouhém rozvoru. Základní mechanické jednotky dodala samozřejmě modelová řada K-Cars, jednalo se především o čtyřválcové 2,2 litru s dvěma

karburátory, později doplněné čtyřválcem Mitsubishi 2,6 litru. Větší oblíby se však dočkaly věšestky, dodávané opět Chryslerem a Mitsubishi v objemech 3,0 až 3,3 litru. Nabídka převodovek zahrnovala tří- a čtyřstupňovou automatiku a pětistupňovou mechaniku. Zbývá podotknout, že na mimoamerické trhy šel Dodge Caravan pod názvem Chrysler Voyager. Druhá generace přichází s modelovým rokem 1991 a přináší s sebou uhlazenější tvary bez výrazných hran. Na modernizované platformě AS se můžeme setkat s obvyklými kombinacemi vzhledově podobných, ale výbavově, a především cenově značně rozdílných modelů: Dodge Caravan a Grand Caravan, Plymouth Voyager a Grand Voyager a Chrysler Town & Country. Dnes již zapomenutým exotem zůstává malosériový elektromo-



Prodloužený Dodge Grand Caravan mohl odvézt o jednu porci zavazadel více a hodil se třeba ke konverzi na přepravník invalidů. Interiér Grand Caravanu znamenal přestavění běžných koncernových přístrojů



Tvůrci prvních prototypových minivanů by asi nepoznali některé z přístrojů, na něž naše spotřebitelská generace hledí naprosto všedně. Digitální ukazatele měly a mají své zastánce i odpůrce, ale jsou efektní

bil Chrysler TEVan. Poprvé se v této skupině setkáváme s příplatkovým ABS a airbagem, ale i s pohonem všech kol. Motorová paleta se posunuje směrem nahoru a nabídku nově korunuje šestiválec 3,8 litru o výkonu 162 koní. Zmírně ještě limitovanou

V porovnání s prvními dvěma generacemi se zdá, že toho místa za volantem trochu ubylo. Řidič je sevřenější a třebaže se výrobce snažil o dokonalou ergonomii, stále rostoucí počet přístrojů a funkcí znamenal ztrátu cenného prostoru



edici k desetiletí výroby a dodejme, že tato generace byla po více než půlstoletí prvním novým výrobkem značky Chrysler, který si mohli koupit českoslovenští motoristé. Podoba našich srazů se brzy začne měnit... Třetí generaci vidáme stále v provozu a někdy dokonce i ve vlastní garáži. Její prototypy se poprvé rozjely v roce 1992 a slavnostní premiéra se konala v roce 1995. Řada se vyráběla až do přelomu tisíciletí a přinesla velké exteriérové změny: především zcela uhlazenou a aerodynamicky čistou karosérii s typicky skloněnou oblou přídi,

kteřá je od té doby spojovacím prvkem všech zúčastněných koncernových značek. Dodge Caravan získal od časopisu Motor Trend cenu Automobilu roku 1996. Americký motorista měl na výběr osm motorizací včetně plynového a elektrického pohonu. Základními jednotkami zůstaly čtyřválcové 2,4 litru (benzín) a 2,5 litru (diesel), za příplatek výrobce nabízel V6 s objemem 3,0 až 3,8 litru v kombinaci s automatikou nebo manuálem a samozřejmě s možností konfigurace AWD. Čtvrtá generace se představila v lednu 2000 na newyorském autosalonu,

Tak který je ten váš? Town&Country třetí generace (vlevo) nebo čtvrté (vpravo). Viděno pohromadě je jasné, že třetí generace se některými detaily ještě před miléním ohlížela zpět, zatímco následující verze (od roku 2001) má ještě nedávno používané rysy...





Pátá generace hlásí návrat k hranatějším liniím zvenčí i uvnitř. Volič automatu se přestěhoval na přístrojovku a rozhlasovému přijímači už se neříká rádio, nýbrž infotainment. Pod kapotami se objevuje benzínový šestiválec 4,0L



„Black is Black“ aneb celočerný přístrojový štít Dodge Caravan a Grand Caravan čtvrté generace. Vlevo jeho luxusnější bráška stejné generace Town&Country Limited v příznačném zlatém odstínu Linen Gold Metallic



Povedený motor V6 Pentastar o objemu 3,6 litru se dodával v několika výkonových stupních a představoval špičkovou alternativu pod kapotu minivanu. Majitelé si chválí jeho zátaž i příjemnou spotřebu. Čas ukáže jestli bude mít podobnou výdrž jako předchozí 3,3 a 3,8 litrové věšestky



do prodeje se dostala v srpnu téhož roku. Na platformě Chrysler RS se objevily karosérie nepříliš odlišné od modelů předchozí generace. Ale očí byly optické změny menší, o to větší se skrývaly uvnitř i pod kapotou. Koncern zredukoval nabídku benzínových motorů na tři jednotky: čtyřválec 2,4 litru a věšestky 3,3 a 3,8 litru, z čehož 3,3L byly sériově Flex

Fuel (mohly jezdit i na Ethanol E85). Vozy prodávány nejen z továren v Americe a Kanadě, ale jejich montáž probíhala také v Asii a Evropě. Během výroby této generace dochází ke vzniku koncernu Daimler-Chrysler. Přepřítované naftové čtyřválece 2,8L s matoučím označením CRD však nikdy nepocházely z německého koncernu Daimler, ale dodávala je italská

Facelift páté generace přišel v roce 2011, a kromě zaházení ostrých rysů karosérie ho provázelo spojení Chrysleru s Fiatem. Pod kapotami se objevil V6 Pentastar. Vlevo se nám velkoměstem řítí limitovaná edice „30th Anniversary“ Chrysleru Town&Country, vpravo exotika s italským názvem: Lancia Voyager. Spletité jsou cesty autovýrobců...



firma WM Motori, tak jako v minulosti. Od roku 2004 dostaly minivany novou základovou plošinu s geniálním a bezkonkurenčním systémem zaklápní sedadel do podlahy Stow 'n Go, později podporovaným elektromotory a používaným s malými změnami dodnes.

2007 (modelový rok 2008) a při pohledu na karosérii upoutá přechod od oblých linií k hranatějším tvarům a rozměrný chromovaný grill. Pod novým šatem je i mnoho nové techniky, především platforma Chrysler RT nebo nový šestiválcový čtyřlitr, spojený s šestistupňovou automatikou, později doplněný novým Pentastarem V6 3,6 litru. Z nabídky mizí krátká karosérie,



Aktuální šestá generace minivanu už postrádá historický typový název Town&Country, provázející prostorné Chyrslyery už skoro tři čtvrté století. Dnešní velkoprostorový model se nazývá Pacifica, jako by chtěl zbořit všechna pouta se slavnou minulostí...

evropští zákazníci mají v základní nabídce již známý turbodiesel 2,8 litru, ale především se učí reagovat na spojení nevídaných pojmů do jednoho názvu: Lancia Voyager. To jsou důsledky dalšího vlastnického přemetu, dotýkajícího se kdysi pevně ukotvených a neměnných značek. Fúzi společnosti Fiat SpA s Chryslerem LLC v roce 2014 vzniká FCA US LLC.

Šestá a prozatím poslední generace minivanu přináší nejenom změnu vizáže odklonem od velkoplošného grilla a návrat k oblým liniím, ale zároveň neočekávané a s rozpaky přijímané přejmenování. Léty zažitý a charakteristický název Town & Country tak zřejmě nadobro mizí a je nahrazen staronovým jménem Pacifica, které si koncern FCA vypůjčil od již nevýrobeného crossoveru. Novou platformou RU sdílí Pacifica s Jeepem Cherokee a Chryslerem 200, přesto se už do Evropy oficiálně nepodívá. Spojení Chrysler/Lancia Voyager nadobro skončilo. Jen čas ukáže, co bude dál. Ale dovolujeme si předvídat, že po rakotovém nástupu koncepce a tvarů, které okopírovaly dřív nebo později všechny světové automobilky, se oblíba této třídy určitě nezmenší a klasický kombík se i v Americe stane chráněným druhem.

*J.F.K.
Foto: Chrysler, archiv autora, archiv redakce*

