

POHLED MEZI PANELY

STRUČNÉ DĚJINY PANELOVÝCH DODÁVEK

V našich zeměpisných šířkách je to jednoduše dodávka, a je jedno, zda kapotová či bezkaptová, menší nebo větší, případně na podvozku osobního či užitkového modelu. Označení „panelka“ u nás nikdy nezdomácnělo a rovněž i samotné dodávky tady spíše představovaly usouzené a vlekové se silniční soumary...

Podobně tomu bylo ve většině evropských zemí, snad jen Anglie se svým nepřeborným množstvím malých firem a firmiček dodávala zajímavé konverze, které ale mimo ostrovní říši vyjely jen

velmi ojediněle. Další zemí, zaslíbenou panelkám, byla Austrálie, ale tamní specifické poměry přisoudily dodávkám často i obytnou funkci. Jenže my tu nejsme od toho, abychom putovali

širým světem, ale rovnou se podíváme do země panelkám zaslíbené. Na úvod trochu angličtiny: panel van, panel truck, panel delivery, sedan delivery, package van, cargo van, parcel

Burroughsovy mechanické kancelářské stroje šly na odbyt po celém světě, takže není divu, že si výrobce v roce 1911 jako rozvázkový panel wagon pořídil luxusní Packard. Výrobce nástavby neznáme



GMC se v roce 1930 ještě nazývaly General Motors Truck. Tovární snímek představuje panel truck s užitečnou hmotností jedné tuny. Za pozornost určitě stojí název výrobce na nárazníku a lité ráfky



Ještě jednou GMC Panel Truck, tentokrát ročníku 1936 série T-14. Kromě lehkého aerodynamického nádechu karosérie upoutají i silná svislá žebra před maskou – zřejmě ochranný prvek...



1935 STEWARTS



COMPRENEN INNOVACIONES QUE LOS COLOCAN A LA VANGUARDIA DE LA INDUSTRIA

Stewart Trucks zůstává v paměti jako výrobce těžších trucků, ale do hájemství panelek zabrousil také. V roce 1936 dodával do Jižní Ameriky skříňové modely s nosností od jedné do osmi tun

Předválečný International sjednotil tváře své modelové palety především krásným a typickým grilem. Na snímku jeden z nejmenších panel trucků, lehký provedení mohlo mít i drátový výplet kol



Dodge Panel Truck z roku 1936 patří do kolekce Chrysler Heritage Center. Panelka je zajímavá zvýšenou nástavbou užité části. Tohle řešení sice zvětšovalo kapacitu, ale také bylo nákladnější, proto je vzácné

truck... Co mají společného? Všechno. Ať se jmenují, jak chtějí, vždy jde o užitkovou karosérii, vybavenou pouze sedadlem pro dvojici či trojici zaměstnanců. Panelka není určena pro převoz cestujících (třebaže na srazech vidíme onačejší využití panel vanů ☺), interní směrnice některých firem to přímo zapovídají.

V začátcích práce na článku se autor pokoušel nějakým způsobem panelky podrobně rozdělit. Výsledkem snahy byla zdecimovaná klávesnice a koš, plný virtuálního papíru. Totiž: ono to fakt rozdělit nejde, snad s výjimkou dvou základních kategorií:

- **SEDAN DELIVERY** vychází z běžného STW, příkladem budiž Pontiac Astre
- **PANEL TRUCK & VŠECHNO OSTATNÍ** je postaveno na šasi pick-upu, vanu či light trucku, například Dodge D100 Panel Delivery

Některé modely mají „panel“ přímo v názvu, jiné mají označení natolik spletné či odtažitě, že se člověk raději podívá do chytrých knih, aby se dověděl, že dotyčné označení nepatří na exkluzivní model v limitované edici, ale na jednoduchou bednu na čtyřech kolech, často bez topení, pohodlí a s pouhým jedním stěračem. Ovšem to, co bylo kdysi údělem pracujících, je dneska „cool“ a „in“. Časy se mění...

Bývalo zvykem, že výrobci jako by se za pracanty trochu styděli. Ani sedan deliveries se mnohdy nedostaly do propagační literatury mezi osobní vozy, kam svým původem nesporně patřily, ale zákazník je musel hledat mezi užitkovými řadami. Občas je dokonce nedodával ani výrobce, ale specializované karosárny – zejména tehdy, jednalo-li se o dražší komerční šasi, například Packard či DeSoto. Výroba ale byla mnohem jednodušší než u ambulancí či funerálních speciálů, které jsme si už



Hudsony a Terraplane byly téměř totožné, ale tohle je pravý Terraplane Commercial Car ročníku 1937. Reklama zdůrazňuje „využití v obchodu, na farmách a ve městech“ – jednoduše kdekoliv...



Nezapomenutelný Autocar, výrobce těžkých semi-trucků, nabízel také lehčí modely, třebaže kresba vypadá jako silniční gigant. Jednoduchá montáž zadních kol ale prozrazuje panelový light truck

Veřejná knihovna v Oak Ridge potřebovala lehkou skříňovou dodávku, takže město koupilo za levný peníz z válečného výprodeje „Dočku“ WC18 z počátku války, a upravilo ji pro rozvoz kulturních statků...



Tříčtvrtětonový panel truck Chevrolet z roku 1940 jezdí na prodlouženém rozvoru. Díky tomu nabízí nákladový prostor o rozměrech 2.438 x 1.460,5 x 1.295 mm (D x Š x V). Pro potřeby naší redakce jako dělaný...



Užitkové verze Plymouthů jsou až na několik výjimek z předválečné doby. Repräsentantem může být Plymouth Panel Delivery z roku 1940, využívající koncernového řadového šestiválce s výkonem 84 koní



Sedan Delivery značky Chevrolet je z posledních předválečných ročníků, tedy 1941. Zřetelně v něm nalezneme rysy prvních poválečných Fleetmasterů, zajímavostí je podtlakový posilovač řízení



Ani lehce posunutá barva továrního diapozitivu neubírají nic na eleganci nejdražšího provedení Dodge D-100 ročníku 1957 před univerzitní budovou. Vyniká zejména spousta chromu a běloboké obutí



Ford Series F-1 z roku 1948 je neklasičtější tvar z klasických. Jinak si panel van snad ani nedovedeme představit. Nabízel pohodlná sedadla, vyztuženou dřevěnou podlahu skříň a velmi slušný výkon 95 koní



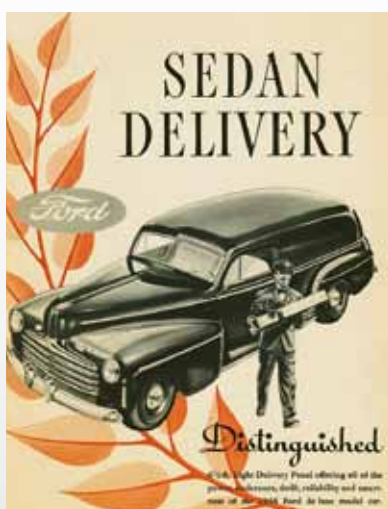
Ještě jednou GMC ročníku 1954, tentokrát ale standardní krátký rozvor a označení Series 100. Nosnost jedné tuny a podle chromovaného nárazníku to vypadá na rozsáhlejší příplatkovou výbavu



také podrobně představili. Většina provedení neměla ani základní dělicí stěnu za sedadlem řidiče a spolujezdce, patrně z důvodu snížení nákladů, ale pokud musela plně naložená panelka prudce zabrzdit, mívalo to i fatální následky. Teprve později a zejména u větších a těžších modelů se dělicí stěna stala samozřejmostí spolu s dveřmi na všech stranách nákladového prostoru. V praxi se můžeme setkat i s vyřazenými sanit-

Ford Sedan Delivery se objevil v dražebním seznamu Mecum 2018. Je z roku 1941, jeho laděný V8 239 cu.i. je opatřený třemi dvoukomorovými karburátory a spojený s běžnou třístupňovou převodovkou

kami, přestavěnými na jednoduché přepravníky nákladu, těm se ale v našem Speciálu věnovat nebudeme. Počátky specifických panelek se datují do první dekády minulého století, a to souběžně v Evropě i v Americe, samozřejmě v souladu s vývojem osobních modelů. Za oceánem se tedy setkáme s běžným šasi, většinou osazeným vysokými koly (Hi-Wheelers), jediným „komfortním“ doplňkem pro řidiče se stala krátká stříška nad sedadly. Postupně, zejména s prudkým a mohutným rozvojem velkoměstských aglomerací, se vozidla začala více podobat současnému vzhledu, čímž se rozumí použití ráfků běžných velikostí, alespoň částečně krytého prostoru pro řidiče, a technických novinek, například elektrického startéru. Jak už to bývá, na vývoj techniky mají velký vliv válečné konflikty, tak se stalo



První poválečné modely Fordů V8 se prodávaly i u nás, to ale neplatí o střízlivém a elegantním Panel Delivery, u nějž výrobce poukazuje na sílu a pružnost motoru, spolehlivost a hospodárnost provozu



Jacksonův pivovar si pořídil Dodge D-100 Town Panel z roku 1959. Škoda, že neznáme barevné provedení, ale s jistotou víme, že panelka má poháněnou pouze zadní nápravu s terénními pneumatikami

i v případě WW1, kdy se z mnoha tisíc dodávek staly jednoduché ambulance – ranění vojáci ovšem měli jen minimálně zvýšené pohodlí oproti zelným hlávkám, melounům či krabicím s mýdlem... Potřeba transportu většího množství zásilek – ať už množství či hmotnostně – vedla k vývoji a stavbě panelky na šasi (z dnešního pohledu) light trucků či přímo nákladních modelů, převážně o užitečné hmotnosti jedné tuny a vyšší. Takové modely sloužily například výrobcům papíru, nakladatelství, velkoskladům či dodavatelům surovin do velkých hotelů a podobných zařízení. Velikostí a jízdními výkony



Panel vany si často pořizovaly průmyslové prádelny a čistírny. Na snímku je před fiktivní budovou Chevrolet Panel Truck modelové řady 3105 z roku 1955, poháněný šestiválcem Thriftmaster 235,5 cu.i.

nezapřely trucky, řidič jezdil většinou sám, a kromě obtížného manévrování bez jakýchkoliv posilovačů musel mít dostatečný fyzický fond i pro vykládku. Od počátku třetí dekády se pomalu začíná vyčleňovat specificky americká a nadlouho nejvíce zastoupená kategorie, dodávaná na šasi jízdně příjemných

a už i komfortnějších pick-upů. V posledních letech se z takových skříňových modelů stávají kultovní vozidla, je možné je vidět v dochovaném historicky původním stavu, renovované, často „přerenované“ a někdy také použité jako základ ke stavbě kustomu či rodu. O podílu panelek na výzbroji amerických a posléze i spojeneckých vojsk během WW2 není třeba se široce rozepisovat, protože třeba pultna Dodge ze série Weapon Carrier nebyla v podobě třeba radiovozu ničím jiným než panelkou, očesanou na minimum, aby ji továrny mohly chrlit co nejrychleji a nejlevněji. To stejné platí o pozdějších skříňových Dodge M43, které se prosadily v korejském konfliktu. Větší a jedenapůltunový Chevrolet Series G-4100 představoval nejběžnější model této značky, který zasáhl do bojů a zázemí v WW2, i zde



Koncem 50. let začaly užitkové modely GM přebírat designové znaky osobních modelů. Na továrním snímku z roku 1962 se představuje Chevrolet Panel Van modelové řady C10 v příplatkovém dvoubarevném laku

Už je vezou! Velký semi-truck GMC veze čtveřici menších sourozenců, z nichž nás dnes bude zajímat panelka řady 150 na horní plošině. Pochází z roku 1954, v roce následujícím přišel optický facelift





America's Most Distinctive Sedan Delivery

THE 1957 FORD Courier

Největším konkurentem Chevroletu byl a dosud je Ford. Konkurenční boj nevynechal ani nabídku delivery vanů, Fordovým železákem v ohni byl v roce 1957 Ford Courier, vycházející z STW Ranch Wagon



Styled for appearance...
Designed for service...
Powered by V-8... definitely!

Představujeme vám kanadský Meteor Sedan Delivery, novinku ročníku 1953. Je to samozřejmě kosmeticky upravený Ford totožného roku výroby. Oproti konkurenci od GM těží ze síly véosmičky...



Chevrolety Astro jsme vidávali i na domácích srazech, ale delivery van je pravděpodobně raritní i v zemi svého původu. Objevil se v roce 1987 a představoval „o číslo menší“ velikost proti běžnému dodávkovému Chevy



Chevrolet Lumina APV původně vznikl jako panel van – viz zadní boční okna za neprůhlednými panely. Teprve dalším vývojem vznikly čistě cestovní modely souběžně s Pontiacem a Oldsmobilem



FALCON Australia's most powerful most economical, most modern Sedan Delivery!

Sedan Delivery, odvozený od Fordu Falcon z počátku 60. let – kombinace prostorného kompaktního vozidla s dostatečně výkonným šestiválcem (85 koní) byl ideální volbou drobných živnostníků



Do posledního detailu renovovaný Chevrolet One-Fifty Sedan Delivery (1955) nabízel v základním provedení šestiválec Blue Flame 235 cu.i. s výkonem 125 koní, ale za příplatek tam mohla buráčet i véosmička!



Svislým řezem třetích dveří přerušená rácci křídla, ale až 93 krychlových stop (2,63 m³) užitného prostoru! K tomu přelomové tvary, které už nevyjmí z paměti, a navíc V8 Turbo-Fire 185 nebo 230 koní!

bylo velké množství panelových skříňových modelů, v některých evropských zemích v aktivní službě ještě dvacet let po skončení války. Od konce let čtyřicátých se dostáváme doslova ke zlatým časům pick-upů a panelových dodávek. Konkurny i menší nezávislí výrobci pochopili, jaké možnosti jim přináší raketové tempo poválečného rozvoje průmyslu a obchodu. Velká trojka sypala z rukávu desítky modelových řad, podle velikosti skříně a délky rozvoru doslova šitých na míru každému možnému požadavku. Konkurnční boj byl stejně ostrý jako u osobních modelů, ale hlavní šarvátky mezi sebou vedli věční soupeři Ford a Chevrolet. Postupem času a také nastupující těžkou dobou pro menší výrobcse s nedostatkem volného kapitálu zjišťujeme, že se výroba panelek soustředila na několik značek: především již zmíněné Ford a Chevy, v menší míře Dodge,

Tím, čím byl malý Falcon počátkem 60.let, tím byla Vega Panel Express o dekádu později, navíc přidala i atraktivní design, z určitých úhlů podobný soudobému Camaru. Vega bude žít ještě dva roky...



dražší GMC – a kromě aktivit nezávislých karosářen na dodaných podvozcích jiných producentů – to je pomalu vše. Snad jen kanadský Fargo a Mercury, ale to byla jen přejmenovaná řada amerických typů. Kde jsou ty časy, kdy panelky dodával Autocar, REO, Studebaker, Hudson a jiní. Někde skončila výroba malých modelů, jinde po značce samotné zbyla jen nezacelená rána... Koncem 50. let s přesahem do let 60. si můžeme povšimnout postupného úpadku sedan deliveries. Ford nabízel malý Falcon, Chevrolet dodávky na bázi „Tri-Chevies“, ale kde zůstal Mopar? Jeho lidové divize Dodge a Plymouth už řadu let nenabídlly nic podobného, třebaže malý Valiant by byl pro příjemný a úhledný sedan delivery jako stvořený. Měl snad Chrysler včasou předtuchu? Možná, proto si chtěl zřejmě uspořit náklady... Každopádně v šedesátých letech vlna dosavadních panelek pomalu

Dražším, ale jinak totožným soupeřem Vegy se stal Pontiac Astre. Divize, vyrábějící sportovněji stržené modely, vstoupila do segmentu Panel Wagonů v roce 1974, ale o dva roky později už Astre končí



mizí, aby se přeorientovala na tsunami vanů, zaplavující americké trhy pod značkami všech koncernů. Ale vanům ve všech podobách se budeme podrobně věnovat v jiném Speciálu, který už pro vás pomalu připravujeme. Blíží se konec panelek i v našem historickém ohlednutí. Z dohledné minulosti můžeme zmínit Ford Aerostar, Dodge Grand Caravan Panel či Chevrolet HHR. Představíme vám i několik konceptů z celé šíře poválečného období. Jsou zajímavé, některé i úhledné, ale prakticky bez výjimky zamířily (alespoň v dodávkové verzi) na slepou kolej.

Zajímavý a elegantní koncept Dodge Nitro Van se objevil na autosalónu SEMA v roce 2006. Ukázal, že by panelky nemusely zůstat jen vzpomínkou, ale mohly by vzniknout i z současných produkčních modelů



Nástupcem populárního Fordu Aerostar se stal Ford Windstar. V jeho druhé generaci (po roce 2000) vznikl i dnes raritní panel van, který ovšem nemohl odolat konkurenční přesile. Doba už panelek nepřála...

Dnešní doba tradičním panečkám v jejich původní podobě nepřeje. Při pohledu na podivný Suburban se při představě strohé panelky neubráníme úsměvu, reputaci značky zachraňuje už jen Express; Ford je na tom podobně, jen Chrysler už rezignoval. Na amerických silnicích se začaly prohánět skříně bez špetky tradičního pojetí, připomínající evropské velkoprostorové Fordy či Mercedesy. Ale abychom nekončili tak smutně: panelky nezmizí! Nikdy! Za to ručí řady jejich fanoušků, mezi nimi třeba surfeři nebo potomci dávných tuláků, kteří už nespolehají na vlastní nohy nebo jízdu na představku Baldwinova dvouspřežného parastroje, ale za volantem zachráněného panel trucku křižují Spojené státy jako za dávných dob. A kdoví, třeba i jednou naše redakce

překvapí fešným sedanem delivery, který bude mít na oplechované zádi dobře známý emblém, jenž všechny nasměruje ke strojům se srdcem v každém válci...

Text: J.F.K.

Foto: archiv autora a redakce, GM Media, Ford, FCA, Mecum



Dodge Ram Van je jedním z posledních pokusů, jak z MPV udělat panelku. Stejně jako u Fordu a GM to byla slepá kolej, vývoj šel opačným směrem. Do centra pozornosti se dostaly plnohodnotné vany

Chevrolet HHR Panel přinesl do třetího tisíciletí určité retroprvky. Designově se ohlížel do 50. let, ale pod kapotou byl ryze současný: čtyřválec 2,2 litru a 148 koní. Sympatická výjimka v dnešní tvarové bezpohlavnosti...

