

Nejikončtější obytný vůz nejen americké automobilové historie na dobovém snímku. I po 50 letech vzbuzuje emoce a touhu jej vlastnit!



Cadillac mezi bydlíky slaví výročí

GMC si v reklamní tiskovině nebral servítky a jednoznačně vypíchnul přednosti nové konstrukce

Vaše dovolená začne po usednutí do křesel motorhomeu!

„Nenapadne vás, že řídíte truck. Navíc nevypadá jako krabice.“ To jsou slova výrobce, ale málokdy se najdou dvě tak trefné věty, odsuzující několika slovy celou konkurenci k panice a pláči. GMC tehdy v oblasti obytných vozidel představoval totéž, co Cadillac mezi osobní produkcí.

Roll-A-Long nabídl vlastní verzi Santana a představil ji zaparkovanou v elegantním prostředí



Introducing the GMC MotorHome.
It doesn't ride like a truck.
It doesn't look like a box.



The Para Medic GMC by Hess & Eisenhardt

What are the requirements that are most important for transporting and treating a critical patient? Have you sacrificed space for the performance, comfort and handling of a passenger car? Or have you sacrificed roadability for the interior space of a truck? Up to now you couldn't offer your patients both.

Now you can. In fact, the Hess & Eisenhardt Para Medic GMC exceeds the best characteristics of both present ambulance designs. A powerful 405 V-8, coupled with front wheel drive, a self-loading, adjustable air suspension system and six wheels on the pavement give you exceptional traction and stability when every second counts. The absence of a driveshaft not only lowers the center of gravity, but also lowers the floor level. This helps make possible a usable interior space greater than any truck ambulance design. Headroom—6'5" ft., width—7'6" ft. Cargo compartment length—16 ft. Yet the Para Medic is only one foot longer and higher than the standard luxury car based ambulance.

This unprecedented interior space can accommodate the necessary medical and life-support equipment, including life system monitoring and telemetry units, plus four stretcher cases, and still leave ample room for attendants to work. Virtually a mobile emergency ward, the Para Medic GMC is the most complete life-saving vehicle ever built... designed for the community that wants to save lives.

Hess & Eisenhardt took a vehicle designed to carry people in complete comfort and built a total ambulance designed to save people. That's our business... and yours.

Looking toward the front of the vehicle showing our location, overhead storage cabinets on both sides, and an unprecedented amount of space.

Attendant's seat against cockpit bulkhead, beside the system monitoring and telemetry units.

Humánním účelům slouží rozměrná ambulance firmy Hess & Eisenhardt. Nemocný i personál mají dost prostoru a pohodlí. Motto: „My pracujeme tam, kde ostatní odpočívají“

Jedna z pravidelných vln oblíbenosti obytných vozidel a nástaveb začala v šedesátých letech a přinesla s sebou mnoho novinek. Odbyt obytných modelů ročníku 1972 se v porovnání s rokem předchozím zdvojnásobil, navíc odborníci koncernu GM předpovídali, že prodejní statistiky do roku 1975 zaznamenají odbyt 100.000 jednotek. Skutečnost ale tak jednoznačná nebyla. Obytné modely, stavěné až na několik výjimek na podvozích light trucků, vedly v pořadí oblíbenosti. Na čelním místě stál Dodge, který sám během roku 1971 dodal padesáti různým výrobcům „bydlíků“ 28.000 šasi. Ale všechny výsledné nástavby byly více či méně krabicovité, dosahovaly značné výšky, měly značnou světlou výšku a většinou vyžadovaly dvojmontáž na zadní nápravě. Samozřejmě byly tuhé nápravy s listovým odpružením, pohon zadních kol a hodně dlouhá kardanka. Pokud byste chtěli nějakou elitu mezi



Kde jsme ten volant jenom viděli? No jo, jasně, v Cadillacu! Volanty trucků GMC se montovaly jen do starších RV

Avion a Crestmont se při zařizování obytného GMC vyráběly. Crestmont navíc nabídl výhled dozadu rozměrným oknem...

THE Sunburst

Here's a complete contemporary living, with an upper attitude reflected in the highly styled upholstery treatment. The distinctive vinyl cabinet. Special appointments like the contour shades all aimed to provide maximum privacy. The streamlined speciousness. A total design concept engineered for fun without fuss. The GMC Sunburst Motor Home. It's a bright new standard in motorhome for today.



Exteriérem se tenhle Birchaven '77 od originálního GMC příliš neliší. Ale už tehdy si někteří potrpěli na toulky zimní krajinou

obytnými vozy, stačila by vám taková jednoduchá nástavba? Určitě ne...

GM chtěl nabídnout víc než podobnou běžnou nástavbu na podvozku, který by vás natřásal na každé víkendové cestě. Realizoval tedy svou vlastní představu, která znamenala velkou prostornost při nízké světlé výšce a – pokud možno – i pohon předních kol. Inspirací se stal soudobý francouzský Peugeot J5 a J7 nebo obytné modely Cortez z produkce firmy Clark, jinak vyrábějící proslulé vysokozdvížné vozíky a nakladače. GM měl štěstí, že díky Oldsmobilu Toronado a Cadillacu Eldorado měl ve skladech hotové technické prvky s konfigurací předního pohonu. Jenže odpovídající „bydlinky“ měly nejméně dvojnásobnou hmotnost než svižné „personal luxury“ obou značek. Nejjednodušší řešení představovala montáž osmiděrových ráfků a odpovídajících ložisek, to vše z koncernových trucků. Výrobce se nevyhnul ani přidání třetí nápravy, ta ale byla osazena pouze jednoduchými ráfky, nikoliv dvoumontáž. Tím si obytný vůz zachoval elegantní mělké podběhy namísto jeskyní, jaké si žádala montáž „tupláků“. K pocitu jistoty posádky přispíval i další pár

První výbavové
pakety se u GMC
jmenovaly po
národních parcích:
Canyon Lands,
Glacier, Painted
Desert a Sequoia



Zařizování obytného modulu dostatečně ulehčily demontovatelné záď. Pak se tam vešla třeba nábytková sestava

bubnových brzd, vpředu se pak o deceleraci staraly kotouče. Komfortní chování objemné karosérie zabezpečovaly přední zkrutné tyče a zadní vzduchové odpružení. To pomáhalo udržet vozidlo ve vodorovné poloze a posádce zajistit komfortní cestování.

Designerský tým pod vedením Wallyho Edwardse se nebál dát na papír odvážné návrhy jednoprostorové karosérie se zdůrazněnými podběhy, rozměrnými okny, jemnými liniemi a aerodynamicky vyváženou přídílí. Podobné tvary pak zhruba za deset let převzali mnozí další výrobci minivanů a skříňových nástaveb. Příčný průřez neměl na rozdíl od konkurence čtverhranný tvar, ale příjemný ovál, vycházející z inspirace leteckou technikou. Není divu, šéf týmu karosářů John Locklin předtím působil v leteckém návrhářství. Také věděl, co znamená odlehčená stavba: ruce pryč od sendvičové konstrukce! Namísto toho pevný ocelový rám s tuhou kosterou, střecha a horní část bočnic z hliníku, spodní část stejně jako příď a záď ze sklolaminátu. Místo šroubování a vrtání spojovat části karosérie lepením. Menší provedení měřilo 23 stop (sedm metrů) a oproti většímu modelu (26 stop = 7,9 metru)

mělo o dvacet palců kratší rozvor mezi předními a zadními koly a o šestnáct palců kratší záď.

Interiér svým prosvětlením a vlnitým komfortem zcela odpovídal představě bosse GM Edwarda Colea. Designerské centrum totiž neváhalo angažovat experty na barvy a jejich sladění, pracující pro časopis „Better Homes and Gardens“. A kdo bude nakonec luxusní pozemní jachtu vyrábět? Nejraději by po lukrativní zakázce sáhl Chevrolet, ale ten měl dost starostí s přípravou Corvetty. Jiná a čistě osobní značka nepřicházela v úvahu, výrobní podklady tedy dostal GMC. Všechno šlo obvyklou stavebnicovou cestou. Rám a karosérie zhotovovali v michiganském Pontiaqu, vnitřní zařízení dodával Peter R. Fink spolupracující i při stavbě podobných modelů firem Travco, Sightseer nebo Gemini Corporation.

Do konce června 1973 kontaktoval GMC 64 prodejců, kteří měli smluvně zajišťovat i servis. Obchodníci s obytnými vozy GMC měli samostatné autosalony bez spojitosti s trucky téže značky. Koncern žádal minimální prodejní plochu 12.000 m² (budova včetně venkovní plochy). Tam se mohli zájemci přesvědčit o možnosti použití obytného vozu i během zimních měsíců. V době před oficiálním debutem zvýšilo marketingové oddělení činnost a vydávalo každý měsíc speciální informační brožuru. Také v tom se GM lišil od ostatních výrobců, a to mu pomohlo získat nové zákazníky.

Nutno dodat, že zájemci byli naprosto okouzlení, i samotná ropná krize znamenala minimální zásah do hladce běžícího soukolí prodeje. Skvrnu na kráse své obytné vlajkové lodi ale GMC nikomu nesdělil: jednalo se o nespokojenost s kvalitou výrobků firmy Gemini, takže od roku 1975 dodával interiéry Grand Rapids Furniture Company. Například jeho podlahové krytiny byly sice tenčí, ale na druhou stranu lépe odizolované. Čalounění potištěnými látkami ve vysoké kvalitě a robustním provedení dodávala firma Collins & Aikman. Inovace v interiérovém vybavení vedla k novému typovému označení: namísto původního označení podle amerických národních parků se nyní modely nazývaly Eleganza II a Palm Beach. Novinkou byla montáž vozidla s prázdnou karosérií, určeného pro další využití. Ta se jmenovala TransMode, byla k mání v obou

IT'LL BE A WISE INVESTMENT FOR BUSINESS.

AND IT'LL BE A PLEASURE.

When you purchase a "Gadabout" for your place, you'll be getting several valuable things rolled into one package... a sound business investment... a superb public relations tool... an unparalleled employee incentive... and a magical key to fun and adventure!

- Use it during the "SUMMER FUN" promotions to increase customer participation and spark widespread publicity. Display it in shopping centers, malls, local special events, etc.
- Use it year 'round as a mobile hospitality center for selected customers!
- Use it for in-place incentive campaigns awarding use of the motorhome to top salesmen for a weekend.
- Use it in conjunction with sampling activities and autographing exhibits and create a tremendous impact!

Take advantage of this unique opportunity to meet business and pleasure... for increased awareness and increased sales!

PR/Press Party for all buyers! A "Trevelyan Road-Off Party" will be given for all buyers who purchase a "Gadabout". It is scheduled for June 22 at the beautiful Plover Club in Lake Geneva, Wisconsin - only 35 miles from the customer where you'll be picking up your "Gadabout". Get your order in now and join the fun! It'll be a great kick-off for a great promotion and an excellent chance to get a head start on publicity!

Devět nebo deset modelů GadAbout, které GMC postavil na objednávku k promoakci Coca-Coly, neslo typickou barevnou kombinaci populárního nápoje. I kryt rezervy byl ve tvaru korunkového uzávěru láhve. Interiér se nesl ve znamení červené barvy, k dispozici byly firemní utěrky a lednice ve stylu někdejšího prodejního automatu. Každý RV stál přes 40.000 USD, pět exemplářů bylo výhrou v loterii!

délkách, zatímco obytnou verzi v kratší, sedmimetrové délce, GMC škrtl z nabídky.

Obytné modely GMC ročníku 1976 přišly na trh jen s minimálními změnami. Kromě jmenovaných Eleganza II a Palm Beach zavedl výrobce do programu také Glenbrook a Edgemont. Edgemont měl ve výbavě dvojitě lůžko a sprchový



Nechcete, aby vám kdokoliv koukal pod ruce? Žádný problém, stačí si objednat model TransMode. Dodával se i bez bočních oken

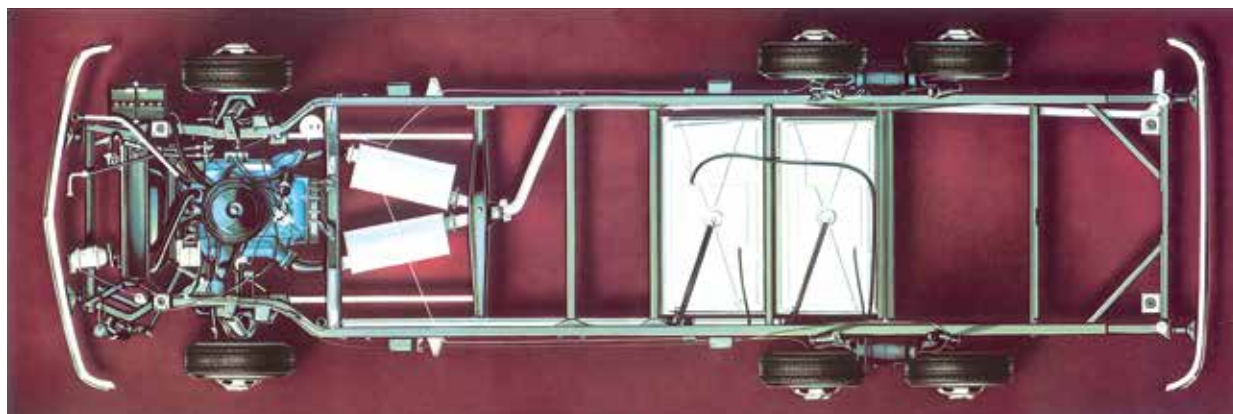




Žádný strach z vysokých cen! GMC doporučoval složit se na pořízení RV s obchodními partnery, členy lyžařského klubu nebo farníky. Ale nesmíte se rozhádat či konvertovat...

kout, jeho cena byla o tisíc dolarů nižší než ostatní modely. Rok 1977 přinesl nový typ Kingsley, zatímco Eleganza II a Palm Beach stále nacházely dostatek zájemců, aby je výrobce udržoval v nabídce. Zato Kingsley nahradil špatně prodávaný Glenbrook, Edgemont měl nyní dvě oddělená lůž-

Nosný rám působil plochým dojmem, třebaže těžiště obytného vozidla leželo ve výšce 94 centimetrů. RV mohl nést dva zásobníky na 136 litrů čisté a odpadní vody plus 189 litrů paliva



Téměř osmimetrové modely nabízely jedenáct možností půdorysu, kratší sedmimetrové čtyři. Sedmimetrový model měl dveře hned za přední nápravou, delší verze nabídla vstup před zadními koly



Dovolená pod palmami? Samozřejmě na palubě modelu Palm Beach! Nabídka vnějších odstínů zahrnovala Cameo White, Santa Fe Tan, Creme Beige nebo Frosted Mint (na snímku)

ka a bezmála se shodoval s Eleganzou II. Diskriminace těch nejsilnějších agregátů udeřila právě v roce 1977. Nejsilnější pohonnou jednotku dosud představoval V8 Oldsmobile 455 cu.i., nově jeho objem musel klesnout na 403 cu.i. Montáž V8 425 cu.i. (Eldorado) či dokonce 454 cu.i. (trucky) naprosto

nepřicházela v úvahu. Ale v roce 1979 tak jako tak nastal konec robustního pohonu předních kol pozemních jachet. GM se k této koncepci evidentně obrátil zády, takže motorizovaným tulákům bude muset stačit šasi light trucku. Asi to nebylo jen vinou motorů, protože vyšlo najevo, že za dobu stavby jednoho obytného vozidla mohla linku opustit stovka běžných pick-upů...

Jak to vypadá dnes? Z farmářských pick-upů většina podlehla korozi nebo hydraulice paketovacího lisu, zatímco díky promyšlené a obdivuhodné konstrukci proslulých RV dnes jezdí osm až devět tisíc z celkově vyrobených 12.921. Mnohé ovšem během svého (občas) pohnutého života prošly modernizacemi, občas i mnohonásobnými. Ale nejen svým počtem



Jimmy Motor Homes prodával RV mnohem draž než GMC. Důvodem bylo nákladné vnitřní vybavení, na snímku je provedení Royale 1978

dochovaných exemplářů patří obytné cruisery i do dnešní doby. Je to díky skutečnosti, že si stále uchovávají svou nadčasovou tvář a burácející motory. K padesátinám tohoto úžasného GMC přejeme všechno nejlepší!

Text: Arild Eichbaum
Foto: archiv výrobců, Arild Eichbaum
Překlad: J.F.K.



V roce 1973 se základní verze prodávala za 14.569 USD (delší model) a 13.569 USD (kratší model). Na snímku dlouhé provedení Canyonlands '73

Nejoblíbenější & nejprodávanější

Zákazníci si oblíbili RV od firmy TransModes. Dodavatel prodal celkem 1.016 krátkých a 2.190 dlouhých provedení. Sedmimetrové stály v roce 1977 od 17.962 USD, cenovky delších byly minimálně o 1.240 dolarů vyšší. Jimmy Motor Homes prodával RV upravené společností Coachmen Industries: ročník 1976 nabízel přepychové verze Birchaven (kratší) a Royale (delší). Avion se pokoušel dobýt trh se Sunburstem a Provincialem, Midas International sledoval nabízenou verzi Crestmont vlastní výbavovou linií. Bylo možné objednat si prostornější a světlejší koupelny, původní styl GMC byl častým terčem kritiky. Co se týče elegance výbavy i ceny, špičku obsadily modely od TransModes. Teprve na dalších místech se umístily GMC Palm Beach, Eleganza II a Kingsley. Jiné než obytné vestavby se objevovaly jen zřídka, oproti běžným vanům nebo lehčím truckům byly totiž mnohem dražší.



Faceliftovaná Eleganza II představovala základní provedení, Kingsley a Palm Beach stály v roce 1977 o 270 dolarů víc. Při pořizovací ceně od 30.347 USD je to úsměvná položka. Příplatkový generátor 6 kW, zesílená klimatizace a vestavěný vysavač zatížily rozpočet znatelněji...