

Van s kosmickým jménem slaví čtyřicítku!



Známe jej všichni a někteří z našich fandů „American Way of Life“ jej vlastní a používají. Znamenal konkurenci pro stejnou třídu koncernů Ford a Chrysler, byl sympatický, a tak trochu připomínal velké vany a dodávky třídy full-size. Ani se nechce věřit, že se jeho dějiny přehouply přes čtyři desítky let...

Jeden z designových návrhů (rok 1983), z něž už poznáváme hlavní rysy i některé detaily budoucího vanu. Na zdi visí počítačové ztvárnění...

Astro: krásné jméno vonící objevováním kosmu a vesmírnými vzdálenostmi. Ale náš dnešní jubilant není prvním americkým modelem používajícím název s nádechem mezihvězdného prostoru. Vzpomeňme na koncepční trojici Astro I, Astro II a Astro III, z nichž zejména třetí showcar udivil svou

tříkolovou koncepcí a (i na Ameriku) odvážnými tvary. Pak nesmíme vynechat taháč a truck GMC Astro, zastupující střední třídu těchto vozidel od konce šedesátých do druhé poloviny osmdesátých let. A konečně příznivci supersportů si možná vzpomenou, že v roce 1968 existoval prototyp Chev-

rolet Astro-Vette, signalizující možnost optimalizace populární Corvette, ale realizace se nezdařila, takže extrémně plochý roadster s motorem 427 cu.i. upadl téměř do naprostého zapomnění. A pak už se otevřel prostor pro mid-size van Chevrolet Astro! Stalo se 1. září 1984!

Celostránková reklama vyzdvihovala novou kategorii vanů Chevrolet, kompaktnost karosérie a pohon vidlicovým šestiválcem

Srovnání plněpohonného Astra s konkurencí, vybavenou pouze hnanou přední nápravou. Astro AWD jasně vede!



Kombinované provedení sesterského GMC Safari ročníku 1985 v důstojné stříbřité metalíze a s efektními koly nabízelo přepravu osob i nákladu



Moderní pojetí přístrojového štítu: rychlost se zobrazovala na stupnici v podobě vzestupného grafu, nechybí audioaparatura v pojetí 80. let

Panelová dodávka Astro vypadala ve dvoubarevném laku spíše jako hotelový minibus nebo letištní shuttle. Chevrolet skutečně zdůraznil exteriérový dojem...

Tato doba – s přihlédnutím k faktu, že jak Astro, tak i jeho koncernový sourozenec GMC Safari, ale i přímí a soudobí konkurenti Ford a Plymouth/Dodge – se pokládá za datum nástupu velkokapacitních minivanů a mid-size vanů. Pojem „velkokapacitní minivan“ může na první pohled připomínat logicky nesmyslné slovní spojení (velko/mini), ale realita byla taková. Už tehdy se v celých Státech našlo poměrně dost zájemců, jejichž potřebám lépe vyhovoval vůz střední velikosti a nepotřebovali tehdy běžný van velikostí G20, Ram Van či Econoline. A na takové zákazníky po dvoutetém průzkumu trhu v druhé polovině 70. let výrobci zacílili.

Jakkoliv ovšem měly podobné nebo alespoň srovnatelné technické parametry, koncepčně se konkurenti lišily. Plymouth Voyager a Dodge Caravan spadající do kategorie minivanů se profilovaly spíše jako osobní přepravníky, čemuž odpovídal i pohon předních kol. Zatímco Chevrolet Astro (mid-size), debutující s odkazem na modelový rok 1985, měl klasickou koncepci posvěcenou desítkami let vývoje a úspěchů podobných vozidel koncernu GM. Chevy měl tak výhodu pro ty, kteří potřebovali robustnější vozidlo, případně středně velkého „tažného koně“. Podobnou koncepci pohonu zadní nápravy měl i konkurenční mid-size van Ford Aerostar,

který však robustností příliš neoplýval a možná proto nikdy nedosáhl obliby srovnatelné s Astem.

Základem technické koncepce Astra/Safari se stalo sdílení podvozkových částí s minitrucky. Odtud pramení zmíněná robustnost GM vanů, možnost vysokého zatížení (a nezfídka i přetěžování).

Astro se v první generaci (v letech 1985 až 1994) objevilo s pohonem zadních nebo všech kol (vzácnější varianta od roku 1990). Technicky odkazovalo na konstrukci minitrucků včetně předního pomocného rámu. V počáteční nabídce se objevil i malý čtyřválec Iron Duke 151 cu.i. s výkonem 98 koní, většinou spojený s pětistupňovou

Rentgenová kresba je pochoutkou pro technické labužníky. GMC Safari se nám tady odhaluje včetně agregátu a kompletní karosérie včetně dílčích řezů





Americký malý GMC Safari překvapí šestimístnou sedadlovou konfigurací s variabilním uspořádáním – přesně pro ty, jimž byla řada G příliš velká...



Pod palmami luxusně aneb Recreational Vehicles pro každou chuť, potřebu i stav konta!

manuální převodovkou. Takto motorizované Astro mělo při plném zatížení ovšem nedostatečný výkon a trakci, takže není divu, že si většina zájemců objednala vidlicový šestiválec 262 cu.i. (4,3 litru), v prvním roce výroby osazený karburátorem (výkon

Pokud vám přišlo normální Astro až příliš malé, nabídl prodejce třeba Astro LT Extended Body – a bylo po problémech!



Chevrolet nabízel k Astru celou řadu karosářských doplňků k individualizaci. Každému nemusí být „oplastované“ Astro po chuti, ale je to věc volby

150 až 165 koní), od ročníku 1986 pak tentýž agregát se vstřikováním a výkonem 202 koní. Jednalo se původem o V8 350 cu.i. zkrácený o dva válce. Jen dodejme, že v nabídce byla obvyklá sestava doplňků a výbavových řad k rozsáhlé individualizaci, Chevrolet

Panelová dodávka Astro v maximální úložné kapacitě. Obě délkové míry jsou v palcích a ilustrují univerzálnost kompaktního vanu



Palubní deska s přístrojovým štítem zaznamenala během faceliftů a generiční obměny designový a technický pokrok směrem k vyšší bezpečnosti



Druhá generace Astra převzala více exteriérové podoby s full-sizeovými vany Chevrolet, ale stále si zachovávala maximální univerzálnost

nejen na určení vozidla, ale i na provedení karosérie či pohonu všech či jen zadních kol. V nabídce bylo mnoho variant interiérů včetně možnosti otáčecích křesel a lavic skládajících se v pohodlnou postel. Ke konci první modelové generace se oblíbená čtyřrychlostní automatika stala jedinou nabízenou převodovkou, a to byl také poslední facelift před debutem generace druhé, od níž si výrobce sliboval lepší prodejní výsledky. Druhá generace Astra se představila na sklonku roku 1994 s výhledem výrobce na produkci v desetiletém produkčním

cyklu. To se také splnilo, třebaže Chevrolet posledních několik let držel stavbu Astra doslova za každou cenu, tedy i na samé hranici rentability. Důvod ukončení výroby? Celosvětový rozmach třídy SUV, který hodně poznamenal klasické vany a rozměrné americké kombíky. Druhá generace se exteriérem natolik přiblížila vanům třídy full-size, že z větší vzdálenosti a při určitých úhlech pohledu je možné vozy těchto dvou kategorií zaměnit. Za to může především typická krátká příď s kolmým předním čelem, stejné členění světlometů a vysoké prosklení.



Kdybyste na druhou generaci Astra koukali jen tak ledabytě (což u nás není možné) nebo z velké dálky, mohli byste si ji splést s velkou Series-G



V jednoduchosti je krása: to platí o bočním pohledu na druhou generaci Astra. Má typické křivky amerického vanu, krátkou příď a efektní lak



Chevy nabízel i sofistikované provedení pro převoz osoby na invalidním vozíku. Třebaže úprava stála dost peněz, imobilní pasažéři to ocenili...



Reklamní fotografie druhé generace Astra s přívěsem a dvěma endury pochází sice z dílny počítačového mága, ale proč by jejím vzorem nemohla být reálná jízda?

Facelifty během výroby druhé generace umožnily dodat interiéru soudobou nejmodernější tvář a ergonomii, například střed palubky směrem k řidiči



Posuvné dveře se staly dobrým americkým zvykem už před mnoha desítkami let. Umožňují třeba nástup i v úzkém průjezdu...



Tohle není soukromý Lear Jet, ale interiér Chevroletu Astro z posledního období montáže: držáky hrnků s kávou, sluchátka, kůže...



Přejeme dobrou noc! Zatáhnout záclonky, pustit nějakou náladovou hudbu ze skrytých reproduktorů a věnovat se přítelkyni...

Pro zjednodušení a zlevnění celé montáže Chevrolet dodával pouze jedinou délku vozidla (4.820 mm) a rovněž jediný agregát V6 262 cu.i. se standardní automatikou. GM přicházel prakticky každý rok s facelifty, ty ale byly především technické a tedy zvenčí „neviditelné“, například denní svícení (1997), později i osmimístná sedadlová konfigurace jako standard (pětisedadlové Astro ode-

šlo do historie), CD přehrávač (2001) či kotoučové brzdy na všech kolech a ráfky 16" (2003). Cargo modely nabízel Chevrolet až do samého konce této řady. Od posledních dvou ročníků 20. století se výroba Astra prodražovala, tím pádem rostla i prodejní cena a snižoval se zájem kupců. Tyto negativní trendy vyústily v novém miléniu v natolik poplašné odbytové statistiky, že GM už

v roce 2003 signalizoval svým prodejům blízký odchod řady Astro do historie, k čemuž došlo v roce 2005. V květnu tohoto roku se po dvaceti letech výrobní linky v Baltimoru zastavily. Chevrolet Astro/GMC Safari byly – minimálně zpočátku – prodávány velmi úspěšně, ale nikdy nemohly dosáhnout ohlasu legendárních vanů třídy full-size. Na to byly příliš jednoznačně zamě-

Fotografie, která přímo láká vyrazit si vaším Astrem někam mimo civilizaci – třeba ověřit si, jestli umíte pořád ještě tábořit a rozdělat oheň



Lyžujete rádi? No problem, Astro na vás počká někde pod sjezdovkou a díky kvalitní elektroinstalaci se nemusíte obávat, že byste nenastartovali



Robinzonem v divočině můžete být, pokud jste investovali do kempové úpravy Chevy Astro. Pak už záleží jen na dostatku vašich zásob...



Takhle jej z nabídkových katalogů a prodejen neznáme: plně vybavený Chevy umožňuje výlet mimo civilizaci a pobyt v (téměř) divočině!



Conversion vanům jsme se věnovali speciálním článkem, ale neuškodí, když znovu představíme tuto zajímavou verzi, nabízenou i v řadě Astro

řené na střední třídu a tehdy nově vznikající tržní segment. Proto jich také je v dnešní nabídce relativně málo, a dá se předpokládat, že jejich dostupnost bude i nadále klesat. Máte-li touhu pořídit si nevelký, ale sympatický mid-size van ztělesňující představu amerického výrobce o ekonomice provozu a dostupné užitkovosti, neváhejte. Možná je právě teď ten nejvyšší čas...

Text: J.F.K.

Zdroj: archiv autora a redakce, GM

Sympatický GMC Safari se dodával ještě pět let po přelomu milénia. To už jeho karosérie nesla i některé prvky zlepšující aerodynamiku



AMSOIL
The First in Synthetics®

RUN WITH US

AMSOIL delivers next-level power, performance and protection.

Built in the lab so you can feel it on the road



www.amsoil.cz
info@amsoil.cz
+420 775 113 255

@amsoilcz
@amsoilcz