

2000

◀ Historie JEEP WAGONEER ▶ TEXT: JAN TUČEK FOTO: JEEP

1990

1980

1970

1960

1950

1940

1930

1920

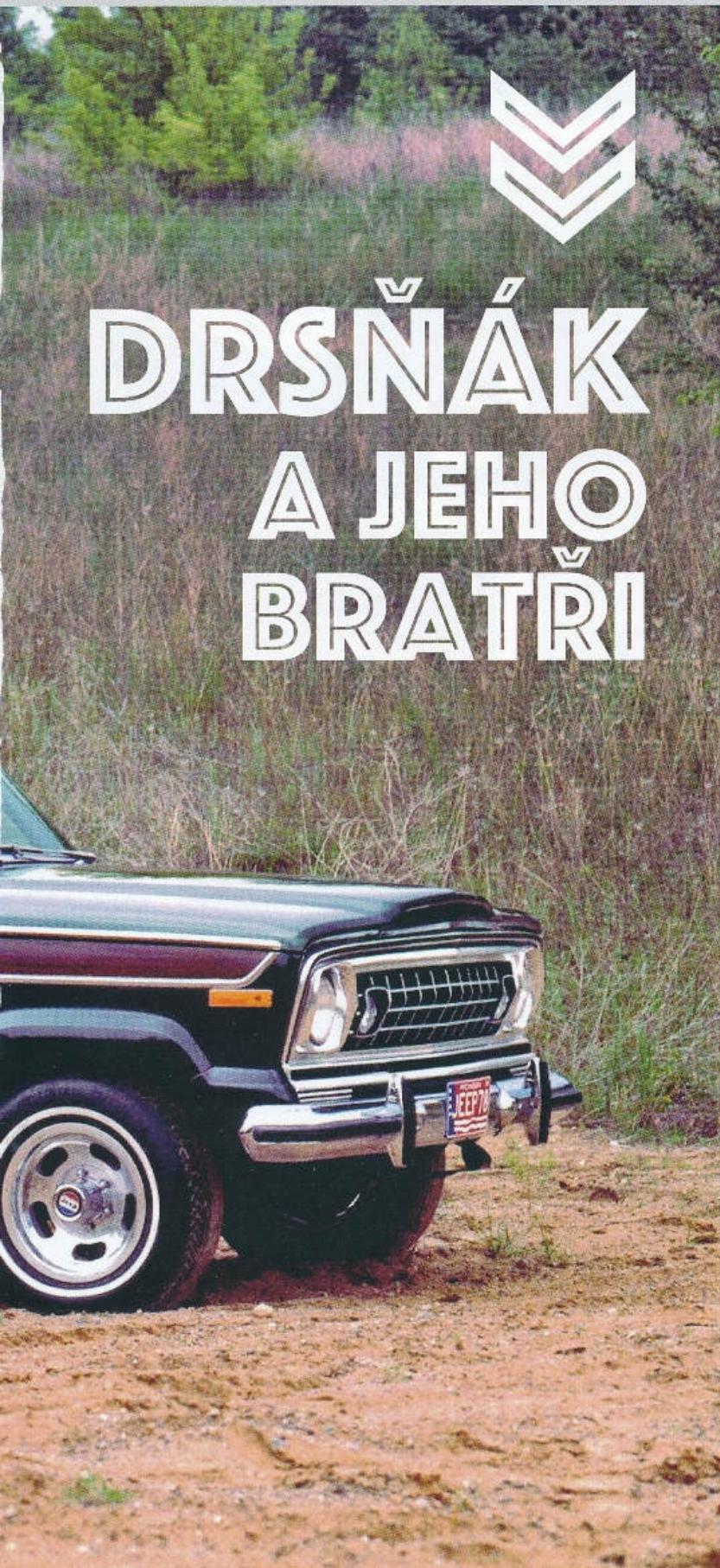
1910

1900

1962-1991



HISTORIE



DRSŇÁK A JEHO BRATŘÍ



Čtyřdveřový Wagoneer s pohonem čtyř kol v provedení ročníku 1963



Wagoneer se dvěma bočními dveřmi a pohonem zadní nápravy (1963)

Jeep Wagoneer modelového roku 1978 s motorem V8 o objemu 5,9 l

Uznávanou ikonou mezi americkými terénními vozy je drsňák jménem Jeep Wagoneer vyráběný dlouhá tři desetiletí, od léta 1962 až do jara 1991.

Nová generace

Vzáří 1962 představila společnost Willys-Overland Motors novou generaci terénních vozů modelového ročníku 1963, které se výrazně odlišovaly od svých tradičně střízených předchůdců. Nástupcem rustikálního modelu Jeep Station Wagon vyráběného od roku 1946 se stalo pohledné a prostorné kombi Wagoneer.

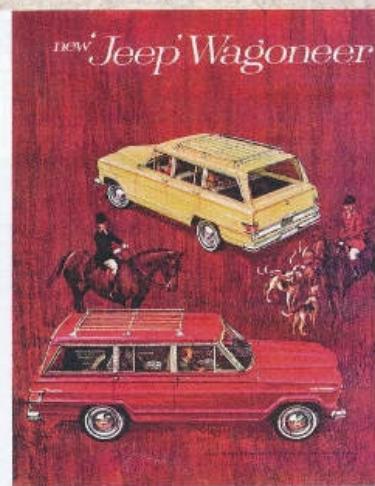
Zároveň přišly na trh s ním blízce příbuzné užitkové modely, dodávkový Panel Delivery a vozy pick-up s prodlouženým rozvorem a zvučným jménem Gladiator. >



Pick-up Jeep Gladiator J 200 s rozvorem 3,05 m a délkom 4,9 m (1963)



Wagoneer V8 z roku 1966 poháněný osmiválcem 5,4 l o výkonu 250 k



Titulní strana katalogu automobilů Jeep Wagoneer ročníku 1965

► Připomeňme, že počátkem roku 1963 se jméno automobilky změnilo na Kaiser Jeep Corporation.

Wagoneer, jehož nadčasové linie navrhl designér Brooks Stevens (1911–95), měl robustní obdélníkový rám se dvěma mohutnými podélníky propojenými pěti příčkami. Pod kapotu dostal vodou chlazený řadový šestiválec Willys Tornado, jenž byl v té době jediným motorem s rozvodem OHC montovaným do sériového amerického automobilu. Tentýž motor poháněl i výše zmíněné užitkové modely.

Sestiválec o objemu 3,8 l dával výkon 140 k (103 kW) a standardně byl spojen s třistupňovou manuální převodovkou. Ve vozech Wagoneer s pohonem čtyř kol na ni navazovala dvoustupňová přídavná a dělící převodovka, ze které se točivý moment přenášel buď jen k zadní, nebo po přepnutí páky umístěné na středním tunelu k oběma nápravám. Ty byly v základním provedení tuhé, odpružené podélnými půlelipickými listovými pery.

Výrobce do roku 1965 nabízel Wagoneer i v provedení 2WD, tedy pouze s pohonem zadní nápravy. V tom případě byla přední

kola zavěšena nezávisle na trojúhelníkových ramenech a odpružena podélnými zkrutnými tyčemi. Na přání – neboli za příplatek – mohl mít nezávislé zavěšení předních kol i model 4WD s pohonem čtyř kol.

Opět za příplatek byly pro obě verze k mání posilovač řízení a třistupňová automatická převodovka, což bylo tehdy u modelu s pohonem 4 × 4 zcela ojedinělé.

Zájemce o Jeep Wagoneer mohl volit mezi čtyřdveřovou a dvoudveřovou karoserii, přičemž obě měly v zadní stěně jednodílné dveře nahore opatřené oknem. To se nejprve spustilo do dolní části dveří a ty se pak sklopily dolů až do vodorovné polohy, takže mohly posloužit jako plošina při nakládání zavazadel, nebo i jako lavice k posezení.

Výrobce zdůrazňoval, že boční dveře vozu se otvírají pod úhlem až 82°, že u dvoudveřových modelů je možné sklopit kupředu pravou třetinu předního sedadla pro přepravu dlouhých předmětů a že modely s pohonem 4 × 4 mají ve standardní výbavě kompas umístěný na horní ploše palubní desky.



V letech 1965 až 1969 byly vyrobeny jen čtyři tisice vozů Super Wagoneer



Továrna v Toledo (Ohio) v roce 1969:
vlevo vozy Wagoneer,
vpravo CJ



V září 1973 debutovaly dvoudveřové vozy řady SJ se jménem Cherokee

„Bláto, hnůj, písek nebo sníh – nic nezastaví váš Jeep Wagoneer s pohonem čtyř kol“, hlásal reklamní slogan z podzimu 1962.

Wagoneer měl rozvor náprav 2794 mm, byl dlouhý 4665 mm, široký 1920 mm a v nezatiženém stavu vysoký 1626 mm (2WD) resp. 1631 mm (4WD). Podle údajů z dobového prospektu vážily dvoudveřové modely 2WD a 4WD kolem 1630 a 1690 kg, čtyřdveřové 1640 a 1710 kg. Palivová nádrž za zadní nápravou měla objem 76 l.

Model 2WD s pohonem zadní nápravy jezdil na patnáctipalcových kolech s pneumatikami 6,70–15 a jako jediný mohl mít za příplatek namontovaný rychloběh, který mu umožňoval dosahovat rychlosti 140 km/h, model se čtyřmi poháněnými koly jezdil nejvíce 130 km/h. Spotřeba obou verzí se pohybovala kolem 12 až 16 l benzínu na 100 km.

Šest i osm válců

V roce 1965 zaznamenal Wagoneer řadu změn. Dostal dvouokruhovou brzdovou soustavu, brzdy na všech čtyřech kolech byly nadále bubnové. Původní motor OHC byl nahrazen řadovým

šestiválcem OHV Hi-Torque 6 z produkce American Motors Corporation (AMC), který z objemu 3,8 l dával výkon 145 k (107 kW) a mohl být spojen i se čtyřstupňovou ručně řazenou převodovkou. Standardní byla třistupňová, za příplatek byla k mání také třistupňová automatická skříň Turbo Hydra-Matic.

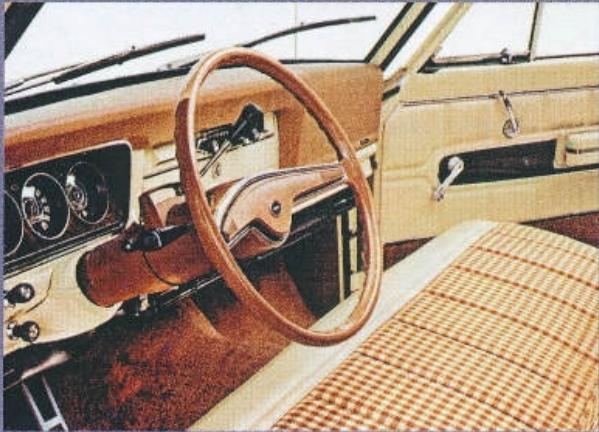
Koncem roku 1965 se do vozů Wagoneer i do pick-upů Gladiator začal alternativně montovat osmiválec Vigilante V8, také pocházející od AMC. Měl objem 5,4 l, výkon 250 k (184 kW) a nabídka převodovek u něj byla stejná, jako u šestíválce. Wagoneer 4WD s pohotovostní hmotností přes 1800 kg s ním na pneumatikách 7,75–15 a s automatickou převodovkou uháněl rychlosť až 170 km/h, spolykal ovšem kolem 20 l benzínu na 100 km.

V modelovém roce 1966 tvořil vrchol nabídky model Super Wagoneer s osmiválcem vyladěným na 270 k (199 kW) a automatickou převodovkou s voličem na středním tunelu. Mohl se pochlubit bohatou výbavou, výškově seřiditelným volantem, posilovačem brzd i řízení, klimatizací a elektrickým ovládáním okna v zadních dveřích. Do roku 1969 byly vyrobeny jen čtyři tisice vozů Super Wagoneer.



Wagoneer Custom ročníku 1975 mohl pohánět i motor V8 o objemu 6,6 l

I luxusní model Wagoneer Custom měl nedělené přední sedadlo (1975)



> V letech 1968 až 1971 se do vozů Wagoneer montoval motor V8 z produkce General Motors, přesněji značky Buick, který z objemu 5,7 l dával výkon 230 K (169 kW) a vyznačoval se přiznivějším průběhem točivého momentu než jeho předchůdce.

Počátkem roku 1970 se automobilka Jeep stala součástí koncernu American Motors Corporation a od léta 1971 všechny nabízené motory pocházely z produkce AMC.

Zákazník mohl volit mezi řadovým šestiválcem 4,2 l o výkonu 112 k (82 kW) a dvěma motory V8 o objemu 5,0 a 5,9 l s výkonom 177 a 198 k (130 a 146 kW). Standardně se k nim montovala třístupňová manuální převodovka s řadicí pákou u volantu, za příplatek čtyřstupňová ručně řazená převodovka s řadicí pákou na střední tunelu, nebo třístupňová automatická převodovka.

Od léta 1973 měly osmiválcové vozy Wagoneer automatickou převodovku a stálý pohon čtyř kol Quadra-Trac se samočinným dělením točivého momentu na obě nápravy a pneumatickým ovládanou uzávěrkou mezinápravového diferenciálu. Za příplatek mohl být systém doplněn redukcí, takže nabízel čtyři jízdní režimy. Paletu motorů rozšířil směrem nahoru osmiválec o objemu 6,6 l a výkonu 238 k (175 kW).

Zadní dveře vozu Wagoneer se sklápěly dolů, zadní okno zmizelo v nich



Na podzim 1973 dostal Wagoneer sourozence s dvoudveřovou karoserií a indiánským jménem Cherokee. Cílil na mladší a méně zámožnou klientelu, o tři roky později se dočkal i čtyřdveřové karoserie. Od léta 1975 byl standardním motorem vozů Wagoneer osmiválec 5,9 l, ve standardní výbavě byly přední kotoučové brzdy.

V modelovém roce 1978 dosáhla výroba automobilů Wagoneer rekordních téměř 29 tisíc kusů, všechny s motory V8, automatickou převodovkou Turbo Hydra-Matic a systémem Quadra-Trac.

Druhá ropná krize, jež vypukla na jaře roku 1979 a přinesla skokové zvýšení cen ropných produktů, donutila automobilku udělat krok zpět. Od léta 1979 znova nabízela Wagoneer se šestiválcovým motorem 4,2 l o výkonu 110 k (81 kW) spojeným se čtyřstupňovou manuální převodovkou doplněnou dvoustupňovou přídavnou a dělicí skříní.

Pohon všech čtyř kol řidič aktivoval ručně, běžné vůz jezdil jen s pohonem zadní nápravy. Základ nabídky tvořil model Custom Wagoneer s výše zmíněným poháněcím ústrojím a zjednodušenou výbavou. Vůz se středním stupněm výbavy dostal označení Wagoneer Brougham a šestiválec 4,2 l mohl mít spojený s pětistupňovou manuální převodovkou s rychloběhem.



V létě 1983 bylo velké terénní kombi přejmenováno na Grand Wagoneer

Pětadvacáté narozeniny oslavil Grand Wagoneer v téhle podobě (1987). Okno sklopných zadních dveří mělo elektrické ovládání



Nadále ovšem existovala špičková verze Wagoneer Limited standardně dodávaná s motorem V8 o objemu 5,9 l, jehož výkon byl kvůli emisním limitům snížen na 155 k (114 kW), třistupňovou automatickou převodovkou Turbo Hydra-Matic a stálým pohonem čtyř kol.

Vozy Wagoneer modelového roku 1980 měly novou masku s obdélníkovými světlomety místo dřívějších kruhových. Výroba se v důsledku krize propadla na pouhých 10,5 tisíc automobilů Wagoneer ročníku 1980 a na necelých 14 tisíc v roce následujícím.

V modelovém roce 1983 zůstal v nabídce jen Wagoneer Limited s osmiválcem 5,9 l, automatickou převodovkou a novým systémem pohonu Selec-Trac s viskózní spojkou, který umožňoval volbu mezi režimy 2WD a 4WD, tedy mezi pohonem pouze zadních, nebo všech čtyř kol.

Grand Wagoneer

Do modelového roku 1984 vstoupil dlouhověký drsnák řady SJ s novým označením Grand Wagoneer, aby se odlišil od nového kompaktnějšího vozu Wagoneer řady XJ. O tom, že ještě

nepatří do starého železa, svědčilo 20 tisíc prodaných automobilů Grand Wagoneer ročníku 1984.

Také ve dvou následujících modelových ročnicích dosáhla výroba vozů Grand Wagoneer solidní úrovně 18 a 17 tisíc exemplářů. V březnu 1987 kupil koncern Chrysler společnost AMC a spolu s ní i automobilku Jeep.

Ještě v modelovém roce 1988 opustilo výrobní linku 14 tisíc vozů Grand Wagoneer, o rok později však už jen 10 tisíc a v modelovém roce 1990 zasaženém další palivovou krizi pouhých 6,5 tisíc.

Koncem února 1991 Chrysler oznámil bližící se ukončení výroby bezmála devětadvacetiletého veterána. Poslední Jeep Grand Wagoneer smontovali v továrně v Toledo (Ohio) 21. června 1991, modelový rok 1991 neslo na výrobním štítku jen 4253 automobilů tohoto typu.

Celkem bylo v letech 1962 až 1991 vyrobeno více než 450 tisíc vozů Wagoneer a Grand Wagoneer řady SJ, včetně modelů 2WD s pohonem zadní nápravy z období 1962 až 1965. <