

Chevrolet Express/GMC Savana mají v naší autářské komunitě velmi slušnou pověst. Zčásti nejspíš proto, že dnes už jako jediné pravé americké dodávky splňují touhy vyznavačů klasiky, ale velkým dílem určitě i díky své výdrž a variabilitě. Ve službách redakčního pomocníka jsme měli možnost provést dlouhodobý test těžší verze Express 2500 vyrobené na přelomu milénia...

NEÚNAVNÝ POMOCNÍK



Interiér je jednoduchý, ale velmi prostorný. Za třetí řadou osmimístné verze je ještě několik kubiků zavazadlového prostoru



V seznamu delších cest kraluje týdenní trip po Litvě. Trasu dlouhou 3 tisíce kilometrů zvládl Chevy na jedničku

Auto primárně patřilo velvyslanectví USA v Německu, kde bylo poprvé uvedeno do provozu až v roce 2002. Potom několik let stálo a současný majitel s ním jezdil velmi málo. Chevy nikdy netahal trailer – neměl závěs a v podběžích byla ještě originální bílá barva bez nánosů bitumenů. Samozřejmě ani stopa koroze. Navíc to byla verze 2500 s pevnějším rámem, silnějšími pružinami, odolnou převodovkou 4L80 a velkou 9 1/2 palcovou zadní nápravou se samosvorem. Auto mělo v německém techničáku poníženou maximální hmotnost na 3,5 tuny, takže bylo na běčkový řidičák, osmimístný passenger van heavy duty, v této konfiguraci možná jediný v ČR. Prostě poklad! Po prvotní euforii jsem samozřejmě pár nedostatků našel, ale nebylo to nic strašného. Chevy měl odřený zadní lem a lehce promáčknutý práh. Výbava téměř nulová, kromě klimatizace a el. stahování oken, to byl basis non plus ultra, takže

i zpětná zrcátka se musela seřizovat po stažení okna rukou. Dostal základní péči, nové náplně a začal polykat první kiláky v novém domově. Sžili jsme se velmi rychle. Vzhledem k tomu, že Chevy měl být 100% daily-driverem, nechal jsem mu udělat zástavbu alternativního paliva LPG u jednoho z nejlepších plynářů v ČR. Auto jelo na plyn stejně jako na benzín a dojezd se zvýšil na obě nádrže (100 litrů benzín + 100 litrů LPG) na slušných 1.000 kilometrů. Zástavba byla provedena s permanentním přívstřikem benzínu, takže odpadl problém s přimazáváním. Provoz těžké dodávky s osmiválcem a automaticem se tak pohyboval na skvělých 3,00 až 3,50 korunách za kilometr



K tomu, abyste zjistili, jak auto akceleruje, sedí v zatáčkách a brzdí, vám bude stačit jedno odpoledne. K tomu, abyste zjistili, jak je auto praktické, interiér ergonomický a jak vám vůz vyhovuje v různých režimech, už potřebujete několik dní nebo týden. K tomu, abyste zjistili, jak je auto spolehlivé a kolik vás bude stát jeho servis, vám nestačí měsíc ani půl roku. Potřebujete k tomu několik let a X desítek tisíc ujetých kilometrů. Přesně to jsme udělali.

Dlouhodobý test je jediný způsob, jak zjistit skutečné vlastnosti vozu a jeho rentabilitu. Bílou dodávku Chevy Express jsem měl 7 let a najel jsem s ní 140 tisíc kilometrů, což je dostatečná porce času a ujeté vzdálenosti na to, abych dokázal

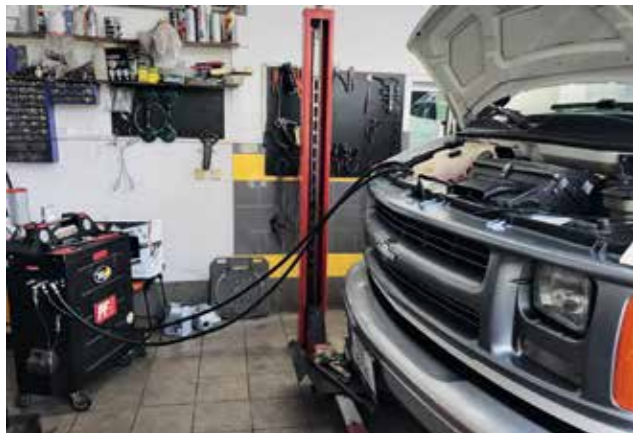
komplexně posoudit všechny plusy a minusy, prostě takový dlouhodobý zátěžový test. Auto sloužilo nejen jako redakční „holka pro všechno“, ale zároveň plnilo funkci rodinného daily-driveru, parťáka a kámoše. Kdo z vás někdy tuhle full-size dodávku sháněl, ví, jaký problém je narazit na nezníčený kus ve slušném technickém stavu a s malým nájezdem. Já už to po dvou letech hledání napříč Evropou málem vzdal, když jsem v srpnu 2015 objevil čerstvý inzerát na Mobile.de. Auto stálo v Murnau mezi Mnichovem a Innsbruckem, a já byl jeden ze tří nejrychlejších zájemců. S kamarádem Jirkou Kalouskem a jeho známým odtahovkářem jsme pro něj hned vyrazili, a ještě po cestě komunikovali s majitelem, aby mi auto podržel. Všechno dobře dopadlo, Chevy byl sice asi nejdražší passenger van GMT600 na kontinentu, ale byl opravdu ve skvělé kondici, nikdy nebouraný, v původním laku a měl najeto doložených 80 tisíc km.

Chevy Express 2500 je jako zrozený k tahání přívěsů. S jednoosým karavanem si poradí tak lehce, že po pár kilometrech zapomenete, že něco táhnete

Platforma GMT600 Regular má na délku jen 5.570 mm a výborně se s ní dá zaparkovat. Dvoukřídle dveře jsou, jako u 99 % passenger vanů, pouze na pravé straně



Po dvou letech hledání se mi v Německu podařilo najít zachovalý Express s malým nájezdem. V srpnu 2015 jsme ho v Murnau naložili, měl najeto pouhých 80.635 km



Poctivý servis je základ! Výměnu oleje v převodovce absolvoval Chevy vždy proplachem. Při repasí přední nápravy dostal spárovanou sadu kotoučů a destiček R1 Performance



v závislosti na zátěži a stylu jízdy. Nechal jsem mu namontovat originál US závěs na 3,5 tuny s EU koncovkou. Chevy byl připraven na dlouhé cesty, a ty také absolvoval. Jezdili jsme s ním s partou do Itálie na lyže, s rodinou na zimní i letní dovolené a Chevy samozřejmě odtahal tuny věcí na zajištění srazů. Když bylo třeba, odvezl v pohodě i dvě palety časáků. Obytný přívěs či trailer s autem mu nedělal problémy a jízda s touto zátěží byla naprosto pohodová. Chevyho s oblibou řídila i moje žena a potom, co dostal upgrade výfukového systému (Flowmaster 50 series BB), si pochvalovala jeho výrazný sound.

Express měl tu nejlepší péči, motorový olej dle tovární specifikace byl měněn po 7.500 km, v převodovce po 50 tisících proplachem, svíčky po 30 tisících. Díly



Express má neuvěřitelně velkorysý zavazadlový prostor. Když si na to ale zvyknete, je vám i tak malý



na servis dostával vždy v lepší kvalitě, a pokud to bylo možné, tak originální. Výčet závad za 7 let provozu a 140 tisíc najetých km (k původním 80 tisícům) není velký, ale závady samozřejmě byly. Začnu od těch nejlehčích. Do auta zatékalo předním oknem. Při silnějším dešti to byla cca 1 kapka za 10 vteřin, takže docela špatné. Při výměně okna jsme zjistili důvod – okno bylo již dříve měněno a to velmi neodborně. Druhou závadou po cca 3 letech provozu byla vadná lambda sonda – vyměnili jsme všechny čtyři. Třetí závada – spojka klimatizace, vyřešeno serviseem při cestě na dovolenou. Čtvrtá závada (startér) o sobě dávala vědět asi měsíc, ale pořad nebyl čas, však to znáte. Byly to uhlíky, a s jejich výměnou se už preventivně udělala kompletní repase startéru. Pátou závadou bylo špatné čidlo na klice (crank sensor), u Chevyho našťástí výměna na 2 minuty s cenou součástky cca 30 USD. Šestá a poslední závada byla ta nejhorší a jediná znehybnující, při které se vůz nedal opravit na místě a musel na podvalu do servisu. Zprvu všechno vypadalo na nefunkční benzínové čerpadlo v nádrži. Po jeho výměně jsme zjistili, že to není čerpadlem,

ale závadou v elektroinstalaci. Jak už to v takových případech bývá, hledalo se dlouho, ale závada byla nakonec odhalena. Byl to zoxidovaný a přerušovaný drát pod pojistkovou skříňkou v místě, kde kolem světlometu stříká na dráty voda. Problém ale nebyl v konstrukci auta nýbrž v nějakém dřívějším „opraváři“, který v tomto vlhkostní exponovaném místě napíchal asi 10 drátů jehlovou zkoušečkou a nijak je neomotal izolací ani nezalil gelem. Všechny poškozené dráty jsme nastavili a bylo po problému.

Pokud mám posoudit výhody a nevýhody a být opravdu kritický, pak vůz měl dva velké mínusy, které mi opravdu vadily: jízda s prázdným nezatiženým autem byla díky silným pružinám nepříjemná a tvrdá. Druhým mínusem, pro mě asi nejzávažnějším, byl zimní provoz na horách. Dodávka se zadním náhonem funguje s dobrými zimními pneumatikami bez problémů v běžných stoupáních, na horách v kopcích funguje s problémy a v místech kam na hory jezdíme my, nefunguje ani s kvalitními řetězy, byť má samosvor. A to byl také jediný problém,



Chevy Express se zadním náhonem je skvělým pracákem, ale na hory se nehodí. Přesto s ním máme mnoho skvělých zimních zážitků



CHEVROLET EXPRESS 2500 2000

Koncepce: motor vpředu podél, pohon zadních kol * **Karosérie:** ocelová rámová (celoobvodový žebřinový rám), 8místný passenger van (base standard), platforma GMT600 * **Rozměry:** rozvor 3.440 mm, délka 5.570 mm, šířka 1.950 mm (bez zrcátek), výška 2.100 mm * **Hmotnost (GVWR/GCWR):** 3.500 kg/7.000 kg (GVWR před ponížením: 3.901 kg) * **Motor:** benzínový V8-OHV Vortec L31, 350 cu.i., 5.733 cm³, 245 koní při 4.600 ot/min, 447 Nm při 2.800 ot/min * **Převodovka:** automatická čtyřstupňová Hydra-Matic 4L80 * **Přední náprava:** dvojité příčné ramena, vinuté pružiny, stabilizátor * **Zadní náprava:** tuhá náprava, poloeliptické listové odpružení * **Brzdy:** vpředu kotoučové, vzadu bubnové * **Kola:** 6.5 x 16" * **Pneumatiky:** LT 245/75 R16 * **Maximální hmotnost přívěsu:** 3.500 kg * **Spotřeba:** 16 až 22 l/100 km * **Maximální rychlost:** 180 km/h * **Objem palivových nádrží:** benzínová 100 litrů + LPG 100 litrů

ktej mě donutil auto prodat a pořídil si Express AWD. Přesto všechno plusy vozu výrazně převažovaly a patří k nim hlavně neuvěřitelná robustnost podvozku, jednoduše a levně servisovatelný osmiválec Vortec L31 a téměř nezničitelná převodovka 4L80 montovaná i do Hummeru H1. Myslím si, že Chevrolet Express RWD v našem dlouhodobém testu obstál a pokud nebydlíte na horách, a nebo nejedíte jako my často lyžovat, můžeme ho určitě doporučit i jako daily-driver.

Text a foto: Petr Bellinger

Neuvěřitelně robustní konstrukci verze 2500 poznáte ve chvíli, když do ní naložíte dvě palety časopisů a zadek si při tom sedne jen o 1,5 centimetru



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