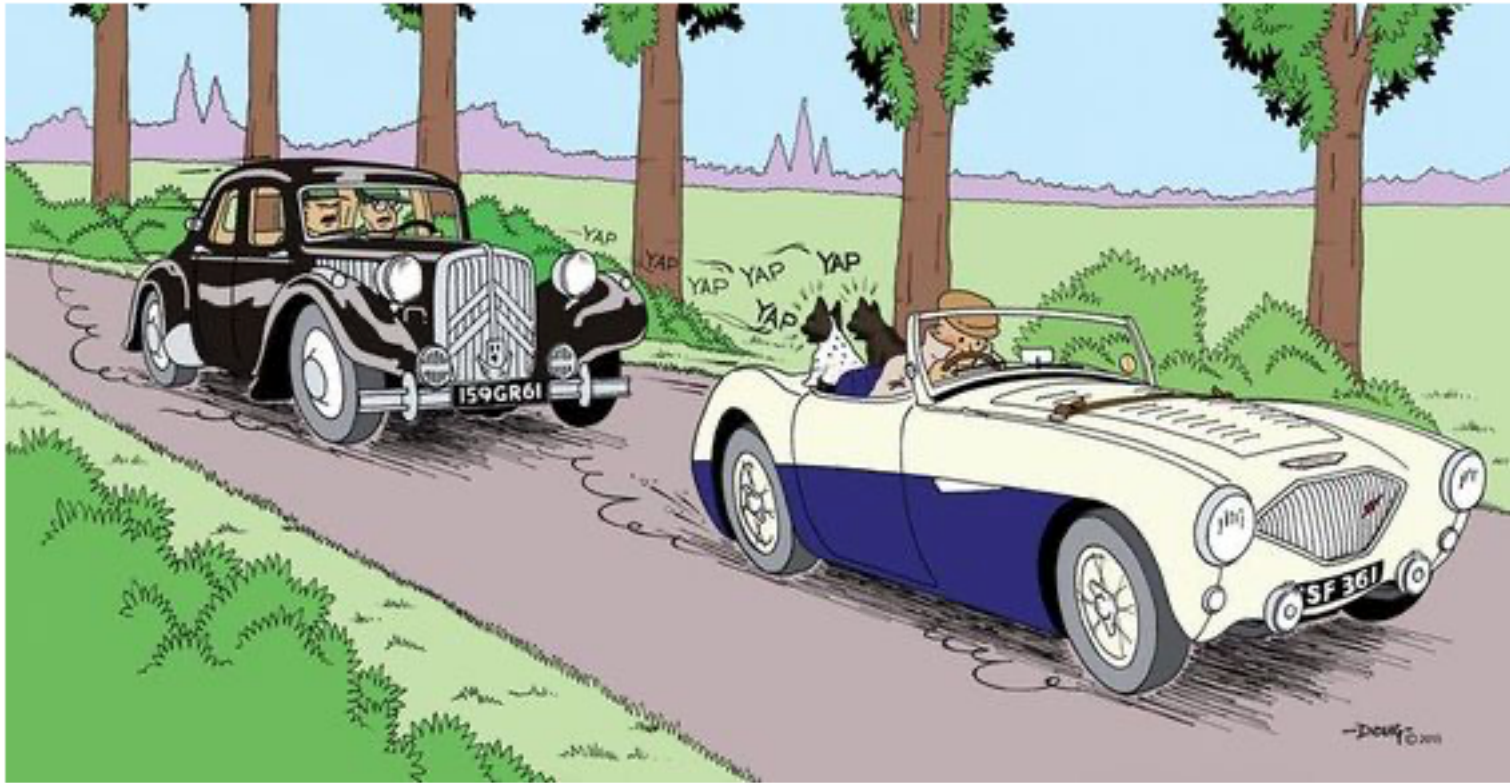




Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

BLOG

O BLOGU

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIEŁDA

ARCHIWUM

Wiatr we włosach i kartony na pace

przez Zbigniew Kluczkowski | 19 października, 2024

0 komentarzy

Amerykanie nie lubili eksperymentować z rodzajami nadwozia samochodów. Jasny podział według kryteriów pamiętających lata 50 – te jeszcze u progu XXI wieku był nadal obowiązujący. Na drogach USA jeszcze do niedawna dominowały sedany (uważane tam za wyjątkowo eleganckie), SUV-y oraz półciążarówki. Jednak stan ten miał się wkrótce zmienić – na fali popularności stylu „retro” powróciły kształty pamiętające jeszcze lata 30 – te (PT Cruiser), które ubrano w nowoczesną formę. Eksperymentowano również z funkcjonalnością.

Podczas, gdy Chrysler powrócił do lat 30-tych, Chevrolet cofnął się do końca lat 40 – tych. Dwa nowe modele HHR i SSR miały przypominać kształtem serię pickupów produkowanych w latach 1947-1952. HHR obrat za cel PT Cruisera. SSR miał być zupełnie inny. Pierwszy pokaz na salonie w Detroit w 2000 roku sprawił, że zainteresowano się tym specyficznym pojazdem. Dlaczego? Chevrolet SSR łączył dwa, zupełnie odmienne samochody w jednej karoserii. Był połączeniem stylizowanego na koniec lat 40-tych pickupa oraz ... kabrioletu z elektrycznie składanym, łamanym metalowym dachem.

Zupełne wariactwo? Być może ale za to jakie oryginalne i pomysłowe. W dodatku szybko niczym Sycłone przed 20 laty i to pomimo wagi przekraczającej 2,1 tony. Na produkcję czekano prawie 3 lata. Od momentu prezentacji nadwozie z wystającymi błotnikami i obłą maską nieco się opatrzyło, ale na auto znaleźli się klienci. Auto było stosunkowo drogie, stąd roczna produkcja miała wynosić ok. 16 tys. sztuk. Za co właściwie płacili klienci? Za możliwość jazdy pierwszym „pick c-c” z 670 – litrowym bagażnikiem, ale nie tylko.

Pierwszy „pick c-c”?



Źródło: spannerhead

Za cenę wyższą od Camaro V8 otrzymywało się silnik o mocy 300 KM, który rozpędzał SSR-a do 60 mil/h w ponad 7 sekund. Była to nowa, ale standardowa jednostka znana z seryjnych „terenówek”. GM, widząc niedosyt klientów zaoferował „coś” znacznie lepszego. 6 – litrowy „small block” o mocy 400 KM skrócił ten czas o kolejne 1,5 sekundy. Prędkość maksymalna mocniejszej odmiany wynosiła 240 km/h. Osiągi byłyby lepsze gdyby nie dość znaczna masa wymuszona ramową konstrukcją oraz mało aerodynamiczny przód z dużą powierzchnią czołową.

Podobne teksty: Atom i historia pewnej drabiny

Ładowność była słabą stroną tego projektu. Pomimo zastosowania wielu rozwiązań znanych z pickupów i SUV – ów, w tym płyty podłogowej z TrailBrazera nikt nie odważyłby się wrzucić na pakę nawet półtonowy pakunek. Dokładnie taka była ładowność SSR i to razem z kierowcą i pasażerem. Cóż, w porównaniu do największych aut użytkowych GMC była to wartość znikoma, ale czy SSR był rzeczywiście przeznaczony do wożenia ciężkich ładunków? Jedyny ładunek, jaki miał udźwignąć do ego kierowcy, który chciał się wyróżnić.

SSR z mniejszym silnikiem był zmuszony do pracy z 4-stopniowym automatem a dopiero „small block” mógł mieć ręczną 6 – biegową skrzynię. W zależności od przekładni silnik rozwijał moc 395 lub 400 KM (więcej z ręczną). Ta moc pozwoliła mu stać się w sezonie 2003 w zawodach Indy (Pace Carem (odpowiednikiem europejskiego „Samochodu Bezpieczeństwa”). Debiut SSR odbył się podczas zawodów na torze Indianapolis. Cóż, w porównaniu do całkiem zwyczajnych Mercedesów z Formuły 1 budził prawdziwą sensację na torze. Natomiast wśród potencjalnych klientów już nie.

Deska rozdzielcza SSR



Źródło: autolwc.ru

Kosmiczny, zaczynający się od niecałych 42 tys. \$ (w 2004 r.) poziom cen odstraszał klientów, którzy za tą cenę byli w stanie kupić bardziej sportowe lub „odjechane” – jak określa dzisiejsza młodzież, inne auto pokroju mocnych BMW, Mercedesów czy rodzimego Cadillaca. Ogółem, po 4 latach produkcji powstało zaledwie 24 112 sztuk SSR-a, a ponad 200 pozostałych użyto podczas prac projektowych oraz w licznych testach. Choć to i tak więcej niż Sycłone to na tle popularnych pickupów bardzo skromny wynik. Od tego czasu GM już nie eksperymentuje z ofertą a jeżeli już, to na znacznie mniejszą skalę.

Produkcja Chevroleta SSR była finansową klapą. Wobec stylizowanych na styl retro modeli konkurencji był zbyt awangardowy. PT Cruiser czy Ford Flex może i były mniej oryginalne, ale za to bardziej praktyczne w codziennym użytkowaniu. Znacznie lepszym rozwiązaniem był HHR, który łączył kompaktowe wymiary i styl projektowania z lat 40-tych z funkcjonalnością minivana. I właśnie to najbardziej kochają Amerykanie. Otwarty dach to nie wszystko. Cóż, nawet najwięksi czasem popełniają błędy, choć ten „błąd” na pewno zapisze się na kartach historii motoryzacji.

Visited 15 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Chevrolet, ChevroletSSR, pickcabrio, pickup, V8

Zobacz wpisy

← Komar – prawdziwy król polskiej wsi

Koreański kucyk →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

☐

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz



Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Łódź

Teraz, 20 lipca, 16:00, Poniedziałek

18°C

26 km/h

0,1 mm

Jakość powietrza

Bardzo dobra

PM 2.5: 32%

PM 10: 12%

źródło: AIRLY

Dziś

19°C

Jutro

17°C

Godzina po godzinie ▶

Na 16 dni ▶

twojapogoda.pl

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026						
P	W	Ś	C	P	S	N
			1	2	3	4
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		
« cze						

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od...

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

Halo, dzwonię z samochodu

Samochód minimalny

Cytryna z krainy dyktatora

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (14) AstonMartin (6) Audi (7) Bentley (10) BMW (26) Bugatti (15) Cadillac (10) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chevrolet (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13) DNAmarki (36) felieton (82) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formuła1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes (28) mikrosamochód (7) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (13) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordypredkości (14) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (16) V8 (9) v12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 12 430

Wszystkie wpisy: 625

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress