

VYCHÁZÍ OD ROKU 1957

4/2022

66. ROČNÍK

automobil



64,90 Kč / 3,49 €
www.automobilrevue.cz

ELEKTROMOBILY

- Škoda Enyaq Coupé RS iV
- Mercedes-Benz EQB
- BMW i4



PORSCHE 718 CAYMAN GT4 RS

STRHUJÍCÍ HRAČKA



CITROËN C5 X

ORIGINÁLNÍ KOMFORT

ŠKODA 1100 OHC COUPÉ

Příběh znovupostaveného kupé





28 BMW i4

PŘEDSTAVUJEME

- 12 Vůz roku 2022
- 34 Cupra Metahype
- 41 Hyundai strategie 2030

SVEZLI JSME SE

- 08 Citroën C5 X
- 14 Mercedes-Benz EQB
- 16 Porsche 718 Cayman GT4 RS
- 20  Toyota bZ4X
- 22 Ineos Grenadier
- 26 DS 9 E-Tense 250 a 360
- 28 BMW i4
- 32  Dacia Jogger
- 35 Alfa Romeo Giulia Veloce
- 36 Volkswagen Tiguan Allspace
- 38 Škoda Enyaq Coupé RS iV
- 42  Lotus Emira
- 43 Kia Sorento
- 44 Mazda CX-5
- 46  Subaru Outback




NÁŠ TEST


- 48 Toyota Yaris Cross 1.5 Dynamic Force



TECHNIKA

- 51 Nokian Tyres Green Step
- 52  Magna: elektrické pohony 4x4
- 55 Iveco T-Way
- 56 Daimler Truck AG
- 58 Gordon Murray OX

HISTORIE

- 64  Škoda 1100 OHC Coupé
- 68 Muzeum Ribeirão
- 70 Novo, Omega, Disk



AKTUÁLNÍ INFORMACE JSOU TAKÉ NA: WWW.AUTOMOBILREVUE.CZ, NA FACEBOOKU (AUTOMOBIL) A NA INSTAGRAMU (AUTOMOBIL_CASOPIS)

OX: PROSTĚ VŮL

JIŘÍ FIALA | Foto: Gordon Murray Design, Global Vehicle Trust, OX a archiv autora

Slovo vůl (anglicky ox) už pro nás pomalu nemá ani pejorativní význam. Živého vola viděl v Česku jen málokdo. A přesto je toto hospodářské zvíře v mnoha zemích často jediným pomocníkem člověka v těžké práci.

V Londýně 6. září 2016 u příležitosti světové premiéry vozu OX, „baleného v ploché krabici“, oznámili, že se do britského charitativního neziskového projektu Global Vehicle Trust (GVT) multimiliardáře sira Torquilla Normana zapojil talentovaný konstruktér Gordon Murray. Postaral se o návrh a vývoj jednoduchého a ekologického vozidla pro

rozvíjející se zemědělské trhy. Jen v Africe žije 15 % světové populace a nikdo pro ni dosud nebyl schopen zkonstruovat jednoduchý automobil. Nekonvenční OX má sloužit ke každodenní přepravě vody, potravin nebo stavebního materiálu. Unese náklad dvakrát větší než podobná, zbytečně komplikovaná a nespolehlivá vozidla. Murray říká: „OX vypráví příběh o jedné

z nejinspirativnějších konstrukčních cest v historii automobilu a zároveň zaznamenává příběh, který stojí za řešením problémů a realizací extrémně náročného konceptu. (...) Program OX je nepochybně jedním z nejzajímavějších a nejnáročnějších, jaké jsem absolvoval během svých 50 let navrhování automobilů, včetně let v F1! Další výzva – navrhnout vozidlo s plochou korbou, které překonává již tak náročné cíle v oblasti nákladů, odolnosti a úspory hmotnosti – vytvořila fascinující a stimulační cestu od konceptu k funkčnímu, provozuschopnému automobilu.“

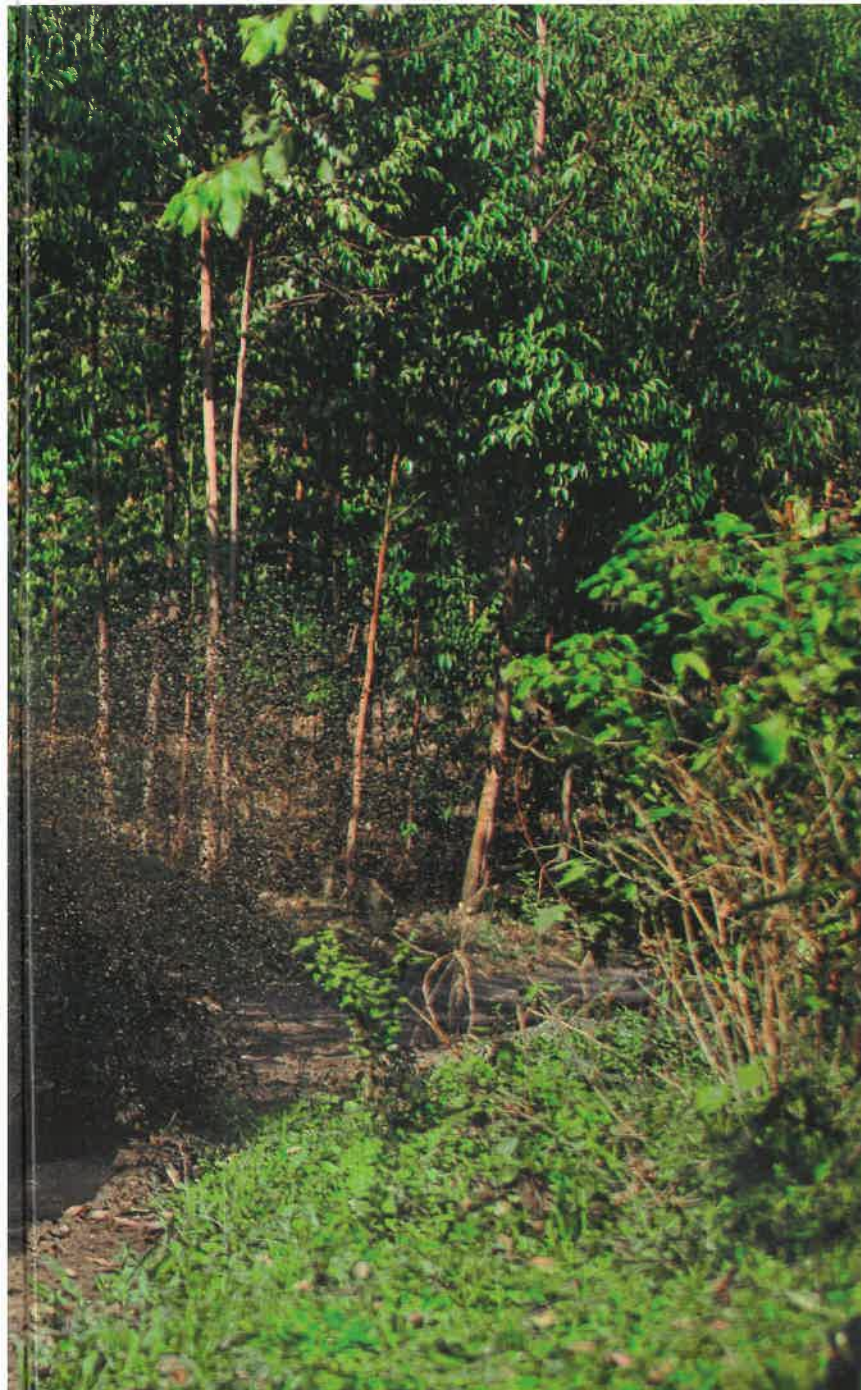
OX by se měl stát základním prvkem infrastruktury třetího světa. Nepodobá se žádnému jinému vozidlu a nemá přímého konkurenta, ať jde o pojetí, výkon nebo cenu. Všechno je extrémně jednoduché. Základem OXu je svařovaný ocelový žebřinový podvozek s příčnými nosníky profilu „C“, výztužnými podélnými profily a odlehčovacími otvory. Vše je ošetřeno kvalitním antikorozním povlakem. Zavěšení všech kol je

OX si hravě poradí s hůře sjízdným terémem Rwandy



nezávislé, s vlečenými rameny tvaru Y a trojúhelníkovými rameny. Tajemství leží v jejich vzájemném nastavení. Patentované odpružení OXGlide s vinutou pružinou a sousým tlumičem u každého kola zajistí jeho vysoký zdvih a stejnou průchodnost terénem jako u terénních vozů. Všechny brzdy jsou kotoučové. Světlá výška činí 400 mm. Nájezdový úhel vpředu je 45° a vzadu 55°, brodivost činí 780 mm (někde uvádějí až 1300 mm). OX nepotřebuje zvláštní kola nebo pneumatiky. Široký rozchod dovoluje pohybovat se v terénu i v korytech vytačených velkými nákladními automobily.

Motory mohou být různé, existující OXY vybavili vznětovým 2,2 litru (nejvyšší výkon 99 k, točivý moment 311 N.m), pohánějícím přední kola. XP3 jezdí s pětistupňovou ručně řazenou převodovkou. V září 2021 na technologické výstavě nízkouhlíkových automobilů Cenex Low Carbon Vehicles představili první prototyp poháněný elektromotorem, tedy první elektromobil



OX mnoho krásy nepožíral, ale při kratší délce než velký pickup uveze dvakrát tolik

Řidič má díky pozici v ose vozu dobrý výhled na všechny strany. Povšimněte si přístrojové desky ve tvaru hlavy vola a centrálního montážního uzlu pod volantem, obsahujícího všechna serva a svazky elektrických rozvodů

určený rozvojovému světu. Poháněcí ústrojí vyvíjela firma Potenza Technology. Akumulátor uložený vzadu pod podlahou umožňuje dojezd plně naloženého OX přes 100 km.

K nosnému rámu jsou přišroubovány rovné, extrémně silné a voděodolné překližkové panely lisované za horka z materiálu WISA-Trans s vnější laminovanou tvrdou vrstvou fenolové pryskyřice. Čelní sklo složili ze tří plochých skel totožné velikosti. Skla, různé komponenty i zavěšení vymysleli tak, aby byly na každé straně OXu stejné. Tím zmenšili počet náhradních dílů a zjednodušily se opravy. Řidič s dobrým výhledem na všechny strany sedí uprostřed prostorné třímístné kabiny. OX je univerzální pro levo- nebo pravostanný provoz. Před každým spolujezdcem se nacházejí dvě mohutné odkládací schránky a dvě hubice větrání – nahoře a pod čelním sklem. Přístrojový štít tvaru písmene T (navozuje tvar hlavy vola) má centrálně symetricky umístěný rychloměr a kontrolní svítelný spotřeby paliva a teploty motoru. Pod palubní deskou, mezi nohama řidiče, leží





Jednoduchá přístrojová deska vozu OX

unikátní kompletní zapouzdřená montážní sestava posilovače řízení, brzd a svazků kabelů elektroinstalace. Pod lavicí lze umístit kanystry, vzduchový filtr najdeme ve dveřích skříňky za kabinou.

K přístupu k horní části motoru z podlahy kabiny není potřeba nářadí. Zadní čelo korby se může po vysazení využít jako naklá-



První prototypy OX

dací rampa zboží nebo dobytka. Nosné rámy zadní lavice ve tvaru perforovaných „krabic na vejce“ lze v nouzi sejmut a použít jako záchranné žebříky při uvážnutí v písku, a zároveň je pod ní uložen robustní zvedák. Přibrzděním jednoho předního kola ruční brzdou se může více síly přenést na druhé kolo. Při zastaveném automobilu

Gordon Murray, CBE (narozen 18. 7. 1946 v jihoafrickém Durbanu), pouze s některými z automobilů, jimž pomohl na svět. Vzádu OX. Jeho F1 Brabham a McLaren vyhrály 50 závodů Grand Prix, McLaren F1 GTR zvítězil v 24h Le Mans 1995

lze vyheverovat jedno přední kolo a pomocí nástavce na jeho náboji odebrat výkon po pohon externích zařízení. V nezátíženém stavu působí 70 % hmotnosti na přední kola, při plném zatížení je rozložení hmotnosti mezi nápravy 50:50. Užitečné zatížení vozu, kratšího než mnohá SUV, je 1900 kg. Rovná ložná plocha (může být kryta plachtou) pojme 8,8 m³ nákladu nebo osm 44 galonových (tedy 167litrových) sudů, tři europalety nebo 13 osob.

Komponenty a podsestavy se mají vyrábět ve Velké Británii na co nejjednodušším zařízení, zejména při absenci velmi drahých lisů. Tvůrci jsou hrdí na to, že je vše zabalené v „ploché bedně“ vysoké jen 1,22 m. Motor s převodovkou leží v druhé bedně, kde je uložen v takové poloze, aby jej bylo možné vsunout bez jeřábu nebo kladkostroje do připraveného podvozku. Tři lidé poskládají komponenty do bedny za šest hodin. Do 40“ HC kontejneru (vnější rozměry: 12,20 x 2,44 x 2,90 m) se vejde šest rozložených OXů, zatímco složené se tam vtěsnají jen dva. OX dokáže sestavit trojice poučených pracovníků za 12 hodin. Murray vymyslel unikátní barevnou grafiku pikto-gramického návodu, jak při tom postupovat. Nepotřebují žádné speciální nástroje. Montáž v zemi užití snižuje poplatky, cla, daně a náklady, dává lidem práci a zvyšuje jejich odbornou úroveň. Údržba i opravy jsou co možná nejméně náročné. Zakladatelé spolu s crowdfundingovými injekcemi investovali přes tři miliony liber do stavby čtyř prototypů (XP1, XP2, XP3 a XP4), pracuje se na pátém. OXy velmi úspěšně testují ve Rwandě, nově s pomocí Shellu i v Indii. ■



Plně elektrický prototyp OX před jednou z britských budov patřících kanadskému koncernu DANA, specializujícímu se na elektrické osobní automobily a autobusy