



Až k nevíře, co vydrží východočeské pancíře

V Přelouči umějí vyrobit osobáky, s nimiž výbuch granátu nebo proud střel ze samopalu nic neudělá. Patří mezi ně i vládní superby, které slouží po celém světě. Co dalšího tyhle speciály zvládnou?

Běžný smrtelník se sem asi dostane těžko. „Ne! Normální člověk má k nám upřen vstup totálně,“ upřesňuje u střežené recepcce dvojice mužů, již si nepřejí být jmenováni. Hlídaná brána patří přeloučské společnosti SVOS, která od roku 1992 vyrábí nejruznější obrněnou techniku, a hlavně pancéřovaná auta. „Každý rok jich vyprodukuje kolem tří stovek. Od protidemondačních přes armádní transportéry až po osobáky, u nichž byste nepoznali, že je zásobník z kulometu absolutně nerozhází,“ poznamenává majitel firmy Jaroslav Černý. Za jeden z těchto osobních automobilů platí také Škoda Superb, k jejíž přestavbě za chvíli zamíříme.

Více než 60 států

U všech pancéřovaných speciálů je vždy nejdůležitější hledisko ochrany. „To se dále dělí do tří skupin základních hrozeb. Za první můžeme označit balistické, kam spadají palné zbraně. Druhou, nejnebezpečnější hrozbou jsou výbuchy. Což znamená například miny. Konečně třetí kategorií představují chemické zbraně typu chloru. Auta tudíž mají vlastní filtrační a kyslíkové systémy,“ vypočítává Černý. Důvod nadstandardní výbavy? „Naše vozidla potkáte ve více než šedesáti zemích. A ve většině se jedná o státy, kam na dovolenou fakt nechcete: Afghánistán, Sýrie, Libye, Irák,“ doplňuje Černý. Co se týče přímo superbů, lze na ně narazit též v Česku, byť i u nich tvoří gró zahraničí. „V tuzemsku slouží primárně vládním účelům. Snažíme se je nachytat tak, aby si jich laické oko na silnici nevšimlo. Pojďte se schválně na jeden z nich podívat, jestli byste jej odhalili,“ zve nás do výrobní haly šéf východočeského SVOS.

Chce to pořádné svaly

Zvenčí vážně vypadá k nerozeznání od sériového. „Postavili jsme si lakovnu, v níž ladíme přesné odstíny. Typicky černé a bílé, neboť nejvíce splynou s okolím,“ říká Černý. Že něco jaksi nesedí, zjišťujeme při zavírání dveří: jsou z pancíře, váží desítky až stovky kilogramů a odtlačit je nevyžaduje

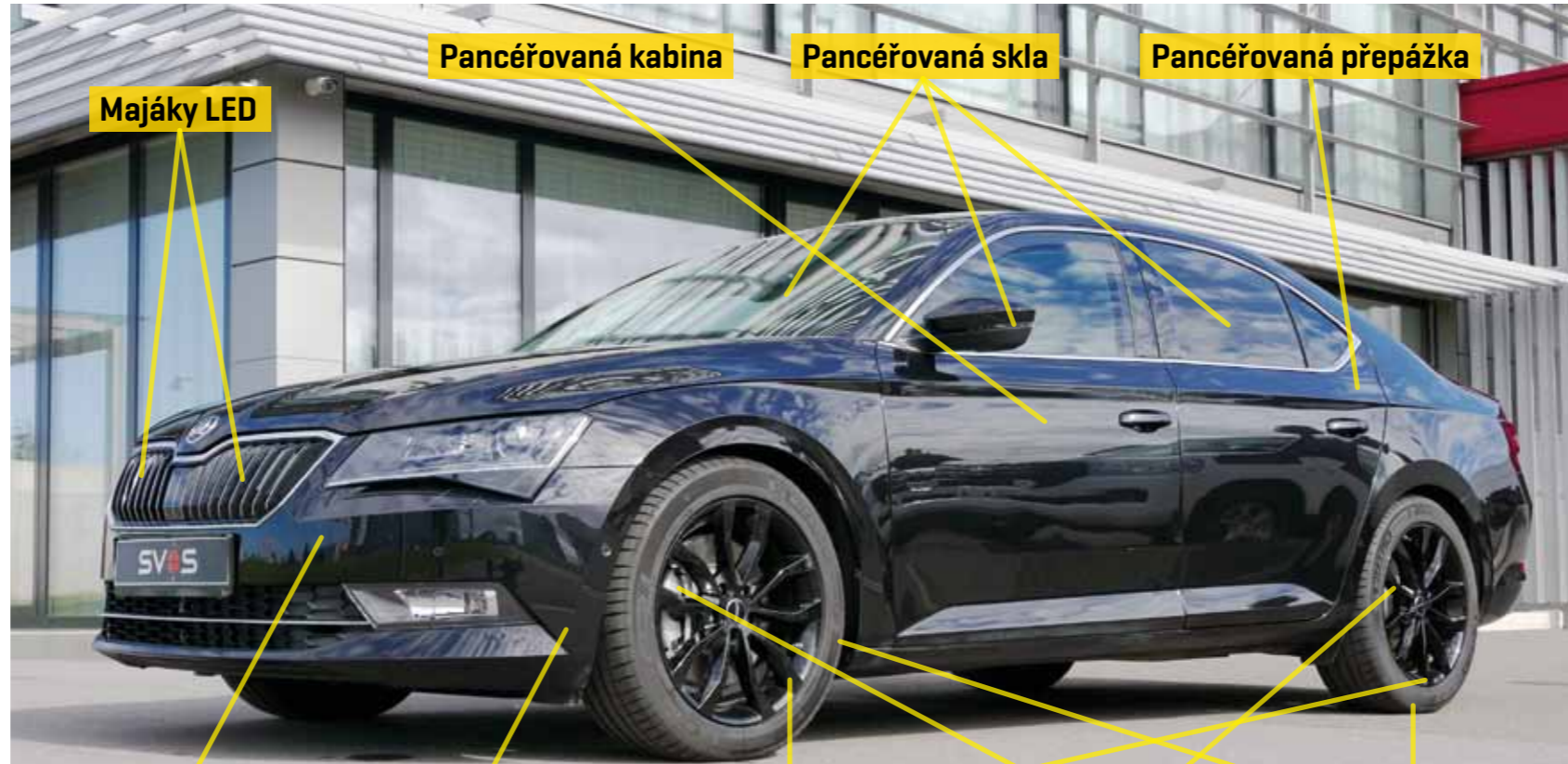
fištrona, nýbrž sílu Heleny Růžičkové v době natáčení trilogie Slunce, seno. „Už víte, proč si je státníci neotevřají sami?“ usmívá se Černý. A jaké jsou interiérové rozdíly? Kupříkladu stáhnout si okýnka vzadu není možné, to zadní tady dokonce hledáme marně. Skla jsou vůbec svěbytnou, a dost klíčovou kapitolou. I proto se nyní na skok přesouváme do sklárny, kterou si za městem vybudovali taktéž vlastní.

Pálí se do svarů

Superby (nicméně i jiné modely) jsou vybavené balisticky odolným sklem, jež se skládá z několika vrstev. Na konci tohoto takzvaného sendviče stojí polykarbonát, zabráňující šíření střepin uvnitř. „Tloušťka skel se pohybuje v zásadě od dvaceti do sto padesáti milimetrů,“ komentuje ředitel divize skel SVOS Jiří Střítecký s tím, že u superbu startuje na čtyřiceti milimetrech: pro představu salva z kalašnikovu by si na ni nylámala zuby. Do oken lze nadto zakomponovat střílny. Neznamenají právě tato citlivější místa riziko? „Útočníci si samozřejmě volí slabší cíle, což jsou spáry, spoje. My na to logicky reagujeme zdvojnásobením vrstev v těchto bodech. Pokud probíhá testování, střílí se zejména tam,“ dokresluje to Černý u auta „vyzdobeného“ stovkami kulek.

Z místa útoku honem pryč!

Přestože si skla stojí v žebříčku dost vysoko, celý proces startuje trochu jinak. „Koupíme auto zpravidla v nejsilnější motorizaci, z něhož zjednodušeně odmontujeme vše, co jde. Zůstane v podstatě podvozek, na nějž se oblékne pancéřovaná karoserie. Pancéřový obal posléze chrání též řídicí jednotku a akumulátor,“ komentuje průvodce Černý a rázem navazuje: „Hlavní je z ohniska útoku co nejrychleji zmizet. Proto ještě používáme zvlášť bytelná kola se systémem run-flat, jež díky zvýšené hmotnosti vozidla komfort z jízdy téměř neruší.“ Když padla zmínka o váze, ta po úpravách nakyne přibližně o devět set kilogramů. Dílo bývá kompletně hotové u zavedených modelů (mezi něž se mladoboleslavská



Doplnkový nárazník **Zesílené nápravy** **Upravené disky ALU** **Zesílené brzdy** **Pneumatiky run-flat**



Před přestavbou zůstává pouze holý podvozek. Na něj se následně montuje pancéřová kapsle.



V motorovém prostoru je důraz kladen především na ochranu baterie a řídicí jednotky



Otevřít pancéřované dveře vyžaduje opravdu dost síly



Speciál můžete na silnici poznat například podle černých střílen zabudovaných ve sklech



Útočníci většinou volí slabší místa, mezi něž patří třeba spoje. Proto je těmto bodům při zkouškách věnována zvýšená pozornost, respektive více výstřelů.

limuzína počítá) v řádech týdnů, přičemž potom přichází na řadu povinné testování.

Volně na prodej?

Každý speciál se podrobuje spoustě zkoušek. Od obligátního ježdění v běžném provozu, kde se proměřuje, jak drží v zatáčkách nebo jak šlapou brzdy, až po rezistenci vůči bombám. „Za více než sedmadvaceti letou historií jsme poslali do vzduchu desítky aut,“ konstatuje s klidem v hlase Černý. Vzápětí ovšem zvažuje, když vypráví o tom, jak rok co rok počítá výpady teroristů na „jeho“ vozy. Co se s nimi vlastně děje, pakliže doslouží? „Ty rozstřílené necháváme sešrotovat. Superby vesměs

Víte, že...

- ... přeloučská firma dodává auta do OSN?
- ... všichni zaměstnanci podílejí se na výrobě musí při vstupu do areálu odevzdat mobily?
- ... východočeský SVOS vyprodukoval dosud na 4000 speciálních vozů? Aktuálně v něm nachází práci 135 lidí.