



Vydrží výbuch, ale jak se chová na silnici? Vyzkoušeli jsme pancéřovanou Toyotu z Česka



Toyota Land Cruiser LC 300 | Foto: Eva Srpová



Eva Srpová
před týdnem

Sdílet

Toyota Land Cruiser 300 v pancéřované úpravě přeloučské firmy SVOS dokáže odolat střelbě i výbuchům. Při jízdě po běžných silnicích jsme se ale rozhodli řešit jinou otázku: kolik z běžného auta v ní vlastně zůstalo.

Pancéřovaný Land Cruiser 300 stojí nenápadně před halou v Přelouči. Žádné výrazné maskování, vojenské barvy, znaky, které by naznačovaly, že tohle auto má vlastně dokonalou kamufláž.

V Česku je zvláštní už jen svou velikostí a exotičností, ale kdo by ho viděl stát na parkovišti u supermarketu někde na Blízkém východě, pravděpodobně by mu nevěnoval větší pozornost. A právě to je jeho hlavní vlastnost.

„Zvenku nesmí být nijak nápadné. Když poznáte, že je auto pancéřované, tak se až příliš snadno prozradilo,“ říká manažer kvality přeloučské firmy SVOS Petr Kaas, zatímco spolu obcházíme auto, které má s běžným japonským SUV společné tvary karoserie, ale úplně jinou povahu a schopnosti.

Toyota Land Cruiser má v Přelouči, kde firma SVOS sídlí, dlouhou historii. První kusy určené pro OSN tu upravovali už na přelomu tisíciletí. Od té doby se ve výrobních halách vystřídaly generace modelů LC 100, 76, 105, 150, 200 i Hiluxy. Land Cruisery se postupně staly páteří výroby firmy, která dnes patří mezi certifikované dodavatele pancéřovaných vozidel pro OSN a další mezinárodní organizace.

Že se tedy přejde při výrobě na novou generaci LC 300, bylo jen otázkou času. Na první pohled se ale LC 300 liší i pro samotné konstruktéry. Moderní karoserie kombinuje vysokopevnostní ocel s hliníkovými prvky, včetně kapoty. A tato logická snaha všech automobilových výrobců v současném světě uspořit hmotnost se tak ukázala pro českého úpravce jako oříšek.

„Úpravy Toyoty LC 300 pro nás představovaly nové výzvy,“ vysvětluje manažer rozvoje obchodu Ladislav Pék. „Šlo například o to, jak implementovat prvky ochrany na karoserii, která má úplně jinou skladbu materiálů než starší generace.“ V praxi to znamenalo hledání nových způsobů, jak vytvořit souvislou balistickou ochranu bez narušení struktury vozu.

Výsledkem je kompletní balistická skořepina uvnitř karoserie, zkrátka jakási „kapsle“ vložená do samotného auta. „My tomu říkáme pancéřové vejce,“ vysvětluje mi Petr Kaas ještě před jízdou. „Začíná u pedálů, pokračuje přes podlahu, sloupky, střechu a končí až u zadních dveří.“

Nejde o lokální zesílení, ale o uzavřený prostor, který má posádku chránit ze všech stran. Pečlivý pozorovatel si všimne snad jen rámečků kolem oken. Dveře váží násobně víc než u sériového auta a opravdu těžce se otevírají. Mají vicestupňové zámky a zesílené panty, které odolají tlakové vlně výbuchu.

Nejenže se dveře zavírají jinak, než je posádka u běžného auta zvyklá, po zavření se ještě mechanicky zajistí. „Když dojde k výbuchu vedle auta, tlaková vlna se snaží dveře vyrvat ven,“ vysvětluje Kaas a ukazuje dodatečné západky.

„Tady se to ještě zaklapne ve třech bodech, aby to tlak nepřemohl.“ Panty jsou zesílené, vyráběné v kooperaci s externím dodavatelem, a celá karoserie je upravená tak, aby vydržela extrémní namáhání.

Skla jsou jedním z nejvýraznějších prvků. Mají tloušťku odpovídající požadavkům balistiky pro testované, opakované nástřely „Neřešíme jeden zásah,“ říká Kaas.

Odolnost je dimenzovaná podle typů uvažovaných zbraní. Okna se dají stáhnout jen asi o deset centimetrů. „Jen na podání dokladů. Nic víc,“ dodává Kaas. Všechno ostatní by znamenalo oslabení ochrany.

Když se rozjždíme, první, čeho si všímám, je zvuk. Nebo spíš jeho charakter. Hluk zvenčí se netlumí, ale jinak láme. „To je tím, že pancíř nepohlcuje zvuk jako běžné materiály,“ vysvětluje Kaas. „Je pevně spojený s karoserií. Žádné měkké oddělení.“

Výsledkem je zvláštní pocit izolace a současně vyšší „plechová“ hlučnost. Jako když sedíte uvnitř masy kovu a skla, která svět venku jen filtruje. Výraznou změnou jsou také zesílené sloupky, řidič tak musí být obezřetný, aby v mrtvém úhlu nepřehlédl třeba cyklistu.

Auto je proti sériové verzi těžší zhruba o dvě tuny. Celková hmotnost se pohybuje kolem 4,5 tuny. Přesto řidiče překvapí, jak lehce se řídí. Podvozek je kompletně zesílený, měnily se pružiny, tlumiče, stabilizátory, brzdy. Všechno je dimenzované na dvojnásobnou váhu. Řízení je výrazně posilované, brzdy mají jiný nástup, ale celek působí překvapivě kompaktně. Jen při rozjezdu a brzdění je cítit setrvačnost hmoty.

Pocit je o to intenzivnější, pokud má řidič zkušenost, jak běžné se chová velký off-road nebo SUV. Zkrátka jako by se z něj stal tank...

Pod kapotou je v tomto případě dieselový šestiválec o objemu 3,3 litru se dvěma turby. „Tenhle motor se u nás oficiálně nenabízí. Toyoty, které v Přelouči upravujeme, se do Česka dovážejí individuálně. A servis je pak někdy dobrodružství,“ přiznává Kaas s tím, že autorizovaný servis japonské automobilky není v případě individuálních dovozů zvlášť ochotný.

SVOS se s tím ale musí vypořádat. „Když potřebujeme zásah od autorizovaného servisu, často nám nepomůžou. Tak si musíme poradit sami,“ dodává Kaas.

V interiéru je interkom s mikrofony v zrcátkách. Důvod je prostý, přes skla je špatné slyšet. „Takže auto má odposlech venku a uvnitř reproduktory. A funguje to i opačně,“ popisuje Kaas.

Vůz je vybavený systémy pro rušení signálu, sledování polohy a v krajních případech i možnosti dálkového ovládání základních funkcí. „Počítá se s tím, že vozidlo může být sledované satelitem, takže posádka musí mít možnost se vzdálit,“ popisuje manažer kvality ze SVOS.

Balistická ochrana se liší podle požadavků zákazníka, může dosahovat několika úrovní. Tohle auto je dimenzované i na tlakový účinek výbuchu.

SVOS musí přizpůsobit nejen pancéřování, ale i technické řešení konkrétnímu scénáři použití. Jinak bude vypadat auto pro diplomatickou misi, jinak pro policejní složky a jinak pro mezinárodní organizace operující v krizových oblastech.

Součástí vybavy jsou i další ochranné systémy. Run-flat pneumatiky umožňují pokračovat v jízdě i po násilném poškození, automatický hasicí systém chrání motorový prostor, nechybí výstražná světelná a akustická zařízení. Některé prvky zůstávají záměrně skryté.

„O úrovni ochrany se veřejně mluvit nedá,“ konstatuje Ladislav Pék. Kombinuje se pasivní i aktivní ochrana tak, aby posádka měla maximální šanci přežít. Přitom auto výbuch „bez následků“ zřejmě nepřežije.

I krátká jízda v obrněné Toyotě, avšak v běžném provozu bezpečné a mírumilovné Evropy, tak v řidiči probudí intenzivní pocity. Nejen utvrzení, že jel v něčem, co má úplně jiný vztah k realitě než běžná auta.

Není podstatný komfort, image ani radost z jízdy. Řeší okamžiky, které si nikdo nepřeje zažít. Jde o auto, které má fungovat ve chvíli, kdy se střílí, vybuchuje a kdy jde o život. Zkrátka když všechno ostatní selže. Bodyguard na kolech.