

# Ať to teda vypadá

Jak již jsem se zmínil úvodem, první dojem při pohledu na vaše vozidlo dost často rozhoduje o tom, jestli všichni přítomní upadnou do mdlob či nikoliv. Může to být z důvodu, že auto je buď pěkná „šunka“, nebo naopak vypadá neuvěřitelně skvěle. Vás pochopitelně bude hrát u srdce ten druhý případ, nicméně aby k tomu došlo, je nutno, abyste se svým vozem provedli ty správné „kejkle“. Je pravdou, že co člověk, to jiný vkus, a proto nepočítejte s tím, že svou úpravou ohromíte celý svět. Pokud však na svůj vůz nenaplácáte vše, co jste kde viděli, a dodržíte určitou rozumnou míru, nestane se v žádném případě, aby celkový dojem budil pohoršení. Pamatujte, že obzvláště v tomto případě platí ono známé – méně někdy znamená více.

## Karoserie

V dnešní době existuje nepřeberné množství prvků, které mohou dosti výrazně změnit celkový vzhled karoserie. Pokud nemáte talent designera, raději se nepouštějte do vlastních návrhů a výroby nejrůznějších prvků, protože to většinou skončí katastrofou. I odborníkům totiž dá často hodně práce zoptimalizovat konkrétní prvek (např. spoiler) tak, aby ladil s celkovým vzhledem vozidla. Další skutečností je, že veškeré povrchové díly karoserie podléhají zákonům aerodynamiky, a ta je neúprosná. Nejedná se jen o vyšší spotřebu paliva, ale také o další možné problémy, které se dají zjistit jen v aerodynamickém tunelu či kvalifikovanými testy. Pokud ovšem máte talent na všechno, nic nebrání tomu, abyste se pustili do návrhu vlastní tuningové sady. Pro ostatní, kteří jednotlivé díly budou kupovat, alespoň pár doporučení.

- Pokud se vám líbí některá úprava prezentovaná v katalogu či kdekoli jinde, nepodlehnete pokušení okamžitě ji získat. Snažte se prohlédnout takto již upravené auto ve skutečnosti nebo se alespoň domluvte s prodejcem, aby se konkrétní díl dal zkusmo (v rámci možností) posoudit na vašem voze. Fotografové jsou totiž často „kouzelníci“ a vůz skvěle vypadající na obrázku nemusí být „in natura“ tím pravým, co jste hledali.
- Jestliže se zhlédnete v některém skvělém tuningovém prvku, posuďte objektivně, zda se hodí pro váš vůz, či jestli je nutno provést další úpravy, aby onen prvek plnil požadovaný efekt. Pořídíte-li si totiž pouze rozšířené lemy blatníků, aniž máte litá kola a široké pneu, vypadáte mírně řečeno jako „trubičky“. Dodnes je pro mě v tomto směru noční můrou úprava některých majitelů vozů Škoda 120, kteří montovali imitaci zadního spoileru ze

soutěžní Škody 130 sk. B. Skvěle vypadající provedení v originále totiž sériový vůz proměnilo v něco, co by se dalo s klidem nazvat jako pojízdná lžice od bagru.

- Pamatujte na to, aby jste pro tyto všechny „zjevné“ prvky mohli doložit schválení. Co oko policisty nevidí, to ho netrápí. V tomto případě však vidí vše a mohl by vás podrobit důkladné kontrole, zejména pokud jste jej krátce předtím podráždili obzvláště „sportovně laděnou“ jízdou.



*Volvo C30 by Visual Tech nedostatkem originality rozhodně netrpí*

## Spoilery

Tak jako by se dalo říci, že pro značnou část populace je znakem tuningu úprava vnějšího vzhledu vozu, stejným způsobem se dá konstatovat, že symbolem pro optický tuning neboli styling je prvek zvaný spoiler. Pomineme-li litá kola, jsou spoilery opravdu nejdominantnějším dílem, který lze na voze zaregistrovat. Na rozdíl od závodních speciálů, kde je funkce čistě aerodynamická a optimalizuje jízdní vlastnosti, u běžných vozů je to záležitost zejména designérská a estetická. Přestože výběr spoilerů je věcí vkusu každého jednotlivce (jakož i celý tuning), existuje pár obecných zásad, které je dobré si uvědomit.

- Přestože pro spoustu lidí je prvotním hlediskem vzhled, nezapomeňte, že čím mohutnější křídlo, tím větší čelní odpor. Pomineme-li nárůst spotřeby, je potřeba přidat také nějaký motorový výkon, abychom jezdili stejně svižně jako dříve.

- Předchozí upozornění se týká i menších, ale špatně navržených „křidel“. Nemusí se jednat jenom o velikost plochy, ale i o proudění vzduchu kolem ní. Pokud vezmete v úvahu i tohle hledisko, při výběru se určitě raději poohlédnete po výrobci či úpravci, o němž budete vědět, že aerodynamice věnuje alespoň nějakou pozornost.
- Přestože nebudete asi jezdit tak rychle jako plnokrevné závodní speciály, je velikosti spoileru (zejména těch ve tvaru obráceného křídla) úměrná také jistá přítlačná síla. Pokud je jeho umístění nevhodné, může to výrazně narušit celkové vyvážení vozidla. Pří-



*Honda CRX si takovou „lopatu“ může bez problému dovolit*

lišné zatížení jedné nápravy odlehčuje druhou, což v rychlých zatáčkách, ale i na rovině může vůz destabilizovat. Jestliže jste navíc nevyměnili originální měkké pružiny za tvrdší, vozidlo může díky přítlaku „zaklekávat“ a to problému moc nepomůže. Přestože tato situace představuje extrém, je dobré na ni myslet dřív, než namontujete na vůz spoiler rozměru historického dvouplošníku.

- Aerodynamické síly působící na spoiler nejsou malé a narůstají se čtvercem rychlosti. Při upevňování spoilerů proto bude docela rozumné takové řešení, které nedovolí jeho uvolnění ani při delší jízdě maximální rychlosti na dálnici. Poletující křídlo je v silničním provozu pro ostatní řidiče opravdu mnohem obtížnější problém nežli poletující hmyz. Kvalitní spojovací materiál nebo lepidlo je stejně důležité jako vlastní materiál ze kterého je spoiler vyroben.

- Pokud si chcete vybírat i z praktického hlediska, volte takové spoilery, jejichž materiál, ale především tvar umožňuje alespoň částečnou opravitelnost. Jakmile se vám nádherně zakulacený kevlarový spoiler po nárazu rozpadne jako jako sušenka , těžko ho kdy dáte alespoň do přibližně původního stavu.
- Z výše uvedeného plyne ještě jedno doporučení. Pokud váš styl jízdy staví auto do role „spotřebního materiálu“, pořídte si takové spoilery, které v případě neopravitelného poškození znovu bez problému sami vyrobíte nebo seženete - což je případ produktů od větších producentů. Jestliže vlastníte tuningovou úpravu, která je jedinou na celém širém světě, tak to abyste raději nevyjízděli.



*Decentní křídlo Volkswagen EOS (JE Design)*

**Přední spoiler** (často by se dalo říct nárazník) má prvotní funkci v tom, aby usměrňoval proudění pod vozidlem a zabraňoval tak nežádoucím vztlakovým silám a zároveň přiváděl potřebný vzduch k chladičům, resp. k brzdám. Tvary jsou různé - od decentně estetických až po téměř kompletní přední masku, která dokáže dokonale změnit tvář vozidla i obsah vaší peněženky.

- Pořizujete-li mohutný čelní spoiler, dbejte důrazně na funkčnost. Otvory pro přívod vzduchu k chladičům jsou samozřejmostí, pokud však spoiler zakrývá větší plochu i pod vozidlem (ve srovnání s originálem), je důležité, aby netrpěly i brzdy. Pokud zastíníte proud chladného vzduchu tím, že pro něj nemáte patřičný vstup, brzdy se přehřejí



*Originální řešení Nissan Juke (Impul)...*



*... nebo trochu agresivnější vzhled u BMW M3 (Onyx Concept)*

