

Posudek oponenta bakalářské práce – teoretická/praktická část*

Jméno a příjmení studenta	Michal Jurán		
Studijní program	Výtvarná umění		
Obor/ateliér	Multimedia a design/Průmyslový design		
Forma studia	Prezenční	Akad. rok	2018/19
Název práce	Design dopravního prostředku		
Oponent práce	MgA. Rostislav Zapletal		

Student Michal Jurán se ve své bakalářské práci věnuje tvorbě návrhu dálkového super sportovního elektromobilu s velkým úložným prostorem a vynikajícími jízdními vlastnostmi. Teoretická část je věnována prvopočátkům všech pohonných ústrojí aut, kde lze vytknout opomenutí možného prvenství Františka Křížika, který dle některých zdrojů svého českého krajana Ferdinada Porscheho ve výrobě prvního hybridního vozu předstihl. Autor následně pokračuje historií vozů typu GT, které jsou dle oficiální publikace FIA z roku 1969 definovány jako automobily pro dlouhé trasy, s nejlepším možným výkonem a komfortem bez ohledu na výslednou cenu.

Po historickém exkurzu přichází na řadu průřez současnou a především budoucí produkcí automobilů typu GT. V této sekci je jasně patrné, jak aktuální je tato problematika vzhledem k faktu, že mnoho z prezentovaných automobilů hlásí vyprodané kapacity a navyšování výroby, i přes skutečnost, že ještě nebyly představeny finální verze těchto vozů. Představení prvního McLarenu typu GT souběžně s touto bakalářskou prací jen potvrzuje dobře zvolené téma této práce. Pro úvod do aerodynamiky si autor vybral nejzásadnější automobil sériové produkce Tatra 77 a relativně současný koncept Volkswagenu XL1, který na nadčasovou Tatra stylisticky navazuje tvarem i dokonalým koeficientem odporu vzduchu dramaticky snižujícímu spotřebu vozu.

V praktické části je vysvětlena současná problematika sportovních vozů, která již mnoho let nenabízí všestranně nadaným dobrodruhům automobil, který by splňoval jejich vysoké nároky. Autor pozvolně navazuje na vlastní návrh automobilu, který by zadané kritéria plnil bez kompromisů. V kresebné fázi si pohrává s tvarovou ideou ideální aerodynamiky a chlazení vnitřního ústrojí. Za nejpovedenější vizi lze označit klíčovou skicu vyobrazenou na obrázku č. 32. Je zde jasně patrná odlišná proporce vozu, který využívá předností elektromotorů umístěných uvnitř soustavy náprav. Tato koncepce je podpořena další sérií ideových skic. Řidič se spolujezdcem je umístěn blíže k přední nápravě, což razantně zvětšuje zavazadlový prostor, který by šlo ve variantě bez zadních sedadel teoreticky srovnat s velkým rodinným vozem.

V průběhu celého procesu navrhování student postupoval zodpovědně, zjišťoval si všechny potřebné technologické i homologační parametry, aby byl vůz provozuschopný i v běžném silničním provozu. Autor využívá materiálů budoucnosti a předpokládá i budoucí pozitivní

změnu ve velikosti baterií. Student vytvořil sérii skic, podob a vizí, přesto vybraný výsledný kresebný návrh působí částečně křečovitě. Zde je nutné podotknout, že návrh vozu byl velmi ovlivněn zadáním českého výrobce, požadující inovativnost v oblasti světelné techniky. V tomto ohledu je pak náročné vytvořit v obsáhlé historii a drtivé světové konkurenci návrh, který by vynikal a zároveň dosahoval všech funkčních parametrů, které byly od studenta důsledně vyžadovány. Ze zkušeností z navrhování automobilů tento výsledek přisuzuji snaze nic nepokazit, která přináší obrovský vnitřní neklid a velkou téměř až zničující sebe zášť. Překonat tento stav lze sbíráním dalších a dalších zkušeností, automatizací kresebných postupů vycházejí z opakovaného procvičování. Doporučuji autorovi vytvoření většího profesního odstupů od automobilové produkce, ale i nevhodných prvoplánových vizí. Cestou pro překonání vlastních limitů je pokora, trpělivost a vysoká míra sebeovládání, nikoliv chtíč.

Celkově je tato bakalářská práce zodpovědně zpracovaná a velmi dobře opatřena relevantními zdroji. Výjimkou je občasná nevhodná stylizace textu. Celkové hodnocení je ovlivněno početnými konzultacemi s autorem, který se v průběhu návrhu svědomitě připravoval a reflektoval připomínky k vývoji. Klíčovým faktorem pro finální hodnocení by měl být model automobilu 1:4 především z důvodu návrhu automobilu fyzickou modelací, nikoliv softwarovou.

Navrhuji hodnocení B – velmi dobře

Ve Zlíně dne 25. 5. 2019

.....
podpis oponenta práce

Pro klasifikaci použijte tuto stupnici:

A - výborně	B - velmi dobře	C - dobře	D - uspokojivě	E - dostatečně	F - nedostatečně
-------------	-----------------	-----------	----------------	----------------	------------------

* nehodící se škrtněte