

Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta designu a umění Ladislava Sutnara

Bakalářská práce

REDESIGN AMERICKÉHO AUTOMOBILU OLDSMOBILE 4-4-2

Rostislav Prokop

Plzeň 2019

Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta designu a umění Ladislava Sutnara

Katedra designu
Studijní program Design
Studijní obor Design
Specializace Produktový design

Bakalářská práce

REDESIGN AMERICKÉHO AUTOMOBILU OLDSMOBILE 4-4-2

Rostislav Prokop

Vedoucí práce: Ing. Petr Siebert
Katedra designu
Fakulta designu a umění Ladislava Sutnara
Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2019

Prohlašuji, že jsem umělecké dílo vypracoval(a) samostatně a nejedná se o plagiát.

Plzeň, duben 2019

.....
podpis autora

OBSAH

- 1 . POPIS PŘÍPRAVY A REFLEXE PROCESU VLASTNÍ TVORBY
 - a) rešerše zvoleného tématu
 - b) reflexe a dokumentace procesu tvorby
2. POPIS VÝSLEDNÉHO DÍLA A JEHO VYUŽITÍ, ČI ADJUSTACE
 - a) podrobný popis díla
3. SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ
4. RESUMÉ
5. SEZNAM PŘÍLOH

1. POPIS PŘÍPRAVY A REFLEXE PROCESU VLASTNÍ TVORBY.

Už jako malý kluk jsem miloval svět automobilového průmyslu. Objížděl jsem různé srazy, výstavy, předváděcí akce apod. K autům mě přivedl můj otec, který je vyučený jako automechanik a později se stal profesionálním řidičem autodopravy, tudíž jsem měl doma k autům velice blízko. Když mi bylo 10 let, začal jsem odebírat různé časopisy ze světa tuningu a motorsportu. Byl to první osobní kontakt, kdy jsem začal auta vnímat jako kus designového umění. Během základní školy jsem začal navštěvovat Uměleckou základní školu v Prostějově, kde jsem se rozvíjel z hlediska kresby a malování. To mi dopomohlo k tomu, úspěšně absolvovat přijímací zkoušky na Uměleckou střední školu ART ECON v Prostějově na obor Grafický design. Grafický design jsem po dvou letech změnil na obor Fotografie v reklamní praxi, který jsem úspěšně ukončil maturitní zkouškou v roce 2015. Po nevydařených pokusech dostat se na vysoké školy v oboru Fotografie, jsem se rozhodl, rok odložit umělecké potřeby. Studoval jsem na jednoletém pomaturitním studiu jazykové školy v Prostějově. Během studia jazyků jsem se hlásil na vysoké umělecké školy s oborem Průmyslový design. Zde jsem chtěl navrhovat auta. Po úspěšných výsledcích z přijímacích zkoušek jsem si mohl nakonec i vybírat, na jakou školu jít. Finální rozhodnutí padlo na Plzeň. V roce 2016 jsem nastoupil na Západočeskou Univerzitu v Plzni, na Fakultu umění a designu Ladislava Sutnara do ateliéru Průmyslový design. Po dvou letech jsem přešel na obor Produktový design.

Od svých 12 let jsem se věnoval nejenom tuningovému kreslení aut, ale i počítačovým úpravám. Hlavně jsem začal se samostudiem tuningu. Začátek byl mimo počítače. Kreslil jsem „pérovky“ do časopisu Tuning Magazine, který mě tenkrát strašně bavil a zajímal. Dodnes mám doma jeho výtisky. Posílání mých úprav mě posouvalo dál a dál, až jsem nakonec v roce 2010 zkusil sílu počítačové grafiky. Zjistil jsem, že se tuning dá dělat i na počítači pomocí sofistikovaných programů. Začal jsem tvořit a zkoušet. Po pár letech jsem začal nahrávat svá časosběrná videa na kanál YouTube, kde jsem sklídl obrovský úspěch. Učil jsem se od tehdy nejlepších počítačových úpravců. Tenkrát jich moc nebylo, byly pouze dva. Obdivoval jsem je, učil se od nich a sledoval jejich práce. Postup času a moderní doby se posunul o velký krok dopředu a přešlo se ke 3D vizualizacím. Svět 3D mě absolutně pohltil, zajímal mě a fascinoval. Chtěl

jsem to umět a patřit mezi skupinu top 3D modelářů na světě. Hledal jsem si vhodný program, který bych se naučil, a který by mi vyhovoval svým prostředím a funkcemi.

Ten jsem našel. Začal jsem pracovat v programu 3Ds Max, který pro mě byl opravdu jednoduchým programem pro začátek. Byl založený na modelaci z objektů. Začal jsem trénovat znalosti a jako samouk jsem si hledal spousty naučných videí, které by mi mohli se v tom jakkoliv zdokonalovat. Tvořil jsem a trénoval. Stejně tak jsem se učil 2D programy. Všechna svá časově sběrná videa z programů jsem začal vkládat na YouTube. Obrovskou zálibou, zkušenostmi a nadšením těmto novým věcem, jsem si založil v roce 2016 vlastní firmu, která se specializuje na úpravy aut. Jsou to tuningové úpravy, dělané na bázi luxusního designu. Samozřejmě mezi ně patří některé šílenosti, většinou jsou přání mých zákazníků. Jsou postaveny na funkčním a jednoduchém designu, který je navržen tak, aby byl nízkonákladově vyrobitelný. Za ten čas od vzniku mé firmy se mi podařilo, dohodnout dva stavitele mých vozů v USA, kteří mají největší podíl na tom, kde momentálně má firma je. Díky Instagramu, není o zakázky nouze, ale tím přichází i nové možnosti. Letošní rok 2019 mi přinesl spousty nových možností a nabídek, například oslovení od největších světových tuningových firem. Tyto firmy se mnou navázaly spolupráci a mé jméno se čím dál více dostává do světového podvědomí v oblasti tuningu. V České republice momentálně vzniká nový projekt, který se bude soustředit na úpravy aut, vytvořené do reality. Během působení a snahy se naučit 3D programy, jsem dostal i spoustu příležitostí i z herního průmyslu. Zde jsem tvořil automobilové úpravy pro reálné vozy i do závodních počítačových her.

Všechny tyto informace měly obrovský vliv na výběr pro mou bakalářskou práci. Od malička jsem obrovský milovník amerických aut. Zajímal jsem se o ně, studoval jsem jejich specifikace, původ a všechno kolem nich. Tento obrovský zlom nastal, když jsem od svého táty dostal jako malý kluk malé autíčko Ford Mustang, který měl označení BOSS 302 z roku 1969. Do dnes ho mám na polici a je to můj talisman. Americké vozy jsou pro mě obrovskou srdeční záležitostí. Dohledával jsem si obrovské kvantum informací o vzniku sportovních vozů „muscle cars.“. O tom, proč působily jako mohutné stroje, o používání zajímavých tvarů vozů, o vzniku obrovského úpadku a ztrátě elegance a mohutnosti amerických aut.

Důvodem byly všechny možné krize, které se za ty roky staly, a to mělo bohužel obrovský vliv na automobilový průmysl v USA. Pro mě, jako pro milovníka americké síly a mohutných vzhledů, bylo nejatraktivnější období v rozmezí 50. – 80. let. Vozy dosahovaly obrovských rozměrů, např. typu Cadillac Eldorado, Lincoln Continental, Oldsmobile Dynamic, Chevrolet Bel Air, Ford Thunderbird nebo Buick Riviera. Tyhle úderná jména, která v dnešním světě dá se říct, skoro každý zná, byla označována jako osobní luxusní vozy. Dosahovaly neuvěřitelných rozměrů a to až k šesti metrům. Tohle mě fascinovalo, tohle mě zaujalo a já si to zamiloval. Pak přišla éra tak zvaných amerických sportovních aut, která se nazývala „muscle car“. Svalnaté křivky, zapadlá kola, vysoko obsahové motory, burácející osmiválcové motory, pohon pouze na zadních nápravách. Pro milovníka amerických aut jako jsem já, to byl opravdový sen. Představa, že někdo dokázal vytvořit, něco tak úchvatného jako jsou tyhle vozy, mě dodnes přivádí do rozpaků a snahy uskutečnit své sny. Jednou mít pořádný americký „sporták“ ve své garáži. Když mluvím o amerických sportovních vozech, myslím tím vozy od roku 1969. Vozy typu Mustang se nikdy neřadily mezi americké „muscle cars.“ Důvod byl takový, že Mustang sám o sobě byl vyráběn za účelem toho, aby si ho mohli dovolit všichni.

První Mustang z roku 1964 byl malý kompaktní dvousedadlový roadster postaven na podvozku Ford Falcon. V roce 1965 se po přestavbě na čtyřmístné kupé zrodila nová třída aut – pony car. Tím se Mustang vyhýbal zařazení do třídy – muscle car. Pony car byly malé sedany s dlouhou kapotou a kratší zádí. Poháněly je čtyřválcové motory, které měly malý výkon i obsah. Změna přišla až v roce 1971, kdy se objevila verze BOSS 302, která měla sedmilitrový motor V8 a neuvěřitelný výkon 280 kW. Tím se Mustang dostal do podvědomí jako americký – muscle car. Důvod, proč zde píšu o Fordu Mustang, když můj projekt se zajímá o Oldsmobile 4-4-2, je prostý. Spousta lidí si právě myslí, že Mustang byl od svého zrodu „americký muscle car“. Pravda je, že se tenhle model, který samozřejmě většina lidí zná, nebyl nikdy brán jako „muscle car“, ale pouze jeho úpravy GT, Shelby, BOSS 302, BOSS 429, Mach 1, Roush byly řazeny jako – muscle cars.

Ted' už bych Vás konečně začal směřovat ke svému projektu, který se zabývá studií redesignu amerického sportovního vozu Oldsmobile 4-4-2.

Oldsmobile byla založená v michiganském městě Lansing v roce 1897 Ransonem E. Oldsem, tehdy jako Olds MotorVehicle. Ke změně názvu značky došlo později, a to na základě lidové slovesnosti. Lidé totiž začali mluvit o těchto vozech jako o oldsmobilech, což byla zkratka Olds automobiles. V roce 1901 přichází jeden z prvních vozů této značky. Jmenoval se Oldsmobile Curved Dash, kdy při jehož produkci se už používala montážní linka. Oldsmobile Curved Dash je díky tomuhle faktu občas přiřazován jako první masově vyráběné auto na světě, což je titul obvykle připisovaný slavnějšímu Fordu Model T. Rozdílem byl charakter produkce. Zatím co Ford vsadil na do dnes známou „pásovou“ výrobu, Oldsmobile využíval vozíčky. Pomocí nichž byl rozestavěný automobil přesouván od jedné skupiny dělníků ke druhé.

V roce 1908 se Oldsmobile stal součástí koncernu General Motors, pod jehož křídly fungoval po celou dobu své existence. Ve dvacátých letech se General Motors snažil svoji nabídku poněkud rozšířit. Tehdy nejlevnější značkou se stal Chevrolet, zatímco nejdražší se stal Cadillac. Oldsmobile byl někde mezi nimi uprostřed, pod Buickem.

V roce 1937 Oldsmobile uvedl do výroby semiautomatickou převodovku Automatic Safety Transmission (AST). O dva roky později následoval automat Hydra – Matic Drive. Díky kterému se Oldsmobile stal první značkou, která automatickou převodovku uvedla do sériové produkce. Kolem padesátých let opět představila jako první, novinku vidlicového osmiválce s rozvodem OHC, který nahradil dřívější řadové osmiválce. Motoru se začalo říkat Rocket (raketa), jehož název se v následujících letech promítl i do loga značky.

V padesátých letech své průkopnictví zdůrazňovala i designem svých vozů, které působily ve své době velice moderně. To se ale během konce padesátých let rapidně změnilo díky konkurenci. Slabší prodeje vozů vedly k tomu, že se celkový design musel přepracovat.

Postupem let Oldsmobile zažíval pády a vzestupy. V roce 2004 byla značka definitivně nastavena jako neaktivní a do dnes patří společnosti General Motors.

V roce 1968 se Oldsmobile spojil s Hurts Performance a tím se vytvořily první „muscle cars“ a prvotní přestavby 4-4-2. Název vozu se změnil na Olds/Hurts.

Proč jsem si vybral zrovna model 4-4-2?

První model 4-4-2 byl představen jako balíček úprav pro vůz Oldsmobile Cutlass. Tehdy byl Cutlass veden jako kompaktní vozidlo střední třídy. Právě proto tenkrát Oldsmobile chtěl přidat do své sériové výroby konkurenci mnou zmiňovaných – muscle cars. Model 4-4-2 byl vyráběn od roku 1964 do roku 1980 a byl právě tou volbou, která se do dnes řadí mezi největší konkurenty Chevroletu Camaro, Fordu Mustang, Chevroletu Chevelle, Pontiacu GTO, Plymouthu Barracuda nebo Pontiacu Le Mans, Dodge Challenger a Charger. Do dnes jsou tyhle vozy brány jako legendy, které v některých případech stále ožívají. O Fordu Mustang, Chevroletu Camaro nemluvím jako o „muscle car.“ Tihle dle mého názoru do dnes drží proporce a označení – pony car, což je velice dobře. Opakem jsou vozy Dodge Challenger a Dodge Charger, ty jsou do dnes vyráběny jako poslední „muscle cars“. Zde ležel můj největší nápad navrhnout, neboli respektive oživit dnes už zapomenutou legendu model 4-4-2 značky Oldsmobile. Mým záměrem bylo vytvořit konkurenci těmto vozům. Můj vlastní návrh vedl k jednoduchému tvarosloví dnešních amerických automobilů. Americký design byl vždy nadčasový a jednoduchý, spouště světovým automobilkám dal obrovskou inspiraci.

Při navrhování 4-4-2 jsem se snažil držet proporce jako má dnešní Dodge Challenger modelového roku 2018. Právě on mi osobně přijde jako oživení staré legendy, která dělala tvář vozům třídy – muscle car. S tímto vozem, držíme stejný rozvor kol, umístění a náklon A sloupku. Prvotní design mého návrhu Oldsmobilu 4-4-2 je inspirován všemi šesti generacemi, které společnost Oldsmobile představila světu. Největší kreativní inspiraci pro můj projekt byla druhá generace, která se vyráběla od roku 1968 – 1972. Tyhle modelové roky byly právě ty, které byly označovány za období – muscle cars. Zde jsem vycházel ze základních křivek, které tyto vozy charakterizovaly. Prvotní prvek je z profilové části obloukový tvar zadního nárazníku, který vede ztracena do ztracena a je symbolem těchto vozů. Já jsem tento prvek zakomponoval poněkud jinak, ale tak aby držel pořád tu stejnou funkci. Vycházím z hrany nad zadním světlem, tak jak je to dnes trendem u amerických vozů, končící ve

zlomeném oblouku do ztracena. Podélná křivka originálního vozu, která tvaruje profilovou část, je dodržena s maximální pečlivostí.

V mém případě je přidána křivka, která zvýrazňuje ostrost a modernost dnešních amerických aut. Ta se nachází v oblasti dveří, která narušuje kulatý tvar vozu a určuje tak jeho dynamiku. Dalším důležitým prvkem, je propadlý tvar z profilové části zadního okna. Ta je vedena do karosářské verze fastback neboli coupe. Tímto bych uzavřel podobnosti z boční strany pohledu vozu a pomalu přešel k přední části a kapotě. Kapota je inspirovaná všemi originálními modely vozů 4-4-2. Má dva obrovské průduchy na přední části kapoty, které jsou rozděleny přepážkou stejně jako u originálního vozu. Důvod, proč je v prostoru mezi světly tzv. zub s otvorem, je rovněž odvozen od inspirací všech modelů. Modely Cutless a rovněž 4-4-2 měly mezi světly přepážku, která vedla od kapoty až po spodní části dříve chromovaných nárazníků. Důvod, proč je v tomhle tvaru otvor pro nasávání vzduchu, je prostý. Z hlediska funkčnosti je za daným otvorem komora, která přímo vede ke vzduchovému filtru. Přední světla jsou jedním z největších odkazů na americké klasické vozy. Vyklápějící se světlometry schované za „žábrovitými“ tvarovanými obdélníky sloužící pro agresivnější vizáž. Světla jsou po odemčení okamžitě otevřena a rozsvícena denním svícením, která jsou aktivní po celou dobu jízdy či obsluhy kolem vozu. Po zamknutí vozu se po pár sekundách samy sklopí směrem dolů a tím chrání vandaly před úmyslným znečišťováním dalších vývodů pro vzduchové filtry umístěné ve světlech. Celkový tvar nárazníku je modernizovaný do dnešního stylu většiny amerických vozů. Obrovské otvory slouží pro přívod do dalších chladících zařízení. Tímto bych rád odbočil k motorizaci, která tento vůz bude pohánět. Jedná se o benzínový 6,2 litrový motor V8 s výkonem 730 koní a kroutícím momentem 916 nm. Na zadní části, se Vám vytvoří myšlenka, že Vám začne připomínat poslední verze Fordu Mustang, je sice pochopitelná, ale neoprávněná. Hned vysvětlím. Americké vozy měly v tomhle období na přelomu 70 let karoserii, která se nazývala fastback. Ta se vyznačovala protažením střechy až po konec víka kufru. Oldsmobily v tomhle období nebyly výjimkou. Zadní světla jsou inspirována všemi generacemi. Každá generace měla tvar světel jiný, proto jsem se rozhodl světla protáhnout podélně a do nich vložit LED světla přes celou délku. Tvar střechy se promítá a pokračuje v černé liště pod světly. Tyhle křivky jsou kopírovány dalšími světly přidané do panelu světla. Uprostřed je velký nápis 442 jako označení vozu.

Jak už jsem se zmínil, proporce vozu jsou téměř totožné s vozem Dodge Challenger. Celková délka Oldsmobilu 4-4-2 je 5040 mm s rozvorem kol 2946 mm, výška vozu je 1450 mm a šířka 1943 mm a celková hmotnost vozu je 2010 kg. Model 4-4-2 bude disponovat pouze jedním motorem, kterým bude benzínový 6,2 litrový motor V8 s výkonem 730 koní a kroutící momentem 916 nm. Maximální rychlost by se měla dostat až ke 330 km/h. Nastavení podvozku s více jak 128 volitelných nastavení pro styl jízdy. Automatická deseti - stupňová převodovka s rychlostí přeřazení méně než 0,3 sekundy.

Pro svůj projekt jsem si připravil ještě představení dalších dvou karosářských úprav. Tou první je možnost verze Convertible, což je americký pojem pro nám známý název - kabriolet. Střecha bude nahrazena látkovou střechou, podobně jako to je trendem u amerických vozů do dnes. Mírnější sklopení zadní části, která navazuje svou svalovou mohutností na plynulý tvar karoserie. K autu bude přidělen stejný agregát jako u verze Coupe.

Finální a ostrou verzi Oldsmobilu 4-4-2 verze SRT JETFIRE, která bude disponovat nejsilnějším agregátem 6,2 litrový V8 s výkonem 987 koní a kroutící momentem přes 1100 nm. Zároveň v kombinaci s přepracovaným podvozkem tenhle vůz by měl dokázat jet rychlostí až 360 km/h a stát se tak nejrychlejším sériově vyráběným americkým osmiválcem v historii. SRT JETFIRE dostal nejenom sportovní prvky, ale také nová kola od společnosti Vossen, upravený sportovní kompresor s největší kompresí, která kdy byla instalována do amerických vozů. Na zadní část přibyla čtveřice výfuků s klapkou, karbonové přítlačné křídlo zvané ducktail, louvers na zadní okno, což je odkazem pro americké „muscle cars“. Přepracováním přední kapoty a předního nárazníku jsem dodal autu větší agresivní charakter. To vše je podtrhnuto karbonovými splitterem kolem vozu, pro lepší přitlak k vozovce.

2. POPIS VÝSLEDNÉHO DÍLA A JEHO VYUŽITÍ, ČI ADJUSTACE.

Tvorba a proces výroby modelu byl po předchozích zkušenostech o něco pokročilejší. Využil jsem možnosti vlastní tiskárny, která model tiskla ve čtyřech částech pouze jako karoserii. Celkové měřítko auta je 1/10. Pro tisk jsem použil trysku v rozmezí 0,015 až 0,03 milimetrů. Tisk předního a zadního dílu trval dohromady více jak 70 hodin. Ostatní středové části se tiskly kolem 24 hodin. Dalších 20 hodin trval tisk doplňkových součástí jako jsou přední světla, přední plastový panel, zadní panel, zadní světla, kola, disky kol. Nejvíce problémové části pro vytvoření byly zadní doplňky. Ty museli být upravovány a následně dotmeleny na dílně. K realizaci projektu jsem využil školní dílu a lakovnu. Zde jsem si převezl hotové všechny výtisky z domova, kde mám umístěnou 3D tiskárnu Creality Ender -3. Díky předchozím zkušenostem jsem si pro lepší tisk postavil krabicový box s polystyrenovou výztuží, který udržoval teplo a 3D tisk neměl tendenci se vlivem průvanu jakkoliv deformovat. Musím říct, že s kvalitou tisku jsem byl nad míru spokojený, což mi ulehčilo obrovskou práci při samotném lepení a tmelení modelu. Všechny části na sebe pasovaly s maximální přesností. Jediný problém byl, při spojení dvou velkých částí. Díky použití zřejmě levnějších materiálů mi 3D tiskárna udělala na objektech malou 0,3 milimetrovou propadlinu, která byla tištěna směrem nahoru horizontálně, ta se podepsala na finálním lepení vozu. Tuhle nepříjemnost jsem vyřešil pomocí jemného karosářského tmele, který jsem následně vybrousil do hladka. Následovala první část v lakovně. Zde proběhlo nanesení tmele ve spreji, který obsahoval plnicí efekt do spárů, které vznikly během tisku. Následovalo první broušení pomocí drsnějšího smirkového papíru namáčeného ve vodě. Po celkovém vybroušení se nanasla první bílá barva, která rovněž obsahovala plnič, potom následoval stejný postup jako před tím. Proces se opakoval ještě dvakrát před nanesením první vrstvy červeného laku, který nese název Traffic Red. Tento lak, mě okouznil svým leskem a barevností. Bohužel nedokázal překrýt poslední vrstvy broušení, a proto jsem byl nucen na druhý den nanést další vrstvu červeného laku. Během zasychání jsem pracoval na doplňcích pro vůz. Ty jsem stejným postupem připravil na černý nástřik barvy. Dostaly lesklou černou barvu až na výjimku pneumatik, ty byly nastříkány matnou barvou. Po zaschnutí červené barvy, jsem zasadil všechny prvky bez problému do karoserie. Přesnost a vrstva barvy udělala to, že nenastal problém s volností přidaných dílů. Po dlouhé konzultaci s kolegy a profesory jsem uvážil nastříkat černým lakem i

okna, které jsem předtím oblepil jemnou páskou. Model takto dostal daleko efektivnější podobu.

Na závěr jsem vymyslel způsob, jak auto postavit na kola, tak aby kola neležely v podběžích. Musel jsem pomocí polyuretanu slepit podstavec, který auto nadnáší nad deskou. Kola jsou pod vůz zasazené pouze vlastní gravitací. Polyuretanový podstavec je nastříkaný na matnou černou barvu, aby nebudil pozornost. Presentace modelu bude probíhat na bílé desce, která bude nastříkaná na černou matnou barvu a bude doplněná bílým nápisem loga Oldsmobile 4-4-2.

Pro prezentaci jsou navrženy tři plakáty, které mají působit starým americkým retro stylem, ve kterém byly prezentovány první – muscle cars. Dodatkem bude připravena brožura se všemi důležitými informacemi.

3. SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.

3.1 Knižní literatura

1969 Oldsmobile Full Line Sales Brochure Original, 1968,
ISBN SB-1446.

Original 1968 Oldsmobile Full Line Sales Brochure 68 Cutlass F-85 Tornado,
ISBN 0-910714-17-7.

Pauer, Václav, Vývoj konstrukce závodních vozů. Grada Publishing.a.s., 2011.
ISBN 9788024730158.

Auto&Styling magazíne No.31,/1.8.2011/ISSN 1801-6766.

Americké automobily, Matt Delorenzo, REBO Productuions, 2004,
ISBN 8072343556.

3.2 Internetové zdroje

Padlé legendy – historie Oldsmobile:

<https://www.auto.cz/padle-legendy-oldsmobile-proc-skoncila-nejstarsi-americka-znacka-102315>

Historie Fordu Mustang:

https://cs.wikipedia.org/wiki/Ford_Mustang

Historie Oldsmobilu 442

https://en.wikipedia.org/wiki/Oldsmobile_442

Historie Oldsmobilu Cutlass

https://en.wikipedia.org/wiki/Oldsmobile_Cutlass

Historie Chevroletu Camaro

https://cs.wikipedia.org/wiki/Chevrolet_Camaro

Historie Dodge Challenger

https://en.wikipedia.org/wiki/Dodge_Challenger

4. RESUMÉ

For my bachelor thesis i chose redesign of american icon Oldsmobile 442. I wanted to create exclusive muscle car with every elements what original had. I inspired every generation of Oldsmobile 442. My inspiration started from first generation from 1964 and carry on to last six generation from 1991. I worked with classics elements typical for american muscle cars. First element was long hood for really strong engine. Short stern with long A short stern that had an extended roof to the end of the boot lid.

Around rear fender i created same form like a second generation. The curve start from lost place and end on the edge. Under door i created plastic side skirt which are here for breaking for surface. Car doesnt look too much heavy. Muscle curves of car classify this car into modern muscle cars class. Oldsmobile 442 which i created is direct competitor for Dodge Challenger or Dodge Charger, Chevrolet Camaro, Ford Mustang but only Dodge is modern muscle car. Camaro and Mustang are really beautiful cars but not muscle cars. His special category is pony car. For Oldsmobile 442 I created special three categories of cars. First is ordinary coupe which i presenting. Second version is Convertible which have same engine 6,2 liter V8 with 730 Horsepower. Third version name is special, JetFire SRT. This name was created on based last popular car from Oldsmobile. Every elements for car is create from aluminium and plastic, same like a modern cars. Was used inteligent car enviroment in cocpit.

By this project i want to revive old muscle car Oldsmobile 442 which was forget before more then forthty years ago. Oldsmobile has inteligent setting for chassis over 128 settings. Version JetFire SRT it can reach maximum speed over 360 km/h and this number can do from him the most faster car on the world with mass-produced V8 engine.

5. SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1

Rešerše – Oldsmobile 442 (1964)

Příloha 2

Rešerše – Oldsmobile 442 (1965)

Příloha 3

Rešerše – Oldsmobile 442 (1966)

Příloha 4

Rešerše – Oldsmobile 442 (1967)

Příloha 5

Rešerše – Oldsmobile 442 (1968)

Příloha 6

Rešerše – Oldsmobile 442 (1969)

Příloha 7

Rešerše – Oldsmobile 442 (1970)

Příloha 8

Rešerše – Oldsmobile 442 (1971/72)

Příloha 9

Rešerše – Oldsmobile 442 (1973)

Příloha 10

Rešerše – Oldsmobile 442 (1974)

Příloha 11

Rešerše – Oldsmobile 442 (1975)

Příloha 12

Rešerše – Oldsmobile 442 (1976/77)

Příloha 13

Rešerše – Oldsmobile 442 (1978)

Příloha 14

Rešerše – Oldsmobile 442 (1979)

Příloha 15

Rešerše – Oldsmobile 442 (1980)

Příloha 16

Rešerše – Oldsmobile 442 (1985)

Příloha 17

Rešerše – Oldsmobile 442 (1990)

Příloha 18

Rešerše – Louvers „žaluzie“ Ford Mustang Boss 302 (1969)

Příloha 19

Rešerše – Přední světla Dodge Charger z roku (1968)

Příloha 20

Rozměrové proporce vozu

Příloha 21

Vývojové skici

Příloha 22

Modelování v programu 3Ds Max

Příloha 23

Nastavování prostředí a světelnosti v programu Keyshot

Příloha 24

Renderování v programu Keyshot

Příloha 25

Finální render 442 Coupe

Příloha 26

Finální render 442 Convertible

Příloha 27

Finální render 442 JetFire SRT

Příloha 28

Finální render společný

Příloha 29

Finální render s originálním 442

Příloha 30

Finální render principu předních světel

Příloha 31

3D tisk karoserie

Příloha 32

Příprava na tmelení

Příloha 33

Broušení tmele

Příloha 34

Lakování první vrstva bílé barvy

Příloha 35

Broušení první vrstvy barvy.

Příloha 36

Nástřík plničem

Příloha 37

První nástřík červenou barvou

Příloha 38

Druhý nástřík červenou barvou

Příloha 39

Nástřík doplňků

Příloha 40

Ohraničení skel

Příloha 41

Finální úpravy modelu.

Příloha 1

Rešerše – Oldsmobile 442 (1964)



Zdroj: <https://assets.hemmings.com/blog/wp-content/uploads/2017/04/MM68-MOD-F3Qtr000.jpg>

Zdroj: <https://www.groovecar.com/media/images/articles/2015/02/classic-classics/1964-oldsmobile-cutlass-convertible-in-blue/1964-oldsmobile-cutlass-convertible-in-blue-2.jpg>

Příloha 2

Rešerše – Oldsmobile 442 (1965)



Zdroj: <https://cdn.dealeraccelerate.com/cam/34/1216/37494/1920x1440/1965-oldsmobile-442-coupe>

Zdroj: <https://www.hotrod.com/articles/1965-oldsmobile-442-and-f-85-could-not-cut-it-up/>

Příloha 3

Rešerše – Oldsmobile 442 (1966)



Zdroj: https://i.wheelsage.org/pictures/o/oldsmobile/442_cutlass_w-30_holiday_coupe/oldsmobile_442_cutlass_w-30_holiday_coupe.jpeg

Zdroj: <https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcRAbu2oOKTf6O6RNauo5LqIIPrsvC-N4N-hiVTQCpwMQx7xSKsk>

Příloha 4

Rešerše – Oldsmobile 442 (1967)



Zdroj: <https://cdn.dealeraccelerate.com/rkm/1/5003/353569/1920x1440/1967-oldsmobile-442>

Zdroj: <https://cdn.dealeraccelerate.com/streetside/1/18272/608129/1920x1440/1967-oldsmobile-cutlass-442>

Příloha 5

Rešerše – Oldsmobile 442 (1968)



Zdroj <https://www.favcars.com/hurst-olds-442-holiday-coupe-4487-1968-images-385128>:

Zdroj <https://www.hotrod.com/articles/1968-olds-442-the-oldsmobeast/>

Příloha 6

Rešerše – Oldsmobile 442 (1969)



Zdroj <https://cz.pinterest.com/pin/364299057330194570/?!p=true>

Zdroj <https://cdn.dealrimages.com/VD%2FBQ%2FNG%2FRWGEGDVEUBUR0W.jpg?h=1200>

Příloha 7

Rešerše – Oldsmobile 442 (1970)



Zdroj https://assets.hemmings.com/blog/wp-content/uploads//2012/10/1970Olds442_01_2000.jpg

Zdroj https://cdn1.mecum.com/auctions/fp0912/fp0912-137278/images/fp0912-137278_4@2x.jpg?1474394587000

Příloha 8

Rešerše – Oldsmobile 442 (1971/72)



Zdroj <https://cdn.dealeraccelerate.com/rkm/1/4337/294885/1920x1440/1972-oldsmobile-442-w-30>

Zdroj <https://cdn.dealeraccelerate.com/streetside/4/23039/1039875/1920x1440/1972-oldsmobile-cutlass-502>

Příloha 9

Rešerše – Oldsmobile 442 (1973)



Zdroj https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcSkUmENRoAZU69Mk5LEa8K0LqNI4fPvc_IATP6O9wKlnkLcNwBe

Zdroj http://carphotos.cardomain.com/ride_images/4/338/4201/38344600009_original.jpg

Příloha 10

Rešerše – Oldsmobile 442 (1974)



Zdroj <https://cdn.dealeraccelerate.com/cam/34/788/14441/1920x1440/1974-oldsmobile-442>

Zdroj <https://st.lowrider.com/uploads/sites/7/2018/01/1976-Oldsmobile-Cutlass-Supreme-Brougham-side-Driver-Side-Rear-Quarter-View.jpg>

Příloha 11

Rešerše – Oldsmobile 442 (1975)



Zdroj <https://rmsothebys-cache.azureedge.net/9/4/0/c/2/8/940c28e7884c11c70253494485642fc8da508f01.jpg>

Zdroj <https://cdn.dealeraccelerate.com/streetside/2/22921/1029018/1920x1440/1975-oldsmobile-cutlass-hurst-olds>

Příloha 12

Rešerše – Oldsmobile 442 (1976/77)



Zdroj <https://rmsothebys-cache.azureedge.net/9/4/0/c/2/8/940c28e7884c11c70253494485642fc8da508f01.jpg>

Zdroj <https://i.pinimg.com/originals/76/ae/2b/76ae2bf7766c763b8bf042eee1785a02.jpg>

Příloha 13

Rešerše – Oldsmobile 442 (1978)



Zdroj <https://cdn.dealeraccelerate.com/gaa/3/5945/6703/1920x1440/1978-oldsmobile-cutlass-salon-brougham>

Zdroj http://carphotos.cardomain.com/ride_images/3/3409/2501/33521250002_original.jpg

Příloha 14

Rešerše – Oldsmobile 442 (1979)



Zdroj <https://www.oldsmobilecentral.com/uploads/2017-10-24-1979-Cutlass-Supreme-1-3376-640.jpg>

Příloha 15

Rešerše – Oldsmobile 442 (1980)



Zdroj <http://www.geocities.ws/mstrojni/rimg0112.jpg>

Zdroj <https://i.pinimg.com/originals/e7/30/ce/e730cec3d2d78935a01e793808e79097.jpg>

Příloha 16

Rešerše – Oldsmobile 442 (1985)



Zdroj https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c9/1983_Hurst-Olds_%28Orange_Julep%29.JPG

Zdroj https://static.cargurus.com/images/site/2018/03/18/12/37/1986_oldsmobile_442-pic-8546463890001205455-1600x1200.jpeg

Příloha 17

Rešerše – Oldsmobile 442 (1990-1991)



Zdroj <http://auto-database.com/image/oldsmobile-cutlass-supreme-convertible-1990-pics-135931.jpg>

Příloha 18

Rešerše – Louvers „žaluzie“ Ford Mustang Boss 302 (1969)



Zdroj <http://www.heacockclassic.com/wp-content/uploads/1970-Ford-Boss-302-Mustang-Sport-Slats.jpg>

Příloha 19

Rešerše – Přední světla Dodge Charger z roku (1968)

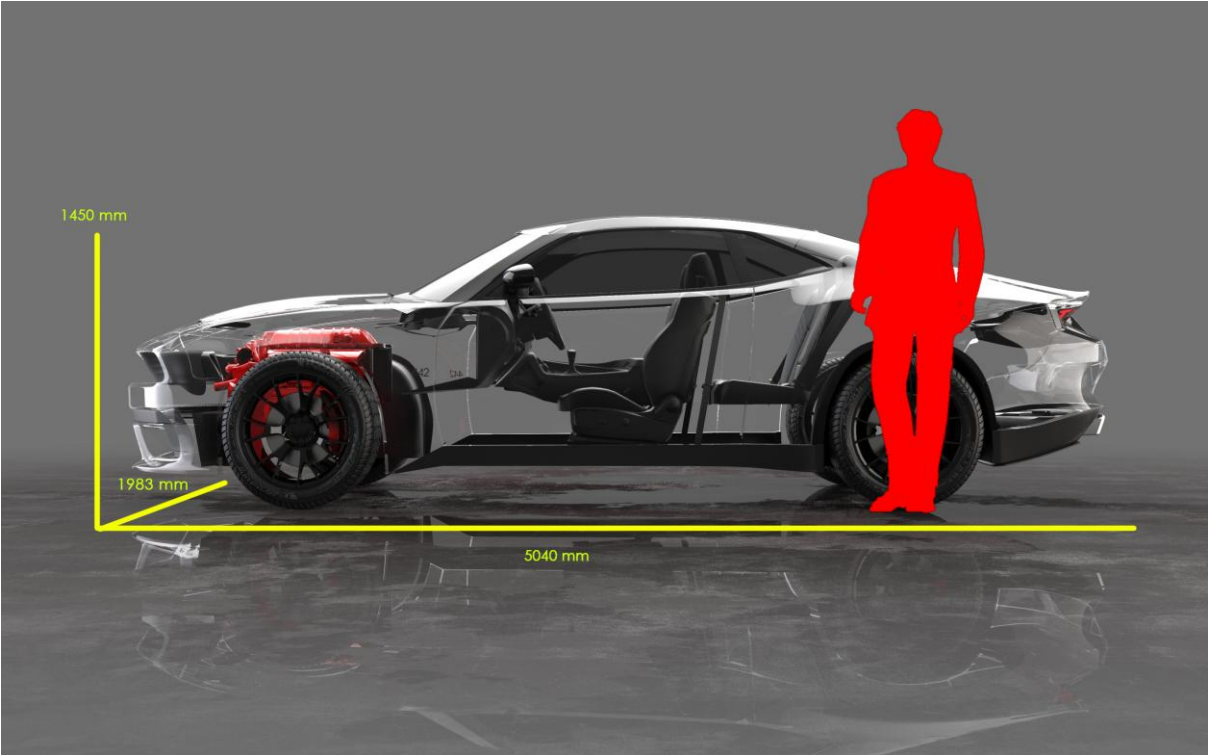
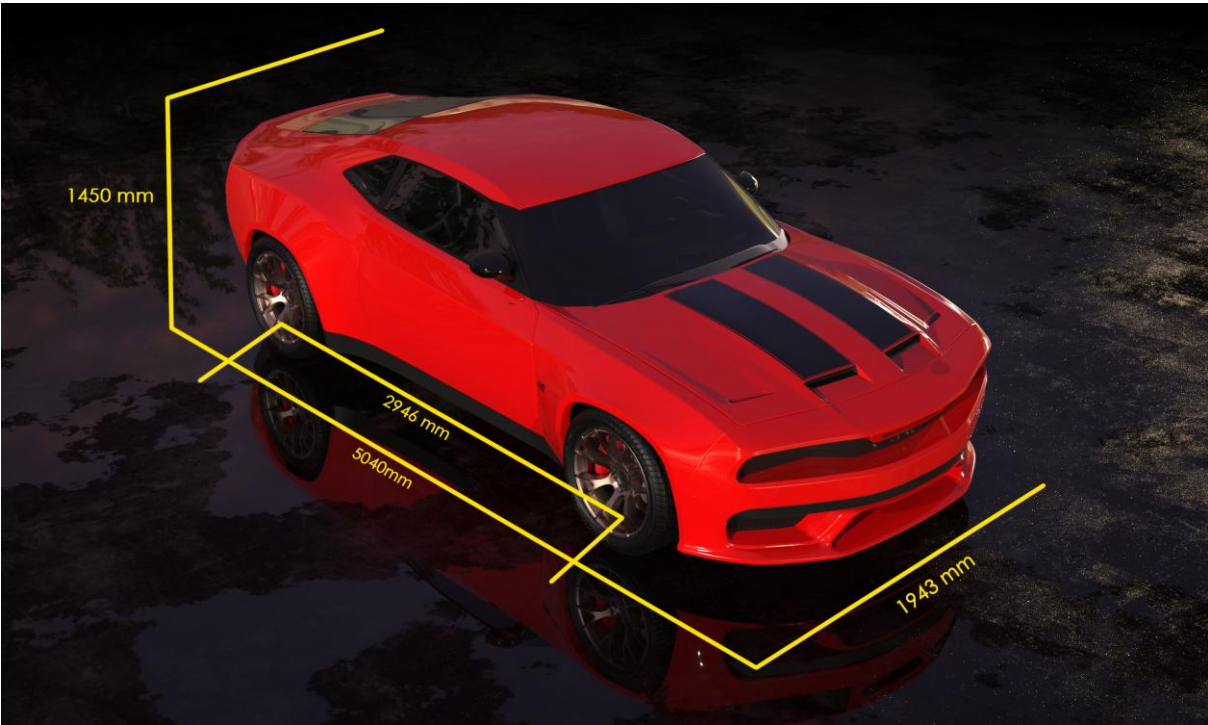


Zdroj https://i.ytimg.com/vi/MiT_xR8oXZg/hqdefault.jpg

Zdroj https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9a/1968_Dodge_Charger_photo-1.JPG

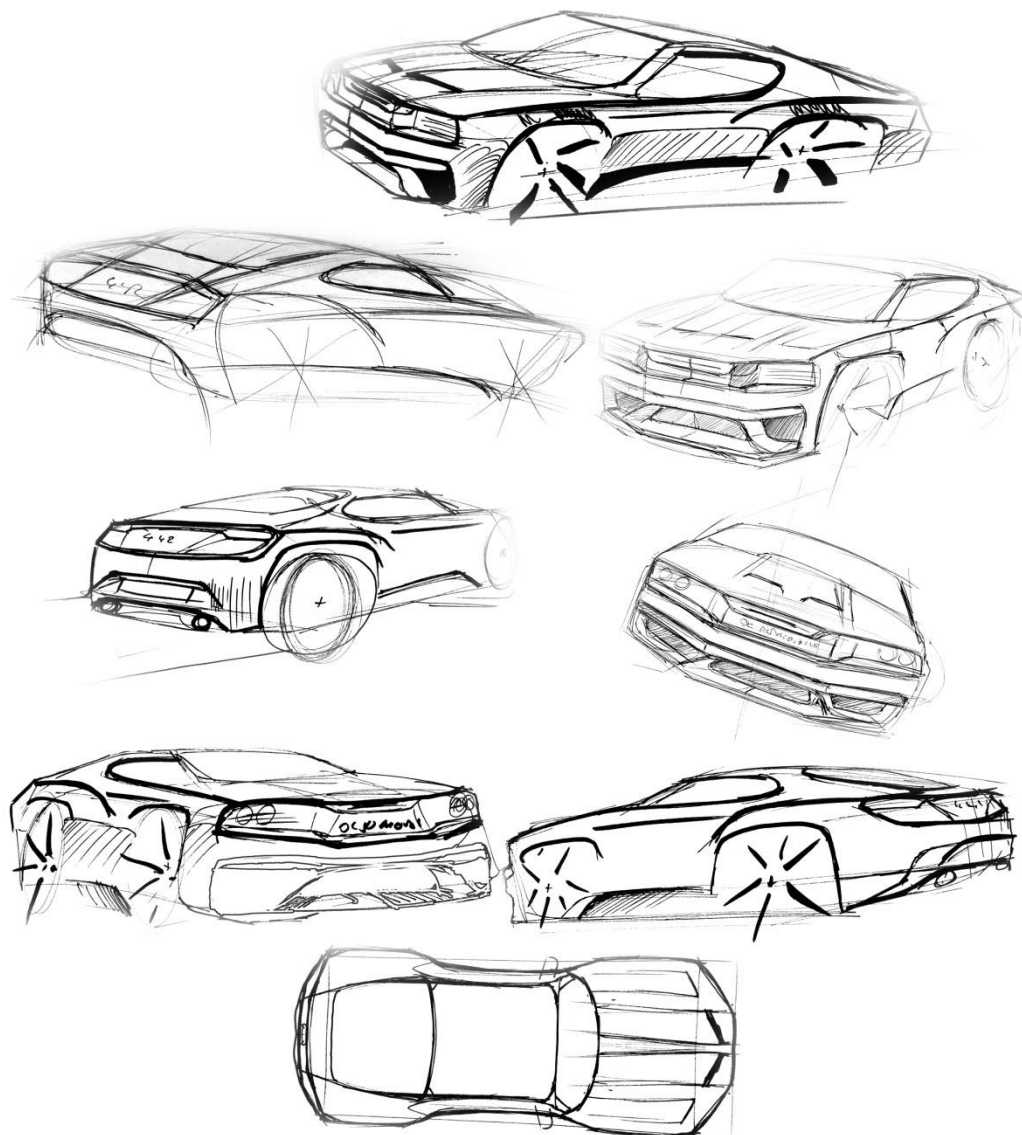
Příloha 20

Rozměrové proporce vozu



Příloha 21

Vývojové skici



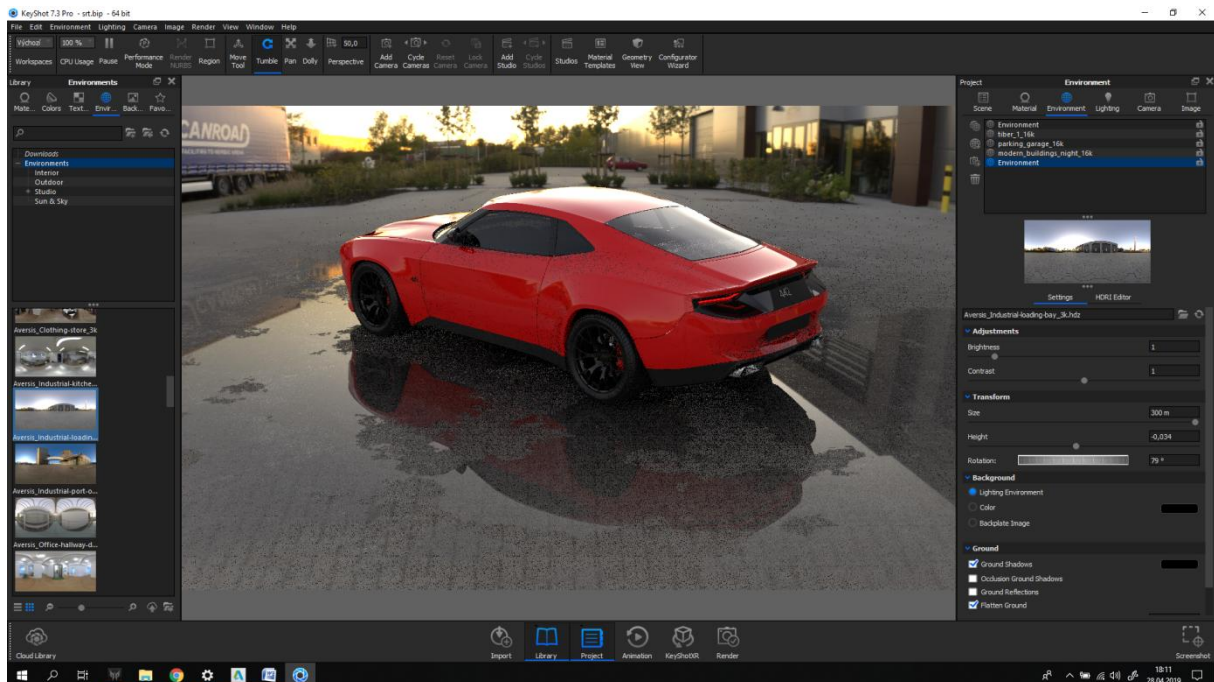
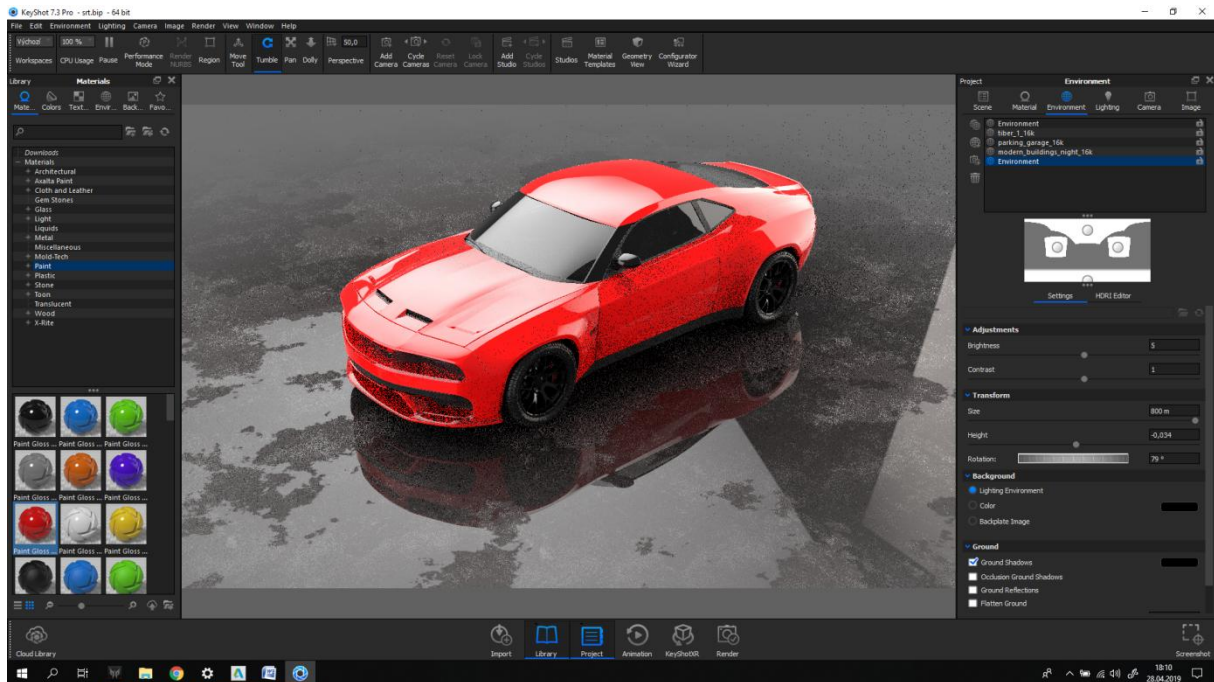
Příloha 22

Modelování v programu 3Ds Max



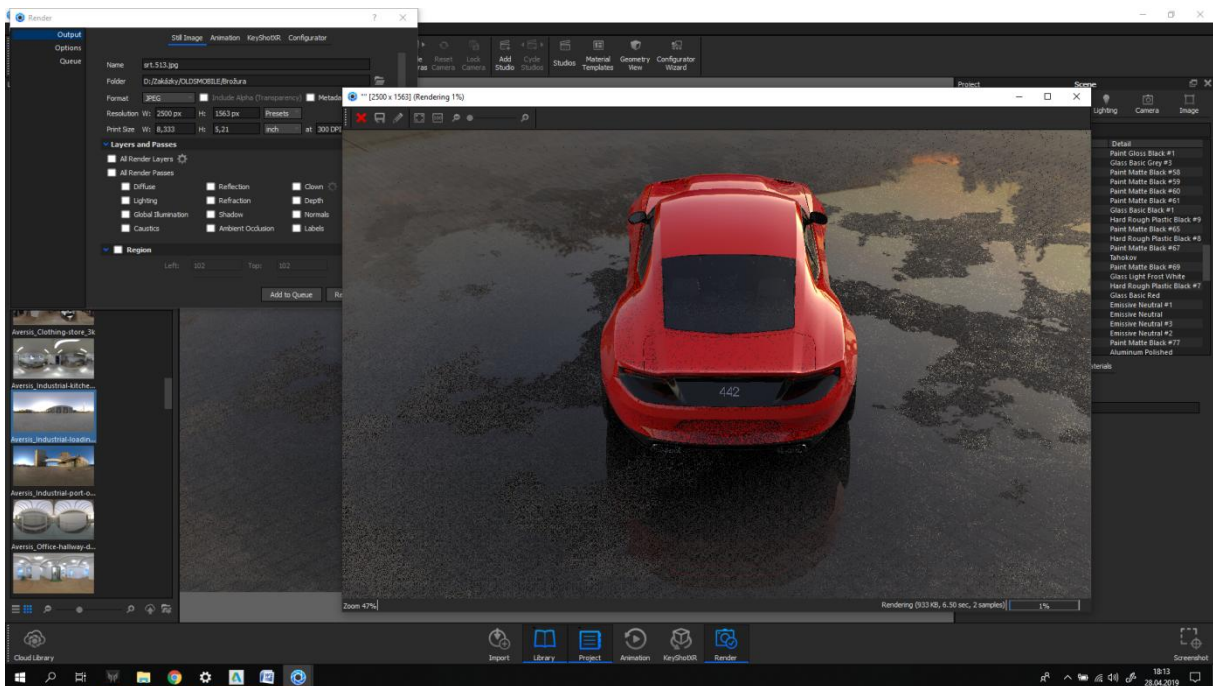
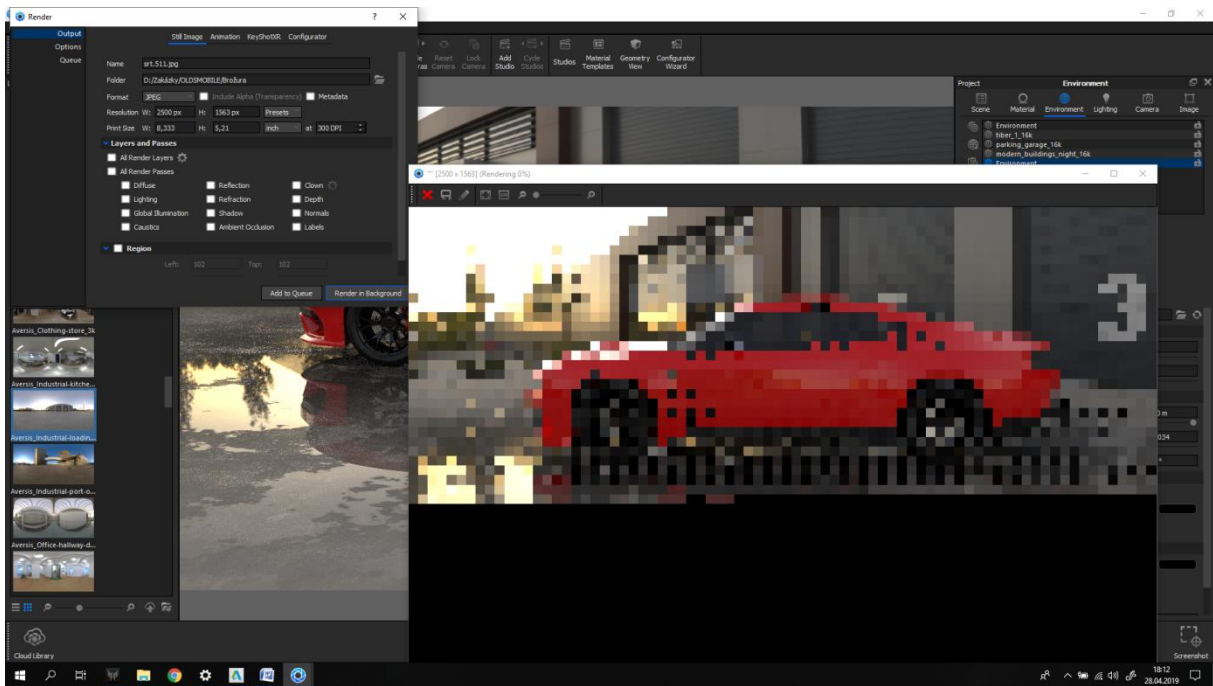
Příloha 23

Nastavování prostředí a světelnosti v programu KeyShot



Příloha 24

Renderování v programu KeyShot



Příloha 25

Finální render 442 Coupe



Příloha 26

Finální render 442 Convertible



Příloha 27

Finální render 442 JetFire SRT



Příloha 28

Finální render společný



Příloha 29

Finální render s originálním 442



Příloha 30

Finální render principu předních světel



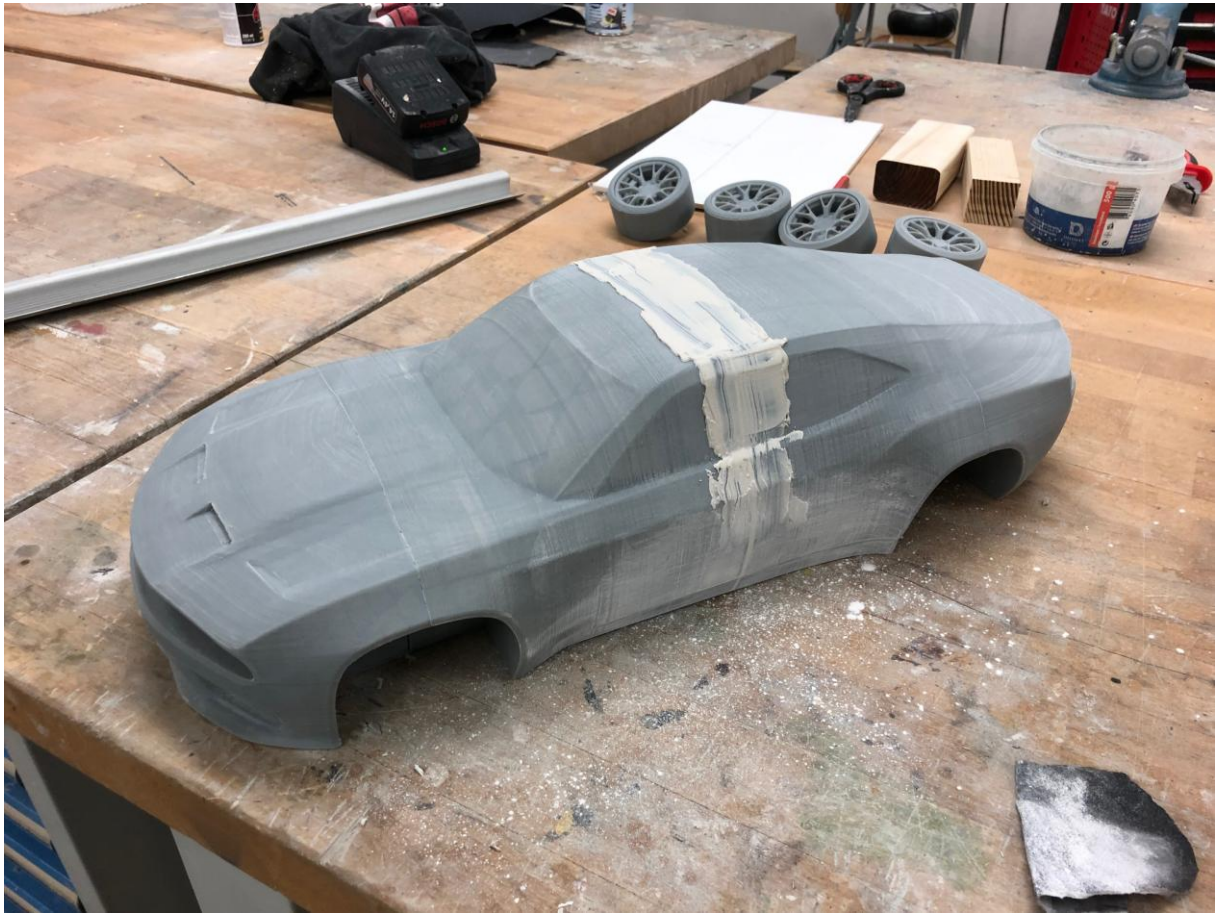
Příloha 31

3D tisk karoserie



Příloha 32

Příprava na tmelení



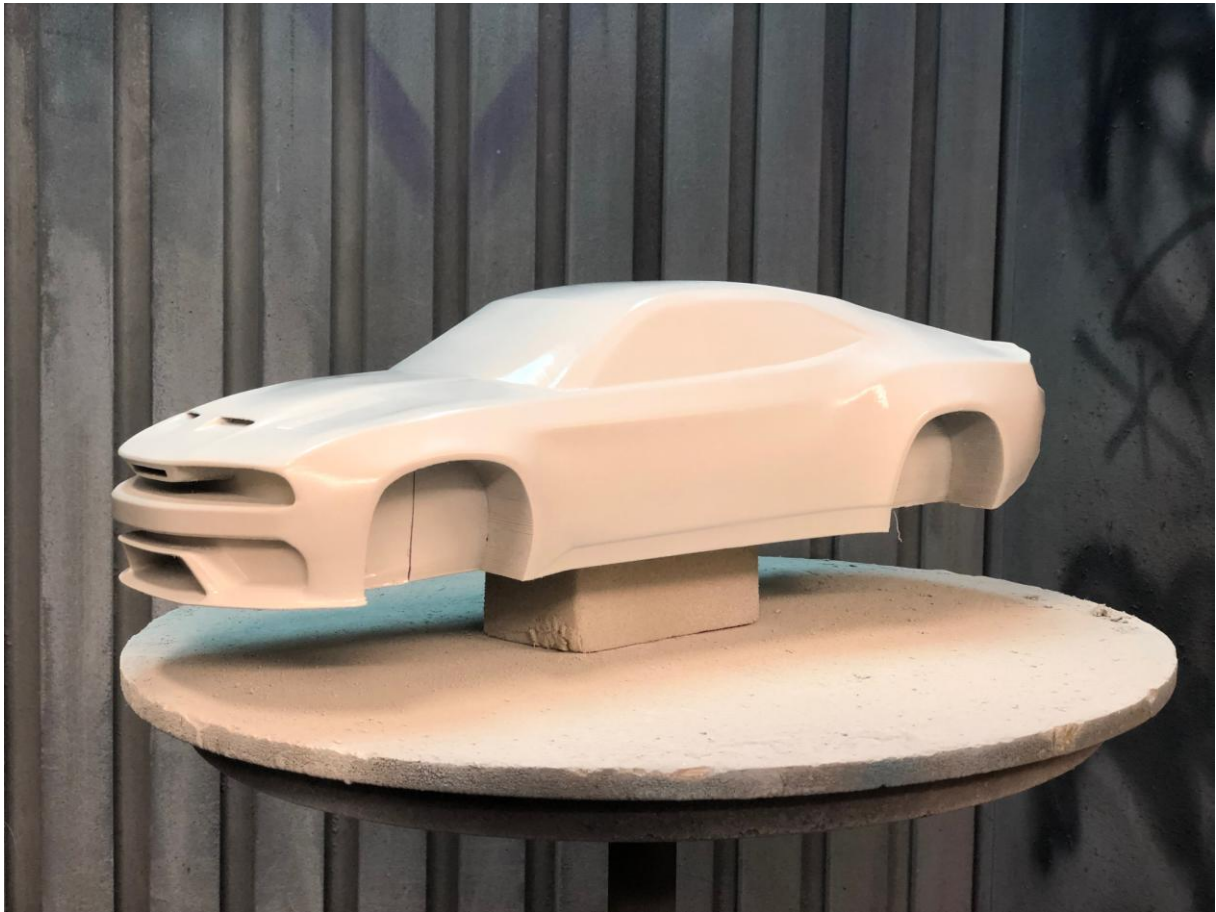
Příloha 33

Broušení tmele



Příloha 34

Lakování první vrstva bílé barvy



Příloha 35

Broušení první vrstvy barvy.



Příloha 36

Nástřik plničem



Příloha 37

První nástřik červenou barvou



Příloha 38

Druhý nástřik červenou barvou



Příloha 39

Nástřik doplňků



Příloha 40

Ohraničení skel



Příloha 41

Finální úpravy modelu.

