



TYRANNOSAURUS na kolech



Ram TRX si nespletete! Integrované oranžové identifikační lampy vytvářejí charakteristický vzhled a nad hrozivou maskou působí jako dračí nozdry

Stroj, který je dnes naším parťákem, reprezentuje dosud neexistující segment křížence offroadového pickupu a muscle caru. V automobilovém světě nikdy nic podobného neexistovalo a je s podivem, že zrození takto monstrózního supervýkonného offroadu nezhatila ani celým světem se šířící epidemie downsizingu, ekoterorismu a předhánění se v ohlašování konce spalovacích motorů. Amerika je ale jiná! U nás v redakci to víme, velmi si toho vážíme a modlíme se, aby hoši za Velkou louží měli víc rozumu i v budoucnu až se tlaky zintenzivní. Ram TRX je esencí síly, rychlosti a bojovné obratnosti, a to přesto, že má i na Ameriku úctyhodné rozměry a prázdný váží 2,9 tuny. Dodge jím velmi nekompromisně zacílil na svého protivníka od modrého oválu a vyzval Ford Raptor na dinosaury zápas. Ačkoli je teprve

rozehráno, o vítězi nikdo nepochybuje. Technická data monstrózního light trucku jsou víc než přesvědčivá a kvílení kompresoru přidává kilogramy pozitivních emocí ve prospěch zápasníka těžší váhy...

Ram TRX se vymyká všemu, co si jen dovedete představit!

První muscle pickupy Ram TRX se na českých silnicích objevily letos v létě, kdy se dovozcům podařilo přivést pár kousků. Okamžitě jsme zbystřili a objednali si jeden exkluzivně na testování u ostravské Impexy. Enormní zájem podpořený momentální situací na trhu se bohužel postaral o to, že do týdne

byly všechny TRXy prodané. Náš vytoužený okamžik tak nastal až s další várkou začátkem října. Máme štěstí na počasí, při testech nám svítí slunce a nikdy neprší, a platí to i tentokrát. Dinosaurů svalovec je už naleštěný a čeká jen na nás. Jsme ve známých prostorách Impexy v ostravské Rudné. Po průchodu zadním traktem tak můžeme konečně na vlastní oči i uši uzřít a uslyšet bestii o které mluví půlka automobilového světa. Jestli na nás nějaká moderní full-size amerika udělala velký dojem už jenom od pohledu, tak je to „Týárex“! Téměř šestmetrový pickup je o poznání širší a vyšší než klasický Ram, nemluvě o vysokém posazu na 35palcových pneumatikách vyvinutých u Goodyearu speciálně pro TRX. Rámcová technická data necháváme do tabulky, kde jsme pro vás vyfiltrovali to nejzajímavější z nejnutečnějšího.

Kdybychom chtěli uveřejnit všechny technické detaily včetně výbav, nestačil by nám prostor celého článku...

Házíme věci do kabiny, bereme druhé auto kvůli jízdám a vyrážíme. Už jenom nastartování téhle bestie způsobuje chaos ve vyplavování adrenalinu. Kompresorem přeplovaný osmiválec HEMI byl s malými změnami převzat z Challengeru Hellcat a díky 5palcovým duálním výfukům nechává hezky bez skrupulí „promluvit“ svých 702 koní. První etapa zahrnuje městský režim. S velkým respektem se prodíráme ostravskými ulicemi a už s jiným pocitem shlížíme na střechy vozů ostatních účastníků provozu. Nikdo z nás nemá doma o mnoho menšího dailydrivera, přesto je i klidná jízda v TRX trochu jiná a vyžaduje vyšší soustředěnost. S přibývajícím kilometry si na krátkých rovinách dovolujeme popustit uzdu a ke slovu se často dostává i kompresor. Jeho kvílení je návykové, takže pořad chcete víc a víc, a ještě víc! Stejně návykový je požitek ze zrychlení, a to, jak vás třítnové monstrum tlačí do sedaček. Bože! Vydáváme se na naše osvědčené široké bulváry a víceproudovky mezi Ostravou, Frýdkem a Havířovem. I při plném zátahu na silnici s ostravskou „kvalitou“ jede TRX naprosto rovně, o což se stará unikátně postavený podvozek s adaptivními tlumiči Bilstein Blackhawk a elektronickými systémy, kterými je

TRX prošpikován. Volitelné jízdní režimy optimalizují odezvu plynu, systém pohonu všech kol, převodovku, odpružení podvozku, a dokonce elektrický posilovač řízení. Tři off-roadové dynamické režimy pak umí rozlišit povrchy bláta a písku nebo kamení, a také režim „Baja“. Jedeme je vyzkoušet, samozřejmě v rámci možnosti. U Staré Bělé s radostí objevujeme sympatické šotolinové terény s menším i větším zvlněním. Nejsilnější, nejrychlejší a nejbrutálnější sériový pick-up světa nabízí dokonce něco jako detekci skoků. Funkce odvozuje údaje o rychlosti kol a jízdni výšce ze snímačů a akcelerometrů v každém

rohu karosérie, aby identifikovala, kdy je vozidlo ve vzduchu. Účelem je zabránit výkyvům výkonu, které by mohly poškodit hnací ústrojí. I když jsme sjížděli pár slušných houpaček, kola jsme od země neodlepili. Jízda lehkým nezpevněným terénem je ale přesně to, co TRXu svědčí nejvíc!

Už jste se někdy přistihli, jak máte hubu od ucha k uchu, a přitom všemi smysly vnímáte ty litry benzínu proudící hadicemi a kubíky vzduchu letící sáním? Tak přesně to se nám za vydatného kvílení kompresoru a při působení podélného i příčného přetížení stalo několikrát. Skvělý emoce!

Dostupné příslušenství Mopar®, jako je RamBar nebo nosič náhradních pneumatik pro montáž na korbu, jsou příjemné příplatkové individuality

Luxurní kabina plná kvalitních materiálů a precizního zpracování dokáže zahanbit i prémiové sedany



TRX je první light truck Ram mající ve výbavě systém Launch Control, který reguluje otáčky motoru a sleduje zpětnou vazbu prokluzu kol pro dosažení co největšího zrychlení



RAM 1500 TRX 2021

Koncepce: motor vpředu podél, stálý pohon všech kol * **Karosérie:** kombinace oceli a hliníku na ocelovém vysokopevnostním rámu, čtyřdveřový pětimístný CrewCab pick-up * **Rozměry:** rozvor 3.686 mm, délka 5.916 mm, šířka 2.235 mm, výška 2.055 mm * **Hmotnost (pohotovostní):** 2.901 kg * **Motor:** benzínový kompresorem přeplňovaný V8-OHV SMPi HEMI, 376 cu.i., 6.166 cm³, 702 koní při 6.100 ot/min, 882 Nm při 4.800 ot/min, litinový blok a hliníkové hlavy, kompresní poměr 9,5:1, vrtání 103,9 mm, zdvih 90,9 mm, sekvenční víceportové vstřikování paliva, dvoušroubový kompresor typu Root (max. 14.600 ot/min, plnicí tlak až 11,6 psi), kovaná kliková hřídel, pístní čepy potažené uhlíkem, hydraulická zdvihátka s rolnami, sací ventily s dutým dřikem, výfukové ventily plněné sodíkem, duální 5" výfukový systém * **Převodovka:** osmistupňový automat TorqueFlite 8HP95 (ZF), pákový volič, možnost řazení hliníkovými pádly, rozdělovací převodovka BorgWarner s redukcí * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol „Deep Dive“, ramena z kovaného hliníku, vinuté pružiny, příčný stabilizátor, řízení s elektrickým posilovačem (EPAS), adaptabilní tlumiče pérování Bilstein Blackhaws RAM ATD * **Zadní náprava:** tuhá náprava Dana 60 zavěšená na 5ti bodech (dvojitá vlečná ramena, panhardská tyč), vinuté pružiny, samosvorný diferenciál s elektronickou uzávěrkou a podélným tlumičem, adaptabilní tlumiče pérování Bilstein Blackhaws RAM ATD * **Brzdy:** kotoučové vnitřně chlazené na všech kolech, vpředu 15", vzadu 14,8", elektromechanická parkovací brzda * **Kola:** ráfky z lehkých slitin s technologií Beadlock 9J x 18" * **Pneumatiky:** Goodyear Wrangler Territory AT 325/65 R18 121/118T * **Spotřeba:** město 23,8 l/100 km, dálnice 17 l/100 km * **Palivový požadavek:** N95/N98 * **Objem palivové nádrže:** 126 l (33 gal.) * **Cena testovaného vozu:** 3.790.000 Kč včetně DPH * **Maximální rychlost:** 190 km/h (elektronicky omezena) * **Zrychlení:** 0–60 mil/h za 4,5 s, 0–100 mil/h za 10,5 s, ¼ míle za 12,9 s * **Tažná kapacita:** 3.674 kg



Zadní tuhá náprava Dana 60 je zavěšená na 5 bodech. Nezvyklým prvkem je podélný tlumič uchycený nad diferenciálem



Jednoduše sklopný stupínek umožní pohodlnější nástup na korbu



Dokonalé zakrytí spodku agregátů oceníte v drsnějším terénu



Sportovní leč pohodlná sedadla, prémiová kůže, precizní zpracování a panoramatická střeška. To nebude pracant na stavbu!



Zcela nový systém odpružení a tlumení je nejsofistikovanější, jaký byl kdy nabízen na sériovém light trucku, a nachází se pouze na TRX



Kovaná hliníková ramena přispívají k robustnosti přední nápravy, která je konstruovaná pro hluboký ponor

je mohutný točivý moment v širokém pásmu s maximem 882 Nm při 4.800 otáčkách a na offroadový pickup již zmíněný dechberoucí výkon 702 koní! Osmistupňový automat od ZF je označen pro Ameriku libivějším názvem Torque-

Flite s kódem 8HP95. Rozdělování točivého momentu v poměrech podle zvoleného jízdního režimu má na starosti dvoustupňová přídatná převodovka BorgWarner. Obě fungují neskutečně přesně a spolu s bytelným podvozkiem



tvorí páteř skvělých jízdních vlastností. Pohled do podběhů rozšířené karosérie dává tušit, že s běžnou truckovou konfekcí nemá TRX nic společného. Vpředu masivní kovaná ramena, vzadu velká náprava Dana 60 se samosvorem a zce-

la nový sofistikovaný systém tlumičů Bilstein Blackhaws vyvinutý speciálně pro TRX. Snad jedinou věcí, kterou lze konstruktérům vytknout je nedostatečné zapouzdření elektrických konektorů v prostoru kolem náprav. Představa, že se každou chvíli ocitnou pod kilogramy bláta a vody nebudí důvěru v jejich dlouhověkost. Jestliže existuje mopaří doplňkový set na jejich zakrytí, je to to první, co majitelům TRX doporučujeme doobjednat!

Ty tam jsou doby, kdy se mohl někdo smát americkým plastovým interiéřům a nevalnému dílenskému zpracování. Přestože postupným dlouholetým vývojem je tento anachronismus rok co rok eliminován, skok jaký učinil TRX je obrovský. Po usednutí do kabiny si ani ve snu nepřipustíte, že jste v pick-upu. Prémiová kůže, karbonová vlákna, semišové prvky ve zpracování podobnému nejdražším sedanům vás nenechají na pochybách. TRX je k dispozici pouze v konfiguraci CrewCab, a to, že je opravdu velký poznáte i v interiéru. Libůstky jako štítek se základními údaji včetně VINu a výrobního závodu v Auburn Hills na loketce očekáváte. Co vás ale překvapí je zobrazení člověka, TRXu a dvojice dinosaurů v reliéfu po otevření středové schránky. A věřte, že Velociraptor sahá Tyrannosaurusovi jen po kotníky! Ale nebojte, TRX nejen velikostí převyšuje svou primár-

Děkujeme společnosti Impexta Ostrava za zapůjčení vozu.

Text: Petr Bellinger
Foto: Chorche de Prigo



TRX čeká nedočkatě na váš příkaz. Můžete použít některý z přednastavených jízdních režimů anebo si vytvořit svůj vlastní tým, že zvolíte preferovaný pocit řízení, rozdělení točivého momentu, tuhost odpružení a další veličiny

Zdvojená vlečná ramena zadní nápravy vychází z nejpevnější části rámu. Vyztužení podvozku s trvalým pohonem všech kol je všudypřítomné

Samozřejmě jsme nahlédli do lůna bestie. Kompresorový osmiválec HEMI 6,2 litru je uložený poměrně nízko, což přispívá k příznivějšímu těžišti. To, co jej z 80% zakrývá a vypadá jako nějaký bezvýznamný plastový kryt je masivní airbox, který musí být schopen dodat v kterýkoliv okamžik požadovaný objem vyčištěného vzduchu. A věřte, že ho třítunová šelma spořádá opravdu obrovské množství. K tomu jí dopomáhá dvoušroubový kompresor IHI typu Root, který se roztáčí na maximálních 14.600 ot./min a dokáže regulovat plnicí tlak až na ohromujících 11,6 psi. Výsledkem

Blatníky a lemy kol jsou rozšířeny o osm palců, aby se přizpůsobily širokému rozchodu. Majestátní rozměry karosérie s téměř šestimetrovou délkou jen dokreslují brutální vzhled nejsilnějšího sériově vyráběného pick-upu na světě