

16. 11. 2004

Veźměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Porsche Carrera GT: brilantní stroj (fascinace)

Základem pro Carreru GT se stal závodní speciál, který vyhrál závody Le Mans. Silniční verze má pod kapotou motor 5.7 V10 s výkonem 612 koní, keramické brzdy, obsahuje moderní technologie, akceleruje na stovku za 3,9 s a stojí 16 miliónů.

Porsche Carrera GT

Při vyslovení jména německé automobilky Porsche se většině mužů rozbuší srdce o něco rychleji a hned se otáčejí, kde nějaký ten kousek jede po silnici. Hlavou jim pak proletí myšlenka, jaká by to byla nádhera mít alespoň jedno auto této značky zaparkované v garáži. Aby ne, vždyť model Carrera 911 je považován za jeden z nejlepších sportovních vozů pro každodenní použití, slabší Boxster zase atakuje špici segmentu kabrioletů a Cayenne je oblíbené SUV. Pojďme se ale podívat na vlajkovou loď, čistokrevný supersport s jednoduchým označením Carrera GT.



Tip: Stáhněte si [plakáty nejsilnějšího Porsche](#) všech dob.

Ze závodního speciálu

Ačkoliv plochý šestiválec v Carrere dosahuje výborných výkonů, Porsche se s modelem 911 nemohlo srovnávat s pořádnými supersporty. První myšlenky o silničním GT se zrodily v roce 1998, kdy závodní speciál Porsche pošetnácté zvítězil v nejslavnějším dvacetičtyřhodinovém závodě Le Mans. Vedení firmy rozhodlo, že se postaví silniční speciál na bázi závodního auta. Šlo tak trochu i o prestiž, protože silničním supersportům kraloval brutální McLaren F1, Ferrari oznámilo, že přijde s modelem F60 (dnešní Enzo), Mercedes-Benz už pracoval na SLR a do světa rychlých kol pronikaly i menší firmy, jako například Koenigsegg nebo Horacio Pagani a jeho Zonda.



Silniční verze závodního speciálu Porsche, model s označením GT1

Pro podvozek GT se stal základem podvozek ze závodního speciálu. Spodní část auta je celá zakryta tvarovaným uhlíkovým kompozitem. Zlepšuje se tak aerodynamika vozu a zvyšuje se maximální rychlost. Vpředu je spoiler, který dodává potřebný přítlak, vzadu podvozek končí difuzorem.

Karoserie

Karoserie je celá z uhlíkových kompozitů, hned při prvním pohledu je jasné, kam toto auto zařadit. U tvaru xenonových světlometů s čirou optikou s designem legendárního modelu 917 nebo lichoběžníkového víka kufru vidíme, že jde o prvky Porsche. Tři otvory nasávání v masce ukrývají kapalinové chladiče pro motor a brzdy. Z profilu si všimnete mohutného prolisu, který má otvory pro odvětrávání brzd a přísun vzduchu do motoru.



Bi-xenonové světlomety; brzdová světla z LED diod

Víko motoru má dvě vyboulení, které jsou z nerezové síťoviny a umožňují tak pohled na pohonnou jednotku. Jednoduché a prosté přitlačné křídlo se při rychlostech nad 130 km/h automaticky vysune o 16 cm a zvedne přítlak zadní části o 30 procent. Elektronika křídlo zasune zpět, když rychlost Porsche klesne pod 80 km/h. Na zádi jsou dva výfuky spolu se zadní mlhovkou a zpátečním světlem symetricky rozdělené místem pro registrační značku. Zadní brzdová světla skrývají „rychlé“ LED diody.



Vysunutí zadního přitlačného křídla o 16 cm nastává při rychlosti 120 km/h

Interiér a sada cestovních zavazadel

Exteriér se přizpůsobil funkčnosti, interiér je zase praktický s dobrou ergonomií. Při výběru materiálů se hledělo na jejich hmotnost, proto je zde opět použita spousta kompozitů, doplňky jsou ze slitin hořčíku nebo hliníku. Na první pohled zaujme zvýšená středová konzola s malou řadící pákou. Po překročení mohutného prahu s logem Carrera GT usednete do sportovních kožených sedaček. Barevnostně je sladěn i třiramenný volant obšitý kůží. Za ním je pod kapličkou pět překrývajících se budíků, kterým uprostřed dominuje otáčkoměr; to je pro sportovního řidiče to nejdůležitější.

Luxus vozu podtrhuje audiopřehrávač od firmy Bose s integrovaným navigačním systémem Porsche Online Pro. Tato multifunkční sestava přehrává i hudbu ve formátu MP3, čte CD, DVD i karty MMC. Řidič se v navigaci orientuje na LCD displeji, součástí systému je i telefon s handsfree a vlastní e-mailová schránka.



K zajímavostem, podobně jako u [Koenigsegg](#), patří odnímatelná dvoudílná střecha, která se pohodlně vejde do připraveného prostoru v kufru. Tím se ale jeho malý objem, pouhých 76 litrů, sníží na takřka na nulu. Inženýři sáhli k atypickému řešení a vybavili Carreru GT vlastní sadou pěti cestovních luxusních kožených zavazadel s logem vozu. Pokud pojedete se střechou nad hlavou, můžete do kufru umístit velkou cestovní tašku, oblečení má své místo za sedadly, další drobnosti dáte pod středovou konzolu a kufřík zasunete pod sedadlo.



Sportovní kupé; po odejmutí střechy a rozložení na dva díly je pohodlně uložíte do zavazadlového prostoru

Šestisetkoňový desetiválec a keramické brzdy

Nejsilnější sériová Carrera všech dob dostala do vínku desetiválec o objemu 5 733 ccm. Základ můžete najít v závodním motoru 5.5 l V10 z lehkých slitin, který však mechanici převrtali a kompletně přepracovali. Řady válců svírají úhel 68 stupňů a každý válec má vlastní chlazení. Celý blok váží pouhých 214 kg a je vypracován, stejně jako diamant, do posledního detailu; použito bylo mnoho patentů samotné továrny Porsche. Nezvykle vysoký kompresní poměr 12:1 z agregátu vyždímá výkon 450 kW (612 k) při 8 000 ot., maximální kroutící moment 590 Nm nastupuje od 5 750 ot. a motor lze vytočit až na 8 400 ot/min.

Výfukový systém obsahuje celkem čtyři katalyzátory, po dvojici v každé větvi spolu s lambda sondou. GT tak splňuje přísné emisní normy Euro 4. Dábelská síla se přenáší přes droboučnou dvoukotoučovou suchou spojku PCCC (Porsche Ceramic Composite Clutch) a šestirychlostní manuál na zadní kola.

Přední hliníková kovaná náprava je osazena disky z lehkých slitin o rozměru 9,5 J x 19", zadní náprava, která prošla optimalizací v aerodynamickém tunelu, má disky 15,5 J x 20". Kontakt s vozovkou mají na práci pneumatiky 265/35 ZR 19 vpředu a 335/30 ZR 20 vzadu. Pro uchycení slouží pouze jedna centrální matice.



Vnitřně chlazené a příčně vrtané keramické brzdy PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) o rozměru 380 x 34 mm jsou svírány velkými šestipístkovými třmeny. Při zpomalování Carrera GT pomáhá řidiči posilovač brzd, čtyřkanálové ABS a brzdový asistent. K zajištění bezpečí jsou tu přední a boční airbagy pro oba členy posádky a tříbodové pásy.

Kolik to jede, pane?

Aerodynamický tvar, pod kapotou síla šestisetkoňového stáda, široké pneumatiky a kontrola trakce. Carrera GT vystřelí z klidu na 100 km/h za 3,9 s, maximální rychlost je 330 km/h. Nádrž je na slušných 92 litrů benzínu, kombinovaná spotřeba se pohybuje okolo 18 litrů na 100 km při klidné jízdě. Když ale pořádně sešlápnete podál plynu, desetiválec si vezme hodně přes 20 litrů na 100 km. A věřte tomu, na plyn se v tomto autě šlape velmi snadno a rádo.

Servisní prohlídky vám bude řídící jednotka hlásit sama, motorový olej a vzduchový filtr se mění každých 20 000 km, olejový čistič a svíčky každých 40 000 km nebo jednou za čtyři roky. Na druhou stranu Porsche garantuje, že originální topný filtr a chladicí kapalinu do motoru nebude muset nikdy měnit.

Parametry

- Porsche Carrera GT
- Rozměry: 4 613 x 1 921 x 1 166 mm
- Rozvor: 2 730 mm
- Hmotnost 1 380 kg
- Motor: V10, 5733 ccm
- Výkon: 450 kW (612 k)/8 000 ot.
- Točivý moment: 590 Nm/5 750 ot.
- Zrychlení 0-100 km/h: 3,9 s
- Maximální rychlost: 330 km/h
- 0-400 m: 11,4 s
- Počet koní na tunu: 443
- Cena: cca 15 500 000 Kč

Fotogalerie



Autor: Roman Daněk

Zdroj: Autorevue

