

26. 1. 2004

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

Super rychlé zvíře

Nejlepší Porsche všech dob a nejlepší současný supersport? Podařilo se tyto sliby s Carrerou GT splnit?

Odpusťte mi, když opomenu zdůraznit uhlíkovou nosnou strukturu Carrery GT. Budte, prosím, shovívaví, když nebudu příliš brát na vědomí desetiválcový motor s výkonem 612 k. Mějte strpení nad tím, že přehlédnu „věčnou“ keramickou spojku, nikdy neuvadající brzdy nebo ručně kovaná magnéziová kola.

Chtěl bych vás totiž zaměřit na detail, který Carreru GT vlastně definuje: jednoduchou vrstvičku laminovaného březového dřeva, přesně vyplňujícího vaši dlaň.

Maníci v šušťákových teplácích se nad jejím významem asi jen pousmějí a nebudou nic řešit. Zbývající z vás si však jistě budou lámat hlavu nad tím, proč Porsche dalo do jinak zcela karbonového auta kus nějakého stromu. Věřte však, že tento dřevěný „přívěsek“ má mnohem hlubší význam.

Jak to? Porsche v roce 1998 ukončilo svůj program návratu do Le Mans. Právě na jeho základě vznikl motor Carrery GT. Vzpomeňte si přitom na legendární monstrum Porsche 917, které si několikrát podrobilo Le Mans. Vzpomeňte si na jeho řadicí páku. Ta byla vyrobena (v době, kdy neexistovala uhlíková vlákna) z jediného lehkého materiálu – balzového dřeva...

Tuto fajnovou řadicí páku lze brát jako metaforu postoje Porsche k tomuto autu. „Střevo“ automobilu jsou plná uhlíku, na povrchu karoserie je však vidět, že designérský tým vedený Harmem Lagaayem se s přetěžkým úkolem vypořádal skvěle. Podařilo se mu najít rovnováhu mezi sebevědomím a skromností, jež jsou hodny společenského postavení značky Porsche.

Když se postavíte k tomuhle autu, zjistíte, že má mnohem barvitější detaily než jste si mysleli. Jeho hluboko zaříznuté dveře ukrývají maličké kliky dveří a tvoří vstup do velkého nasávacího otvoru v bocích.

Naopak stříbrný hliníkový kryt motoru je hotovým uměleckým dílem. Interiér, v kterém lze občas spatřit karbon, z něž je celé auto vyrobeno, ve skutečnosti nevypadá nijak přehnaně exoticky. Všude je kůže a z ostatních modelů známé „budíky“. Atmosféra skutečně příliš neodpovídá autu, které stojí 15 miliónů Kč.

Je dobře, že nestojíme tvář v tvář dalšímu autu vyznávajícímu duch formule 1 v podobě blikajících diod, sekvenčního řazení, množství tlačítek na volantu a jen minimálního komfortu. Porsche je v tomto srovnání starou dobrou školou s klasickou řadicí pákou a klasickým volantem. A navíc – nemá žádné startovací tlačítko, jen obyčejný klíček.

Jsem unešen zejména řadicí pákou, která raší z vysokého středového tunelu. Nejde jen o onu kouli z březového dřeva, ale především o ruční převodovku. Bude to zase příjemná změna po všech těch sekvenčních superstrojích. Přestože hlavními cíli vývoje byla minimální hmotnost a nízké těžiště, největší novinkou převodového ústrojí je především keramická spojka, která je jedním z

technických bonbónků celého automobilu.

Její funkcí je přenos 612 k a 590 N.m, které vyvine vynikající, uprostřed podélně uložený 5,7litrový desetiválec, na kola.

Poloha těla za volantem je fantastická, ostatně jak lze očekávat. Na podlaze přichycené pedály jsou skutečným uměleckým dílem. Řadicí páka je umístěna pouhou šířku dlaně od volantu, takže je vždy skvěle po ruce. Ať se snažíte co nejvíc o sebekontrolu, jakmile desetiválec za vašimi zády naskočí, máte smůlu.

Zní totiž úplně jinak než u jakéhokoliv jiného superauta, je nezaměnitelný a působivější než dvanáctiválec Vanquishe nebo Murciélaga. Měl jsem možnost slyšet ho, když se kolem nás na letišti Carrera GT prohnala v rychlosti přes 300 km/h.

Tahle keramická spojka, to je možná chytrá věcička, zkuste se však rozjet z klidu. U Porsche doporučili, abych pomalu pouštěl spojku a přitom se nedotýkal plynu – potom se prý auto klidně rozjede. Jo, to funguje, ale představte si, že jste na křižovatce a musíte se hbitě zařadit mezi projíždějící auta... Když se však rozjedete, spojka funguje dokonale.

Testování Carrery GT probíhalo v nekonečných lesích bývalého NDR, kde se střídaly absurdně dlouhé rovinky s pomalými šablonovitými zatáčkami. Silnice jsou tiché a velmi hladké, zkrátka ideální pro skutečné vyzkoušení supersportu, jímž Carrera GT bezpochyby je. Mrkám na fotografa, který jasně vycítil, že teď budu prostě zrychlovat, dokud jednomu z nás nerupnou nervy. Řadím za dvě a šlapu na plyn.

V následujících dvaceti sekundách oba zážíváme velmi intenzivní zrychlení. Carrera GT se z jedné rychlosti dychtivě vrhá do další a další. Červené pole otáčkoměru působí jako magnet nejen na dvojku a trojku, ale také na čtyřku a pětku.

Nejsme ještě ani v polovině rovinky a okolní borovičky se slily v jedinou masivní stěnu kůry a kmenů, které sekolem bočních oken ženou rychlostí skoro 280 km/h. Fotograf tentokrát vyhrává, sám ubírám a nechám naše smysly naplno vychutnat onu rychlost. Je legrační, že když máte auto vybavené keramickými brzdami o průměru 380 mm, zdají se vám právě tyto rychlosti těmi nejpřirozenějšími na světě.

Další šokující věcí je jakási dvojjakost desetiválce. Tento motor se totiž zřetelně raduje při 8000 min-1 a více, a přitom je schopen neuvěřitelně rychlého plynulého zrychlení na šestku z 50 km/h až do 330 km/h.

Jak jsem doufal, Carrera GT má skvělé řízení. Vyžaduje sice poměrně dost síly, ale odměňuje se naprosto lineární charakteristikou a značnou citlivostí. O poloze a možnostech předních kol máte tolik informací, že byste za ně v Enzu byli schopni snad i zabít. Podobně jako řízení, je i odpružení v podstatě dokonalé a velmi účinně omezuje naklánění karoserie.

Celý text článku naleznete [zde](#).

