

Koenigsegg Gemera

Čtyři žaludky naruby

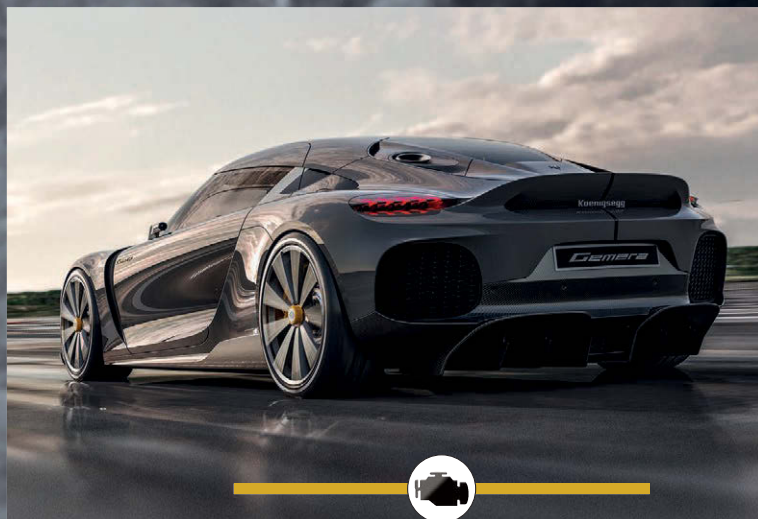
Geniální švédský konstruktér Christian von Koenigsegg se před čtvrt stoletím vydal za svým snem. Cestou vymyslel převratná technická řešení, získal několik patentů a nakonec dal světu nejrychlejší sportáky planety. Ten nejnovější se jmenuje Gemera, má výkon 1700 koní, jede 400 km/h a čtyři cestující katapultuje na stovku za 1,9 s.



Vyrobít nejrychlejší auto světa plánoval ne jeden malý kluk. Švéd Christian von Koenigsegg nebyl výjimkou. Na rozdíl od mnoha ostatních jej ale tato touha neopustila ani v dospělosti, navíc disponoval potřebným intelektem, odvahou a v neposlední řadě štěstím. Vlastní firmu založil v roce 1994, když mu bylo dvaadvacet. O dva roky později představil prototyp supersportu CC, v roce 2000 jeho finální podobu a na ženevském autosalonu 2002 už slavnostně předával první produkční Koenigsegg CC8S zákazníkovi. Ještě též rok vyrobil další čtyři auta.

Od začátku měl Christian ty nejvyšší ambice, které 28. února 2005 naplnil jeho model CCR, když stanovil nový rychlostní rekord sériově vyráběného vozu – na italském okruhu Nardò mu naměřili 388,87 km/h. Radost však vydržela jen do září, kdy se žezla ujal dlouho odkládaný projekt koncernu Volkswagen, Bugatti Veyron. Ten nakonec zvládl ještě o 20 km/h víc a jeho počinem v podstatě započala přetahovaná o post krále superaut.

Gemera zakládá novou kategorii mega-GT. Čtyřmístný luxusní hybrid s výkonem 1700 koní, plně elektrickým režimem a schopností jezdit na ekologická paliva si takové označení rozhodně zaslouží.



ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Koenigsegg Gemera

Hybridní pohon **přepíňovaný tříválec**
2,0 l + 3 elektromotory

Systémový výkon **1270 kW (1700 koní)**

Točivý moment **3500 Nm**

Pohon a řízení **všech kol**

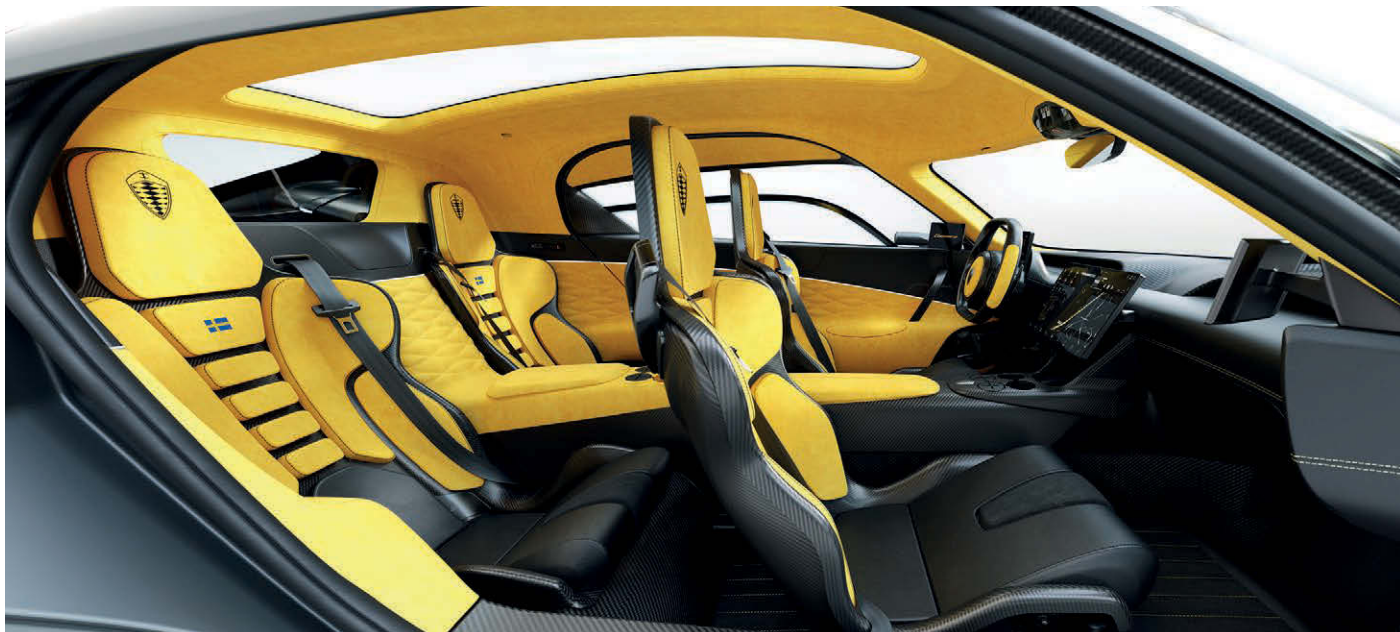
Jediný stálý převod

Zrychlení 0–100 km/h **1,9 s**

Maximální rychlost přes **400 km/h**

Produkce **300 kusů**





Předním i zadním cestujícím se dostává shodného komfortu, na palubě nechybí wi-fi nebo chlazené i vyhřívané držáky nápojů.



Jako první model značky postrádá gamera zpětná zrcátka. Místo nich má aerodynamičtější kamery s výstupem na dvě obrazovky umístěné v rozích palubní desky.



Koenigsegga ale přestala hra na absolutně nejrychlejšího bavit a zhlédl se v jiných rychlostních disciplínách. Třeba ve sprintu z klidu na tři sta, který zvládla jeho Agera R za 14,53 s. Nebo v rozjezdu a zastavení 0–300–0 km/h, což švédský bolid zvládl během 21,19 sekundy. S každým dalším modelem Koenigsegg zlepšoval vlastní rekordy, ve sprintu na čtyři sta a opětovném zastavení deklasoval i starého soka Bugatti – tentokrát už ale novější model Chiron. Ten se koncem roku 2017 podařilo zašlapat do země i novým rychlostním maximem 446,97 km/h, přičemž následný rozbor palubních dat vozu ukázal, že v jeden okamžik jel Koenigsegg Agera RS dokonce 457,94 km/h. Před lety ztracený trůn tak byl dobyt zpět.

Do dnes vyrobil Koenigsegg přes 150 aut dvaceti různých modelů a evolučních verzí. Aktuálně staví osmdesátikusovou sérii kupé Regera a 125 kusů loni představené stíhačky Jesko za víc než šedesát milionů. Když už se zdálo, že konstrukční potenciál ambiciózního Švéda musí být vyčerpaný, představila se gamera. Jméno složené

ze slov ge (dát) a mera (víc) naznačuje, o co Koenigseggovi šlo. Dát světu víc než jen nejrychlejší hyperpsort. A tak stvořil čtyřmístný hyperpsort a založil s ním novou kategorii mega-GT. Koenigsegg ale není povrchní sběrač senzací, který by dozadu narval dvě nepoužitelné nepřístupné sesle a nechal se zapsat do dějin. K novému projektu přistoupil s pečlivostí sobě vlastní a myslel na každý detail.

Na první pohled vypadá gamera jako ostatní koenigseggy – má kapkovitý kokpit, nizoučkou siluetu a uhlazené tvary, v tomto případě inspirované úplně prvním vozem značky, konceptem CC z roku 1996.

Do auta se nastupuje pro značku typickými, vzhůru výklopnými dveřmi, jejichž úsporný mechanismus dovoluje pohodlné otevírání i ve stísněných prostorách. Jakmile gamera rozevře křídla, objeví se široká brána bez středového sloupku vedoucí ke čtyřem plnohodnotným sedadlům. Autor díla slibuje komfort bez kompromisů všem čtyřem pasažérům. Každý z nich se může těšit na elektrické nastavování polohy, nabíjecí USB konektory nebo dva držáky nápo-

jů – jeden na studené a druhý na teplé pití. Vpředu i vzadu najdeme dotykovou obrazovku multimediálního systému, na palubě nechybějí wi-fi hotspot, špičková aparatura a klimatizace je pochopitelně oddělená pro každou řadu sedadel zvlášť. Gemera má být zkrátka komfortním autem pro každodenní použití, dokonce má pod karoserií schované i tři odkládací prostory pro zavazadla.


Pokud zatím nemáte pocit, že by ve Švédsku stvořili něco zas až tak výjimečného, pak vězte, že popisovaný luxusní stroj má výkon 1,27 megawattu, tedy 1700 koní, a točivý moment 3500 Nm. Je to tedy takový kříženec malé elektrárny a lokomotivy. Na stovku se dostane během 1,9 sekundy, a i když maximálka ještě není oficiálně stanovena, Koenigsegg slibuje 400 km/h a my nemáme důvod mu nevěřit.

Celé to zní už teď naprosto mimozemsky, jenže představení švédského génia ještě zdaleka nekončí. Kdo by čekal, že Christian prostě vzal obrovský užraný motor a obalil jej luxusním pozlátkem, očividně sympatického Švéda nezná. On je totiž nejen megaloman, ale také velký ekolog. Proto pro svá auta vynalezl nejen extrémně výkonný, ale současně šetrný pohon.

Gemera je hybrid, kombinuje tedy spalovací a elektrický motor. V prvním případě jde o lehoučký dvoulitrový tříválec z vlastní dílny. Má dvě turbodmychadla, patentovanou konstrukci bez vačkových hřídelí a nezávislé ovládání ventilů. Z něčeho tak malého do-

kázal Koenigsegg vykřesat 600 koní a 600 Nm, což by samo o sobě leckteré automobilce stačilo jako pohon supersportu. V případě gemery jde ale pouze o první článek čtyřčlenného týmu. U každého zadního kola totiž najdeme elektromotor s výkonem 500 koní a točivým momentem 1000 Nm, hřídel roztáčející přední kola pak dostala vlastní elektrickou jednotku se 400 koníky a 500 Nm a jako bonus onen šestisetkoňový dvoulitr. Síla téhle party snů se nezávisle prostým součtem, na to je hybridní hnací řetězec příliš komplikovaný, takže správného výsledku se nedopočítáte. Výrobce to udělal za nás a do kolonky systémové parametry zapsal již zmíněné hodnoty 1700 koní a 3500 Nm, které se rozlévají mezi všechna kola bez převodovky prostřednictvím patentovaného stálého převodu a důmyslné souhry jednotlivých agregátů.

Aby Koenigsegg zdůraznil své ekologické smýšlení, navrhl tříválec ke spalování metanolu, etanolu a jejich různých směsí, barbar pak samozřejmě může natankovat i klasický benzin. Na jeho zásobu gemera ujede až 950 km, dalších 50 km zvládne ryze elektricky. Na proud může auto svištět rychlostí až 300 km/h, ale je jasné, že při takovém tempu zásoba energie z malých baterek zmizí dřív, než řeknete Koenigsegg.

Cena gemery zatím nebyla oficiálně stanovena, spekuluje se o částce přes dvacet milionů korun. Ale zase máte v ceně Isofix pro ukotvení dětských sedaček... 



Třem neslyšným elektromotorům dělá společnost malý dvoulitrový tříválec. O hudební zážitek posádka přesto nepřijde, za zády ji koncertuje titanová výfuková soustava od akustického mága Akrapoviče.