

Elektrický drak

Drako GTE

Kalifornské Silicon Valley je technologickou lánou celosvětového významu. Sídli tam Apple, Google, Tesla nebo třeba Drako Motors. Že jste o těchto firmě nikdy neslyšeli? Nejspíš proto, že dlouholetá vývojová činnost tohoto startupu založeného v roce 2013 zatím nepřinesla žádné hmatatelné výsledky, tedy kromě konceptu elektrického superauta představeného

v srpnu 2019. Pak se po něm zdánlivě slehla zem, jeden by si řekl, že jednoduše zhasla další rádoby hvězda. Ovšem práce pokračovaly a výrobce nyní hlásí, že má hotovo, vůz podrobuje finálnímu testování na sněhu a ledu a do konce roku se chystá předat první exempláře natěšeným zákazníkům.

Těch má být pro zaručení maximální exkluzivity pouze dvacet pět, přičemž každý zaplatí minimálně 27,5 milionu korun.



*Na silnice se chystá další
sebevědomý nováček. Drako GTE si
brousí zuby na titul nejrychlejšího
a nejlépe jezdícího elektrického
supersportu světa.*





Takový spínač Manettino mají na volantu i vozy Ferrari. Drako GTE má rovnou čtyři – pro regulaci výkonu, rekuperace, trakčních systémů a jízdních režimů. Centrem vozu bude jak jinak než velký dotykový displej.



V útrokách ručně tvarované karoserie z hliníku a uhlíkových vláken pracují čtyři na sobě nezávislé elektromotory o celkovém výkonu 1200 koní. Kola umějí podle potřeby roztáčet i brzdit.



Extrémní výkon vyžaduje extrémní brzdy. Karbon-keramickou soustavu dodalo věhlasné Brembo, a protože jde o elektromobil, umí i rekuperovat energii zpět do baterek.



První zákazníci se mají vozu dočkat ještě letos, výrobce přesto nadále tají podobu čtyřmístného interiéru a do světa pouští jen ochutnávku.

Cena se bude odvíjet podle individuálních požadavků, jimž se meze nekladou. Není to zrovna málo vzhledem k nulové image i historii značky, takže musí jít skutečně o výjimečnou strojnou.

Jmenuje se prostě – Drako GTE. Aby si malá firma alespoň trochu ušetřila práci, sáhla po šasi jiného vozu Fisker Karma. To byl vizionářský plug-in hybrid vyráběný v letech 2011 a 2012, jenž se spolu s Teslou Model S snažil v ropné džungli prošlapat elektrickou cestičku. Nebyl ovšem zdaleka tak úspěšný, vzniklo jen asi 2500 kusů a celý projekt Henrika Fiskera záhy zkrachoval.

Převzatá základní koncepce karmy diktuje novému GTE architekturu s dlouhou kapotou a dozadu odsunutým interiérem, Drako

se ale v rámci vymezených mantinelů snažilo vtisknout vozu vlastní tvář. Dravou a elegantní zároveň. Přizvali si k tomu skutečného mistra v oboru. Designér Lowie Vermeersch z turínského studia GrandStudio v branži něco znamená. Mezi jeho díla patří několik modelů Maserati a Ferrari, například California, FF nebo 458 Italia.

Z uhlazených ploch bez viditelných klik dveří vystupují varovné signály v podobě mohutných hltačů chladicího vzduchu na přední a vyceněných zubů karbonového difuzoru na zádi. Tohle nebude pomalé auto!

V Drako Motors se rozhodli na první dobrou zahanbit nejen souseda Elona Muska a jeho Teslu, ale i střely renomovaných

značek Porsche Taycan Turbo nebo právě představené Audi RS e-tron GT. Do útroby sedanu GTE Američané nacpali čtyři zcela nezávislé elektromotory o celkovém výkonu 895 kW, tedy 1200 koní a mamutím točivém momentu 8800 Nm. Každé hnací jednotce náleží vlastní jednodušňová redukční převodovka, vše je řízeno elektronicky a GTE si vystačí bez klasického diferenciálu či jiného vzájemného propojení. Zjednodušeně řečeno každé kolo je roztáčeno přesně takovou silou, jaká je právě potřeba, a v zatáčkách může být stejně tak brzděno. Chcete se otočit na místě? Žádný problém, řídicí jednotky roztočí pravá kola jedním směrem a levá druhým. Tento jedinečný hnací řetězec má autu zajistit bezkonkurenční jízdní vlastnosti a hbitost v zatáčkách, přestože nejde o žádného drobečka.

Drako nenechal nic náhodě a GTE vybavilo neúnavnými karbon-keramickými brzdami Brembo, které patří v nejlepší společnosti superaut k dobrému vychování. Vždyť tenhle sedan má umět



ZÁKLADNÍ ÚDAJE
Drako GTE

Čtyři nezávislé **elektromotory**
Celkový výkon **895 kW (1200 koní)**
Točivý moment **8800 Nm**
Pohon **všech kol**
Čtyři jednodušňové převodovky
Zrychlení 0–100 km/h **méně než 3,0 s**
Maximální rychlost **332 km/h**
Dojezd **400 km**
Cena asi **27 000 000 Kč**
Produkce **25 kusů**



zdotat stovku za méně než tři vteřiny a maximálka má dosahovat 332 km/h. Pokud budete těmto schopnostem podléhat s chutí a často, rozhodně nepočítejte s ekonomickým provozem, natož pak s proklamovaným dojezdem v kombinovaném cyklu 400 km. Automobilka ale i v tomto ohledu využila maximum dnešních technologií. GTE dostalo obří akumulátory o kapacitě 90 kWh uložené samozřejmě v podlaze pro zajištění co nejnižšího těžiště. Nabíjet bude možné velmi solidním výkonem 150 kW, byť některá auta už se dnes chlubí i vyšší rychlostí.

Drako očividně myslí svůj vstup, respektive skok do elektrického supersportovního světa hodně vážně. Při prvních jízdních zkouškách usedl za volant legendární testovací jezdec Valentino Balboni, jenž spojil svůj život se značkou Lamborghini a stal se její tváří. Nakonec podívejte se sami na stránkách Drako Motors, jak dostala ve sprintu Tesla Model S P100D na frak... 

