


Stará dobrá škola

 AUTO SNŮ

Hmotnost jen lehce přes tunu, atmosférický dvanáctiválec a manuální řazení – tak dnes staví auta už jen jediný člověk. Konstruktérská legenda Gordon Murray představil supersport T.33, druhý model své privátní značky GMA.

GMA T.33







Většina malosériových výrobců přebírá motory od velkých automobilek. GMA si ovšem ve spolupráci s firmou Cosworth vyvinulo unikátní atmosférický dvanáctiválec.



ZÁKLADNÍ ÚDAJE

GMA T.33

Benzinový dvanáctiválec 4,0 l

Výkon 452 kW (615 koní)

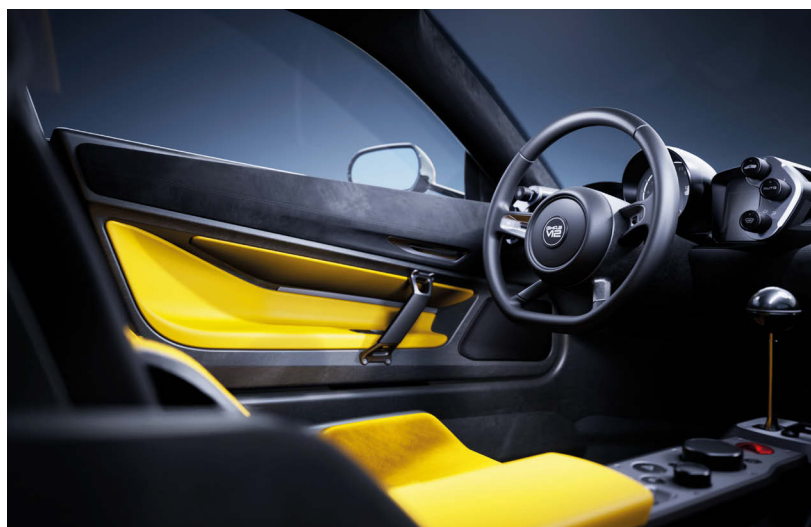
Točivý moment 451 Nm

Pohon zadních kol

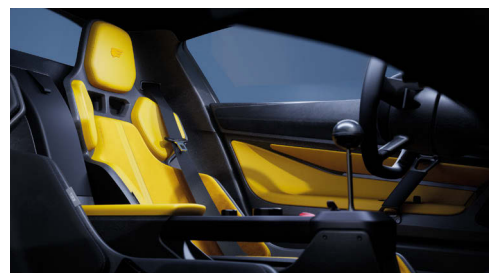
Manuální šestistupňová převodovka

Základní cena asi 51 300 000 Kč

Produkce 100 kusů



Uvnitř vládne přísný minimalismus. Karbonový volant se spínači blinkrů si nechává GMA dělat na míru, stejně jako všechny ovladače. Řidičovu výhledu dominuje otáčkoměr v sevrení dvou malých displejů.



Skořepinová sedačka bude vyrobena na míru každému ze stovek zákazníků.

Největším nepřítelem sportovního auta je hmotnost. Pro britského konstruktéra Gordona Murraye se stala noční můrou a celý život se s ní snaží bojovat. Ve světě formule 1, když pro ni coby mladý inženýr navrhoval závodní monoposty, i ve světě silničních aut, do jehož historie se nesmazatelně zapsal coby otec třímístného supersportu McLaren F1. Historky, jak při jeho zrodu počátkem devadesátek bojoval o každý gram a nutil dodavatele odlehčovat rádio i klimatizaci, se staly legendární. Ale vyplatilo se. McLaren F1 pokořil v roce 1998 rychlost 391 km/h a stal se nejrychlejším produkčním vozem světa a dodnes zůstává držitelem rekordu mezi auty s nepřepřítelným motorem. S tímto autem si Gordon Murray postavil pomník a od ukončení jeho výroby si toužil takový projekt zopakovat.

Po odchodu od McLarenu založil vlastní konstruktérskou kancelář a pracoval na nejrůznějších bizarních projektech, jako je městské minivozítka nebo geniálně jednoduchý nákladáček pro rozvojové trhy. Bylo ale jasné, že člověk s jeho zkušenostmi, ambicemi a rychlostí v krvi se jen tak nevzdá.

Před rokem a půl spatřil světlo světa Gordon Murray Automotive Type 55, zkráceně GMA T.55. Třímístný hypersport šokoval hmotností pod tunu, na míru ušitým dvanáctiválcem, obrovským větrákem vytvářejícím přítlak a ne-skrýval očividnou podobu s ikonickým McLarenem F1. Stokusová produkce byla navzdory ceně atakující 90 milionů korun okamžitě vyprodána a dlouhá řada nadšených zájemců zůstala neuspokojena.

Murray měl ale v rukávu trumf, který vytasil ještě před zahájením produkce padesátky naplánované na letošek. Oním esem je strídmější, univerzálnější a levnější model T.33 určený k běžnému používání. Všechny zmíněné přívlastky ovšem musíme vztahovat k superlativu ověšenému T.50, protože novinka má pořád parametry z říše snů a vyjde na 51 milionů korun. Bohužel ani ona zcela nenasytí hlad trhu, protože produkční kvóta byla naplněna pouhý týden po světové premiéře. GMA vyrobí v zájmu zachování exkluzivity opět jen sto exemplářů, tak totiž zní jedno ze sedmi příkázání značky. Zákazníci se dočkají v průběhu roku 2024. Co jim za obrovský balík a po dvou letech čekání zaparkuje v garáži?

Nečekaně kompaktní supersport vážící na dnešní poměry neuvěřitelných 1090 kg. Pro představu konkurentům jako Ferrari F8 Tributo, Lamborghini Huracán Evo nebo McLaren 720S váha ukazuje 1,3 až 1,4 tuny, ve srovnání s GMA mají tedy značnou nadváhu. Zatímco jiná britská značka, Lotus, zastává filozofii lehkého auta, jemuž stačí malý a relativně slabý motor, Murray je v tomto směru maximalista. Ve spolupráci s vyhlášenou firmou Cosworth vyvinul nový, velmi kompaktní čtyřlitrový dvanáctiválec. A protože GMA vyznává starou konstruktérskou školu, zavrhl i dnes už zcela běžné přeplňování. Toto rozhodnutí ušetřilo hezkých pár kilo, atmosférické plnění navíc zajišťuje charakter, bezprostřední reakce a správný zvuk. Agregát točí neuvěřitelných 11 100 otáček, takže pod plynem ječí jak rozvášněná formule 1. Parametry byly proti většímu mode-



GMA má standardně manuální převodovku, na přání automat s pádly sekvenčního řazení pod volantem. Vedle kulisy se podepisuje autor vozu, legendární konstruktér Gordon Murray.

lu T.50 nepatrně přiškrnceny, ale pořád se bavíme o výkonu 452 kW (615 koní) a točivém momentu 451 Nm. Poměrem výkon/hmotnost tak patří třiatřicátka ke světové špičce, je dokonce lepší než legendární Murrayův McLaren F1.

Nic jiného než ryzí zadní pohon samozřejmě nepřipadalo v úvahu, maximální požitek z jízdy automobilka umocnila aplikací manuálního řazení, které už dnes v říši supersportů prakticky nikdo nenabízí. Nebyl by to Murray, kdyby se

INZERCE



**...O ČEM
AUTA SNÍ...**

Formula 1 **AUTOMOTOCHEMIE.CZ** **GOLD EAGLE**



Supersport nemá okaté aerodynamické prvky. O přitlak se starají samotné tvary auta a propracovaný design podlahy... Jedinou výjimkou je aktivní zadní spoiler.

Murray používá u svých aut jen to nejlepší. Lehce přes tunu vážící kupé krotí karbon-keramické brzdy.



spokojil jen tak s ledajakým ústrojím, takže si nechal u specialisty Xtrac na míru ušít kompaktní převodovku výhradně pro vlastní využití – nejlhčí na světě. Aby ale držel krok s dobou, nabídne zákazníkům na přání i automat s řazením pádly pod volantem.

Posedlost starými principy a snaha nabídnout ničím neřaděné zážitky šla dokonce tak daleko, že v době špičkových elektrických systémů navrhlo GLA dokonce poctivé mechanické řízení s hydraulickým posilovačem. V brzdách se ovšem Murray moderních trendů neštítí, sáhl po lehké a vysoce výkonné karbon-keramické soustavě.

T.33 má tedy veškeré předpoklady potvrdit autorovo suverénní prohlášení, že tohle je nejlepší supersport světa.

Šasi vozu je postaveno jak jinak než z hliníku a karbonu.

Zatímco větší T.50 je třímístný s řidičem sedícím uprostřed vpředu, novinka vyznává tradiční dvousedadlové uspořádání. Design karoserie i interiéru je cíleně minimalistický, Murray vyznává krásu jednoduchosti. A to i v samotné konstrukci. Inženýři prý věnovali stejnou péči karoserii i každé sebemenší součást-

ce, byť ji třeba majitel vozu v životě neuvidí. Na autě budete marně hledat okaté aerodynamické prvky, o potřebný přitlak se starají samotné tvary auta a propracovaný design podlahy se systémem nejrůznějších kanálů a difuzorů. Na jednu výjimku ale přece jen došlo, a sice na aktivní zadní spoiler.

Gordon Murray očividně přesně ví, co je pro řidiče dobré, a nenechává se strhnout moderními trendy. V interiéru proto nenajdete žádné rozptylující dotykové displeje, vše se ovládá intuitivně mechanickými spínači soustředěnými v optimálním dosahu řidiče. Přesto se do auta podařilo dostat veškerou očekávanou výbavu včetně klimatizace, audiosystému a konektivity s mobilním telefonem.

Gordon Murray zkrátka dokázal, že i v dnešní složité době lze postavit skvělé, ale úplně normální auto bez zbytečných složitostí. Jen už není pro každého. 