

Když si něco hodně přejete . . .



AUTO SNŮ

...tak se vám to vyplní. V případě prodlouženého supersportu Pagani, který si vymodlili dva klienti, je to tedy ještě podmíněno zbytnými 173 miliony. O 360 mm natažená a kompletně přepracovaná Huayra Codalunga nakonec vznikne v pěti kusech.

Pagani Huayra Codalunga





Automobilový umělec Horacio Pagani po letech opět ohromuje. Už jsme si zvykli, že manufaktura Pagani Automobili S.p.A. z italské Modeny, založená argentinským rodákem v roce 1992, obohacuje svět nejrychlejších a nejdražších vozů uměleckými skvosty propracovanými do nejmenšího detailu. Znamé jsou zkazky o tom, jak mistr Horacio osobně dohlíží na design doslova každého šroubku. Jeho péče o estetickou hodnotu vozů Pagani mu vynesla přiléhavou přezdívku „da Vinci automobilového průmyslu“.

Za celé ty dlouhé roky si přitom značka vystačila jen se dvěma modely, které postupně modifikovala a kořenila více či méně početnými limitovanými edicemi. Vše začalo zondou, již v roce 2011 nahradila dodnes aktuální huayra.

TEXT JIŘÍ BABORSKÝ • FOTO PAGANI



Verze Codalunga je uhlazenější a hlavně o 360 mm delší než standardní kupé Huayra.



Štěrba v zádi dává vyniknout titanovému výfuku o hmotnosti pouhých 4,4 kg. Díky takovým finesám váží codalunga jen 1280 kg.



Pagani je vyhlášen překrásnými interiéry. Codalunga se od běžné huayry neliší, dominantou je i zde otevřená kulisa sekvenčního řazení. Skladbu materiálů a barev si v plné šíři diktuje klient.



Když máte pár desítek milionů na auto, dá se předpokládat, že to nejsou vaše poslední peníze. Není tedy divu, že někomu může připadat standardní varianta produkovaná ve stovkách kusů tuctová, a žádá ještě větší exkluzivitu. Dva věrní zákazníci prý oslovili Paganiho s dotazem, zda by jim navrhl a postavil huayru s prodlouženou zádi. Jde o celkem běžný jev, že k základní karosářské verzi vznikne druhá, protažená, s lepší aerodynamikou a puncem exkluzivity. V branži se jí říká anglicky „longtail“, tedy dlouhý ocas. Italský překlad zní codalunga a tím máme zodpovězenou otázku na zvláštní jméno novinky.

Konstruktoři Pagani pracovali na zakázce přibližně dva roky a po celou dobu úzce spolupracovali se zadavateli. K projektu se přistupovalo prakticky jako k novému modelu. Navrhovalo se na papíře, na počítači a vznikly i dva hliněné

modely v měřítku 1:4. Vše muselo být perfektní a dokonale funkční, mimo jiné i proto, aby vůz splnil globální homologační procedury a byl připuštěn do silničního provozu.

Výsledkem snažení je Huayra Codalunga inspirovaná závodními vozy šedesátých let minulého století, především pak těmi ze slavného vytrvalostního závodu 24 Le Mans. Automobilka se nakonec rozhodla postavit u své zakázkové divize Grandi Complicazioni celkem pět exemplářů a zdaleka se neomezila jen na prosté protažení zádi. To je samozřejmě pilířem přestavby, růstový hormon pomohl huayře k 360 mm délky navíc, ovšem změn proti standardnímu provedení najdeme na autě mnohem víc. Už samotný design zadních partií se nese v odlišném, uhlazenějším duchu a samozřejmě byl navržen s přísným důrazem na aerodynamickou účinnost. Tu codalunga dále zvyšuje ještě přepracovanými aktivními klapkami, jež najdeme například v přední kapotě. Celkově působí novinka čistěji a méně agresivně než její sourozenci.

Horacio Pagani ctí základní pravidlo sportovních vozů, že výkon musí být co nejvyšší, zatímco hmotnost co nejnižší. Váhu jezevčíka se podařilo udržet na nesmírně příznivých 1280 kg, pohonná jednotka od Mercedes-AMG přesto prošla dopingem. Dvakrát přeplňovaný šestilitrový dvanáctiválec posílil na 840 koní a 1100 Nm. Údaje o maximální rychlosti ani zrychlení na stovku sice výrobce nezveřejnil, ale máme takové tušení, že obavy nejsou namístě. Pagani zůstává věrný neředěným jízdním zážitkům, i takto přemotorované mon-



Motor je v případě prodloužené codalungy skryt zvědavým pohledům pod designově čistým krytem o výměře 3,7 m².

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Pagani Huayra Codalunga

Dvakrát přeplňovaný benzinový dvanáctiválec 6,0 l

Celkový výkon 618 kW (840 koní)

Točivý moment 1100 Nm

Pohon zadních kol

Sedmistupňová sekvenční převodovka

Pohotovostní hmotnost 1280 kg

Produkce 5 kusů

Základní cena 173 000 000 Kč



Pagani je jedna z posledních automobilek, která si dává záležet na estetickém dojmu i v motorovém prostoru. Trůní zde dvakrát přeplňovaný dvanáctiválec 6,0 litru z dílny Mercedes-AMG.

strum tak má pouze pohon zadních kol, jen prací se spojčným pedálem řidiče nezatežuje. Řazení obstarává v této sféře unikátní robotizovaná převodovka se sekvenčním řazením pádly pod volantem nebo výkyvem páky v otevřené kulise, pro všechny případy je tu i plně automatický režim.

Teď už víte o nové italské perle vše, zbývá doplnit jeden bezpředmětný detail – cenovou relaci. Všechny pět naplánovaných exemplářů již zná majitele, stanovená základní cena 173 milionů korun může dále růst ruku v ruce se speciálními požadavky.

INZERCE

www.zavodistepardubice.cz

6. srpna - III. KVALIFIKACE

na 132. Velkou pardubickou se Slavia pojišťovnou

2. září - PARDUBICKÉ DOSTIHY

3. září - IV. KVALIFIKACE

na 132. Velkou pardubickou se Slavia pojišťovnou

10. - 11. září - KONĚ V AKCI

