

# Picasso už zase tvoří

Švýcarsko je zemí luxusních hodinek, lahodných sýrů a čokolády. Nyní se chce díky značce Picasso Automotive zařadit i mezi producenty exkluzivních sportovních vozů.

## Picasso Automotive 660 LMS



TEXT JIŘÍ BABORSKÝ • FOTO PICASSO AUTOMOTIVE

Designérům nešlo o krásu, ale o maximální aerodynamickou účinnost. V rychlosti 315 km/h auto vytváří přítlak 960 kg.

Umělecký génius Pablo Picasso by se možná divil, na kolika blatnících se skví jeho podpis. Potomci před lety prodali práva na slavné jméno automobilce Citroën, která jím dlouho označovala rodinné velkoprostorové vozy.

Brzy přibude na silnicích dalších dvacet picassů. Ty už však nemají s nejslavnějším umělcem 20. století nic společného. Ponesou jméno po Stefanu Picassovi, švýcarském podnikateli. Ten v roce 2020 založil se společníkem Robertem Wildem automobilku s neskromným cílem vyrábět supersportovní auta podle osvědčeného receptu maximum výkonu/minimum hmotnosti.



ZÁKLADNÍ ÚDAJE  
**Picasso Automotive 660 LMS**

Dvakrát přeplňovaný  
**benzinový šestiválec 3,0 l**  
Celkový výkon **485 kW (660 koní)**  
Točivý moment **720 Nm**  
Pohon **zadních kol**  
**Sekvenční šestistupňová** převodovka  
Maximální rychlost **315 km/h**  
Základní cena **asi 24 450 000 Kč**



Už po roce představila ambiciózní dvojice první hmatatelný výsledek svého úsilí, závoďák Picasso PS-01. Pro letošek si pak Švýcaři připravili silniční derivát nazvaný 660 LMS.

Devátého června z něj oficiálně strhl plachtu kníže Albert II. Monacký v rámci tradiční exkluzivní výstavy Top Marques Monaco, čímž byl švýcarský supervůz oficiálně uveden na trh.

O budoucnosti kupé mají konstruktéři jasno. Ve druhé polovině roku 2023 spustí výrobu limitované série dvaceti vozů, přičemž rezervační systém je počínaje datem premiéry otevřený. Zájemce si musí připravit minimálně 820 000 eur bez daně, přepočteno a zdaněno necelých dvacet pět milionů korun. Plánovaný jednadvacátý exemplář pak nejspíš zůstane v majetku firmy.

Na automobilku s dvouletou historií celkem sebevědomé plány. Na druhou stranu podlože-

né špičkovými výrobními technologiemi a nadšeneckým přístupem ke konstrukci celého auta.

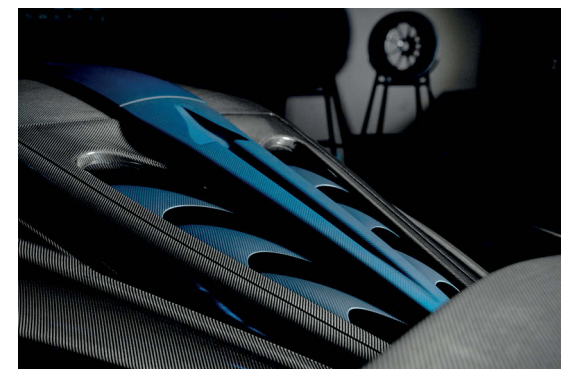
Už první potmělé snímky prozrazují, že autorům nešlo o prvoplánovou krásu. Prim hrála aerodynamika. Kupé nepoužívá žádné aktivní prvky, design je zkrátka navržen tak, aby sám o sobě zajistil požadovaný přítlak a jeho optimální rozložení mezi přední a zadní část vozu. Jedinou proměnnou představuje manuálně nastavitelné zadní křídlo. Že se dílo zdařilo, dokazuje hodnota přítlaku při maximální rychlosti 315 km/h dosahující 960 kg! To je téměř dvojnásobek hmotnosti auta, čímž se dostáváme k další prioritě inženýrů. V zájmu co nejlepší dynamiky, bezprostřednosti ovládnutí a maximálního užítku z řízení se šetřil každý gram. Ke slovu tak zákonitě přišly kompozity z uhlíkového vlákna, tentokrát ovšem použité v mnohem širší míře, než bývá zvykem.

Klasikou žánru je karbonová karoserie. Boční panely 660 LMS jsou s hodnotou 3,24 metru dokonce nejdelší karbonové díly v automobilové historii. Picasso šel ovšem mnohem dál a z karbonu navrhl celé základní šasi včetně zadního rámu nesoucího motor. Výsledkem je fantastická pohotovostní hmotnost vozu 980 kg, o které se může většině konkurenčních sportů zdát, nemluvě o těch elektrických.

Kompozitové díly si Švýcaři nechávají vyrábět u italského specialisty NuTeCo a z Apeninského poloostrova pochází i srdce vozu. Třilitrový šestiválec se dvěma turby na míru navrhl a vyladil producent závodních agregátů Au-



**Nosná struktura i celá karoserie picassa jsou z lehkého karbonu. Celistvé boční panely jsou největší komponenty z uhlíkových vláken, jaké kdy byly u auta použity.**



**Za sedadly, očím skrytý, trní vysokootáčkový italský šestiválec 3.0 Twin Turbo o výkonu 660 koní.**

**Karbon, kam se podíváš. Výsledkem je fantastická pohotovostní hmotnost vozu 980 kg.**



**Picasso je prvním vozem, který sází na revoluční brzdy Brembo s chytrými destičkami. Ty řidiči v reálném čase hlásí aktuální teplotu obložení.**

totecnica Motori. Mezi požadavky zadavatele byl mimo jiné vysokootáčkový charakter, takže picasso točí až osm tisíc. Výkon 660 koní a točivý moment 720 Nm jsou parametry běžné u dvojnásobně těžkých aut, v útrobach ani ne tunové karbonové skořápky je tak zaděláno na pořádný masakr. Mimočodem právě hodnota nejvyššího výkonu se promítá do označení auta, písmena LM indikují inspiraci ikonickými prototypy závodčích v Le Mans a připsané S pochází ze slova street, a připomíná tak určení pro silniční provoz – tak vzniklo Picasso 660 LMS.

Touha přenést do běžného provozu maximum závodních pocitů znamená samozřejmě pohon pouze zadních kol a řazení sekvenční převodovkou od dalšího závodního dodavatele, Sadev. K pořádné jízdě patří i pořádný řev, o nějž se stará titanová výfuková soustava SC-Project. Světová špička na motocyklové výfuky si v picassu odbývá automobilovou premiéru.

Švýcarští nadšenci jednoduše nenechali nic náhodě a ke spolupráci přizvali jen ty nejlepší. Výčet hvězdných partnerů pak zakončuje Pirelli coby exkluzivní dodavatel pneumatik a Brembo se svým poprvé aplikovaným revolučním brzdovým systémem. Chytré destičky s vestavěnými senzory dokážou v reálném čase informovat o aktuální teplotě, řidič tak má neustále přehled o stavu brzdové soustavy a může mu přizpůsobit styl jízdy.

Další prvenství v říši supersportů si 660 LMS odnáší za nasazení systému DAI. Ten s pomocí čidel a předvídavých algoritmů dokáže rozpoznat hrozbu

ztráty adheze kol na mokré vozovce a řidiče varovat dřív, než k nebezpečné situaci dojde.

Do interiéru nás zatím výrobce nahlédnout nenechal, pouze prozradil minimalistickou koncepci, skořepinová sedadla Sabelt s šestibodovými pásy a sedmipalcový centrální tablet pro přístup k méně často používaným funkcím. Pro ty zásadní, jako je nastavení režimu motoru, trakční kontroly nebo ABS ale Picasso zachoval nejrychlejší a nejbezpečnější způsob ovládání – konvenční otočné přepínače.

Tak se zdá, že britský génius Gordon Murray není jediný, kdo chce do bortičích se světa spalovacích aut pod tíhou nastupující elektromobility vnést ještě poslední závan starých dobrých časů. A když takové tendence přicházejí z pověstně neutrálního Švýcarska, možná ještě nebude tak zle. ■