

Sbohem, W16!

 AUTO SNŮ

Bugatti W16 Mistral

Automobilka Bugatti se loučí s érou megalomanského osmilitrového šestnáctiválce. V modelech Veyron, Chiron a odvozených derivátech se nesmazatelně zapsal do historie a nyní se chystá na zasloužený odpočinek. Posledním skvostem, jemuž vlije energii do žil, bude otevřené **Bugatti W16 Mistral**.

TEXT JIŘÍ BABORSKÝ • FOTO BUGATTI



Zakřivené čelní sklo s důmyslně maskovaným rámem plynule přechází do úzkých bočních oken a vytváří dojem jednolitého hledí.





Zadní světla ve formě X lemuji důmyslný odvětrávací systém.

Od představení veyronu v roce 2005 bylo šestnáctiválcové monstrum uspořádané do dvojitého W s objemem osm litrů, čtyřmi turby a výkonem od 1001 do 1600 koní nedílnou součástí každého modelu Bugatti. Především díky tomuto motoru byly a jsou vozy z francouzského Molsheimu tak jedinečné a získaly bezpočet světových rekordů. Nic ale netrvá věčně a bylo zřejmé, že blížící se elektrická éra automobilového průmyslu zlomí vaz i tomuto klenotu inženýrství. Obzvlášť když mateřský německý koncern Volkswagen loni propojil značku Bugatti s chorvatským specialistou na elektromobily Rimac a do čela dosadil jeho mladého geniálního zakladatele Mate Rimaka. O elektrifikaci Bugatti, byť zatím prý jen částečně v podobě plug-in hybridu, nemůže být pochyb. A my už nyní víme, kdo bude tím vyvoleným, který se velkolepě rozloučí s érou agregátu W16 a nejspíš i benzinovými časy slavné značky – superluxusní roadster W16 Mistral.

V mnoha směrech čerpá z historie automobilky, například už celou svou koncepcí. Více než 40 % všech vozů Bugatti bylo otevřených a kromě toho na bázi aktuálního „sériového“ modelu Chiron zatím žádný roadster nevznikl. Sázka na otevřenou karoserii tak byla podle Mate Rimaka jasnou volbou. Jméno novinka dostala po mistrálu, silném větru vanoucím z údolí řeky Rhôny přes malebné Azurové pobřeží v jižní Francii a mizícím nad hladinou Středozemního moře. Jak symbolické, když má Bugatti Mistral za úkol odvanout staré časy...

Čtyři linky světlometů mimo jiné odkazují na pohon všech kol a čtveřici turbodmychadel. Jejich tvar vede vzduch skrz karoserii, a funguje tedy jako aerodynamický prvek.



Srdcem vozu je unikátní motor W16 ve své vrcholné formě, tedy s výkonem 1600 koní poprvé aplikovaným v Chironu Super Sport 300+. Novinka je ovšem mnohem víc než jen převlečeným chironem, vývojáři významně změnili nosnou strukturu a na roadsteru pracovali jako na novém, samostatném modelu. Designéři si byli vědomi významu chystaného vozu a rozhodli se spojit futuristické prvky s rysy nejkrásnějších otevřených vozů v dějinách značky.

Múzou se stalo především Bugatti Type 57 Roadster Grand Raid z roku 1934, které dnes zdobí sbírku Louwmanova muzea v Den Haagu. Jeho dominantní aerodynamické hlavové opěrky protažené do zadní části karoserie a čelní okno zalomené do tvaru písmene V designéři v moderní interpretaci přenesli do tvarů W16 Mistral.

Překrásný roadster Bugatti Type 57 Grand Raid z roku 1934 patřil k hlavním inspiracím při návrhu nového mistrálu.





ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Bugatti W16 Mistral

Čtyřikrát přeplňovaný benzinový
šestnáctiválec 8,0 l

Celkový výkon **1175 kW (1600 koní)**

Točivý moment **1600 Nm**

Pohon **všech kol**

**Sedmistupňová
automatická převodovka**

Produkce **99 kusů**

Základní cena **asi 149 000 000 Kč**



Interiér protkaný nejluxusnějšími materiály přebírá koncepci chironu a byl upraven tak, aby v něm posádka mohla komfortně cestovat bez střechy rychlosti až 420 km/h. V jantarové vložce voliče převodovky najdeme sošku „tančícího slona“ od Rembrandta Bugattiho, která zdobila kapotu legendárního Type 41 Royale – jednoho z nejdražších aut dneška.

Kombinace černé a žluté barvy historické předlohy se pak promítla do specifikace prvního exempláře novinky, která debutuje v černém laku s nádechem lanžovské hnědé, jemnými žlutými akcenty a žlutým interiérem. Právě tento mix odstínů měl zakladatel značky Ettore Bugatti nejraději a zvolil si jej pro celou řadu svých osobních vozů.

Abyste mohly boky karoserie zůstat čisté a štíhlé a zároveň byl zajištěn dostatečný přísun vzduchu, rozdělili designéři na rozdíl od chironu jeho cesty. K olejovým chladičům proudí skrz otvory v zadních blatnících, zatímco do motoru vstupuje za hlavami cestujících až 70 000 litrů vzduchu každou minutu prostřednictvím zmíněných hlavových oblouků, které tak plní kromě historického odkazu také technickou funkci, a navíc ještě chrání posádku při nehodě. Vyrobeny jsou z vysoce pevného uhlíkového kompozitu a v případě převrácení unesou celou hmotnost vozu. Sání motoru poblíž uším posádky pak ještě umocňuje akustické vjemy, W16 za hlavami zlověstně hučí při akceleraci a hvízdá po ubrání plynu.

Jakkoli je mistral především superluxusním cestovním vozem a s největší pravděpodobností jen zřídka opustí piedestal soukromých sbírek, jednou je to bugatti a musí dokázat zprostředkovat nešední jízdní zážitky. K nim vede cesta přes co nejnižší hmotnost, v konstrukci se tak kromě kevlaru uplatnil i hliník a titan, často vyrobené pomocí 3D tisku.

Bugatti zkrátka udělalo maximum pro to, aby se s érou největšího produkčního motoru rozloučilo velkolepě.

Poslední roadster Bugatti, model Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse, vytvořil v roce 2013 světový rychlostní rekord s hodnotou 408,84 km/h. Jeho W16 měl tenkrát výkon 1200 koní. W16 Mistral jich má o čtyři sta víc. Stejně

jako Chiron Super Sport 300+, který v roce 2019 stanovil světový rekord 490,48 km/h. S přihlédnutím k faktu, že kokpit mistralu byl navržen tak, aby všechny údaje na přístrojovém štítu byly bez problému čitelné i při rychlosti 420 km/h bez střechy, nabízí se jediný cíl: stát se nejrychlejším sériově vyráběným roadsterem planety. To by byl celkem stylový odchod do důchodu...

Bugatti vyrobí pouze 99 exemplářů W16 Mistral, přičemž základní cena činí astronomických 123 milionů korun bez daně, tedy 149 milionů s DPH.

A jak už jste si v naší pravidelné rubrice Auto snů nejspíš zvykli, na závěr nemůže chybět obligátní poznámka, že celá výrobní série W16 Mistral byla ještě před světovou premiérou vozu rozprodána. První kusy se mají k zákazníkům dostat v roce 2024 a produkce poběží ještě v následující sezoně, fenomenální motor 8.0 W16 tak opustí scénu přesně dvacet let po svém představení. ■