

## Pagani Imola Roadster

S výkonem 850 koní je Imola Roadster nejsilnějším otevřeným autem, jaké kdy italská značka Pagani postavila. Extrémní technika i aerodynamika a produkce omezená na osm kusů vyhánějí cenu hodně přes sto milionů korun. Na obzoru se tak rýsuje další sběratelský klenot.

TEXT JIŘÍ BABORSKÝ • FOTO PAGANI

 AUTO SNŮ



# Osm rozcuchaných



Exkluzivní automobilka Pagani už naplno rozjela výrobu nového modelu Utopia, ovšem její ještě exkluzivnější divize Grandi Complicazioni si v tichosti dál hraje s předchůdcem huayry. Na jeho základech vznikla před čtyřmi roky pětice velmi vzácných speciálů Pagani Imola. Zatímco se hlavní tým modenského výrobce soustředil na utopii, jejich kolegové z dceřiné společnosti specializované na velmi limitované edice a extrémní přání zákazníků se rozhodli ještě jednou vzpomenout na model, s nímž značka žila posledních dvanáct sezon. Původní

myšlenkou bylo navrhnout pouze otevřenou variantu Pagani Imola, což byl posílený a aerodynamicky mimořádně-propracovaný derivát huayry. Nakonec se ale rozhodli zajít ještě o kousek dál. Spojili technický základ okruhově orientované Huayry Roadster BC s aerodynamickými principy a brutálním motorem závodní verze R, čímž stvořili nejvýkonnější otevřený vůz v historii značky. Navíc s globální silniční homologací.

Jmenuje se jednoduše Imola Roadster. Zdrojem jeho síly je tradičně dvěma turbu přepínaný šestilitrový dvanáctiválec od Mercedes-AMG vyladěný na neskutečných 850 koní a 1100 Nm. Zatímco konkurence dnes své hypersporty pro snazší zkracení vybavuje pohonem všech kol a často marně bojuje s nadváhou, Horacio Pagani posedlý ryzostí

a dokonalostí nezklamal – otevřená imola je čistokrevná zadokolka a bez náplní váží neuvěřitelných 1260 kg. Když si přečtete suché číslo, sotva vynikne jeho skutečný význam. V praxi to znamená, že tohle monstrum s reaktorem 6.0 V12 twin turbo váží stejně jako octavia s maličkým litrovým tříválcem.

Karoserie z uhlíkových vláken je prošípována mnoha otvory, z nichž každý má přesně definovanou funkci. V první řadě bylo nutné zajistit chlazení posíleného motoru, ve srovnání s kupé má tedy roadster větší přední vstupy a dva odvody tepla – jeden v podběhu kola a druhý v nárazníku. Další průduchy stabilizují příď ve vysokých rychlostech a usměrňují vzduch k zadním aerodynamickým prvkům, jež se zase starají o řádný přítlak zadních poháněných kol. Pro představu – při rychlosti 280 km/h je pagani tlačeno k silnici tíhou 600 kg, tedy polovinou své vlastní váhy.

Nad posádkou ční komín přivádějící vzduch k samotnému srdci auta a zadní středová ploutev pomáhá udržet auto klidné ve vysokých rychlostech. Vždyť



#### ZÁKLADNÍ ÚDAJE

##### **Pagani Imola Roadster**

Přepíňovaný benzinový dvanáctiválec 6,0 l

Výkon 625 kW (850 koní)

Točivý moment 1100 Nm

Pohon zadních kol

Automatická sedmistupňová převodovka

Maximální rychlost 350 km/h

Odhadovaná cena asi 125 000 000 Kč

Siluetu vozu je dokonalá. Každý milimetr karbonové karoserie byl navržen tak, aby plnil současně aerodynamickou i estetickou úlohu. Nic na autě není samoučelné.



Černé plochy v přední kapotě a pod zadním křídlem mezi světlými jsou aktivní aerodynamické klapky, které se během jízdy naklápějí a pomáhají auto stabilizovat.

s nebem nad hlavou můžete uhnět až 350 km/h. O přísátí karoserie k asfaltu se samozřejmě stará i tvar podvozku zakončeného zadním difuzorem. Jak už jste asi pochopili, tohle auto není jen počtou staré spalovací konstruktérské školy na prahu elektrické éry, ale také výkladní skříní aerodynamické vědy. Ne nadarmo bývá zakladatel a šéf značky Horacio Pagani nazýván Leonardem da Vincim

automobilového průmyslu. Ostatně da Vinciho princip Umění a věda patří k základním pilířům celé Paganiho tvorby.

Ke specialitám modenského výrobce patří kompozitní materiály, jejichž výzkumu a vývoji se věnuje již třicet let. Imola Roadster zužitkovala veškeré poznatky z této oblasti, podvozek je tedy vyroben z mimořádně pevných a lehkých karbonových struktur kombinovaných s titanem. V rámci redukční diety šli vývojáři tak daleko, že dokázali ušetřit pět kilogramů díky speciálnímu lakování karoserie při zachování intenzity, hloubky i lesku barvy.

Protože byl roadster od začátku zamýšlen jako silniční vůz do běžného pro-

vozu, nečekejte za volantem navzdory šetření váhy strohost závoďáku. Interiér vykládaný karbonem a čalouněný jemnou kůží působí velmi luxusně, každý šroubek či spínač je navržen s pověstnou péčí o detail. Dvoustupňový kokpit dokonce nebyl ochuzen ani o výkonný audiosystém, byť nejkrásnější hudbu v tomto případě hraje dvanáctiválec za zády posádky zakončený typickou čtveřicí výfuků uprostřed zádě.

Má vůbec smysl hovořit o penězích? Automobilka sama žádnou částku nezveřejnila, nicméně s přihlédnutím k cenovce někdejšího kupce se v kuloárech šušká o základní ceně kolem 125 milionů korun. ■