

LAMBORGHINI URUS PEARL CAPSULE A CIRRUS SR22 T CARBON

STÁLE V LETU



Nejprodávanější super SUV a si dalo dostaveníčko s nejprodávanějším letadlem s pístovým motorem na světě. A ukázalo se, že Lamborghini Urus a Cirrus SR22 T spojuje více, než se možná na první pohled zdá.

Text: VLADIMÍR LÖBL *Foto:* DANIEL KVAPIL



OBA STROJE létají ve zcela odlišných letových hladinách. Lamborghini Urus je obří dálniční stíhačkou, která se ale neztratí ani na závodní trati či v terénu. Ale přesto má své limity. Pohyb tohoto italského modelu ve vzduchu se omezuje maximálně tak na krátké terénní skoky. Tam kde končí univerzální schopnosti Urusu, tam začíná volné pole pro Cirrus SR22 T. Vrchol řady luxusních turbovrtulových strojů americké firmy Cirrus poskytuje stejný komfort jako ultrarychlé prémiové SUV. Umožňuje vyhnout se všudypřítomným dopravním zácpám, ale i získat nové zážitky.

Ani jeden z nich není jen pouhým prostředkem expresní přepravy, ale i součástí životního stylu svých majitelů. Podnikání je dobrodružství, a jak Urus, tak i Cirrus nejen pomáhají urychlit podnikání, ale také si užít spontánní dobrodružství.

Král dálnic si dal dostaveníčko s králem volného nebe, a hezky se nám to rýmuje jako v nějaké pohádce: Urus potkal Cirrus. Urus se kdysi říkalo zubroví, ale také předkům dnešních turů vyšlechtěných a používaných v býčích zápasech.

Lamborghini tedy zdárně pokračuje ve své oblíbené v býčích zápasech (např. Espada, Islero, Reventón).

Letadlo Cirrus se zase drží svého nadpozemského zaměření. Nese totiž jméno druhu oblak, které díky své vláknité struktuře patří k nejkrásnějším. Oblaka druhu cirrus připomínají řasy a slunce skrz ně snadno prosvítá. Vždy jsou světle zbarvena a nezanechávají stín. Jsou často ozdobou jarní či letní oblohy a nikdy z nich neprší.

Horkokrevný Ital a distingovaný Američan se setkali na letišti u Příbrami, kde sídlí tuzemské zastoupení značky Cirrus, a to dokonce ve stejných barvách. Není divu, limetkově zelená je nyní v kurzu. Neomezená nabídka barev a designu exteriéru a interiéru v obou případech znamená, že máte svobodu a flexibilitu při definování svého osobního stylu.

Exkluzivní perleťový lak Verde Mantis je u Lamborghini Urus Pearl Capsule jedním z odstínů, které představují moderní interpretaci původních sytých barev spjatých s tradicí značky Lamborghini. Na výběr jsou ještě neméně atraktivní oranžová Arancio Borealis a žlutá Giallo Inti. Nápadná barva hezky kontrastuje s černou barvou ve vysokém lesku na spodní části nárazníků, kryty prahů a střeše. Téměř stejný zelený

odstín pod označením Mantis Green lze mít i na Cirrusu, kde se velmi hezky vyjímá ve spojení s bílou barvou. Výsledek špičkového provedení verze Carbon působí velmi čistě a svěže. Tato odvázná barevná série, inspirovaná ostrými liniemi sportovních vozů, poutá pozornost na zemi i ve vzduchu.

V obou případech se jedná o velmi úspěšný příběh. Lamborghini Urus se stal nejprodávanejším modelem značky v nejkratším čase. Od uvedení na trh v roce 2018 ho bylo vyrobeno přes 20 000 kusů, což představuje rok od roku prodejní rekordy. Jubilejní exemplář sjel z linky v italské Sant'Agata Bolognese v červnu 2022. Kvůli Urusu museli tamní továrnu dokonce výrazně přestavět, aby mohli dosáhnout takových počtů. Továrna se zdvojnásobila z 80 000 na 160 000 metrů čtverečních a zavedla nový výrobní proces Lamborghini Manufacturing 4.0.

Cirrus řady SR je již 20 let lídrem na trhu osobních letadel. Po tu dobu je nejprodávanejším pistovým letadlem na světě. Americká společnost Cirrus Aircraft z města Duluth v Minnesotě od roku 2001 dodala více než 9000 letadel této řady. V roce 2022 společnost představila nejnovější provedení řady SR, které se vyznačuje zdokona-

EXKLUZIVNÍ PERLEŤOVÝ LAK VERDE MANTIS SE HEZKY VYJÍMÁ NA URUSU PEARL CAPSULE A PRAKTICKY STEJNÝ ODSTÍN LZE MÍT I NA CIRRUSU



leným komfortem, optimalizovanou aerodynamikou pro vyšší úsporu paliva a rozšířením estetických možností. V případě SR22 T se jedná již o šestou generaci dolnokřídleho jednoplošníku s kompozitovou konstrukcí s pevným tříkolovým podvozkem.

Postupně se inovuje avionika a další systémy tak, aby bylo používání tohoto stroje ještě bezpečnější a pohodlnější. Kromě například systému Safetaxi, dokluzové kružnice pro případ vysazení motoru a mnoha dalších bezpečnostních prvků, je primárním bezpečnostním prvkem záchranný padákový systém CAPS – padák pro celé letadlo – který je součástí základní výbavy všech letadel Cirrus. Aktivován by měl být v případě život ohrožující mimořádné události, kdy je jeho použití bezpečnější než pokračování v letu a přistání. Sem spadá například ztráta kontroly, porucha motoru, vynucené přistání na jakoukoli plochu, indispozice pilota, srážka ve vzduchu a následná neovladatelnost letadla nebo porucha konstrukce, ke které ale zatím nikdy u letadel Cirrus nedošlo. Osobní jet Vision Jet SF50 obsahuje navíc další ultimátní bezpečnostní prvek – nouzové tlačítko Safe Return, díky kterému letoun autonomně zcela sám přistane na nejbližším letišti.

V KABINĚ CIRRUSU SE DOKONALE SNOUBÍ LUXUS, STYL, TECHNOLOGIE A POHODLÍ S ERGONOMÍ INSPIROVANOU ZÁVODNÍMI AUTOMOBILY

Tato vylepšení znamenají další milník ve vytváření neopakovatelných zážitků z individuálního letectví. V současné době slouží letouny řady SR pro osobní, obchodní a výcvikové potřeby ve více než 60 zemích s celkovým náletem přesahujícím 13 milionů letových hodin.

Společnost Cirrus založili v roce 1984 bratři Alan a Dale Klapmeierovi, a spolu s manželi Jeffem a Sally Vikenovými, začali vyvíjet Cirrus VK-30 jako podomácku postavené letadlo v suterénu stodoly rodičů Klapmeierových v Baraboo ve Wisconsinu. Později si oba bratři půjčili peníze na přesun projektu do vlastní továrny na letišti Baraboo–Wisconsin Dells, kde zahájili letové testy. Model VK-30 byl představen v roce 1987 a o rok později začali dodávat zákazníkům letadlo jako stavebnici. V 90. letech následoval typ ST-50 a v roce 1999 došlo na výrobu typu SR20, ze kterého se dalším vývojem „vyklubal“ Cirrus SR22. Kromě SR20, SR22 a SR22 T nyní Cirrus Aircraft vyrábí, jak již bylo řečeno, rovněž lehký proudový letoun Vision Jet SF50.

Nejprodávanější super SUV Urus je výborným doplňkem řady supersportovních modelů Lamborghini a poskytuje luxusní a vysoce výkonnou každodenní jízdu. Urus dokonce vytvořil nový vysokorychlostní rekord v jízdě na ledu, ale dostal se i na nejvyšší sjezdovou silnici na světě, průsmyk Umling La v Indii ve výšce 5883 metrů nad mořem.

To je letová hladina, kterou Cirrus může dosáhnout zcela běžně, když jeho maximální provozní výška je 7620 m. Představuje elegantní





způsob, jak soukromě cestovat komfortně, mimo turbulence, nad špatným počasím. Prázdný letoun má díky celokompozitové konstrukci hmotnost jen 1065 kg. Třílístou lehkou vrtuli Cirrusu pohání vpředu umístěný přeplňovaný šestiválcový motor Continental TSIO-550-K s výkonem 315 koní. Má písty s nízkou kompresí, které vytvářejí kompresní poměr 7,5:1, aby motor mohl v budoucnu běžet na palivo s nižším oktanovým číslem. Na vzdušných dálnicích může toto jednomotorové letadlo létat rychlostí až 350 km/h. Netrápí ho tam žádné semaforey, rychlostní limity, ani žádní policisté. Letecká přeprava má ale samozřejmě svá specifika, která je nutné dodržovat.

Lamborghini Urus Pearl Capsule pro změnu pohání čtyřlitrový motor V8 s dvojitým přeplňováním a maximálním výkonem 650 koní má v segmentu SUV skvělé parametry. S výkonem 162,7 k na litr se může pochlubit jedním z nejvyšších měrných výkonů ve své třídě. Jedná se o jeden z nejdivočejších strojů, jaké kdy byly klasifiko-

vány jako SUV. Osmistupňová samočinná převodovka v kombinaci se stálým pohonem všech kol s aktivním rozdělováním točivého momentu preferencí zadní nápravy a řízením všech čtyř kol zajišťuje Urusu jízdní dynamiku, kterou preferují zejména sportovně založení řidiči. Mohutné Lamborghini disponuje i elektronicky řízenou uzávěrkou zadního diferenciálu (systém torque vectoring), která umožňuje za všech jízdních podmínek využít maximální výkon. Stovku tento horkokrevný Ital pokoří za 3,6 sekundy po rozjezdu, dvoustovkou jede po 12,8 s a dosahuje maximální rychlosti 305 km/h. Za Cirrusem tedy Urus trochu ztrácí a navíc je omezen specifiky pozemské přepravy s řadou restriktivních opatření. K jízdě mimo sinici má navíc k dispozici tři módy: písek, terén a sníh. Tato nastavení ovlivňují mj. světlou výšku, průběh točivého momentu a rozdělení síly na jednotlivé nápravy.

Urus a Cirrus mají možná překvapivě hodně společné i v kabině. V závislosti na zvolené kon-

**S CIRRUSEM NENÍ PROBLÉM
ZALETĚT SI NA OTOČKU NA
LYŽOVAČKU TŘEBA DO ST. MORITZ,
NEBO NA NÁKUPY DO MILÁNA**



figuraci mohou být jejich zadní sedadla určena pro dva nebo tři cestující, přičemž prostřední místo je v obou případech pro děti. Praktickým detailem Cirrusu je možnost vzadu uprostřed instalovat vlastní bezpečnostní dětskou sedačku pro děti do 25 kg. V obou případech je za sedadly k dispozici velký prostor pro uložení zavazadel, v případě letadla umožňuje přepravit 59 kg nákladu.

V kabině Cirrusu se dokonale snoubí luxus, styl, technologie a pohodlí s ergonomií inspirovanou závodními automobily, samozřejmostí jsou vysoce kvalitní, funkční a pohodlná sedadla. Přístrojová deska je osazena dvěma velkými displeji s avionikou Cirrus Perspective od Garminu a pilot ovládá letadlo klasickým kniplem. Možnost klimatizace, která je k dokoupení, umožňuje prožívat letecká dobrodružství bez ohledu na počasí, a to díky snadno přístupným ovládacím prvkům pro pilota i cestující. Nové nabíjecí porty USB jsou snadno přístupné z jakéhokoli místa v kabině a umožňují rychlé dobíjení mobilních zařízení a zajištění energie po celou dobu letu. Dokonce se myslelo i na držáky sluchátek.

Prémiová kožená sedadla jsou ručně dokonale zpracovaná a obsahuje celou řadu praktických detailů. Stejně jako u Urusu se lze v kabině Cirrusu setkat s potahy z Alcantary. Podsvícené stupačky, které hrdě zobrazují naše logo Cirrus prostřednictvím světelného paprsku, vás vyzývají k dalšímu skvělému letu. Integrovaná UV tech-



nologie chrání interiér na letištní ploše a pomáhá regulovat teplotu v kabině během letu. Kyslík pro lety ve velkých výškách na palubě nechybí, stejně jako klimatizace.

Celému interiéru Lamborghini Urus dominují šestiúhelníkové tvary, typický prvek značky, jehož kořeny lze vysledovat až k slavnému prototypu Marzal z roku 1967. V kabině tohoto SUV se spojuje vynikající italské řemeslné zpracování a nejmodernější technologie. Alcantarou čalouněná sedadla Urusu mají dvoubarevné čalounění, které je sladěno s vnějším lakem vozu, tedy odstínem zelená Verde Mantis. Nechybí karbonové obklady a digitální přístrojový štít, který mění svou grafiku v závislosti na zvoleném jízdním módu.

Ke startovacímu tlačítku Urusu se dostanete až po vyklopení červeného krytu, tedy přesně jako ve stíhačce. Volič převodovky zase vypadá jako plynová páka letadla. Spolu s plně digitálním sdruženým přístrojem jsou ve středové konzole zabudovány dvě dotykové obrazovky, které obsahují ovládací prvky pro klimatizaci, audio a další. Na středové konzole se vyjímají

dvě tzv. tambura, segmenty s voliči jízdních programů, nastavení tuhosti podvozku a ovládání převodovky. Když na levém vyberete mód Sport, výfuk potvrdí volbu ostřejším zvukem a adaptivní tlumiče se přizpůsobí.

Elektronika výrazně pomáhá řidiči Lamborghini Urus, ale i pilotovi Cirrusu. Každý letoun je vybaven integrovanými bezpečnostními systémy, které neustále pasivně pracují v pozadí, pomáhají pilotovi a upozorňují ho, aniž by ho rozptylovaly nebo zhoršovaly zážitek z letu. Cirrus SR22 T je vybaven unikátním padákovým systémem Cirrus Airframe Parachute System (CAPS), který dokáže v jakékoli nouzi poměrně jemně spustit celé letadlo k zemi. Podobně jako italské SUV, má pro pilota a druhého pilota přichystané airbagy. Na rozdíl od auta jsou ale ty v letadle integrované v ramenních postrojích bezpečnostních pásů.

Cirrus SR22T má oproti autům k dispozici dokonalejší systém odmrzování, který pracuje na principu distribuce glykolové kapaliny na kritická místa – náběžné hrany. Nový systém označený FIKI má v porovnání s klasickým sys-

témem navíc odmrzovaný i kýl. Cirrus navíc poskytuje dokonalou konektivitu, která umožňuje vzdálenou komunikaci mezi letadlem a pilotem v reálném čase prakticky kdekoli na světě. Také informační a zábavní systém Urusu odráží jeho luxusní charakter i každodenní využitelnost a v oblasti konektivity nabízí řadu praktických funkcí.

Oba stroje se tak hezky doplňují. Krajina se kolem nich míhá velmi rychle. Urus i Cirrus jsou ztělesněním svobody a prostředkem objevování nových cest. V prvním případě třeba při dobývání náročného terénu, ve druhém při využívání vzdušného prostoru. Ideálem tedy, zdá se, je využívat služeb obou dvou. Při vhodném aranžmá se tak mohou vzájemně vhodně doplňovat, což určitě ocení úspěšní byznysmeni, kteří jsou stále „v letu“. Urus má dojezd okolo 600 km, Cirrus SR22 T oproti tomu zvládne v ideálním případě 1891 km, průměrný dolet je pak 1019 km. Oproti velkým letadlům mu k přistání stačí malé letiště. Není tedy problém zaletět si na otočku na lyžovačku třeba do St. Moritz, nebo na nákupy do Milána. A o tom to celé je! ✕



Lamborghini Urus Pearl Capsule

Motor 3996 cm³, vpředu podélně uložený přeplňovaný V8 Výkon 650 k @ 6000 ot./min
Točivý moment 750 Nm @ 2250–4500 ot./min Hmotnost 2197 kg 0–100 km/h 3,96 s Maximální rychlost 305 km/h