

MCLAREN 570S

# RYCHLE A ZBĚSILE



McLaren vyrazil ze závodních okruhů na silnice a poprvé otevřel dveře do světa supersportů s DNA formule 1 i těm, co o něm doteď jen snili. Vaše vstupenka se jmenuje 570S a vyjde vás na 5,5 milionu.

T PAVEL KALOUŠ F JAN SCHEJBAL



Když ve zpětném zrcátku poprvé zahlédnete letadlo, jak se za vámi řítí metr nad zemí, je to zvláštní pocit. Ale zvyknete si. V téhle šílené rychlosti vám koneckonců stejně nic jiného nezbyvá.

Pravda, dát si závod s letadlem byl bláznivý nápad. Jenže když sedíte za volantem McLarenu 570S, supersportu s maximální rychlostí 328 km/h, před sebou máte prázdnou letištní ranvej a chcete nějak předvést jeho rychlost, nemůžete přece vedle něj postavit normální auto. To dá rozum.

Potřebujete něco rychlejšího – malé pětimístné letadlo Cirrus SR22T, nejsilnější model téhle americké značky s výkonem 315 koní, který ve tříkilometrové výšce létá rychlostí až 390 km/h, ale těsně nad zemí, kde je hustší vzduch, to prý bude nanejvýš 280 km/h. Tedy ideální sparring partner.

Takže teď čekám na prahu ranveje příbramského letiště, a když je letadlo zhruba 200 metrů za mnou, což je vzdálenost, již mclaren za ideálních podmínek potřebuje na dosažení rychlosti 180 km/h, prudce sešlápnu plyn. Cirrus se kolem mě prožene zleva, ale auto ho rychle začne dohánět.

Z nuly na sto mu to trvá jen 3,2 vteřiny, dalších šest vteřin pak potřebuje ke zrychlení na 200 km/h.

Tyhle údaje vás ale nemají ohromit. Pointa je jinde. Sedím v ryzím supersportu, který je samozřejmě pekelně rychlý a má zrychlení, jež jsem naposledy zažil v Bugatti Veyron, jenže tohle auto přitom nestojí ani desetinu toho, co (stále ještě) nejrychlejší sériově vyráběné auto současnosti.

Zkrátka, není to supersport, o kterém víte, že ho nikdy nebudete mít. Já vím, těch 5,5 milionu korun, co 570S stojí, je pořád dost velký balík peněz, ale s adrenalinem v krvi je i tahle suma relativní.

Přetížení mi tlačí hlavu do opěrky, svět za okny se změnil v jednu velkou šmouhu a při 260 km/h už mám



letadlo konečně za sebou. Kilometr a půl dlouhá ranvej by teoreticky měla stačit i na rychlost 300 km/h, ale se spolujezdcem a nezahřátými pneumatikami nakonec tahle hranice odolá.

Miloše Bychla, 64letého někdejšího pilota v okruhových závodech a muže, který se dlouhé roky specializoval na značku BMW a letos otevřel první dealerství McLarenu v Česku, na místě spolujezdce ďábelská rychlost nijak nevzrušuje, ale před koncem ranveje přece jen zpozorní. „Opatrně, tohle auto není pojištěné,“ usměje se na mě.

Což je docela podstatná informace, když si uvědomíte, kolik tohle auto stojí a že ho vlastní v Česku jen pět

lidí. Ale klid, keramické brzdy fungují přesně tak, jak byste u supersportu za 5,5 milionu očekávali.

Protože s extrémními rychlostmi mají v anglickém Wokingu zkušenosti už od roku 1963, kdy se tady slavný pilot formule 1 Bruce McLaren pustil do stavby svého prvního speciálu. Mělo to ale háček. Až doteď platilo, že jste se v mclarenu mohli projet, jen pokud jste Fernando Alonso.

V roce 1989 sice McLaren výjimečně vyrobil 106 kusů silničních supersportů McLaren F1, ale pak se znovu na dlouhé roky vrátil jen na závodní okruhy. A teprve až před šesti lety vznikla na základech závodního týmu

samostatná automobilka, která loni vyrobila už 1654 silničních aut.

Jen na vysvětlenou, McLaren je rozdělujeme do tří kategorií – na vrcholu téhle pyramidy je hybridní supersport McLaren P1 (Ultimate Series), o kus pod ním je McLaren 650S (Super Series) a o něco slabší 570S, který McLaren představil jako poslední loni, tvoří základ „lidové“ třídy Sports Series.

Jinými slovy jde vlastně o základní a nejdostupnější mclaren na trhu (o něco levnější je už jen nejslabší model 540S), který má svět extrémně rychlých speciálů s DNA formule 1 otevřít i lidem, kteří o nich doteď jen snili, a anglické automobilce už letos zdvojnásobit počet prodaných aut.

Žádný odrbaný lowcost ale nečekejte. Tohle auto je bez přehánění ve všech směrech výjimečné. Stačí se na něj podívat, a zvedne se vám tep. Takhle vypadá adrenalin na čtyřech kolech.

Každý detail vám tady připomíná, že rychlost a extrémní výkon jsou na prvním místě: nezvykle nízká přední část karoserie, která snižuje odpor vzduchu, průduchy na bocích, kterými se vhání vzduch k motoru, nebo difuzor mezi výfuky, který se stejně jako ve formuli 1 stará o větší přítlak.



Přidejte k tomu pro McLaren typickou agresivní oranžovou barvu a křídlové dveře, které se neotevírají do strany, ale nahoru, a máte jistotu, že se za vámi otočí i parta zhýčkaných čínských turistů, kteří si za chvíli nad příbramským letištěm udělají selfie při tandemovém seskoku.

Ta pravá zábava ale začíná až ve chvíli, kdy nastartujete motor. Osmiválec se dvěma turby o objemu 3,8 litru má výkon, světe, div se, 570 koní, pohání zadní nápravu, z nuly na 300 km/h potřebuje 25 vteřin, a protože je uložený přímo za vaší hlavou, jeho zvuk si vážně užijete.

Podobné parametry a za podobnou cenu sice mají i Porsche 911 Turbo S (je o 100 tisíc korun dražší) a Audi R8 (je o milion levnější), tedy auta, se kterými bude 570S na trhu nejvíc soupeřit, jenže oproti nim má mclaren jednu výhodu – genetickou výbavu ze závodů formule 1.

A protože ve formuli se všechno točí kolem co nejnižší váhy, je logicky i tenhle mclaren celý z odlehčeného hliníku a karbonu. Výsledek je na čtyři a půl metru dlouhé auto ohromující – pouhých 1344 kilogramů, což je skoro o 300 méně než u stejně velkého Porsche 911 Turbo S.



Druhý rozdíl pak poznáte až ve chvíli, kdy s ním nedejbože prásknete do betonové zdi. Kolem vás je totiž karbonový monokok, což je ta věc, kterou McLaren v 80. letech vymyslel a díky které piloti formule 1 vyvážnou z havárie bez škrábnutí, i když se jejich stroj promění v beztvarou hromadu plechů. Půlstoletí vývoje a 182 vyhraných závodů se zkrátka podepsalo i na tomhle autě.

Ale zase ne nějak přehnaně. McLaren si dal záležet, aby se v 570S dalo klidně dojíždět i do práce, takže oproti silnějším modelu 650S jsou tady snižené prahy, aby sednutí za volant nepřipomínalo gymnastickou sestavu, před spolujezdcem je v mclarenu poprvé úložný box, příhrádky jsou i ve dveřích, na sluneční cloně je kosmetické zrcátko a pod loketní opěrkou je i USB konektor.

Sedačky jsou spíš komfortní než sportovní, pod kapotou je kufr o objemu 150 litrů, do kterého by se měly vejít věci pro dva na víkend, a za příplatek si můžete nechat namontovat i zadní parkovací kameru (35 tisíc) nebo audiosystém Bower & Wilkins s tuctem reproduktorů (120 tisíc).

Jasně, z interiéru ale pořád poznáte, že sedíte ve sportovním autě – všechno je minimalisticky úsporné, jediným výraznějším prvkem je sedmipalcový displej ve středovém panelu (bože, proč musí být displej v takhle rychlém autě tak ukrutně pomalý?) a rádio radši ani nezkoušejte zapínat, protože kvůli anténě ukryté ve střeše vám bude stejně neustále vypadávat signál.

Mimochodem, o téhle slabině se v téměř žádném testu 570S nedozvíte, protože v něm po pravdě asi nikoho ani nenapadlo rádio zapnout. A vsadím se, že až budete mít před sebou prázdnou okresku a za hlavou bublající osmiválec, nevzpomenete si na něj ani vy. Protože řídit tohle auto je čirá radost.

Může za to hydraulický posilovač řízení, díky kterému budete mít po pár



MCLAREN 570S

|                         |                              |
|-------------------------|------------------------------|
| motor                   | 3799 ccm V8 benzinový        |
| výkon                   | 570 koní / 419 kW            |
| převodovka              | automatická, sedmistupňová   |
| maximální rychlost      | 328 km/h                     |
| zrychlení               | z nuly na 100 za 3,2 sekundy |
| kombinovaná spotřeba    | 10,7 litru                   |
| váha                    | 1344 kg                      |
| cena testovaného modelu | 5 523 988 Kč včetně DPH      |

kilometrech pocít, jako byste tohle auto řídili už věky. Přenos vaší myšlenky na kola je přesný a citlivý, 570S sedí v zatáčkách jako přibité, a podvozek přitom není přehnaně tuhý, jak byste nejspíš čekali.

I když řídíte supersport, klidně se s ním můžete vydat na dlouhou cestu do Toskánska bez obav, že v cíli budete rozlámaní a vyklepaní z každé nerovnosti na silnici. A o tohle také jde – nový mclaren je určen spíš na

silnici než na okruh, ale přitom se na požádání kdykoliv může proměnit v bestii. Protože na to, abyste se na dálnici dostali na hranici povolené rychlosti, se stačí plynu jen lehce dotknout. Cokoliv navíc už zavání pokutou. A co teprve když jízdní režim přepnete do polohy Track, při které se reakce plynu ještě zostří a displej za volantem se promění v jeden velký otáčkoměr. Vždyť vy už to víte také – tohle auto přece dokáže předhonit i letadlo.