

VYCHÁZÍ OD ROKU 1957

1/2017

61. ROČNÍK

# automobil



49,90 Kč / 2,50 €  
www.automobilrevue.cz

## OPEL INSIGNIA

GRAND SPORT: Lehčí a dravější



### HISTORIE

| Milano Autoclassica  
| Praga Grand



### NEPŘEHLÉDNĚTE

Rolls-Royce Cullinan

| Nissan Micra | Audi Q5

Nositel  
nových  
technologií

ŘADY  
**BMW 5**



## SUBARU VIZIV-7

Koncept prvního „full-size“ Subaru





Icona Vulcano v Londýně v září 2013, s výraznou klinovitou karoserií zdůrazňující svaly, hrany a sílu

# ITALSKÁ KREATIVITA

Itálie má talentů na rozdávání. Kolem velkých automobilek se rojí mnoho „bezejmenných“ servisních společností.

JIŘÍ FIALA, Monako (MC)

Foto: autor

V Itálii se kromě řešení technických a technologických problémů, stavby modelů a prototypů specificky zabývají také designem. O italské služby zůstává zájem po celé zeměkouli. Jednou z vedoucích společností je skupina CECOMP, která se zviditelňuje supersportem Vulcano. Giovanni Forneris, jenž začínal ve Fiat Design Centre pod vedením návrhářských hvězd Michelottiho a Giugiaro, založil 30. dubna 1978 společnost CECOMP Spa (Centro Esperienze Construzione Modelli e Prototipi). Působí na předměstí Turína jménem La Loggia. Začínali vývojem prototypů pro Lancii, Maserati a Toyotu. Do roku 2012 zde vzniklo nejméně 32 různých osobních a 6 užitkových typů automobilů a stejný počet traktorů a stavebních strojů různých značek. Z nedávné doby se může CECOMP pochlubit vozy jako BMW Z4 Coupé Zagato nebo Ferrari 575M Superamerica, jež se staly magnetem automobi-

lových výstav. Od roku 2011 vyrábí a montuje kompaktní Bluecar (doposud 7000 kusů), jež ale známe jako produkt francouzské značky Bolloré. CECOMP rychle nabírala na síle. Dnes ji tvoří skupina pěti firem schopných vyvinout vůz od prvních čar na čisté čtvrtce papíru po hotový, plně funkční automobil. Mají tři provozy v Itálii, dále v Brazílii a Číně. Do rodinného podniku se zapojili oba synové zakladatele. Počátkem roku 2010 založili spolu s lídrem sektoru počítačového navrhování a konstrukce, firmou Tecnocard Progetti, designérské studio ICONA. Do jeho čela jmenovali mladého francouzského designéra (ex-Nissan Design Europe a USA; Jaguar-Rover) Samuela Chuffarta.

Na autosalonech prezentovali své schopnosti prostřednictvím konceptů kupé Lirica (Ženeva 2006) a sedanu Fuselage (drak = letadlo, to je styl karoserie, jakým šly v 60. a 70. letech americké značky Chrysler, Plymouth a Ford u plnohodnotných sedanů; Šanghaj 2011). Čínský úspěch elektrického aerodynamického Fuselage, který se dostal do finále 27. Mezinárodního automobilové-

**Na TMM 2013 se Vulcano s vývojem nepohnulo ani o milimetr a prohlídku interiéru znemožňovala kouřová skla. Nezbylo než se spokojit s informacemi výrobce**

ho festivalu konceptů v Paříži, podnítl firmu ke stavbě supersportu, jenž by logicky měl přitáhnout ještě větší pozornost. 20. dubna 2013 na šanghajském autosalonu debutoval supersport Icona Vulcano. Již na počátku pro něj zvolili koncepci s vpředu pod dlouhou nízkou kapotou umístěným motorem a výdechy horkého vzduchu od motoru tvarovanými tak, aby jejich proud omezoval turbulence vzduchu od otáčejících se kol. O pohonné ústrojí se staral Claudio Lombardi, jehož známe jako ředitele soutěžního oddělení Lancie (7x mistr světa WRC) a Aprilie (jednou mistr světa superbiků). U Ferrari byl technickým ředitelem zodpovědným za pohonné ústrojí F1 a sportovních vozů. Na vývoji a testování Vulcana spolupracovala další hvězda, Mario Cavagnero, který dříve zodpovídal za pohon rallyových legend Peugeot 205 T16 a Lancia Delta Integrale. V srpnu 2013 Vulcano vzbudilo velký rozruch v americké soutěži elegance v Pebble Beach. Tehdy se



počítalo s laminátovou nebo příplatkovou hliníkovou karoserií, v obou případech nesenou lehkou prostorovou kovovou klecí. Kupé mělo rozvor 2698 mm při délce 4450 mm a šířce 1840 mm (výšku firma neuvádí). Inzerovali několik způsobů pohonu. Hybrid dostal elektromotor (119 kW (160 k)/3000 – 10000 min<sup>-1</sup>; 200 N.m/0 – 3000 min<sup>-1</sup>), jehož činnost byla synchronizována s vpředu umístěným celohliníkovým, atmosféricky plněným motorem V12 (65°) 5998 cm<sup>3</sup>, DOHC a 48 ventilů (589 kW (790 k)/8300 min<sup>-1</sup>; 650 N.m/min<sup>-1</sup>) pomocí jednotkoučové spojky spojené se šestistupňovou převodovkou AMT pokrčilé konstrukce pro rychlé řazení, jemné vyrovnávání točivého momentu a plynulé a optimální zrychlování. Celkový výkon ústrojí mohl dosahovat hodnoty až 708 kW (950 k). Poháněna jsou lehká litá hliníková kola s pneumatikami Pirelli rozměru 285/30 R 20 vpředu a 355/25 R 21 vzadu. Šestipístkové kotoučové brzdy s karbon-keramickými kotouči mají průměr 380 mm. Popsaný model Vulcano H-Turismo V12 zrychloval z 0 na 100 km/h za 3,0 s a dosahoval nejvyšší rychlosti až 354 km/h. Závodní verze s pohonem všech kol, Vulcano H-Competizione, se vyznačovala hliníkovým motorem V6 3800 cm<sup>3</sup> (DOHC, 24 ventilů, VVT, 410 kW (550 k)/6400 min<sup>-1</sup> a 630 N.m/5800 min<sup>-1</sup>) s dvojicí chlazených turbodmychadel, spolupracujícím s jedním elektromotorem vpředu (pro pohon přední nápravy) a jedním vzadu (pro pohon zadních kol).

Vulcano H-Competizione dostalo samosvorný mezinápravový diferencál. Kromě lepší trakce se speciál vyznačoval zrychlením z klidu na 100 km/h za 2,9 s.

Není bez zajímavosti, že Lombardi zkoušel pohon ve speciálně upravené mistrovské Lancii 037 4WD-Hybrid. Kdo chtěl méně exotiky, mohl si vybrat model s pohonem pouze zadní nápravy a bez elektromotorů, a to ve dvou verzích: Vulcano V12 (6,0 litru) nebo Vulcano V8 s přeplňovaným motorem z hliníkových slitin Chevrolet 6162 cm<sup>3</sup> (560,8 kW (750 k)/6600 min<sup>-1</sup> a 819 N.m/3800 min<sup>-1</sup>), oba s dvoukotoučovou spojkou a sedmistupňovým ručním řazením. Vůz zářil na londýnském Salon Privé v září 2013. Plánovali, že první zákazníci mohou zkusit stroje v létě 2014 na zkušební trati v italském Balbone, ale v Londýně bylo kupé zamčené.

Plány patrně překazila ekonomická krize. O Italech nebylo slyšet. Až na květnové Top Marques Monaco 2016 přivezli inovované Vulcano Titanium, první automobil na světě s celou karoserií z titánu, inspirovaný nejrychlejší stíhačkou na světě, SR-71 Blackbird. Materiál se strukturou z osmištěnných buněk má vynikající mechanické vlastnosti (extrémně nízkou hmotnost, vysokou pevnost), ale kromě vysoké ceny i jednu zásadní nectnost – neobyčejně tvrdšíjnou tvarovou paměť, 20x větší ve srovnání s pamětí hliníku. Jak nám prozra-



**Icona Vulcano Titanium (TMM 2016) a jeho výrazný světlý podpis**

ných páčkami pod volantem. Karbon-keramické brzdy Brembo mají vpředu průměr 400 mm a šest pístků, vzadu 360 mm a čtyři pístky. Hliníková kola jsou vpředu 10,5 J 20 s pneumatikami Pirelli P ZERO 285/30 ZR 20, vzadu 12,5 J 21 355/25 ZR 21. Nejvyšší rychlost je uváděna 350 km/h, zrychlení 0 – 100 km/h za 2,8 s. V Monaku se hovořilo o ceně 2,7 miliónu dolarů. ■

dil obchodní ředitel (který hrál v expozici CECOMP na kytaru), materiál nechce držet požadovaný tvar. Ruční vyklepávání karoserie spotřebovalo 10 000 pracovních hodin. Doplňky karoserie jsou z karbonu. Postavili zatím jediný, plně funkční prototyp, který má demonstrovat konstrukční a řemeslnou schopnost společnosti. Pohonnou jednotkou je tentokrát upravený přeplňovaný hliníkový motor V8 z Corvette ZR1 6162 cm<sup>3</sup> 507 kW (680 k)/6600 min<sup>-1</sup> (možnost ladění do 1200 k); 819 N.m/3800 min<sup>-1</sup>. Poloautomatická převodovka „Modena“ má 6 převodových stupňů řaze-



**Kytarové rify obchodního ředitele firmy CECOMP a výrazná záď Titania (TMM 2016)**



Relativně prostý interiér Vulcana Titanium je plný tmavě šedé matné semišové a černé hladké kůže s bílým stehováním, karbonových doplňků a displejů. Nesmí chybět italská tricolora na prahu dveří, všitá rovněž podélně do sedadel