každou novou sadou pružin a tlumičů přišlo také pečlivé proměření celého automobilu odpovídajícími přístroji v servisu

projížděl každý oblouk zcela neutrálně. Testovací řidič se domníval, že byl subjektivně o dost rychlejší, stopky to však nepotvrdily. Tempo v zatáčce stouplo jenom nepatrně a maximální rychlost dokonce klesla. Jedno kolo tak automobil zajel jenom o 0,39 s rychleji (1:39,27).

Wolf Racing přivezl na okruh ještě stabilizátor zadní nápravy vlastní konstrukce přibližně za 7500 korun. Ten je o dva milimetry silnější (průměr 24 mm) než sériový a účinněji omezuje zdvih vnitřního zadního kola. Poslední měřená kola na okruhu prokázala, že funguje správně. Focus se doslova lepil k asfaltu, přirovnání „jede jako po kolejích" bylo zcela namístě. Jízda byla subjektivně ještě o něco rychlejší, ačkoliv čas na kolo se proti předchozím kolům zkrátil o pouhou setinu (1:39,26). Nicméně řidič a pneumatiky se dostali na svůj limit.

■ ■ ■

Jedno je jisté: se všemi třemi upravenými podvozky je Focus RS na závodním okruhu rychlejší a dynamičtější. H&R a Wolf dokázaly zvýšit radost z jízdy. Již se zkrácenými a tvrdšími pružinami jede vůz rychleji, podvozek se však dříve dostane na limit. Pokud si občas s tímhle fordem vyrazíte na Severní smyčku nebo jinou závodní trať, rozhodně investujte do stavitelného podvozku. Automobil se pak jenom minimálně naklání a jezdí rychleji. Důležité jsou také kvalitní pneumatiky, hlavně vpředu. Komu jde o každou desetinu sekundy, měl by ještě přikoupit stabilizátor zadní nápravy. **-ab/tk-**

Vysoké napětí

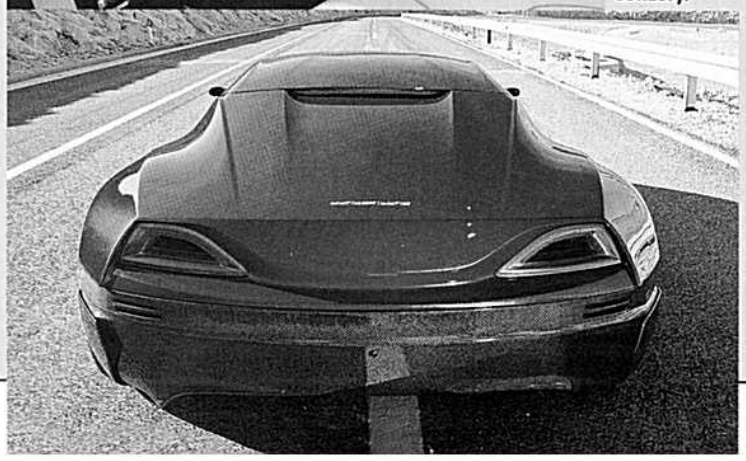
Výkon tisíc koní jako první překonalo Bugatti Veron, ale v současnosti je takových modelů již více. Mezi posledními si na tuto metu brousí zuby elektromobil.

Rimac na italské akci Concorso d'Eleganza Villa d'Este

Chorvat Mate Rimac chce na konci příštího roku pustit do světa automobil, který vyrazí dech. Jeho kupé Rimac Concept One je nejenže ukrutně nízké (na výšku měří jenom lehce přes metr), ale hlavně brutálně silné a drtivě dynamické. A navíc jezdí na elektřinu!

K dispozici bude mít hned kvarteto elektromotorů, po dvou na každé nápravě, jež v režimu 4x4 dají dohromady 800 kW (tedy 1088 koní) a 3800 N.m. Tahle nálož má stačit na maximálku přes 300 km/h a hlavně sprint na stovku za 2,8 sekundy. Šílené? Ano, a to ještě nejsme u konce. Například akumulátory s kapacitou 92 kWh prý mají vydržet na 600 kilometrů, což je skoro na úrovni světového rekordu. Mladík z městečka Samobor poblíž Záhřebu si také hodlá říct za své dílo pořádnou sumu, rovný milion dolarů. Za to ale dostanete i určitou exkluzivitu, vzniknout má pouze 88 exemplářů. Na voze s ním spolupracují například Adriano Mudri, jenž dříve pracoval jako designér u Audi a Lamborghini, či specialista na interiéry Goran Popovic, který má zkušenosti od Pininfariny.

Přepínat můžete mezi pohonem předních (450 kW), zadních (700 kW) a všech kol (800 kW). Dveře nemají vnější kliky, jejich funkci převzaly dotekové senzory.



Atraktivní kupé z karbonu a hliníku s rozměry 4147 x 1815 x 1070 milimetrů bude po svém představení soupeřit například s vozy Audi R8 e-tron, BMW i8 nebo Mercedes-Benz SLS AMG E-Cell. **-di-**

Rimac váží 1650 kilogramů a používá pneumatiky 280/30 R 20 vpředu a 345/25 R 20 vzadu. O zpomalování se starají keramické brzdy.

Foto archiv