



Ferrari Roma

Stoprocentní extrakt z Itálie

Jistě se shodneme, že Řím a Ferrari můžeme považovat za symboly Itálie. Jak jinak potom nahlížet na nové Ferrari Roma než jako na celou tuto požitkářskou zemi koncentrovanou do jednoho překrásného osmiválcového kupé.

Léta se v kuloárech spekulovalo, že by značce Ferrari slušel nějaký dostupnější, ne tak brutální model na každý den. Něco jako bývalo kupé Dino ze šedesátých let minulého století.

Najednou z ničeho nic, bez jakýchkoli náznaků, se v ulicích Říma objevil Řím. V originále Roma a Roma. Zbrusu nové Ferrari Roma, bez přímého předchůdce a přesně takové, o jakém se šušovalo. Nijak pompézní, bez závodních ambic, „pouze“ s osmiválcem v dlouhé štíhlé přídi, zato nadmíru elegantní, luxusní a s tradičním uspořádáním sedadel 2+, což v řeči sportovních aut znamená krásná kožená zadní křesílka, na která se ale cestující pohnou jen ve stavu nejvyšší nouze. Většinu času zde bude sedět aktovka, kabelka, případně čivava.

Na karoserii můžeme vystopovat řadu odkazů na pestrou historii značky, současně ale přináší zcela novou interpretaci DNA Ferrari. Jen se podívejte na ty ničím nerušené hladké plochy, plynule navazující křivky a minimum rušivých prvků. Skoro jako by to byla jen výstavní maketa. Dokonce i špičatá žraločí příď působí v podání romy jemně a přátelsky, štíhlá zadní světla pak navzdory své ultramodernosti dokonale evokují stará dobrá ferrari. Tady si dal někdo zatraceně záležet, aby udělal dojem.

Stejně dobrou práci odvedli také inženýři v aerodynamickém tunelu. Roma se při rychlosti 250 km/h pyšní o 95 kg vyšším přitlakem, než má technicky příbuzný kabriolet Portofino. Významnou roli v přitlačování zadních kol k asfaltu zastává výsuvný spoiler, kterého si na fotkách sotva všimnete – za jízdy se vysune ze spodní části okna, v klidu ovšem dokonale splývá s okolím.



Interiér je pak ryzí záležitostí dneška, nebo spíš budoucnosti. Tady se žádná nostalgie nekoná. Kokpit zřetelně definuje hranice prostoru řidiče a spolujezdce, ten může mít stejně jako u některých dřívějších modelů dokonce vlastní informační panel.

Už žádné kruhové přístroje s ručičkami ani tenká řadič páka krájející otevřenou kovovou kulisou. Její odkaz zůstal na palubě v podobě obdobně stylizovaných přepínačů automatu, ale to je tak vše. Ferrari zkrátka udělalo tlustou čáru za minulostí a dívá se pouze dopředu. Posádka má před očima hned tři displeje, dotykové ovládání palubních funkcí přes ikonky prorostlo už i na volant, ze kterého dává řidič povel světlům, blinkrům, stěračům i hnacímu ústrojí. Ano, přiložením prstu na senzor se startuje i motor!



ZÁKLADNÍ ÚDAJE **Ferrari Roma**

Dvakrát přepíňovaný benzinový
osmiválec 3,9 l

Výkon **456 kW (620 koní)**

Točivý moment **760 Nm**

Pohon **zadních kol**

Osmistupňová automatická
převodovka

Zrychlení 0–100 km/h **3,4 s**

Maximální rychlost přes **320 km/h**

Po nastartování osmiválce se na černých plochách v interiéru rozzáří barevné displeje. Analogovým ukazatelem dávno odzvonilo, stejně jako řadič páce a mechanickým spínačem. Roma se ovládá dotykově jako váš mobil.



Pro vicemístné cestovní vozy třídy GT je typické uložení motoru v dlouhé přídi. Ferrari Roma má pod kapotou dvakrát přeplňovaný osmiválec 3,9 litru o výkonu 620 koní, který spolupracuje s novým automatem.



Je nad italské slunce jasné, že tohle Ferrari míří na jakoukoli jinou skupinu zákazníků, než jsou tradicionalisté.

Když už jsme nakousli motor, o ten šlo přece u Ferrari vždy na prvním místě. Přeplňované vidlicové osmiválce z Maranella získaly čtyřikrát v řadě titul motor roku ve své kategorii a z této rodiny pochází i pohonná jednotka nového kupé. Čtyři litry zdvihového objemu produkují díky dvěma turbodmychadlům 620 koní a 760 Nm, což jsou pro běžného smrtníka astronomická čísla, pro Ferrari ale něco jako základ. Vždyť plnotučné sportáky s koníkem ve znaku mají přece motory V12.

Asi není třeba zdůrazňovat, že s takovým základem se dají dělat divy. Roma váží kolem 1500 kg, což je v řeči dnešních luxusních kupé prakticky muší váha, a tak se může italský fešák pochlubit maximálkou přes 320 km/h a sprintem na stovku za 3,4 sekundy.

Ruku v ruce s novým motorem jde nová lehčí dvouspoj-
ková převodovka, která si proti své předchůdkyni v portofinu polepšila o jeden rychlostní stupeň na výsledných osm. Jak už jsme si u Ferrari zvykli, nabízí uživatelsky přívětivý automatický režim, díky kterému dojde na nákup i vaše babička, samozřejmě ale má i sekvenční řazení pádly pod volantem pro drsné chlapy-závodníky. Pro ně je v menu přepínače jízdních režimů manettino kromě dalších módů i položka Race tlumící zásahy elektronických asistentů na minimum a pochopitelně i možnost všechno vypnout a převzít osud do vlastních rukou.

Kdy a za kolik se začne Roma oficiálně prodávat, zatím Ferrari neprozradilo. Spekuluje se o ceně kolem pěti milionů korun a prvních dodávkách ještě letos. 