

Ferrari 296 GTB

Kůň se šesti

Ferrari proslavené motory V8 a V12 představilo svůj historicky první šestiválcový model 296 GTB. Nečekejte ale žádnou lidovku – díky elektrické výpomoci má plnotučných 830 koní a stojí skoro sedm milionů.



Znalci vozů z Maranella teď namítnou, že se pleteme, protože už tu přece v šedesátých letech bylo kupé Dino. Pravdu mají tak napůl. Ferrari tenkrát skutečně vyrábělo dostupné šestiválcové kupé, to však bylo pojmenováno po předčasně zemřelém synovi Enza Ferrariho a prodávalo se jako Dino 206, 246 GT nebo

246 GTS a nikdy neneslo jméno ani logo Ferrari. Sama automobilka tvrdí, že právě představená novinka není dinovým nástupcem, mimo jiné proto, že není tím nejdostupnějším a nejslabším modelem značky. Plug-in hybridní 296 GTB je prostě jen zgruntu jiné, pro značku revoluční a ve výsledku dokonce výkonnější než někteří osmiválcoví sourozenci.

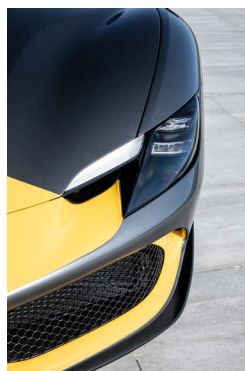




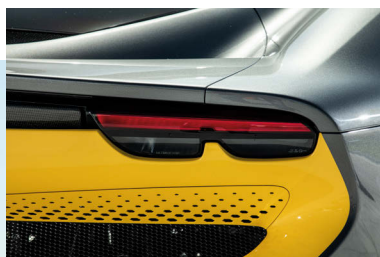
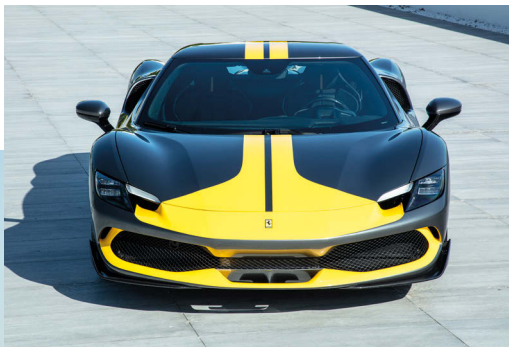
Aktivní aerodynamické prvky vytvářejí přítlak až 360 kg. Kruhové výfuky jsou minulostí.



Interiér je prospikovaný displeji a ploškami dotykového ovládání.



Ferrari pomalu, ale jistě mění zažitě stereotypy, jako byla po léta kulatá koncová světla.



Ferrari 296 GTB tedy rozšiřuje portfolio, žádného předchůdce nenahrazuje. Automobilka pro něj vyvinula kompletně nový motor a po letech svévolného označování se vrátila k osvědčenému postupu, kdy první dvě čísla znamenají zdvihový objem (2,9 litru) a třetí pak počet válců (6). GTB je pak tradiční zkratka prozrazující karoserii kupé, v plném znění Gran Turismo Berlinetta.

I tady si s námi Ferrari ale trochu hraje, protože dvakrát přepřňovaný šestiválec má ve skutečnosti objem 2992 cm³ a můžeme jej tedy bez váhání označit za třílitru, ale co na tom. Podstatné je, že to má být úchvatně zábavný agregát produkující sám o sobě 663 koní. Při konstrukci byla použita celá řada řešení aplikovaných u tisícíkoňového hypersportu SF90 Stradale, díky čemuž se podařilo dosáhnout neuvěřitelného měrného výkonu 221 koní/litr objemu. Jenže Ferrari chtělo víc, a tak mezi spalovací motor a převodovku přidalo ještě pomocný elektromotor přihazující dalších 167 koníků. Celá soustava je koncipována jako plug-in hybrid, tedy s možností dobíjení baterie ze zásuvky, takže kupé pak zvládne ujet 25 km čistě na elektřinu, což se může hodit třeba při nočních návratech domů, když řidič nechce řevem svého ferrari probudit půlku města. Abyste si ale nemysleli, že elektricky se umí kupé jen plazit – bez nastartování spalovací jednotky zvládne neslyšně uhanět rychlostí až 135 km/h. Řidič si sám volí, v jakém režimu hodlá cestovat, kromě čistě elektrické jízdy má na výběr automatický hybridní mód nebo vysokovýkonný setup, kdy jsou obě jednotky připraveny podávat maximální výkon.

S plug-in hybridem už má Ferrari jistě zkušenosti, dostalo jej už zmíněné SF90 Stradale, jenže u něj pohání všechna kola. Nové 296 GTB dostalo jen jediný elektromotor, a je to tedy ryzí zadokolka. Samozřejmostí je automatická převodovka s pádly pod volantem, hliníkový klacek manuálního řazení už se v Maranellu dávno nenosí.

Přirozeným doprovodným jevem elektrifikace je nežádoucí hmotnost, baterky a související výstroj zkrátka něco váží. Tím, že je 296 GTB jen plug-in hybrid, vystačí si s malou kapacitou akumulátoru 7,45 kWh a hmotnost kupé se díky

mimořádné péči inženýrů podařilo udržet na 1470 kg, což je v dnešní době víc než reprezentativní hodnota. I díky ní zvládne šestiválec sprint na stovku za shodných 2,9 sekundy jako osmiválcové F8 Tributo a na dvoustovce je dokonce rychlejší. Maximálka přes 330 km/h pak jen dokazuje, že tohle skutečně není žádné baby ferrari, jak by se mohlo na první pohled zdát.

Základní tvary karoserie i interiéru se vezou na aktuální designové vlně vozu z Maranella. Pomalu a celkem nenápadně Ferrari opouští některé tradiční prvky, jako třeba kulatá zadní světla, bez kterých jsme si ještě nedávno neuměli italské sportáky představit.

Jak už to u Ferrari bývá, design musí být nejen krásný, ale také funkční, takže každý estetický prvek plní současně i svou aerodynamickou úlohu. Například aktivní spoiler na zádi generuje při rychlosti 250 km/h přítlak až 360 kilogramů.

Plně digitální kokpit se tradičně zaměřuje na řidiče, kterého obklopu-



ZÁKLADNÍ ÚDAJE
Ferrari 296 GTB

Přepíňovaný benzínový
šestiválec 3,0 l + elektromotor
Celkový výkon **610 kW (830 koní)**
Točivý moment **740 Nm**
Pohon **zadních kol**
Automatická
osmistupňová převodovka
Zrychlení 0–100 km/h **2,9 s**
Maximální rychlost > **330 km/h**
Základní cena asi **6 800 000 Kč**



je, a spolujezdce odsouvá na druhou kolej. Jako malou náplast mu nabízí vlastní informační displej integrovaný do palubní desky, aby mohl sledovat nejdůležitější data přímo před sebou. Klasické ovladače jsou už i u Ferrari na ústupu a v čím dál větší míře vyklízejí pole dotykovým ikonkám, z nichž většinu opět najdeme na volantu a v jeho těsné blízkosti.

Ferrari si za svůj nejnovější skvost účtuje 6,8 milionu, což je ale pouze startovací cena, kterou náležitě zvedne sebemenší příplatek či individuální požadavek. Pro časté návštěvníky okruhů připravila automobilka rovnou celý paket Assetto Fiorano. Obsahuje řadu karbonových prvků, odlehčené zadní okno, adaptivní tlumiče, pneumatiky Michelin Sport Cup 2 nebo „závodní“ polepy ve stylu Ferrari 250 Le Mans, s tímto balíčkem přijde o 15 kg lehčí 296 GTB na 7,7 milionu. A připlácet můžete dál, třeba za karbonová kola šetřící dalších sedm kilo. ■

