Do třetice, a zdaleka nekončíme!

Ferrari Daytona SP3

Čím víc se blíží elektrická automobilová budoucnost, tím častěji Ferrari čerpá ze své bohaté závodní historie a podle staré dobré receptury staví exkluzivní modely – dokud to ještě jde. Dvanáctiválcová Daytona SP3 je další limitka z programu Icona.

TEXT **JIŘÍ BABORSKÝ** • FOTO **FERRARI**

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Ferrari Daytona SP3

Benzinový **dvanáctiválec 6,5 l**
Výkon **618 kW (840 koní)**
Točivý moment **697 Nm**
Pohon **zadních kol**
Automatická sedmistupňová převodovka
Zrychlení 0–100 km/h **2,85 s**
Maximální rychlost > **340 km/h**
Základní cena asi **62 000 000 Kč**

Abychom správně pochopili novou targu Daytona SP3, její pojmenování i zařazení do výrobního programu značky z Maranella, musíme se vrátit o tři roky zpět. Ferrari tehdy představilo puristické speedstery Monza SP1 a SP2 inspirované vítěznými závodními vozy z padesátých let. Žádný hybrid, žádné přeplňování, prostě jen obří motor a kolem něj co nejlehčí auto s minimalistickým designem bez zbytečných příkras. Jméno je převzaté od slavného závodního okruhu, SP znamená Sport Prototyp, což byla kategorie, ve které Ferrari závodilo. Číslovky jednoduše označují pořadí v rodině a tak nějak náhodou i počet sedadel.

Nyní se rodina Icona rozrůstá, tentokrát si však designéři zavzpomínali na prototypy z let šedesátých. Kód SP3 rázem dává smysl a jméno Daytona má lehké vysvětlení. Ferrari v šedesátých letech neohroženě kralovalo slavnému vytrvalostnímu závodu 24 hodin Le Mans, když v sezoně 1966 nasadil Ford svůj GT40 a obsadil kompletní stupně vítězů. Takovou potupu nemohl Enzo Ferrari nechat bez odezvy. Následující rok se proto rozhodl Fordu pomstít na jeho domácí půdě. Vyslal do Ameriky své nejlepší stroje a piloty a těšil se z pohledu na tři ferrari vítězně projíždějící bok po boku cílem závodu 24 hodin Daytony s fordy za zády. První tenkrát dojel prototyp 330 P3/4, druhý 330 P4 a třetí 412 P. Tato a jiná auta té éry inspirovala designéry při kreslení nové daytony pojmenované po legendárním triumfu v zámoří. Nesmírně elegantní karoserie targa, tedy s odnímatelným střešním panelem, okouzluje čistými plochami, které na zádi rozráží mohutná žaluzie s jednoduchou světelnou linkou. Spojení retra a moderny snad nemůže být dokonalejší. Ferrari dokonce oživilo vzpomínku na kdysi populární výklopné světlomety, již vystavila stopku bezpečnostní legislativa. Daytona tak alespoň při svícení zasune kryty jinak tvořící jakási víčka zajišťující agresivní přimhouřený výraz. Extrémně široké dveře ve stylu motýlích křídel obsahují tunely vedoucí náporový vzduch k chladičům po stranách a podobnými vychytávkami je celé auto doslova protkané. Veškerý přítlak tak zajišťuje karoserie sama o sobě, a tentokrát tedy nepřišla ke slovu žádná aktivní aerodynamika. Staré školy se drželi i motoráři. Zatímco do standardních modelů už proniklo přeplňování a výkladní skříně značky v čele s LaFerrari sázejí na hybrid, vozy z řady Icona razí osvědčené heslo, že objem ničím nenahradíš. V dlouhé zádi tepe točivý atmosférický dvanáctiválec o objemu 6,5 litru z modelu 812 Competizione, ovšem vyždímaný na neskutečných 840 koní a 697 Nm

při astronomických 9500 otáčkách. Tyto hodnoty dělají z pohonné jednotky daytony nejsilnější spalovací agregát, jaký kdy v Maranellu postavili.

Díky absenci těžké elektrické výstroje se podařilo udržet suchou hmotnost pod hranicí 1,5 tuny, což spolu se zrychlením práce automatické převodovky znamená, že Daytona SP3 nabízí podobnou dynamiku jako dosud neohrožené LaFerrari. Stovku zvládne novinka za 2,85 sekundy, po 7,4 sekundy letí dvě stě a maximálka se má pohybovat nad 340 km/h.

Šasi a podvozek jsou navzdory nostalgickému vzpomínání přehlídkou nejmodernějších konstrukčních postupů používaných ve formuli 1. Základ vozu tvoří lehký a pevný kompozitový monokok, jehož pevnou součástí jsou dokonce sedadla nabízející formulový posaz. Aby se auto přizpůsobilo řidičům různých postav, nastavuje se nejen volant, ale i pozice pedálů.

Jakkoli je interiér inspirovaný závodními vozy minulosti, nabízí veškerý myslitelný komfort dnešních cestovních GT a obvyklé módní trendy – třeba kontroverzní dotykové ikonky palubních funkcí okupující dokonce už i volant. Oblý dóm čelního skla kopírující styl závodních předloh dává supersportu nezaměnitelný charakter, uvnitř vytváří specifickou vzdušnou atmosféru a mimo jiné zlepšuje výhled do stran, což řidič ležící málem na zádech jistě ocení. Díky závodnímu posazu posádky se podařilo dosáhnout celkové výšky auta pouhých 1142 mm.

Teď už víte vše a nabyté informace si můžete uložit do škatulky těžko splnitelných snů. Ferrari představilo Daytonu SP3 se základní cenou kolem 62 milionů korun s předstihem vybraným klientům a okamžitě získalo podpis na všech 599 připravených objednávek. Přednost tentokrát dostali majitelé modelů Monza SP1 a SP2, o zbytek se pak mohli poprat nejvěrnější zákazníci a majitelé rozsáhlých sbírek ferrari.

Ferrari slíbilo, že se vzpomínáním nekončí a brzy oslaví další slavný závodní triumf!

Skořepinová sedadla jsou nedílnou součástí kompozitového šasi, řidič si může upravit pouze pozici volantu a pedálů.

Daytona SP3 nemá aktivní aerodynamické prvky, vystačí si s funkčním designem.