

Čtvery dveře poprvé

Ferrari po letech spekulací představilo své první SUV. Vzápětí jedním dechem dodává, že to žádné SUV není. Purosangue prý definuje nový, unikátní druh. Ať tak, nebo tak, zrodil se první čtyřdveřový model v historii značky.

Ferrari Purosangue

S myšlenkou čtyřdveřového vozu si pohrával už samotný Enzo Ferrari v osmdesátých letech. Do výroby se ale takové auto nikdy nedostalo. Až teď, když se zásadně změnila doba i zákazníci Ferrari, si zřejmě nejslavnější výrobce sportovních aut na světě nadělil proklatě kontroverzní dárek. K půlkulatým 75. narozeninám si nadělil SUV pojmenované Purosangue, tedy plnokrevník.

Mnohým odpůrcům tohoto automobilového trendu tento krok pokřivil pohled na značku, která tak dlouho odolávala, nakonec ale stejně podlehla. Je ovšem potřeba vidět věc i z druhé strany. Zatímco kritika povětšinou pochází od fanoušků, kteří si Ferrari sotva kdy pořídí, za vznikem Purosangue stojí vytrvalý zájem reálných zákazníků. Ti se u svého oblíbeného výrobce dožadují univerzálního vozu, s nímž by mohli podnikat každodenní rodinné cesty, převážet sportovní výbavu nebo jezdit



na hory. Coby zapálení příznivci Ferrari zkrátka nechtěli mít svého miláčka se vzpínajícím se koněm ve znaku jen pro zvláštní příležitosti a ve všední den používat praktičtější SUV jiných značek. Italská automobilka nakonec jejich volání vyslyšela, ale projektu se chopila po svém, takže naplnila očekávání a současně zavřela ústa všem kritikům.

Ferrari zaniceně tvrdí, že Purosangue není žádný crossover ani SUV, ale že představuje třídu samu pro sebe. Nejvšestrannější ferrari všech dob – čtyřdveřové, čtyřmístné, prostorné a praktické, ovšem s poctivou supersportovní technikou.

Reakce zákazníků na praktičtější model si značka vyzkoušela už před jedenácti roky s modelem FF, potažmo s jeho omlazeným nástupcem GTC4Lusso. Nabízely prostor čtyřem lidem a pohon všech kol, pořád šlo ale o sportovní kupé. Purosangue jde principiálně v jejich stopách, přidává ale druhý pár dveří, byť důkladně maskovaných. Protože se Ferrari snažilo být originální každý coulem, otevírají se proti směru jízdy a kliky na nich budete hledat marně. Pohybují se totiž pomocí elektromotorů.

TEXT JERZY BABOROWSKI • FOTO FERRARI

Samotná karoserie je robustnější, zvýšená, ale na poměry vozů SUV jen decentně. Světlá výška podvozku činí jen 185 mm, přičemž celé auto je vysoké pouhých 1,6 metru, což mu při délce téměř pěti metrů zajišťuje sportovně příkrčenou siluetu.

Proti proudu jde i technický grunt Purosangue. Šasi vzniklo na čistém papíře, nepřebírá žádné konstrukční celky, a inženýři tak nebyli při práci nijak omezováni.

Když otevřete dlouhou přední kapotu – vyklápí se dnes už nevídaně směrem dopředu – vykukne na vás italský národní poklad. Obří atmosférický dvanáctiválec s rudě lakovanými prvky, ručně skládaný vždy jen jediným specialistou. Motor nemá přeplňování ani žádnou elektrickou podporu, jako by se nepsal rok 2022. Agregát je uložen co nejvíc u kabiny, zatímco nová osmistupňová automatická převodovka byla odsunuta k zad-





Supermoderní interiér s jedním informačním displejem pro řidiče a druhým pro spolujezdce má nápadité symetrické uspořádání. Ferrari nabízí i ekologické recyklované materiály.

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Ferrari Purosangue

Benzinový dvanáctiválec 6,5 l

Celkový výkon 503 kW (725 koní)

Točivý moment 716 Nm

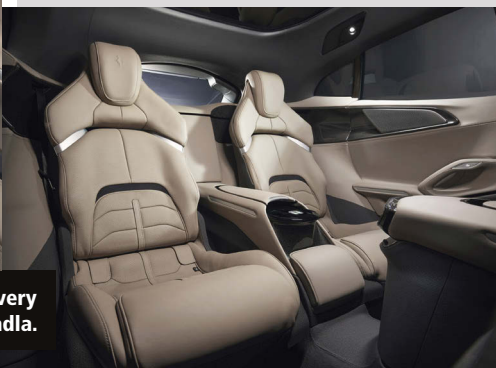
Pohon všech kol

Automatická osmistupňová převodovka

Zrychlení 0–100 km/h 3,3 s

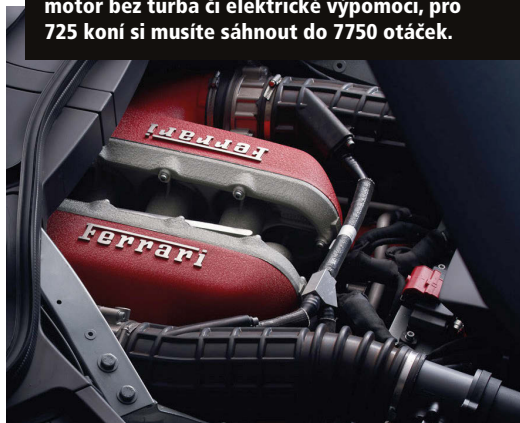
Maximální rychlost přes 310 km/h

Základní cena asi 9 500 000 Kč



Srdcem purosangue je ručně skládaný dvanáctiválec o objemu 6,5 l. Je to sportovní motor bez turba či elektrické výpomoci, pro 725 koní si musíte sáhnout do 7750 otáček.

Poprvé v historii nabízí Ferrari čtyři dveře a čtyři plnohodnotná sedadla.



Obří kola mají průměr 22 palců vpředu a 23 vzadu. Černé lemy blatníků jsou od karoserie opticky oddělené, žádné jiné auto takové řešení nepoužívá. Maskované zadní dveře se otevírají elektricky proti směru jízdy.





RENOVA PV s. r. o.
stavební společnost

Nadstandardní provedení rekonstrukcí domů a bytů v té nejvyšší kvalitě.

ním kolům, aby bylo rozložení hmoty co nejlepší – dosažený poměr zatížení náprav 49:51 % považuje Ferrari za ideální.

Řidiči se má dostat jízdních vlastností, na jaké je zvyklý z maranellských kupé, nepřepřítňovaný točivý motor pak atmosféru závodního náčiní jen podtrhuje. Monstrózní výkon 725 koní je k dispozici až v 7750 otáčkách, zatímco 80 % mamutího točivého momentu 716 Nm má pilot pod plynem už ve dvou tisících.

Tyto parametry spolehlivě přebíjejí vysokou hmotnost, které se při stavbě pětimetrového zvýšeného vozu pro čtyři lidi zkrátka nelze vyhnout. Plnokrevník váží lehce přes dvě tuny, takže nadmíra výkonu je v jeho případě nezbytná pro naplnění dynamických standardů Ferrari. Výrobce slibuje maximálku přes 310 km/h, což by mělo očekávání náročné klientely bohatě naplnit, stejně jako zrychlení na stovku během pouhých 3,3 sekundy.

Tak rychlé auto musí logicky bezchybně fungovat i po stránce aerodynamiky. Při požadavku na takovou dynamiku si Ferrari nemohlo dovolit nějakou krabici s odporem dlažební kostky.


I proto je purosangue nízké, štíhlé, plné spletitých křivek kreslených větrem aerodynamického tunelu. O potřebný přítlak se starají exaktně definované plochy a precizně zakrytovaný podvozek zakončený plně funkčním difuzorem.

K dosažení co nejsportovnějšího jízdního projevu si Ferrari dopomohlo arzenálem nejmodernější techniky. Kromě stěžejního pohonu všech kol je to i jejich řízení, každé zadní se do oblouku natáčí individuálně podle potřeby. Dokonalou stabilitu karoserie a komfort luxusního vozu zajišťuje patentované aktivní odpružení s bleskově reagujícími elektromotory na každém tlumiči. Jakmile dosáhne boční přetížení hodnoty 1 G, sníží se podvozek o 10 mm, aby se zamezilo nežádoucím náklonům.

Jen to nejlepší čeká i na posádku uvnitř.

Ferrari v interiéru zachovalo svůj aktuální rukopis a jedinečnost novince vdechlo zrcadlovým uspořádáním kokpitu. Řidič sedí výš než v kupé, ale pořád co nejbliž podlaze a nesrovnatelně níž než v konkurenčních SUV. U Ferrari prý vedli dlouhé diskuze, jestli má být purosangue tradičně pětimístné, nakonec ale padla volba na čtyři plnohodnotná, individuálně nastavitelná křesla. Ta zadní lze sklopit a zvětšit tak kapacitu zavazadlového prostoru, mimochodem největšího, jaký kdy Ferrari nabízel. Premiéru u italské značky slaví špičkový audiosystém Burmester, vůbec poprvé se v autě uplatňuje čalounění alcantarou vyrobenou z 68 % z recyklovaného polyesteru. Obligátním materiálem je samozřejmě kůže nejvyšší kvality, vzhledem k povaze vozu se ovšem Ferrari rozhodlo nabídnout alternativu v podobě odolných koberců z látky používané pro výrobu vojenských uniforem.

Nutno uznat, že purosangue je skutečně auto jako žádné jiné, ať už se ho pokusíme zařadit do jakékoliv škatulky. Pro Ferrari je zásadní jediný fakt – navzdory základní cenovce 9,5 milionu korun jde na dračku. Přetlak poptávky prý dosahuje úrovně obvyklé u limitovaných edic hypersportů.

Ferrari ale rozhodně neplánuje přijít o punc exkluzivity a stanovilo si jasný limit – produkce purosangue nesmí překročit 20 % celkového ročního objemu, který přitom nehodlá výrazně zvyšovat. Pro představu – loni v Maranellu vyrobili 11 500 aut. 



Máme za sebou nespočet rekonstrukcí ve spolupráci s architekty a designéry.



+420 608 830 730
www.renovapv.cz