


*Maserati MC20*

 AUTO SNŮ

# Trojzubec v ofenzivě

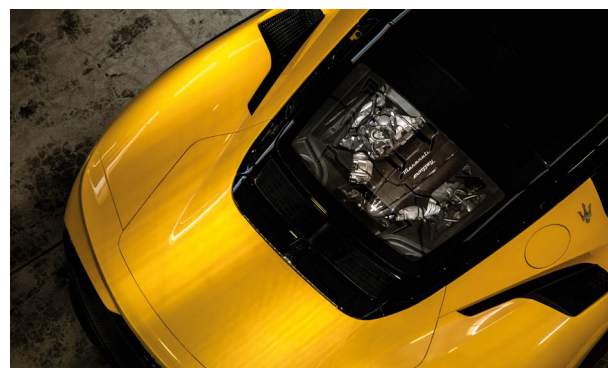
Maserati má po letech nový model, chystá se do nových tržních segmentů a rádo by se vrátilo na výsluní.

MC20 je ryzí italský supersport, už se testuje i otevřená varianta a v plánu je dokonce elektrická verze.

TEXT JIŘÍ BABORSKÝ • FOTO MASERATI







#### ZÁKLADNÍ ÚDAJE

##### **Maserati MC20**

Přeplňovaný **benzinový šestiválec 3,0 l**

Celkový výkon **463 kW (630 koní)**

Točivý moment **730 Nm**

Pohon **zadních kol**

**Automatická osmistupňová převodovka**

Zrychlení 0–100 km/h **2,9 s**

Maximální rychlost **> 326 km/h**

Základní cena asi **5 240 000 Kč**

Maserati z italské Modeny stálo vždy tak trochu ve stínu uctivanějšího souseda z dvacet kilometrů vzdáleného Maranella – Ferrari. Svého času si byly obě značky velmi blízké, ale dnes už kráčí každá svou cestou, i když jistá forma spolupráce mezi nimi nadále přetrvává. Každopádně zatímco Ferrari chrlí poslední dobou novinku za novinkou, Maserati prožívalo dlouhé období klidu. Sedany Ghibli a Quattroporte se prodávají už od roku 2013 a módní SUV Levante je jen o tři sezony mladší.

Teď to ale vypadá, že se značka s trojzubcem ve znaku nadechuje a bude o ní slyšet. Testuje menší SUV Grecale a ve sportovní sféře ji zastupuje od základů nový model MC20, s nímž má velké plány. My si dnes představíme

prodávané kupé, ale automobilka už pilně testuje otevřený spider a přiznává, že myslí i na pokrokové klienty. MC20 je totiž navrženo tak, aby kromě aktuálního spalovacího motoru mohlo ve svých útrobach hostit i plně elektrický pohon, jenž dorazí na trh ve chvíli, kdy to Maserati uzná za vhodné či nutné.

MC20 má být začátkem nové éry a v tomto duchu proběhl už samotný vývoj – z 97 % virtuální. Maserati si pro tento účel navrhlo vlastní počíta-

čový systém, který mu umožňuje významně šetřit čas i peníze. Inženýři v něm celý vůz navrhli během pouhých dvou let, a to včetně nastavení například podvozku. Pak si celou práci jen ověřili a doladili na skutečném prototypu.

Platí to i pro design, jehož základní kámen je dán tisícovkou simulací, nicméně dokonalé, počítačem generované tvary postrádají duši, proto byl finální design MC20 cizelován na reálném modelu. Ten pak zamířil do aerodynamického tunelu formulového specialisty Dallara, kde se během dvou tisíc zkušebních hodin doladil každý sebemenší detail. Ať si na karoserii vyberete jakýkoli tvarový prvek, můžete vzít jed, že tu není pro ozdobu, ale plní nějakou funkci. Jediným prvkem ryze pro efekt jsou tu vzhůru výklopné křídlové dveře, typické spíš pro Lamborghini než značku s trojzubcem. Kromě toho, že jsou atraktivní, usnadňují nastupování a v otevřené poloze vystavují na odív karbonový monokok tvořící základ celého vozu. Především díky němu se podařilo udržet hmotnost MC20 pod magickou hodnotou 1500 kg.

Srdcem každého sportovního kupé je motor a také v tomto případě se Maserati zcela odřízlo od historie. V zádi MC20 tepe nový třilitrový šestiválec pojmenovaný Nettuno. U starších kupé italské značky jsme bývali zvyklí na větší objem i počet válců, což hliníková novinka vynahrazuje dvojicí turbodmychadel a celou řadou patentovaných řešení včetně předkomůrkového spalování benzínu převzatého z formule 1. Výsledkem jsou oslnivé parametry

630 koní a 730 Nm a především pak na poměry přeplňovaných motorů nebývalé točivý charakter s maximem v osmi tisících. Na spojku a řadící páku v dnešním světě pochopitelně zapomeňte, pohodlné a bleskově rychlé řazení obstarává osmistupňový automat. Na požitkáře ovšem Maserati nezapomíná, kromě samočinných režimů převodovka dovoluje manuální řazení páčkami na volantu.

Krotit Nettunovu vášň pomáhá pětice jízdních módů přepínaná dominantním otočným voličem na karbonové konzole mezi sedadly. Po každém startu se maserati probudí do univerzálního režimu GT vhodného pro každodenní používání. Jeho opakem je Corsa, extrémně ostré nastavení s minimálními zásahy elektronických systémů vyžadující maximální koncentraci řidiče. Hodí se především na závodní okruh, kde ale dokáže každou chybu tvrdě potrestat. O něco vstřícnější a bezpečnější, ale pořád velmi dravé, bude MC20



**Sbohem, analogová éro, MC20 je dítě digitální doby. Úlohu přístrojů převzal displej s úhlopříčkou 10,25 palce, druhý, stejně velký a dotykový je zasvěcen multimediálnímu centru.**





Malý volant s tlustým věncem pomáhal navrhovat závodník a testovací jezdec Andrea Bertolini. Jsou na něm jen základní tlačítka, u Maserati poprvé i to startovací. Kokpit je minimalistický a snaží se řídiče nerozptylovat.

Karbonový středový tunel nese jen to nejdůležitější – kruhový volič jízdních režimů, tlačítka automatické převodovky, stahování oken a regulaci hlasitosti audiosystému.

Oku lahodící karbon je použit i v celé délce prahů.



v módu Sport. Pak jsou tu ještě dvě možnosti pro případ, že se nechcete nebo naopak chcete klouzat. Volbou režimu Wet auto citelně utlumíte a zjemníte, což vám zajistí bezpečný návrat domů i za deště, kdy jinak výkonná zadokolka umí být nebezpečnou zbraní. Poslední možnost je tu pro labužníky, kteří naopak smýkání žádě vyhledávají, kašlou na efektní čistou stopu a zatáčky jezdí bokem – ESC Off jednoduše vypne veškeré podpůrné systémy a nechá vše v řídicových rukách.

Tím samozřejmě výčet moderních technologií nekončí, Maserati v dosavadních modelech tak trochu zaspalo dobu a s MC20 chce být naopak na špičce. Takže tu máme adaptivní tlumiče s proměnnou tuhostí a možností přizvednout si auto o 50 mm třeba při přejíždění zpomalovacího retardéru, digitální vnitřní zrcátko přenášející obraz ze zadní kamery a samozřejmě nejnovější generaci multimediálního systému MIA s dotykovou obrazovkou 10,25 palce v centru kokpitu. Druhý, stejně velký displej pak nahrazuje tradiční přístroje.

MC20 coby supersport 21. století je trvale online, samo si říká o servis, pomůže v případě nouze a samozřejmě dovoluje využívat veškeré vymoženosti vyplývající z možnosti propojit auto s chytrým telefonem nebo hodinkami.

Součástí systému je pochopitelně i kvalitní aparatura, to pro případ, že jste se dosyta nabažili jekotu šestiválce a cestou domů už chcete jen relaxovat. Uším má lahodit už základní sestava se šesti reproduktory, nicméně to pravé prémiové ozvučení nabízí příplatková sestava dvanácti beden od věhlasné, jak jinak než italské značky Sonus Faber. Maserati je totiž velmi pyšné na to, že nové MC20 je čistokrevný Ital – kompletně vyvinutý, zkonstruovaný a vyráběný v sídle automobilky v Modeně s přispěním nejslavnějších domácích subdodavatelů, jako jsou Alcantara (čalounění), Brembo (brzdy) nebo Sabelt (sedadla).

A proč se novinka jmenuje MC20? Značka se prostřednictvím závodní divize Maserati Corse vrací na okruhy a vůz byl poprvé odhalen v roce 2020. 