



 AUTO MĚSÍCE

Neptun se vrhá do hlavního proudu

Maserati Grecale

Vozy SUV drtí světové prodejní žebříčky, a kdo nechce vypadnout ze hry, musí takový mít. Luxusní italská značka Maserati prolomila ledy v roce 2016 s pětimetrovým modelem Levante, kterému letos pořídila menšího brášku Grecale.

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Maserati Grecale Trofeo

Dvackrát přeplňovaný benzínový
šestiválec 3,0 l

Celkový výkon **390 kW (530 koní)**

Točivý moment **620 Nm**

Pohon **všech kol**

Manuální osmistupňová převodovka

Zrychlení 0–100 km/h **3,8 s**

Maximální rychlost **285 km/h**



TEXT JIŘÍ BABORSKÝ • FOTO MASERATI



Zpočátku to vypadalo, že móda SUV zasáhne jen masové značky, jenže pak i ty prémiové pochopily, že tlak trhu je neúprosný a v zájmu přežití je potřeba hnát auta do výšky tradicím navzdory. Z výrobců luxusních sportáků jako první zariskovalo Porsche. Cayenne budil rozpaky, jenže se rychle stal suverénní prodejní jedničkou a ukázal, že tohle bude cesta. Postupně se přidávaly další automobilky, do nichž bychom to původně neřekli: Aston Martin, Bentley, Jaguar, Lamborghiní, Rolls-Royce a na obzoru už se rýsuje dokonce první SUV Ferrari.

Maserati přišlo se svou troškou do mlýna před šesti lety s modelem Levante. Při splnění všech očekávaných atributů, jako je zvýšený posez, průchodnost lehčím terénem a vizáž dobrodruha se do něj pokusilo vměstnat maximum tradičních rysů značky v čele s výkonnými motory a sportovním svezením.

Jenže s jídlem roste chuť a jedno SUV už je dnes málo. Značka Maserati právě prochází renesancí, začátkem roku jsme si představili nové kupé MC20 a vzápětí tu máme další novinku: 4,85 metru dlouhé SUV střední třídy nazvané Grecale. U Čechů může nové jméno vyvolávat rozpačité reakce, ale vězte, že v překladu znamená „řecký vítr“ a inspirací byly vzdušné proudy vanoucí od ostrova Zakynthos.

Maserati využilo příslušnost k nadnárodnímu koncernu Stellantis a při vývoji grecale použilo podvozkovou platformu Giorgio známou třeba z Alfy Romeo Stelvio, proti které je ale ve všech ohledech o dost větší.

Elegantní módní design dokonale pasuje do dnešní doby. U Maserati nemůže chybět dlouhá příď zakončená typicky prohnutou maskou ani trojice průduchů v předních blatnících, stejně jako logo Neptunova trojzubce na masivním zadním sloupku. Přední světla se tvarem a hlavně pozicí vysoko na kapotě inspirovala nedávno představeným MC20, zatímco zadní lampy odkazují na legendární bumerangové svítelníky někdejšího kupé 3200 GT.

Doba, kdy nás italské automobilky omamovaly nádhernými analogovými přístroji a v centru jejich interiérů se skvěly esteticky vypiňované řadičké páky, je nenávratně pryč. Grecale už zná jen automatickou převodovku s ovládáním pomocí čtyř nenápadných tlačítek na středové konzoli, trochu té výjimečnosti se snaží přinést alespoň efektně vyvedené spínače startování a jízdních režimů na volantů.



Vrcholem nabídky je dvakrát přeplňovaný třílitrový šestiválec Nettuno o výkonu 530 koní. Jde o první kompletně nový motor z vlastního vývoje Maserati po dlouhých dvaceti letech.



Interiér se tváří tradičně, ve skutečnosti je ale prospěkovaný modernou. Najdeme zde tři obrazovky, tlačítkové ovládání automatické převodovky, online multimediální systém nebo špičkovou aparaturu s 21 reproduktory.



Digitalizace došla tak daleko, že i charakteristické hodiny uprostřed palubní desky jsou jen displej, byť se tváří jako klasický ciferník.

Kokpit novodobého maserati podle očekávání obsadily displeje.

Jsou tu hned tři. První funguje coby přístrojový štít s volitelnou grafikou zobrazení. Na úhlopříčku měří 12,3 palce, tedy stejně jako centrální dotyková obrazovka nového multimediálního systému vystavěného na základech platformy Android. O patro níž pak najdeme třetí, o něco menší displej patřící klimatizaci. Digitální jsou dokonce i hodiny vetknuté do středu palubní desky, bez kterých by to snad ani nebylo maserati. K jejich cti nutno dodat, že se tváří jako staré, luxusní „analogy“, jen je navíc můžete přepnout do režimu kompasu nebo akcelerometru.

Kromě moderního ducha, špičkového zpracování a bohaté výbavy se vývojáři soustředili také na prostor. Prý máme dokonce tu čest s nejprostornějším prémiovým SUV, které navíc odvezí i skvělých 570 litrů zavazadel. Tedy alespoň v nejluxusnější variantě bez akumulátorů, čímž se dostáváme k tomu nejdůležitějšímu, což je v případě Maserati nabídka motorů.

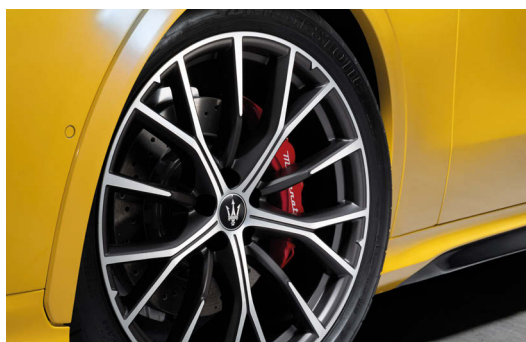
Doba, kdy šlo sázet jen a pouze na výkon, je i u luxusních výrobců pryč. Grecale má ambice stát se nejprodávanějším modelem značky, musí tedy dokázat uspokojit potřeby širokého spektra zákazníků. V jednom má ale jasno – automatické

řazení a pohon všech kol bere za samozřejmost a nedává na výběr.

Pro skromnější zájemce jsou tu dvě varianty přepřlňovaného benzinového dvoulitru s nenápadným mild-hybridním elektrickým pomocníkem – proto ty zmíněné baterky kradoucí litry kufru. Ve specifikaci GT je čtyřválec vyladěný na 300 koní, výkonnější modely jim nabízí 330. Pro představu, i urostlému SUV to stačí ke zrychlení na stovku za 5,6 s, respektive 5,3 s.

Maserati si je vědomo, že spousta prodaných grecale se bude pohybovat hlavně po městě, kam je podle něj dvoulitr optimální volbou. Pro čistě metropolitní klienty se pak dokonce chystá plně elektrická verze Folgore (blesk) se dvěma motory a velmi slibnou kapacitou akumulátorů přes 100 kWh.

To všechno je sice krásné, ale pod dlouhou kapotou maserati si každý fanda italských vozů představí pořádnou nadupanou strojovnu. Takovou nabízí vrcholná varianta Trofeo, kterou



Grecale v nejsilnější verzi Trofeo dostalo špičkovou brzdovou soustavu Brembo, která brzdí adekvátně sportovní nátuře motoru.

Vysokootáčkový sportovní šestiválec byl pro potřeby SUV trochu umravněn, takže zatímco v MC20 se pyšní hodnotami 630 koní a 730 Nm, v grecale mu naměříte 530 koní a 620 Nm. Přece jen dynamika zde nestojí na žebříčku hodnot tak vysoko jako u sportáku. SUV musí servírovat výkon za všech okolností noblesně, s nadhledem, v rukavičkách komfortního vzduchového podvozku a luxusních kožených křesel. To však nic nemění na tom, že když v trofeo chytanou saze, pokoří za doprovodu zlověstného štěkání výfuků stovku za 3,8 sekundy a v rozletu se zastaví až na hodnotě 285 km/h. V nabídce jízdních režimů dokonce nechybí okruhový mód Corsa, to kdyby třeba majitel cestou na dovolenou potkal volnou závodní trať a chtěl si vyhodit z kopytka.

Grecale si zatím můžete koupit jen u něj doma v Itálii, kde jeho ceny začínají v přepočtu na 1 820 000 Kč za třístakoňovou verzi GT. Čeští zájemci by se měli dočkat ještě letos. ■

INZERCE



PORTO CRUZ



ZASLOUŽÍTE SI TO NEJLEPŠÍ