

NOVÁ ÉRA

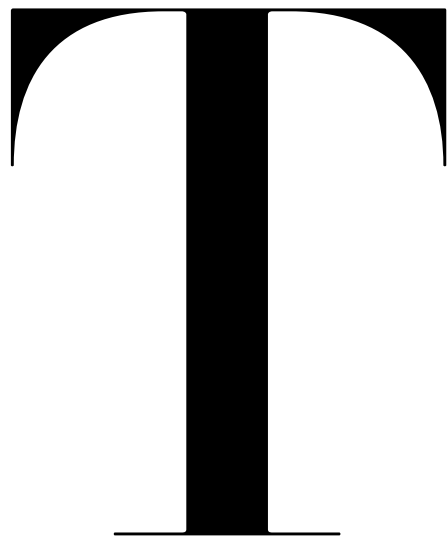
HRÁTKY *s Neptunem*

MASERATI MC20

Motor: třítitrový šestiválec, dvě turba
Výkon: 466 kW
Točivý moment: 730 Nm
Nejvyšší rychlost: > 326 km/h
Zrychlení 0–100 km/h: 2,88 s
Spotřeba: 11,5 l/100 km
Cena: cca 5 433 000 Kč

Text: Martin Příbyl – Foto: archiv značky

MASERATI SE SVÝM SUPERSPORTEM MC20 ZAHAJUJE
NOVOU ÉRU ZNAČKY. MY JSME HO JELI OTESTOVAT MEZI
VRCHOLKY APENIN, KDE SE PROHÁNĚL PO KLIKATÝCH
SILNICÍCH S NEBÝVALOU LEHKOSTÍ.



Tahle oblast je pro milovníky benzínu a spálených pneumatik tím samým, čím je pro fanoušky technologií kalifornské Silicon Valley. Modena, Maranello, Sant'Agata Bolognese. Tři města pod Apeninami, která od sebe dělí jen několik desítek kilometrů, vytváří pomyslný trojúhelník s pravděpodobně největší koncentrací výrobců supersportovních aut na světě. V Sant'Agatě podupává rozzuřený býk ve znaku Lamborghini, v Maranellu se vzpíná černý hřebec Ferrari a v Modeně se Neptun rozmachuje trojzubcem, protože tady sídlí Maserati.

Jistě, značka, která se v roce 1937 přestěhovala z nedaleké Bologni, nikdy nedosáhla stejného věhlasu jako její sousedé. V její historii ale najdete slavné závodní úspěchy, třeba titul Juana Manuela Fangia ve formuli 1 z roku 1957, i velkolepá auta: Maserati Ghibli, Bora, Merak, Biturbo, Quattroporte nebo supersport MC12 z počátku tisíciletí, který sdílel techniku s Ferrari Enzo.

Její nejnovější model MC20 je auto, které vás v době covidové donutí podstoupit tři PCR testy během čtyř dní jen proto, abyste se v polovině května vypravili do italského vysokooktanového trojúhelníku a mohli ho vidět na vlastní oči. Má být totiž velkolepým začátkem nové etapy v historii značky – Maserati pro ni vyvinulo vlastní unikátní motor a chce se s ním vrátit i na závodní trati.

Všechny parametry přitom skutečně budí respekt. Papírově se MC20 vyrovná dvanáctiválcovému Ferrari. Dvojitě přeplňovaný třílitrový šestiválec nazvaný Nettuno (tedy česky Neptun) má 630 koní, a protože je Maserati z karbonu a hliníku a neváží ani tunu a půl, rozjede se z nuly na stovku za 2,88 vteřiny, dvoustovkou letí za necelých devět sekund a fyzikální zákony ho zastaví až v rychlostech přesahujících 326 kilometrů za hodinu. Cena přitom začíná na 5,4 milionu korun, což je ve společnosti vozů stáje Ferrari a Lamborghini ekvivalent koupě století.

Před autodromem v Modeně parkují hned tři MC20. Lidé z Maserati by v nich rádi viděli auta kategorie GT, pohodlná pro každodenní použití, ale přitom pekelně rychlá. Šéfinženýr Gianluca di Oto právě popisuje, jak navrhovali spodní část vozu vyvedenou v nelakovaném karbonu – použili zde prý veškeré možné aerodynamické triky, aby auto zajistili přítlak a usnadnili práci designérům, kteří měli na starosti horní část vozu. Lakovaný vršek MC20 se díky

tomu může obejít bez škaredého křídla, a i když vypadá skvěle, není samoúčelnou estetickou krací. Každý prvek má i svoji funkci. Di Oto to ukazuje na motýlích křídlech, která se zvedají nahoru. Nejsou jen rozmařilým cool doplňkem, který k italským supersportům tak nějak patří, ale jejich spodní část pomáhá směřovat proudění vzduchu a hlavně díky nim má MC20 nebývalé úzké prahy. Což umožňuje, aby se do auta snadno nastupovalo a stejně snadno z něj vystupovalo.

Na rozdíl od jiných aut s karbonovým monokokem se tak člověk na parkovišti nemusí ztrapňovat vymyšlením gymnastických cviků. Dveře se úslužně zvednou a v sedačce Sabelt se uvelebíte stejně snadno, jako kdybyste nastupovali do Volkswagenu Golf. V interiéru se pilot zorientuje také lehce. Jeden velký displej ve středu palubní desky ovládá vše od navigace po klimatizaci, tlačítek je všeho všudy pár a většina klíčových ovladačů včetně startovacího tlačítka je na volantu. Hlavní je zážitek z řízení, vše ostatní je podružné. Právě proto je interiér kombinující alcantaru a obklady z karbonového kompozitu prakticky celý černý. „Minimalizuje to odlesky v čelním skle,“ vysvětluje designérka Alga Zaharescuová.

Čistá radost z jízdy

Začátek testovací trasy jako by měl ukázat, že to v Maserati s tou každodenní použitelností myslí vážně. Široké italské státočky a hustý provoz dávají vyniknout komfortnímu režimu podvozku. Přesto je znát, že detaily kvalitám cestovatelského kupé zcela neodpovídají. V podběžích je slyšet každý kamínek.

Za Sassuolem však trasa odbočuje z Pádské nížiny do Apenin. Mohla by zde klidně viset značka „Vítejte na domácím hřišti Ferrari“, bez ní to dokazuje jen tajuplný černobíle maskovaný prototyp chystaného šestiválcového supersportu z Maranella, který se prožene v protisměru.

Pokud tedy chce Maserati dokázat, že to s útokem na slovné sousedy myslí vážně, tady jsme na tom správném místě. Asfalt zvrásněný rýhami a občasnými záplatami se kroutí mezi zelenými loukami, zatáčka střídá zatáčku. Oblouky jsou utažené, každý je jasným testem tupé nedotáčivosti. Podobná slova ale MC20 nezná, místo toho vyznává lehkost, vyváženost, obratnost, zpětnou vazbu v řízení a překvapivý komfort. Těžko tomu uvěřit, ale vývoj probíhal pouhé dva roky a chování auta se ladilo prakticky výhradně na simulátoru.

Karbonová „rychlakvaška“ však k vrcholům Apenin dokáže šplhat nebývalým tempem a místo toho, aby řidiče děsila svou nezvladatelností, přinutí ho k nezapomenutelnému úsměvu a výbuchům smíchu. To samé platí i na okruhu, kde toleruje pilotovi chyby a nechá ho hledat správnou stopu, a také ve chvíli, kdy se nad vrcholky hor zatáhne a na kapotu začnou klepat kroupy. Řízení je stále čistá radost.

Její nezbytnou součástí je i motor Nettuno, umístěný za sedadly. Oproti starším Maserati už jeho zvuk nepřipomíná sladké bubláni karamelu, místo toho je tu syrový rykot a sykot turbodmychadel. O výkon ale nepřišel, z rovinek se díky němu rychle stanou jen vzdálené vzpomínky.

Na výjezdu přidat plyn, nechat ručičku otáčkoměru doběhnout k osmi tisícům, bum, zatáhnout za karbono-



vo šavli pod volantem a odřadit, aby tohle bezprostřední vysokootáčkové rodeo mohlo začít nanovo. Před zatáčkou pak pomohou neúnavné, byť hůře dávkovatelné karbonkeramické brzdy.

V nastávající době elektrické se může zdát, že se bavíme o prehistorické záležitosti. Tahle živoucí fosilie je ale chytře postavená tak, aby co nejméně ovlivňovala jízdní vlastnosti, má tedy co nejnižší položené těžiště, a navíc je výkřikem té nejmodernější techniky. K zapálení směsi ve válcích používá motor, stejně jako monoposty F1, speciální a Maserati patentovanou technologii pasivní předkomůrky. Palivo díky

tomu rychleji a rovnoměrněji prohoří, což snižuje emise a zvyšuje výkon.

Pro zákazníky, kterým by vysokooktanový benzin přece jenom nevoněl, chystá Maserati i čisté elektrickou verzi MC20 a jeho zástupci o ní tvrdí, že se bude navzdory přirozeně vyšší hmotnosti řídit stejně skvěle. Sami ale vědí, že si před sebe vytyčili velikánskou výzvu, protože pro benzinovou MC20 se jen těžko hledají slova kritiky. Jestli má být tenhle perfektní supersport pro každý den pouhým začátkem nové éry modenského trojzubce, pak se tedy máme na co těšit.

Čistota a jednoduchost. MC20 nehýří ozdobami ani zvenku, ani uvnitř. Přesto jí to zatraceně sekne.