

SRDCE OD FERRARI

PETR HANKE | Foto: Martin Sznapka

Maserati Levante Trofeo se svým výkonem 427 kW (580 k) řadí mezi nejextrémnější vozy segmentu SUV. Po svezení ale překvapí, že také patří mezi podobně výkonnými extremisty vlastně mezi ty „nejmilejší“.

„**N**ejmilejší“ je v hodnocení automobilů velmi zvláštní slovo, nicméně v případě Maserati Levante Trofeo je příznačné. Když totiž vezmeme jeho konkurenty, mezi něž patří třeba BMW X5 M, Lamborghini Urus nebo Mercedes-AMG 63, není Levante Trofeo tak agresivní, a i přes svůj divoký rodokmen je při běžné jízdě velmi „milým“ a hýčkájícím vozem. Jeho podvozek není ani na příplatkových 22“ kolech přehnaně tvrdý, ale je schopen suverénně vstřebávat i nerovnosti záplatovaných českých silnicí třetí třídy. Ve všech okamžicích řidič z jeho klidu vnímá celkovou robustnost, ale také stabilitu a suverenitu. V režimu Normal a při používání plynu v první třetině jeho zdvihů se skutečně neděje nic, co by upozorňovalo na hodnotu jeho výkonu. Jen když se občas dostanete s otáčkami nad přibližně 3000 min⁻¹, uvědomíte si, že pod přední kapotou je cosi výjimečného. Ještě před tím si toho všimnete, když i při poklidné jízdě v běžném provozu palubní počítač ukazuje hodnoty kolem 15 l/100 km... Onou výjimečnou záležitostí je dvojicí turbodmychadel přeplňovaný osmiválec o objemu 3,8 litru, jehož původ spočívá v motoru Ferrari F154. Motor byl samozřejmě pro použití ve velkém a těžkém SUV zcivilizován použitím konvenčního mazání namísto suché skříně i instalací konvenční-

ho klikového hřídele namísto plochého. Nicméně tyto změny nedokázaly jedinečnou povahu tohoto motoru zcela potlačit. A to je dobře. Po překročení přibližně 4000 min⁻¹ se motor začne projevovat touhou po otáčkách a působivým zátahem. Je s podivem, že projev motoru, byť z pohledu čisté dynamiky srovnatelný s konkurenty, má zcela jiný charakter, než jak bývá zvykem ve vozech ze země našich západních sousedů a jejich klonů. Z nárůstu otáček má řidič pocit, že pro motor v daný okamžik neexistuje nic jiného než touha po výkonu. Levante Trofeo vyrazí vpřed a ukazuje se, že zbytek vozu, jenž je postavený pro poskytnutí potřebného komfortu, má i v nejostřejším nastavení Corsa hodně práce si se vším poradit. Možná je tento projev dán i faktem, že je motor nalaďen buď spíše zdrženlivě, nebo naopak pro maximální výkon, jako by neexistovalo nic mezi tím.

Osmistupňová samočinná převodovka ZF, pohon všech kol s elektronicky řízenou lamelovou spojkou připojující kola přední nápravy a samosvorný zadní diferenciál si s přívalem výkonu samozřejmě poradí, ale exaktněji ladění soupeři jsou celkově klidnější. Nicméně právě živelnost související se zemí původu, která řidiče nutí, aby s vozem spolupracoval a vnímal jej, způsobí, že určitá nepřesnost podvozku, spíše rozváž-



Maserati Levante zaujme výrazným vzhledem s dominantní maskou chladiče

nější činnost pohonu všech kol nebo prostě jen možná až přehnaně lehké řízení s velkým volantem mají své kouzlo. V Levante Trofeo na řidiče dýchnou časy, kdy se automobily musely řídit, kdy vyžadovaly pozornost. To vše přitom na vynikajících sedadlech zajišťujících špičkovou pozici za volantem, v doprovodu kvalitních materiálů i moderních systémů konektivity. Nejvýkonnější vůz současné nabídky Maserati je zkrátka výjimečným automobilem, který umožní, abyste si charakter jeho fantastického motoru vychutnávali v komfortu a pohodlí i na silnicích, kam byste se s Ferrari neodvážili. Je to stroj, jež si asi nikdo nekoupí rozumem, ale má své speciální kouzlo, jímž dokáže nadchnout. ■

TECHNICKÉ ÚDAJE

MOTOR

Kapalinou chlazený celohliníkový V8/90° (Ferrari F154 AQ), přeplňovaný dvojicí kapalinou chlazených dvoukomorových turbodmychadel, uložený podélně vpředu; přímé vstřikování paliva, DOHC 4V, proměnné časování; EU6d; 3799 cm³ (ø 86,5 x 80,8 mm); 427 kW (580 k)/6250 min⁻¹ a 730 N.m/2500 – 5000 min⁻¹.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Samočinná osmistupňová převodovka ZF 8HP70 s kapalinovým měničem momentu a možností přímého řazení; elektronicky řízený pohon všech kol Q4 s vícelamelovou spojkou a zadním diferenciálem s omezenou svorností.

PODVOZEK

Samonosná karoserie s pomocnými rámy; všechna kola nezávisle zavěšena na lichoběžníkových ramenech; vzduchové pérování s aktivními tlumiči Skyhook; odvrátané kotoučové brzdy s vnitřním chlazením, vpředu ø 380 mm s pevnými šestipístkovými třmeny, vzadu ø 330 mm s pevnými jednopístkovými třmeny, ABS/EBD, ESP/IVC/TCS; hřebenové řízení s posilovačem; pneumatiky vpředu 265/35 ZR 22, vzadu 295/30 ZR 22.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav 3004 mm, rozchod kol 1624/1676 mm, d/š/v 5003/1968/1679 mm; objem zavazadlového prostoru 580 l; objem palivové nádrže 80 l; pohotovostní/celková hmotnost 2170/3004 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce)

Největší rychlost 299 km/h; zrychlení 0 – 100 km/h za 4,1 s; spotřeba paliva 13,2 l/100 km; emise CO₂ 308 g/km.

NAMĚŘENÉ HODNOTY

0 – 60/80/100/120 km/h..... 2,1/3,0/4,1/5,3 s
0 – 140/160/180/200 km/h 6,8/8,6/10,8/13,6 s
50 – 90/90 – 130 km/h 1,8/2,6 s
Průměrná spotřeba paliva v testu 19,8 l/100 km

CENA od cca 4,3 mil. Kč



Velký volant a klasicky navržený přístrojový štít vytvářejí při jízdě příjemnou atmosféru



Srdcem verze Trofeo je přeplňovaný osmiválec Ferrari s fantastickým zvukem a charakteristikou

