

# GRANDE MASERATI



Jako by kolem sebe rozsévalo nějakou speciální aura. Ferrari nebo Lamborghini to není, ale zároveň šíří něco víc než konkurenti ze země, kde se při rozhovoru zdaleka tolik negestikuluje a weissbier je na stole mnohem častěji než toskánské červené.

ONDŘEJ KINKOR, FOTO: LUKÁŠ PROCHÁZKA

**T**akový malý test. Zavřete na chvíli oči a představte si, že jste v restauraci. Nejdřív někde ve vysoké prosklené budově s výhledem na svítící velkoměsto s černým interiérem dotaženým k dokonalosti a personálem, který nenápadně a bezchybně kmitá kolem. A teď, teď jste si do úst vložili steak z wagyu. Skvělý tak, až by člověk brečel. Máte to?

Restaurace číslo dvě. Italský venkov, rozpustilý majitel, který na vás bez ustání s úsměvem chrlí něco italsky, aniž byste mu rozuměli více než bella, což se nejspíš týká vaši ženy nebo dcery. Klidně jste při vstupu na dveřích mohli minout michelinskou hvězdu, ale je to vlastně jedno, protože před vámi na stole právě přistála ta nejlepší neapolská pizza, k dokonalosti dotažené risotto nebo třeba lasagne, co se vám za pár okamžíků doslova rozpustí na jazyku. Máte i tohle?

Dva světy. Oba stejně dokonalé, ale vlastně úplně jiné. Jen si teď sami odpovězte, kterému dáváte přednost.

Proč taková hra? Takhle nějak se totiž musí rozmyslet ti, kteří si kupují auto, jež více či méně spadá do kategorie gran turismo, a rozhodují se třeba mezi BMW M8 Competition, Porsche Taycan nebo Audi e-tron GT na straně jedné. Tohle je skupina „steak“. Maserati GranTurismo je tým neapolská pizza nebo lasagne.

Linie přikrčeného kupé, dlouhá kapota, dvoje dveře ideálně bez okenního rámu a čtyři sedadla. Tvary gran turismu, na které má Maserati zřejmě patent. Itálie byla totiž zemí, kde se table auta v první polovině minulého století začala vyrábět. Kupovali si je ti, kteří byli dost bohatí na to, aby si mohli pořídit sportovně střížený vůz s vysokým výkonom. Ale ne kvůli tomu, aby s ním dováděli na závodních okruzech. Pořizovali si ho proto, aby v něm mohli svižně absolvovat dlouhé cesty při poznávání Evropy, zkrátka grand touring. Vedle výkonu stejnou roli hrálo i pohodlí a styl.

I proto je nové GranTurismo pro Maserati zásadní, ačkolи automobilka jištěná materškým koncernem Stellantis ekonomicky dnes ještě o něco víc spolehlivá hlavně na dva SUV modely Grecale a Levante. GranTurismo je něco jako DNA Maserati. Třída gran turismo tuhle značku totiž



na cestu do Milána, během které tam dole v Alpách jen tak pro zábavu sjedete z dálnice a její směr budete jen odhadem kopírovat na zakroucených horských silničkách až do doby, než vás to přestane bavit a vy se zase vrátíte polylkat dálniční kilometry.

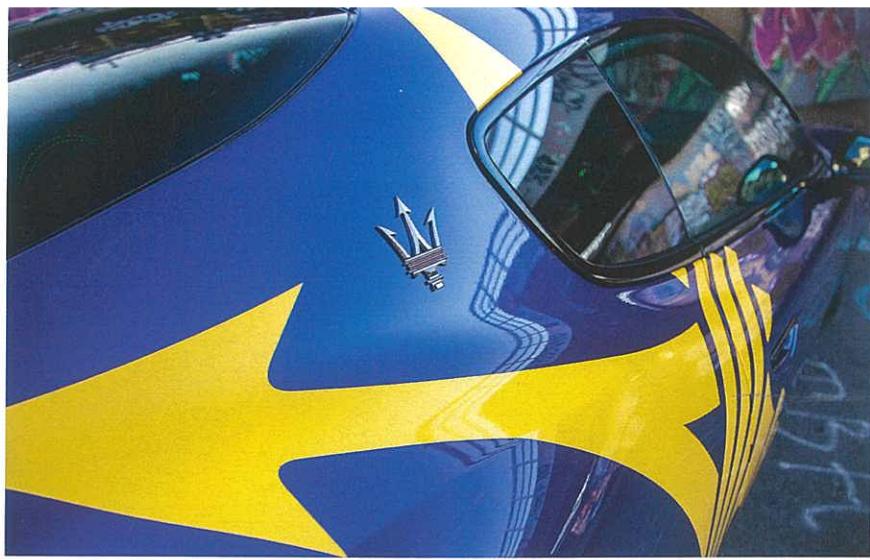
Hlavní je, že v obou disciplínách si auto povede tak, že bude těžké se rozhodnout, čemu dát nakonec přednost. Na běžných silničkách třeba díky tomu, že síla vidlicového šestiválce pojmenovaného Nettuno většinou putuje hlavně na zadní kola, takže máte pocit, že vás ze zadu tlačí nákladák s řidičem, který už týden nepije nic jiného než energetické drinky, a je na vás, jak se s tím poperejte. Mimochodem fun fact, když už jsme u toho motoru. Ten je totiž ukrytý pod kapotou tak velkou, že vás po jejím otevření stoprocentně ohromí. Má totiž přes tři metry čtvereční. Až se GranTurismo někdy objeví na vrakovišti, dává smysl si ji nechat vymontovat a postavit pod ni zahradní domek. Nebo jako garáž pro Fiat 500. Je z hliníku, takže je navždy.

Ale zpátky za volant. Je totiž potřeba dodat, že maserati ani při ostré jízdě nikoho ve štychu nenechá. Pořád to není radikální supersport, který by se nedal ukořírovat. Pořád je to gran turismo vybavené technikou, která v případě potřeby ochotně pomůže. Je jen na řidiče, který se sám musí podívat do zrcadla a přiznat si, jak moc to s volantem umí. Podle toho pak na kruhovém ovladači na volantu nastaví ideální mód, který se



provází téměř po celou dobu, od chvíle, kdy s ní přišla na trh. Výjimkou pro slavnou siluetu jsou snad jen osmdesátá a devadesátá léta, kdy přednost dostala krabicovatosť, což, kromě mnoha dalších důvodů, Maserati dovedlo té měř ke konci existence. Naštěstí ale přišel rok 1998 a model 3200GT, na který o devět let později navázala první generace GranTurisma. Slavná kategorie byla naplně zpět.

Je příjemné vědět, že od původního určení třídy gran turismo z minulého století se ani dnes u Maserati nic zásadního nezměnilo. Maserati GranTurismo Trofeo má sice 550 koní a z nuly na sto zrychlí stejně rychle, jako když tříkrát za sebou vyslovíte pizza, ale nápad, že by ho člověk chtěl brát na uzavřený okruh? Teoreticky nakonec proč ne, ale proč by to někdo dělal. Tohle auto se nejvíce hodí třeba



do fyzikou dané úrovňě postará, že maserati i posádka zůstanou celé.

Ovládání módů nebo řazení velkými pádly u volantu super, ale za co by designéry interiéru měli navždy krmit jen rozvařenými špagetami s kečupem, je volba režimu automatické převodovky. Ovládá se totiž čtyřmi tlačítka, která jsou na středovém dotykovém panelu. To, že je člověk nemůže napoprvé najít, se u druhé jízdy rychle vyřeší. Že je ale i potom a zřejmě už navždy musí mačkat se speciální razancí, a ještě přitom mumlat zaklínadlo, aby se zařadila třeba zpátečka, to už vyžaduje pevnější nervy. Ale i tohle jsou emoce, které k tomu Italovi tak nějak patří.

Emocí si je potřeba vážit. V automobilovém světě jich totiž bude mnoho a míň. Elektromobily prémiových značek sice fungují skvěle, ale takovým způsobem, že se znova oklikou vracíme ke steaku v úvodu tohoto textu. Ohromí, ale upřímnou, skoro až dětskou radost ze mě osobně ještě nevydolovaly. Proč tohle téma otvírat u šestiválcového maserati? Protože i na něj se elektromobilita valí. V roce 2027 bude mít každý z modelů elektrickou variantu, a pokud

někdo osvícený nezavélí jinak, za sedm let si jiné než elektrické maserati nepůjde koupit. Žádné v showroomech stát nebude.

Granturismo je navíc pionýrem nové éry. Vedle šestiválce je v nabídce i čistě elektrická verze Folgore, česky blesk. Evropští prodejci ji sice ještě nemají v konfiguračním, ale to se nejspíš už během měsíce změní. Maserati si tak bude moct naplno ověřit, čemu budou dávat zákazníci přednost. Je ale fakt, že Folgore má čím lákat. Hlavně třemi elektromotory a výkonem 761 koní, schopností zrychlit z nuly na sto za 2,7 sekundy a maximální rychlosť 325 kilometrů za hodinu. V Modeně nepodcenili ani rychlosť nabíjení,

takže auto vybavili 800voltovou architekturou, kterou má i například už zmíněné Porsche Taycan. Díky ní se baterie ve tvaru písmene T uložená pod středovým panelem a zadními sedadly z dvaceti na osmdesát procent kapacity dokáže nabít za nečlenných dvacet minut. Dojezd se pak má dostat na 450 kilometrů, což je ale údaj, který odpovídá jízdě s tchyní na sedadle spolujezdce. A tu, pokud nemá závodní licenci, vedle sebe v takovém autě obvykle vozit nechcete. Čest výjimkám, madre. **F**

## MASERATI GRANTURISMO TROFEO

**MOTOR:** 3,0 V6  
**VÝKON:** 550 KONÍ (405 KW)  
**MAX. RYCHLOST:** 320 KM/H  
**ZRYCHLENÍ (0-100 KM/H):** 3,2 S  
**ROZMĚRY (D/Š/V):** 4966/2113/1353 MM  
**HMOTNOST:** 1795 KG  
**ZÁKLADNÍ CENA:** 4 430 000 KČ  
**CENA TEST. VOZU:** 5 035 000 KČ