



# NOVÝ VÍTR Z MASERATI

Maserati vítr miluje. Vítr, který dokáže měnit krajinu, rozbouřit moře, ovlivňovat životy i byznys. I proto svým autům přiřazuje názvy, které na mnoha místech světa vzbuzují respekt, sotva je vyslovíte. Mistral, Bora, Shamal, Khamsin, Levante. A teď, teď Maserati Grecale. Jména větrů.

ONDŘEJ KINKOR, FOTO: ARCHIV MASERATI A MICHAEL TOMES



**T**ohle byl komplikovaný porod. Maserati Grecale se mělo světu ukázat už loni na podzim. Pozvánky se rozletěly po celém světě, jenže pár dnů před dnem D bylo všechno jinak. „Omlouváme se, přijďte za námi na jaře,“ na rychlo rozesílala automobilka omluvné zprávy. Důvod? Málo děl, z nichž by se auto dalo vyrábět. V době, kdy automobilky po covidu-19 všemožně hasí globální čipovou krizi, se to dalo brát jako relevantní vysvětlení.

Duben 2021. Pokus číslo dva. A tentokrát už úspěšný. Jen... při prvním pohledu na pozvánku zarazí, že představení auta startuje vedle motorestu Autogrill na dálničním parkovišti poblíž Milána. Takže asi jako kdyby Škodovka pozvala novináře na představení nové Škody Superb do motorestu Pávov na DI. Jenže omyl. Tohle není Pávov. Tohle je Autogrill Villorresi Ovest, nově Autogrill 1958. Hvězda italských motorestů, za kterou stojí slavný architekt Angelo Bianchetti. Na konci padesátých let, kdy byl motorismus na vzestupu, vsadil na futuristický design a jen kousek od Milána navrhl stavbu, která spíš připomínala odpalovací rampu pro rakety než místo, kde posádky aut můžou zastavit na skvělé jídlo. A to mimochodem platí i dnes. I proto se v roce 1960 objevila na titulní straně amerického časopisu Life, kde posloužila jako symbol ekonomického oživení Evropy.

Teď vedle téhle nepřehlédnutelné stavby parkovala řada stejně nepřehlédnutelných aut s trojzubcem ve



znaku. Auta s úkolem ekonomicky oživit značku Maserati, která na tom ještě před pěti lety nebyla kdovíjak dobře. Zájem o její auta klesal totiž tak rychle, že bylo potřeba pozastavovat výrobu. Jenže přišly velké změny. Skončilo partnerství s Ferrari, které z Maranella do Modeny posílalo motory, a Maserati se ocitlo vedle Fiatu, Lancia, Alfa Romeo, Citroënu, Peugeotu nebo Opelu v koncernu Stellantis. Rozhodnutí, která značka bude stát na vrcholu automobilové pyramidy, tak neměl



šéf Stellantisu Carlos Tavares přehnaně komplikované. Volba automaticky padla na Maserati, které loni po světě prodalo 25 tisíc aut.

Maserati jistěně obří firmou tak zažívá období žní. Před rokem se do prodeje dostalo supersportovní Maserati MC20, teď došlo SUV Maserati Grecale. Nejspíš už letos se objeví MC20 bez střechy, příští rok vyjede elektrické GranTurismo Folgore, které by mohlo mít díky třem elektromotorům výkon až 1200 koní, a čistě elektrickou verzi bude mít i Grecale. Následně přibudou elektrické MC20, větší SUV Levante nebo sedan Quattroporte. Zdá se vám té italské elektromobility nějak moc? Pak je asi dobré vědět, že za osm let si už nic

INZERCE

jiného než elektromobil z autosalonu Maserati neodvezete. Nebo takový je alespoň aktuální plán...

Ani ty nejsportovnější automobilky nemůžou fungovat bez SUV. Má ho Porsche, Lamborghini, Jaguar, bude ho mít Ferrari i Lotus. Maserati tuhle nezbytnost našťástí pochopilo brzy a od roku 2016 má Levante, které patří k těm úspěšnějším modelům značky. Jenže chtělo to něco menšího, přístupnějšího. Něco, co na stranu Maserati přihraje víc zákazníků alespoň občas oblékajících i sukně. A Grecale, které se může postavit Jaguaru F-Pace, Porsche Macan nebo BMW X3, je výsledek téhle snahy.

Je fajn mít na výběr, ne? Když se vám podaří mít stejnou možnost jako já, projděte bez většího zájmu kolem verzi Grecale GT a Modena a rovnou si to hrňte k modelu, který má na sobě napsáno Trofeo. Pravda, oproti základnímu modelu za 1,8 milionu je potřeba ještě milion přidat, ale to fanfaronské přeskočení má své důvody. Tím hlavním je fakt, že Trofeo pod kapotou schovává skoro to nejlepší, co může celé Maserati nabídnout. To úplně nejlepší v podobě ručně skládaného třilitrového šestiválce Nettuno si sice nechává pro placaté MC20, ale Grecale Trofeo k němu má víc než blízko. Jeho motor totiž z Neptunu vychází. Zatímco supersport má výkon 630 koní, Grecale jich žene 538, což v praxi znamená, že stovkou uhaníte za 3,8 sekundy.

Zkoušet tohle na silnicích kolem Milána bylo sice dost o nervy, protože cedule upozorňující na přítomnost radaru bylo všude tolik, jako by italská silničářka nakupovali výstražné cedule ve slevě. Ale dalo se. Podradit pádly pod volantem, případně to nechat na osmistupňový automat a zaposlouchat se do štekavého zvuku vycházejícího z výfuku, který za pár let bude jen milou vzpomínkou na automobilovou minulost. Teď, teď je ještě čas si ho užívat.

Ještě předtím ale bylo namístě navolit ten správný režim. Comfort? Ne. GT? Možná. Sport? To je on, protože jezdit po okolí Milána s tím nejostřejším okruhovým

## Největší výběr zájezdů na jednom místě

U nás najdete dovolenou podle  
vašich představ



Naskenuj mě ✨

[www.dovolenaz.cz](http://www.dovolenaz.cz)



STUDENT AGENCY  
DOVOLENA.CZ



naladěním ukrytým pod názvem Corsa dvakrát smysl nedávalo. Ale dobře, alespoň na chvíli, kdy se dálnice za mýtnou branou trochu vyčistila.

Jakmile se tohle nastavení aktivuje, je to, jako když na lovu střelíte zvíře, které jste měli na mušce, a váš lovecký pes je připravený vyrazit vpřed. V přesně takové rozdivočené zvíře se Grecale promění. Pedály reagují i na jemné brnknutí nohou, elektronická stabilizace zmizí někde v dáli, volant ztuhne a automatická převodovka je připravena okamžitě podřadit. Všechno proto, aby Grecale bylo rychlé, rychlejší, nejrychlejší. A přesně tak to i funguje. Když pak bylo potřeba před blížící se kolonou rozjeté Trofeo zase rychle zkrotit, bylo to stejně snadné jako při rozjezdu. Když máte na předních šesti- a na zadních kolech čtyřpístkové brzdy Brembo, vážně to netrvá dlouho. Pak už se člověk zase pokorně vrátí alespoň o stupínek níž, do režimu Sport, který dává otáčejícím se Italům v okolních autech několik málo sekund pohledů navíc.

Nástup elektromobily ale není to jediné, co auta razantně mění. Tou druhou nejviditelnější novinkou jsou displeje. A i Maserati muselo na tuhle vlnu naskočit. Jeden před volantem, head-up displej před očima řidiče a dva další podobné velké na středě palubní desky. Tlačítka nehleďte. Možná je to jen zoufání konzervativního muže, ale tohle je cesta, na kterou se z pozice řidiče zkrátka těžko zvyká. Maserati to s displeji dotáhlo tak daleko, že sbohem dostal i ikonický budík uprostřed palubní desky. On tam tedy pořád je, ale i tady klasické ručičky nahradil displej s několika funkcemi a variantami toho, jak může vypadat. Takže displejů je vlastně pět.

Jeremy Clarkson, což je ten pološilný zábavný Brit, který asi půl století natáčel Top Gear, po jízdě v Maserati MC20 nedávno skuhral, že mu trvalo pět minut, než

přišel na to, jak otevřít dveře. Pravda, byla tma, ale je fakt, že stejný problém by nejspíš řešil i v Grecale. Puristická čistota interiéru se totiž týká i dveří. Žádné klíčky, jen v jejich středu jedno poměrně nenápadné tlačítko, které vás pustí ven. Na první seznámení trochu záludnost, ale při každodenním používání věc, která asi nikoho nerozhodí. Kromě toho na stejný systém sází třeba Rolls-Royce, takže nic špatného to být nemůže, ačkoli v rollsu se dveře samy i otevřou. Grecale tohle neumí, ale jedno platí určitě – dveře bez klíčky prostě vypadají líp.

České zastoupení Maserati věří, že Grecale bude nejprodávanější model italské automobilky i u nás. Ideálně by se mělo podařit prodat šedesátku aut ročně. Se třemi miliony v kapse a touhou utratit je za SUV bych nad Grecale Trofeo neváhal. Pod kapotou motor odvozený od superauta, slavný trojzubec ve znaku, interiér bez chyby (až na ty zpropadené displeje), dost místa vpředu, vzadu i v kufru... Praktických důvodů je prostě dost. Ale jde k tomu přistupovat i jinak. Grecale si můžete koupit jednoduše proto, že i ve vás dokáže vzbudit emoce. **F**

## MASERATI GRECALE TROFEO

**MOTOR:** V6 3.0 L  
**VÝKON:** 530 KONÍ  
**ZRYCHLENÍ (0–100 KM/H):** 3,8 S  
**MAX. RYCHLOST:** 285 KM/H  
**SPOTŘEBA:** 11,2 L/100 KM  
**ROZMĚRY (D/S/V):** 4859/1979/1659 MM  
**CENA:** 2 820 000 Kč