Maserati Levante Trofeo

Konečně to přišlo. Maserati dalo pod kapotu svého klíčového modelu pořádný osmiválec. Se zrychlením na „stovku“ na hranici čtyř sekund se Levante Trofeo dostává do první ligy ostrých SUV, čili do skupiny aut, ve kterých musíte mít na stlačení plynového pedálu spoustu odvahy.

„Motor má původ v Quattroporte GTS nebo Ferrari 488, což je v pořádku. Tohle je široko daleko rozhodně nejlépe znějící SUV!“

Levante je pro Maserati zlatý důl. Od roku 2016 se ho prodalo už 55 000 kusů a na celkových prodejích značky se podílí plnými 52 %. Čísla pěkná, ale pro Italy je bezpochyby důležitější to, že Levante dokáže ke značce Maserati přitáhnout nové zákazníky. Pro 90 % z nich je to totiž první Maserati v jejich garáži. Na tom vlastně není nic moc divného, protože podlehnout jeho elegantním křivkám a jadrnému zvuku není nic složitého. A to i když má pouze šest válců. V8 vystřeluje italskou náturu Levante ještě o pořádný kus dopředu. V tunelech se vám i se zavřenými okénky ježí chlupy na rukou a 160 koní navíc rozhodně není jen nějaké kosmetické posílení. Tahle věc může v sobotu ráno klidně s X5 M, GLC 63 S, Range Roverem Sport SVR nebo s Cayennem Turbo ven a nebude z toho žádná ostuda. Tak rychlé Trofeo je.

MOTOR JE OPRAVDOVÝ KLENOT

O většinu rychlosti se samozřejmě stará jeho parádní osmiválec. Motor má původ v Quattroporte GTS nebo Ferrari 488, ale pro použití v Levante Trofeo a GTS byly upraveny jeho pohyblivé vnitřnosti. Nové jsou komponenty ventilových rozvodů, písty, ojnice a kliková hřídel. Upravena byla také turbodmychadla, která teď do motoru tlačí vzduch pod tlakem 2,5 baru. Motor tak umí točit 7000 min^{-1} bez toho, aby nahoře umíral. Jeho nástup je i v režimu Corsa docela příjemně lineární s kosmickou dynamikou kdekoli mezi 2000 a 7000 min^{-1}. Líbí se mi, že ani v ostrém set-upu nepouští výkon natlakovanou požární hadicí, ale je přiměřeně plynulý. Trochu se podobá čtyřlitru v Mercedesech-AMG, který rovněž se svým měkčím nástupem stojí hodně na plnicím tlaku. Porsche a BMW mají své osmiválce v SUV rozhodně ostřejší, kdežto v Trofeu se na delší dráze plynového pedálu výkon motoru velice příjemně dávkuje. V ostrém režimu osmiválec navíc báječně zní. Maserati je typické svým specifickým pořadím zapalování válců, díky němuž má tak naléhavý a výrazný zvuk, jako kdyby motor točil vždy tak o 3000 min^{-1} více, než ukazuje otáčkoměr. Není to německé nebo britské hluboké dunění, ale pronikavý řev, který vás naprosto pohltí. Cenou za jedinečnou zvukovou show je spotřeba patřící do třídy sovětských armádních vozidel. Při tvrdé okreskové pile v kopcích nad Modenou atakovala hranici 50 litrů. V komfortním režimu to pod 15 l/100 km půjde jen dost ztuha.
Motor je příjemně sladěn s osmistupňovou převodovkou ZF. V plně samočinném režimu skříň řadí hladce a nebojí se držet motor v otáčkách. Vývojářům asi zapadly evropské emisní směrnice někam hodně hluboko do šuplíku.

CIVILNÍ NASTAVENÍ VÁS PŘEKVAPÍ

Na podvozku už tolik změn není. Pouze větší motor si vyžádal uchycení do karoserie přes pomocný rám, což trochu zpevnilo příď. Jinak žádná další vyztužení. Optimalizováno bylo nastavení jednotlivých režimů pneumatického odpružení a navíc byl přidán jeden tužší režim Corsa. Geometrie podvozku je shodná s šestiválcovým Levante S. A to mě trochu překvapilo, protože když dáte stranou porci výkonu navíc, tak Trofeo vlastně jede dost podobně jako „esko“. Není to ostré agresivní auto, jako jsou Porsche nebo BMW ve svých ostrých nastaveních, ale svou rychlost nabízí v měkčím obalu každodenního civilnějšího použití. Trofeo neznamená track ready SUV, ale auto pro běžné použití širokým spektrem zákazníků v Evropě, Asii i v Americe. Chápu, že to může znít trochu jako marketingový bullshiting mající za úkol zakrýt odfláknutý vývoj, ale když se oprostíte od očekávání italského chuligána, je tu pořád několik důležitých disciplín, které zvládá Trofeo výborně. První z nich je vyvážení auta.

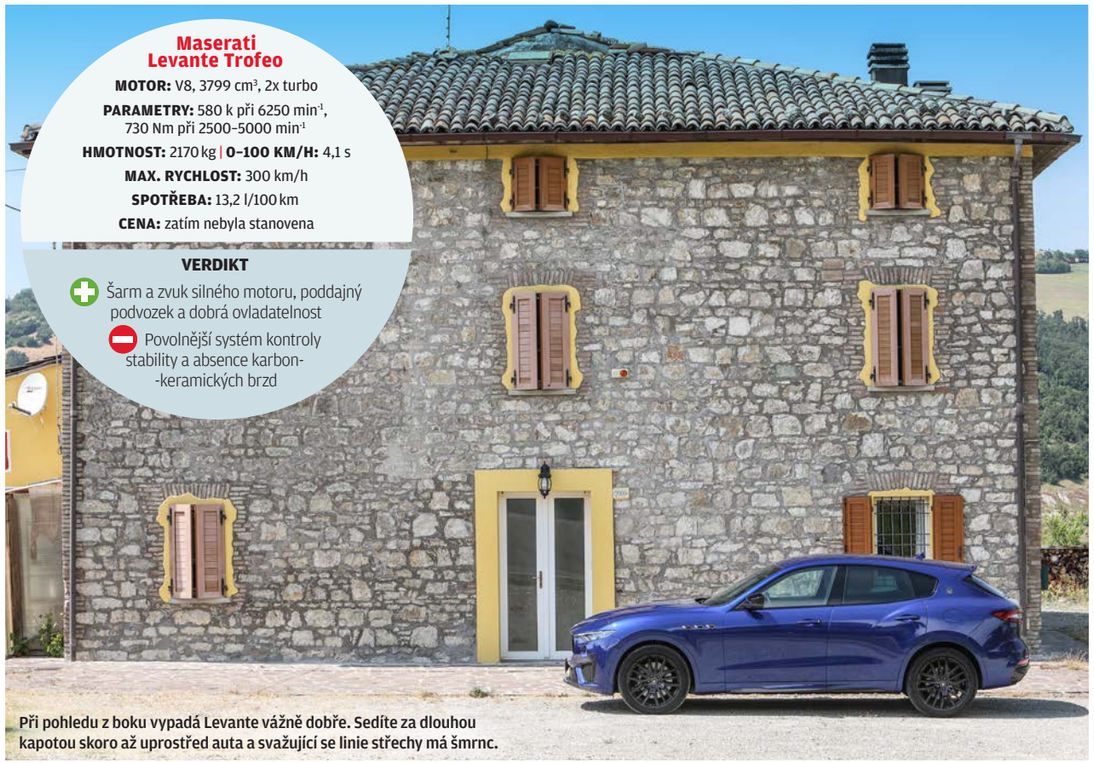
ČISTÁ OKRESKOVÁ RYCHLOST JE ÚCHVATNÁ

I přes nárůst hmotnosti o 60 kilogramů si Trofeo uchovalo ideální rozložení hmotnosti mezi nápravy v poměru 50:50. Většina podvozkových dílů je navíc hliníková, což spolu s vyvážením dává autu překvapivou lehkost při proplétání se vlásenkami italského venkova. V nájezdu do zatáčky tu nemáte tak strmé řízení jako v Audi SQ8, které na první pohyb reaguje pohotověji. U Trofea cítíte, jak se podvozek do vnějšího předního kola opírá postupně a ne skokově. Pak se ale výborné Continentaly SportContact 6 zakousnou a Trofeo nabídne spoustu přilnavosti. Na výjezdu pak jasně cítíte, jak Maserati ze zatáčky odjíždí po zadních kolech. To u neutrálního Audi nezažijete. Na klikaté cestě se tak s Trofeem snadno dostanete do rytmu, kdy si konce oblouků „dotáčíte“ plynem. Celá elektronika podvozku a pohonu je dobře sladěná do systému Integrated Vehicle Control, který v dynamickém režimu jízdy prediktivně přizpůsobuje nastavení celého auta, nejen systému kontroly stability. Svižný okreskový carving je tak velice plynulý a jízda je příjemně citlivá ve volantu. Brutální německé krocení výkonu tu nahrazuje italská delikátnost. V tom se Levante Trofeo od konkurence liší.

PODDAJNOST JE V REÁLNÉM SVĚTĚ VÝHODA, ALE...

A teď k výhodě měkčího nastavení tlumičů. Ty umějí i na delších drahách dobře držet pohyby karoserie pod kontrolou, takže s Trofeem můžete jet vážně rychle i na hodně rozbitých cestách. Auto na nich pořád drží kola statečně na asfaltu a rozhodně vás netouží vyslat na exkurzi do řepkového pole jako některá prkenná konkurence. Tlumení prostě není přehnaně tuhé, ale má výborně nastavenou kombinaci poddajnosti a přesnosti. S ostrou jízdou tak nemusíte čekat na hladký kus asfaltu, ale můžete „sypat“ v zásadě kdekoliv, což je v reálném světě docela důležitá výhoda. Dost možná ta nejdůležitější výhoda Trofea.
Těm, kdo žijí v dokonalém světě hladkých silnic, by Maserati ale mohlo nabídnout něco kapánek ostřejšího. Trofeo S s ostřejším řízením, tužším podvozkem, svobodomyslnějším ESC a hlavně karbon-keramickými brzdami by bylo senzační. Pánové z Modeny slíbili, že o tom budou přemýšlet. ONDŘEJ KUBÍK

> „Na výjezdu jasně cítíte, jak Maserati odjíždí po zadních kolech. Na klikaté cestě se tak s Trofeem snadno dostanete do rytmu, kdy si konce oblouků ‚dotáčíte’ plynem.“



Maserati Levante Trofeo

MOTOR: V8, 3799 cm^3, 2x turbo
PARAMETRY: 580 k při 6250 min^{-1}, 730 Nm při 2500–5000 min^{-1}
HMOTNOST: 2170 kg | **0–100 KM/H:** 4,1 s
MAX. RYCHLOST: 300 km/h
SPOTŘEBA: 13,2 l/100 km
CENA: zatím nebyla stanovena

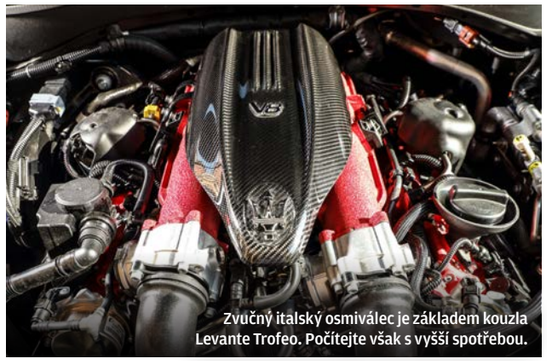
VERDIKT
+ Šarm a zvuk silného motoru, poddajný podvozek a dobrá ovladatelnost
− Povolnější systém kontroly stability a absence karbon-keramických brzd

Při pohledu z boku vypadá Levante vážně dobře. Sedíte za dlouhou kapotou skoro až uprostřed auta a svažující se linie střechy má šmrnc.

Interiér s velkým volantem je možná trochu staromódní, ale lány kůže mají exkluzivní kouzlo. Pozice za volantem je bez výhrad.

Zvuk ze čtyřech koncovek výfuku je fantastický. Předčí lecjakou vrtulovou stíhačku i protileteckou baterii.

I na klikatých okreskách italského venkova drží Levante Trofeo slušné tempo. Vlastně velice slušné tempo.



Zvučný italský osmiválec je základem kouzla Levante Trofeo. Počítejte však s vyšší spotřebou.

FOTO: ARCHIV