

SPEED

11/18

FOR LIFE

KDYŽ OŽIJE SLAVNÉ

RETRO!

TESTY

BMW X5 M50d /
Kia Ceed 1.4 T-GDI /
Audi A6 50 TDI vs.
Audi A7 55 TSI / Volvo XC90
T5 Polestar / Maserati
GranTurismo MC Stradale /
Suzuki Jimny /
Toyota GT86 Black Touch /
Kia Sorento GT Line

PEUGEOT
E-LEGEND



FERRARI
MONZA SP1



PORSCHE 935
„MOBY DICK“



**REPORTÁŽ: JAKÉ TO JE
JET 300 km/h NA LEGENDÁRNÍ NORDSCHLEIFE?**

SROVNÁNÍ



Cooper S vs. Polo GTI
vs. Fiesta ST

MOTORKA



Suzuki GSX-S 1000

ROZHOVOR



Patrik Hájek

HISTORIE



Muzeum Alfy Romeo

CENA 99 Kč / 4,59 €





Maserati GranTurismo MC Stradale

Jsou auta, která stojí za to připomenout. Jedním z nich je třeba Maserati GranTurismo MC Stradale, jež nám ke krátkému svezení zapůjčil dovozce Maserati, společnost Scuderia Praha. Možná trochu předběhnu, když s předstihem přiznám, že to bylo poměrně vysilující odpoledne, po němž mi ještě dlouho hučelo v uších...



MC Stradale byla velmi speciální verzí klasického kupé GranTurismo, které je, jak už je z názvu patrné, navrženo sice jako sportovní, ale přesto komfortní auto určené pro běžný každodenní život (samozřejmě s jistou dávkou divokosti, kterou od italských sporťáků přirozeně očekáváte). A zdá se, že Maserati má rádo jednoznačné

názvy svých aut, protože nejostřejší verze tohoto kupé MC Stradale v překladu znamená auto od Maserati Corse (tedy závodního oddělení), ovšem určené pro běžné silnice - Stradale.

První stroj s tímto jménem vznikl v roce 2010 a byl pouze dvoumístný, v roce 2013 na něj navázala stejnojmenná čtyřmístná varianta

s karbonovou přední kapotou, kterou právě testujeme. Právě karbonová kapota je docela zajímavá úprava, protože není pouze lehčí, ale zásluhou přidání ventilacních otvorů údajně zvyšuje přítlak (nebo spíše omezuje vztlak) na přední nápravě o 25%. Pro obě MC Stradale bylo typické, že zůstaly u koncepce transaxle s převodovkou >>

„ Někdy jsem měl pocit, že snad stačilo jen pomyslet na zatáčku a MC Stradale se do ní už vrhalo. Lehké řízení jeho hyperaktivitu jen prohlubuje. “



I když svým naladěním je určené na okruhové ježdění, nenechá se dlouho přemlouvat, když se objeví hezká zatáčka...



Karbon, Alcantara, kůže. Sedí se nízkou, v takřka dokonalé pozici za velkým volantem s karbonovými páčkami řízení na jeho sloupku.



umístěnou před zadní nápravou – tou navíc nebylo nic jiného než slavná Cambiocorsa (v překladu závodní řazení), tedy přesněji řečeno její závodní verze MC Race Shift. Je to šestistupňová jednospojková sekvenční skříň schopná přeřadit během 60 ms, což je pětkrát rychleji, než trvá mrknutí lidského oka. K pohonu skvěle posloužila tehdy nejsilnější verze osmiválce o objemu 4,7 litru s výkonem 460 koní. Určitě není bez zajímavosti, že právě tento motor je nyní standardně montován do běžných verzí GranTurismo, které jsou ale vybaveny jemnějším osmistupňovým automatem ZF umístěným v jednom celku s motorem.

JAK PŘEŽÍT ŠÍLENÝ ÚTOK NA VAŠE SMYSLY? FILTROVAT JE...

Už po prvních metrech je zřejmé, že tohle není jen další rychlé sportovní auto snažící se o dokonalost a částečně i univerzálnost. MC Stradale je od prvních metrů divoké a doslova na vás chrlí hrozně moc informací najednou. Připadáte si skoro zahlceni. Chvilí trvá, než se všechny tyto vjemy naučíte filtrovat a rozlišovat. Naučíte se postupně ignorovat škubání a zvuky související s řazením, stejně tak se naladíte na vysokou úroveň vnitřního hluku i při obyčejném převalování se v provozu.

To ale není všechno, protože dále je potřeba adaptovat se na reakce auta. Na to už potřebujete otevřenější silnice. Zpočátku se vám bude často stávat, že prostě budete příliš brzo uprostřed zatáčky, protože takhle agresivně strmé řízení třeba německá sportovní auta neznají. Někdy jsem měl pocit, že snad stačilo jen pomyslet na zatáčku a MC Stradale už se do ní vrhalo. K tomu všemu má docela lehké řízení, které tuto hyperaktivitu jen prohlubuje. Nicméně právě lehkost ve volantu je skvělou zkušeností, protože vám umožní, abyste byli jemnější.

Krotit své řídičské „inputy“ musíte také na brzdách, protože MC Stradale dostalo nejen větší brzdy, ale současně také hlavní brzdový válec se zvětšeným průměrem. Přeladěný podvozek s pevně nastavenými tlumiči má vpředu zmenšenou světlou o 10 mm a vzadu o 12 mm. Okamžitě je znát jeho agresivní okružové nastavení. Zkrátka je to ten druh auta, ve kterém čím rychleji jedete, tím cítíte více jistoty.

Moji jízdu s MC Stradale bych spíše než testovací nazval oťukávací. Na skutečné poznání možností by to v tomto případě opravdu chtělo závodní okruh. Na běžných silnicích zkoušíte a zkoušíte a neustále si říkáte, že jste mohli jet mnohem rychleji. Ideální je hladký asfalt a táhlé, přehledné otevřené zatáčky.

Když se soustředíte a odhodíte veškerý strach o své řídičské konto, dokážete vykouzlít opravdu fenomenální příčnou zrychlení. V těchto situacích odhalíte skvělé vyvážení a vynikající stabilitu. Auto v sobě nemá neklid sportáků s motorem uprostřed, ale současně nemá ani určitou rozvážnost aut s motorem nad přední nápravou. Opět se ukazuje, jak je koncepce transaxle nenapodobitelná a do značné míry udávající styl jízdy s tímto autem. Jízdní projev je totiž úplně jiný než v případě standardních verzí GranTurismo s konvenčním uspořádáním.

ŘADÍ, JAKO KDYŽ MLÁTÍTE KLADIVEM DO KOVADLINY

Lehkost a divokost, kterou cítíte ve volantu, intenzivním způsobem doplňuje také motor. Atmosférický osmiválec vznikl v mnoha verzích (viz samostatný box) a v této aplikaci jde o typ s největším objemem 4,7 litru a výkonem naladěným na 460 koní. Když se řekne atmosférický motor, právě tento osmiválec by měl být první, který vás napadne. Je to úžasná věc s plochou klikovou hřídelí a nezaměnitelným zvukem, projevem i emocemi. Patří k těm motorům, u nichž je poměrně těžké propracovat se k jejich omezovači – tedy bavíme-li se o sportovní jízdě pod plným plynem. Poslední jeden až dva tisíce otáček



Závodní Maserati GranTurismo pro pohár Trofeo. Od něj jsou silniční verze MC Stradale odvozeny.



Maserati GranSport (2004) bylo modernizovanou verzí původního Coupé (někdy označovaného 4200GT), které v roce 2001 nahradilo model 3200GT a dostalo jako první osmiválec Ferrari F136, používaný dodnes.



Motor F136

Motor v MC Stradale je jednou z verzí osmiválce Ferrari F136, který byl představen v roce 2001 v Maserati Coupé (4,2 l/390 k). Postupně se pak objevoval i v jeho nástupci. Poháněl všechny verze GranTurisma i GranCabria a svoji sílu i zvuk ukazoval také v Quattroporte. Kombinován byl s koncepcí transaxle, ale s převodovkou byl spojen také přímo. V současnosti již dosluhuje ve verzích GranTurismo Sport a MC, kde má parametry jako v MC Stradale.

V upravené podobě poháněl rovněž vozy Ferrari. Začal v F430 (4,3 l/490 k), pokračoval přes 430 Scuderia (510 k), Californii (4,3 l/460 a 490 k) a kariéru zakončil ve Ferrari 458 Italia a Speciale (4,5 l/570 a 605 k). Používan byl také v závodních verzích uvedených modelových řad Ferrari.

Ve variantě podobné MC Stradale poháněl také Alfa Romeo 8C Competizione a Spider (4,7 l/450 k).

jsou zdrcující a opět potřebujete chvíli k tomu, abyste se naučili odlifrovat všechny nepotřebné zvuky a vibrace a soustředili se jen na samotné podání výkonu a jeho přenos na zadní kola. Motor je senzační věc a jeho chování hodně ovlivňuje převodovka. Dát ji do závodního režimu a nechat ji při přeřazení „mlátit železem o železo“ je v dnešním světě kultivovaných automatů a dvouspojkových převodovek trochu hardcore, ale právě to docela dobře ukazuje nekompromisní charakter verze MC Stradale. Když zvolíte pomalejší režim řazení, změny převodových stupňů trvají poměrně dlouho a přerušují záťah motoru. To, co byla dříve u sekvenčních převodovek věc obvyklá, je dnes spíše frustrující, což platí dvojnásob při jízdě v běžném provozu.

Když se s tím vším naučíte pracovat a dostanete se do ráže, uvědomíte si, že MC Stradale patří k těm nemnoha strojům, které vaši mysl dokážou zcela polapit a nenechají jí prostor, aby přemýšlela o zbytečnostech. Najednou si uvědomíte, jak s velkým volantem v ruce tohle auto jemně proplétáte navazujícími zatáčkami a užíváte si jeho lehkost (byť váží přes 1800 kg). A někde v pozadí myslíte na to, že v zatáčkách se pokud možno neřadí a že pro motor jsou vysoké otáčky tím nejpřirozenějším prostředím. Přes ten všechen nával divokosti a zvuku, z nějž vám vstávají chlupy na rukou, po nějaké době začnete vnímat velmi přesné indicie, které k vám auto posílá, a naučíte se na ně jemnými pohyby reagovat.

SPECIÁL PRO SPECIÁLNÍ POUŽITÍ A SPECIÁLNÍ PŘÍLEŽITOSTI

MC Stradale je hodně jednoúčelové auto, které potřebuje speciální podmínky k tomu, aby ze sebe vydalo to nejlepší. Ideální je závodní okruh – nebo alespoň otevřená silnice, kterou dobře znáte. V běžném provozu se trápí jeho převodovka a vlastně i motor, podvozek, a tím i vy za volantem. Tohle auto je i z dnešního pohledu unikát. Aktuální auta této třídy jsou efektivnější, rychlejší a postupně se učí jezdit i v běžném provozu. MC Stradale je v tomto směru nesmlouvavé a specializované. Je postavené tak, aby vás při jízdě nenechalo v klidu, vymáčklo z vás to nejlepší a naplnilo vás ohromným množstvím adrenalinu, informací a v neposlední řadě i emocí. **PETR HANKE**

MASERATI GRANTURISMO MC STRADALE

MOTOR: V8, 4691 cm³


PARAMETRY: 460 k při 7000 min⁻¹,
520 Nm při 4750 min⁻¹


HMOTNOST: 1845 kg | **0-100 KM/H:** 4,5 s

MAX. RYCHLOST: 303 km/h | **SPOTŘEBA:** 15,5 l/100 km

CENA: cca 3 600 000 Kč

VERDIKT

 Tak šíleně intenzivní, že vás nenechá vydechnout, nic nejede podobně

 Cena, spotřeba, jízda po městě a další spíše racionální zbytečnosti...

” Přes nával divokosti začnete vnímat indicie, které k vám auto posílá, a naučíte se na ně jemnými pohyby reagovat. “



Karbonová kapota prozrazuje, že jde o čtyřmístnou verzi MC Stradale vyráběnou mezi roky 2013 a 2017.