

# Emoce ve velkém balení

TEXT Jakub Rejlek | FOTO Daniel Martinek

KATEGORIE SUV NABÍRÁ NA TAKOVÉ POPULARITĚ, ŽE SI JI NIKDO NEMŮŽE DOVOLIT IGNOROVAT. ANI TRADIČNÍ VÝROBCI SPORTOVNÍCH VOZŮ, JAKO JE NAPŘÍKLAD MASERATI, KTERÉ NA TRH UVEDLO SVÉ PRVNÍ „VYSOKÉ“ AUTO. BUDOU K ÚSPĚCHU STAČIT ITALSKÉ EMOCE?

**I**talové na to jdou vždycky jinak. Přes emoce, které v případě Levante propojují design, zvuk a motor. Ten v testované verzi S dokáže ze šesti přeplňovaných válců nabídnout 430 koní a bude jednou z věcí, kterou si na něm rozhodně zamilujete. Levante je však z celkového pohledu hodně jiné ve srovnání s klasickými německými zástupci kategorie SUV. Začíná to samotným designem exteriéru, který budí velkou pozornost. Vzhled Levante připomíná mix velkého a vysokého hatchbacku a kupé. Střecha začíná klesat vlastně již od B-sloupku a svažuje se až ke spodní hraně zadního okna. Z boků pak na zádi výrazně vystupují blatníky. Hodně výrazná je i přední část, které dominuje obří maska přefatá osmi chromovanými lamelami, uprostřed doplněná velkým logem trojzubce. Na masku pak navazují uzoučké, až do blatníku protažené světlomety. Na bocích v přední části pak nechybí oblíbené chromované čtverečky a pozornost přitáhne také výrazné chromování v okolí oken. To, že Levante umí sjet mimo cestu, dokládá na předním a zadním nárazníku oplastování v imitaci hliníku. Ale i když to Maserati v terénu umí, kolik



z nich se jich tam podívá? Design je tedy svojský, bude automobilovou společností polarizovat, ale dokážu si představit, že si své příznivce najde. Mě daleko více překvapil interiér. Bytelně udělaný, což u italských aut nebývá zvykem. Navíc v našem případě krásně naspecifikovaný. Červenou kůži tady doplňoval černý plast, ale především karbonový dekor, který dával tušit, stejně jako do roku padnoucí sportovní volant a nízký posaz za ním, že o jízdní zábavu nebude nouze. Nejvíce mě baví hliníková pádla. Dostatečně dlouhá, aby na ně dosáhly konečky prstů a velká, že je při ostré jízdě na okreskách netřeba dlouze hledat. To mám opravdu rád. Ještě jsem zapomněl na prostor. Levante je pětimetrové auto s třímetrovým rozvorem, takže dokáže nabídnout hodně prostoru pětičlenné posádce. Na zadních sedačkách je až královsky místa. Naopak objem zavazadlového prostoru 580l patří spíše do průměru v kategorii velkých SUV.

Levante staví hodně na zajímavých detailech. Já jsem si vybral čtyři z nich. Jeden se týká motoru, kde Italové pochopili, že žádný plastový kryt nemůže nahradit krásu železa. Přeplňovaný šestiválec s podpisem Ferrari je hodně odkrytý

**„NEJVÍCE MĚ BAVÍ HLINÍKOVÁ PÁDLA. DOSTATEČNĚ DLOUHÁ, ABY NA NĚ DOSÁHLY KONEČKY PRSTŮ A VELKÁ, ŽE JE PŘI OSTRÉ JÍZDĚ NA OKRESKÁCH NETŘEBA DLOUZE HLEDAT“**





Interiér Levante přináší výrazné zlepšení kvality u Maserati. Nabízí špičkové zpracování a kvalitní materiály. V našem případě i pěknou konfiguraci červené kůže v kombinaci s karbonovým dekorem



Design Levante připomíná vysoký a velký hatchback než klasické krabicořidní SUV. Pozornost zaujmou pěkné detaily, například sada na opravu kol



a já se nemohl nabažit elegantních nápisů Maserati na hlavách válců ve stylu aut ze šedesátých let. Pak jsou tu hlavové opěrky, na kterých není vytlačené, ale vyšívané logo Maserati. Za zmínku stojí také bezrámová okna, která zdobí jen hrstku velkých SUV, a nakonec nemůžu vynechat balení na opravu kola. Vše je velmi elegantně zabaleno ve speciální tašce, dokonce jsou tu rukavice Maserati, abyste se neušpinili, a chemické světlo. Všechno má své přesné místo. Tohle je opravdu nádhera.

Jenže, když už máte dát za auto více než 2 775 000 Kč, zajímá nás, jak bude jezdit, protože konkurence je hodně tvrdá. Opět musím zmínit zvuk, protože ten je naprosto famózní a neuvažoval bych o jiném než benzínovém motoru. Ve sportovním režimu je agresivní, hutný, prostě krásný. Stejným pozitivem se zdá být i dynamika. Přepíňaná V6 nemá problém relativně těžké Levante S (2019 kg) rozhábat. Tomu sekunduje ještě pohon všech čtyř kol preferující zadní nápravu. Stejný mají ostatní modely Maserati, ale také dvojice od Alfy. Vyvinut byl v Rakousku. Poměr se při jízdě pohybuje od 20:80 až k 50:50 (předek:zadek). Sto procent pro zadní nápravu přichází vlastně pouze při lehkém dotknutí plynu, pak se ihned začne měnit. To ale vůbec nevadí, protože je na výjezdech ze zatáčky hodně cítit, jak zadní kola tlačí auto dopředu. Levante nikdy nebude na suchém asfaltu jezdit bokem, protože je docela těžké a nelze u něj využít setrvačnost, ale příjemně se dokáže sklouznout po přidání plynu, když se dostáváte ze zatáčky. Větší zábava s ním pak bude na sněhu. Pozitivní zprávou je možnost kompletní deaktivace stabilizace. Pak je tu podvozek. Rovnou musím říct, že se Levante nejlépe cítí ve dvou polohách. Buďte, když jedete na pohodu v nižších rychlostech a netlačíte na něj, nebo naopak ve sportovním režimu při hodně ostré jízdě. Bohužel někde uprostřed v komfortním nebo normálním režimu jsem měl na nerovných silnicích problém s komfortem. Čekal jsem, že dokáže daleko lépe filtrovat nerovnosti. Pohltí je a vy si budete užívat plutí naší nerovnou krajinou. To prostě neumí. Z auta je cítit měkčí karosérie a jakási nervozita. Osobně si myslím, že na tom mají svůj podíl velká a těžká 21palcová kola s ne úplně

**„NAKONEC ADRENALIN VÝRAZNĚ ZVYŠUJE ZMIŇOVANÝ ZVUK, KTERÝ SE K TOMU IHED PŘIDÁVÁ A NA VEŠKERÉ MÍNUSY AUTA DÁVÁ ZAPOMENOUT“**



ideálně naladěným vzduchovým podvozkem. Na nerovnostech v sedačce cítíte výrazné zpětné rázy. Je to škoda, protože jde o zásadnější pihu na krásu jinak vynikajícího auta. Když se ještě vrátím k ostřejšímu stylu jízdy, můžete vybírat ze dvou nastavení režimu Sport. První z nich pouze upraví reakce plynu a osmistupňové automatické převodovky ZF, která si také zaslouží pochvalu za své skvělé fungování. Jednotlivé kvality tam na manuál kope jako blázen a hodně pomáhá k dobrému pocitu z rychlé jízdy na okresečkách. Druhý stupeň režimu Sport pak následně přitvrdí tlumiče a auto klesne lehce k asfaltu. Tady vám ani kopající podvozek nevadí, protože Levante dovoluje hodně agresivní přístup a nějakou tu ránu při ostré jízdě zkousnete. K tomu si přidejte výkonné brzdy, které mají dobré dávkování i s měkčím pedálem na začátku, a máte spoustu radosti. Navíc velký brzdový pedál má dobré umístění, takže lze při ostrém nasazení využívat levou nohu. Nakonec adrenalin výrazně zvyšuje zmiňovaný zvuk, který se k tomu ihned přidává a na veškeré mínusy auta dává zapomenout. Vlastně jsem se té sportovní jízdy nemohl nabažit. Jediné, co vás v ní zastaví, bude blikající žebrařé oko nádrže, protože v tomto režimu si italský tloušťák řekne v klidu o dvacet litrů. Takže bude na každém majiteli, jak často bude mačkat pravý pedál až k podlaze. Maserati Levante S je

## SPECIFIKACE

<b>Motor</b>	Přepíňovaný zážehový šestiválec
<b>Objem</b>	2979 cm <sup>3</sup>
<b>Maximální výkon</b>	316 kW (430 k)/5750 ot./min
<b>Točivý moment</b>	580 N.m/4500-5000 ot./min
<b>Převodovka</b>	8stupňová automatická ZF
<b>Maximální rychlost</b>	264 km/h
<b>Zrychlení 0–100 km/h</b>	5,2 s
<b>Kombinovaná spotřeba</b>	10,9 l/100km
<b>Pohotovostní hmotnost</b>	2109 kg
<b>Cena modelu</b>	111 320 EUR



také tím správným obožňivníkem. I když jsem říkal, že asi žádné nepojede mimo asfalt, dokáže nabídnout až překvapivé schopnosti v terénu. Nejen, že upraví chování pohonu všech čtyř kol, ale také se dokáže výrazně zvednout, aby prošlo i hlubším a zrádnějším terémem. Maserati se první pokus s velkým SUV docela povedl. Pokud mám odpovědět na otázku jestli „Je zábavné?“ Ano, když ho přepnete do sportovního režimu, převodovku dáte do manuálního řazení a najdete si klikatou silničku s dobrým asfaltem, dokáže vás bavit. A dokáže to s neskutečným zvukovým doprovodem. V tom je Levante S opravdu jednička. Když se však dostanete do pohody a komfortního režimu, tak už tak přesvědčivé není a na povrch vyplave pár mínusů. Nicméně, když se rozhlédnete po automobilovém trhu, najdete tu hned několik konkurentů, které tohoto Itala převyšují. Já jsem se zaměřil především na srovnání s ikonou, kterou pro mě představuje Porsche Cayenne. Hodně mě překvapilo srovnání základních cen u modelů označených písmenem S. Čekal jsem, že Porsche bude výrazně dražší, ale opak je pravdou. Maserati má o 10 koní méně, je o pár kilogramů těžší, ale především je o několik set tisíc dražší. Ano, jde o výjimečnou značku, ale Porsche Cayenne je tak nějak dotaženější ve všech směrech. Rozhodnutí je pouze na vás. 🚗