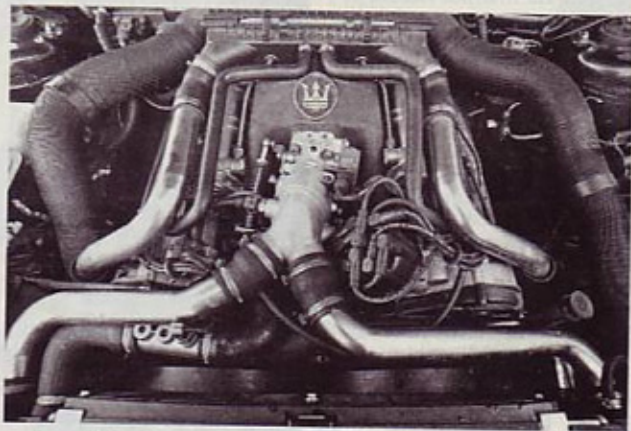


Test:

MASERATI 4.24.v

REZERVIRANO ZA SLADOKUSCE

Ernesto Maserati - ime, ki je tako povezano s športom kot, denimo, Enzo Ferrari. Ime, pred katerim še danes marsikdo sname klobuk. Ime, ki danes poseblja verjetno še edine klasične športne avtomobile v pravem pomenu besede. Vas ne stisne pri srcu?



Eden najlepših in najzmogljivejših motorjev ta hip!

Potem je vzrok le napačna vzgoja. Hočete reči, da ne veste za velike uspehe dirkalnih maseratičev v dvajsetih in tridesetih letih? Vam ni znano, da je po drugi svetovni vojni Maserati začel izdelovati lepe in zmogljive serijske športne avtomobile, kupeje, ki so jim obliko podarili znani karoseristi, kot so Pinin Farina, Bertone, Frua in Giugiaro? Poznate imena mistral, mexico, ghibli, indy, bora, merak, khamsin ali kyalami? Ne? Čakajte no, se vi sploh zanimate za avtomobile?

Potem so prišla osemdeseta leta. Manjše tovarne, delavnice, zahajajo v krizo. Biturbo rešuje Maserati. Nič več 2- ali 2+2-sedežnih kupejev s sredinsko nameščenim motorjem. Klasična limuzina agresivnih linij in s še agresivnejšim motorjem pod prednjim pokrovom. Skoraj dvesto "konj" iz dvolitrskega





šestvaljnika poganja zadnji kolesi. Namenjeno predvsem sladokuscem!

In teh, k sreči, ni zmanjkalo. Prav zanje je Maserati v zadnjem desetletju razvil in izpopolnil model biturbo in na njegovi osnovi ponudil več različic. Testni avtomobil je nosil oznako 4.24.v, kar pomeni štirivratno limuzino ter štiriindvajset ventilov za šest valjev. Motor je skoraj dirkaško navit, saj iz le dveh litrov delovne prostornine s pomočjo dveh turbinskih polnilnikov iztisne kar 240 KM! In razen v prostem teku, ko vrtljaji nihajo med številčkama 800 in 1000, neobremenjeni turbini pa sta dokaj glasni, je ta motor povsem miren in sploh ne zahteva priganjanj v višje vrtljaje. Z njim je moč voziti po hitrostnih predpisih, ne da bi voznik imel občutek, da to motorju škodi. Odzivnost je za motor, polnjen s turbinskim polnilnikom,

odlična. Vzrok je prav v tem, da sta vgrajena dva polnilnika namesto enega, saj sta lahko zato, ker sta dva, manjša in zato tudi lažja. Zaradi manjše teže je vztrajnost manjša, to pa pomeni, da ju je moč laže in hitreje zavrteti. To in pa odlično elektronsko nadzorovan polnilni tlak v obeh polnilnikih pa odpravlja tudi večno nehva-

Plastika? Ne bodite no smešni!

ležno zgodbo o "turbo luknji". Motor je tako med dva ter tri tisoč vrtljaji zadovoljivo prožen, do štiri tisoč vrtljajev zaviljivo prožen, nato pa slikovito rečeno, eksplozivna. Prav zato je vožnja z njim lahko umirjena, lagodna, poraba bencina pa zmerna, če vozite do štiri tisoč motornih vrtljajev. To pomeni le tretjino plina (tudi v peti

prestavi), izjemno visoka hitrostna povprečja (z največjo hitrostjo do 210 kilometrov na uro!) ter le dvanajst litrov bencina za prevoženih sto kilometrov. Če pa vam to ni dovolj, boste za ceno osemnajstih litrov na sto kilometrov s polnim plinom podirali hitrostne rekorde na cestah, in to po zaslugi motornim zmogljivostim dobro prirejenega menjalnika in odlično vodenih posamično obešenih vseh štirih koles. Avtomobil je tako na suhi kot na mokri cesti zelo dolgo povsem nevtralen, k čemur pripomore tudi dobra razdelitev teže med obe osi, elektronsko nadzorovano blaženje s štirimi stopnjami trdote in dobre Michelinove gume.

Toda predvsem v prvih treh prestavah pri polnem plinu v območju, ko motor dobro zajame sapo, se meja zdrsa zadnjih koles (zadnji pogon)



Agresivnost, prvič: prednje "oči" in trizob

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni - štiritaktni - V 90° - nameščen spredaj, vzdolžno, - vrtna in gib 82,0 x 63,0 mm - gibna prostornina 1996 kubikov - kompresija 7,6:1 - največja moč 177 kW (240 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,6 m/s - specifična moč 88,7 kW/liter (120,2 KM/liter) - največji navor 333 Nm pri 3000/min - ročni gred v 4 ležajih - 2 x 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - 2 vodno hlajena turbinska polnilnika (IH) z dvema hladilnikoma polnilnega zraka (zrak/zrak), polnilni tlak 0,5 bara - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig weber IAW - vodno hlajenje 10 litrov - motorna olje 6 litrov - akumulator 12 V, 60 Ah - alternator 1470 W - dva uravnavana katalizatorja

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi - enokolna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,510; II. 1,940; III. 1,350; IV. 1,000; V. 0,809; vzvratna 3,710; diferencial 3,770 - samozaporni diferencial ranger torsen - platišča 7j x 16 - gume 205/50 ZR 16 michelin MXR, katalni obseg 1,92 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 37,8 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija, spredaj in zadaj s pomožnimi okvirji - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, natezne opore, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna poševna vodila, stabilizator - elektronsko nadzorovani blažilniki, 4 stopnje trdote - dvokrožne zavore, spredaj kolturne (notranje hlajene), zadaj kolturne, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (posebne bobnaste zavore, ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zavrtljajša od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4410 mm - širina 1730 mm - višina 1378 mm - medosna razdalja 2600 mm - kolotek spredaj 1458 mm, zadaj 1460 mm - raidni krog 10,3 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1580 mm - širina (komolci) spredaj 1400 mm, zadaj 1390 mm - višina (nad sedežem) spredaj 890-930 mm, zadaj 900 mm - vzdolžnica prednji sedež 940-1100 mm, zadnja klopa 790-620 mm - premer volanskega obroča 365 mm - prtljažnik (normno) 550 litrov - posoda za gorivo 80 litrov

Teže: prazno vozilo 1480 kg - dovoljena skupna teža 1810 kg - vleka prikalice ni predvidena - dovoljena obtežba strehe 80 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost prek 225 km/h - pospešek 0-100 km/h: 6,3 s - poraba (ECE): 9,05/12,04/16,91 litra neosvinčenega bencina (95 ROZ) na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

233 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h: 3,8 s
0-80 km/h: 5,4 s
0-100 km/h: 7,6 s
0-120 km/h: 10,2 s
0-140 km/h: 13,2 s
0-160 km/h: 18,2 s

1000 m z mesta: 27,1 s (178 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 32,3 s (157 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 36,0 s (161 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h: 41,9 m

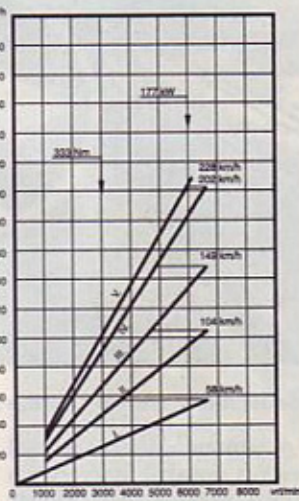
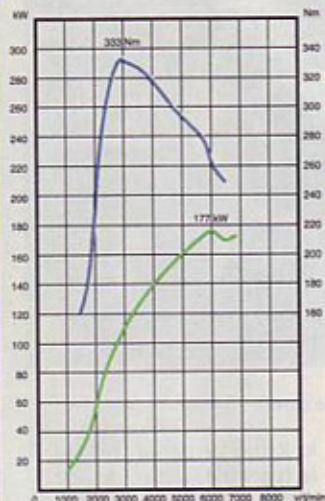
Natančnost

merilnika hitrosti:

kazalec na: resnično:
60 57,9 km/h
80 79,2 km/h
100 98,7 km/h
120 117,6 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje:
16,7 litra/100 km



Hvalimo

- prestižnost
- materiali, oprema
- prostornost, počutje
- vrednost glede na ceno
- motor in menjalnik
- podvozje, lega na cesti
- zmogljivosti
- zavore

Grajamo

- rezervno kolo pod prtljažnikom
- ni ABS
- pomanjkljiva osvetlitev notranjosti
- trd menjalnik
- obvolanska stikala neprimerne oblike
- ponoči slabo vidna stikala

Cena ITL 47.092,500 + 52,6 odstotka tolarskih dajatev (Stigma 93, Celje)

Končna ocena

Maserati 4.24 v je dovolj prostorna visoko zmogljiva limuzina, ki v tem cenovnem razredu ponuja največ ekskluzivnosti in dirkaških zmogljivosti, s svojo opremo pa daleč prekaša tudi bolj uveljavljena imena avtomobilske industrije. Dodaten čar za ljubitelje je tudi zadnji pogon, ki je danes vse bolj redek.

Test

kaj hitro približa in prav to je trenutek, ko avtomobil od voznika zahteva stoddotno pazljivost ter dobro mero znanja in obvladovanja drsenja zadka. K sreči je volan z le tremi zavrtljaji skoraj dirkaško neposreden in omogoča natančno odzemanje plina v pravem trenutku in brez preprijemanja volanskega obroča. Seveda če obvladujete zahtevnosti zadnjega pogona tako z volanom kot z odzemanjem plina; sicer bo zadek prehitel prednji del avta, na vsak način pa tudi zato priporočam kasko zavarovanje.

Vožnja maseratijska pa ni zahtevna le zaradi specifičnosti zadnjega pogona; tudi samo vodenje je težko opravilo. Čeprav je vozniški sedež moč naravnati (s pomočjo elektrike) zelo natančno, pa tudi volanski obroč je nastavljen v vse smeri, so vsa pedala, predvsem pa tisto za sklopko, dirkaško trda, dirkaško trd je servoojačevalnik



**Prtljažnik: 550
nepovečljivih litrov**

**Agresivnost,
drugič: ime in levi
par izpušnih cevi**



to pa je tudi vse. Še ohišje merilnikov (oljni tlak, temperatura hladilne tekočine, hitrost, vrtljaji, bencin, voltaža in seveda turbinski tlak) je oblečeno v usnje. In to, da je na maseratijski in v njem vse polno znakov in napisov "Maserati", prav nič ne moti, le opominja vas na to, v čem ste.

Diskretnost je izraz, ki lepo opisuje zunanost tega avtomobila. Čeprav so spojlerji trije (pod prednjim odbijačem, nad brisalnikoma in na pokrovu prtljažnika), tako kot plastični obrobi na bokih med obema kolesoma ter obrobe blatnikov prav nič ne izstopajo in nepoznavalec vas bo z dizelskim audijem 80 skušal prehiteti. In prav v tem je čar. Iz klasične oblike skoraj ravnih linij izstopa le deset prednjih luči: dolga žarometna, elipsoidna kratka žarometna, pozicijske, utripalki in meglenki. Prav luči, štiri izpušne cevi na zadku in klinasta oblika pa dajejo sodobnim maseratijskim značilen agresiven videz.

A kaj bi še našteval; če vas ta mehanika, to okolje in ta oblika ne navdušijo, ni pomoči. Sicer pa je takole: kupite lahko še veliko dražjih avtomobilov, a imeti in voziti maserati - ne, to je le za sladokusce!

volana in trdi so sedeži. Vendar pa zato tudi nekajurna vožnja za hrbtnico ni utrujajoča, sedeža pa zelo dobro bočno oprijemljata telesi, ko je cesta vijugasta in hitrost (pre)velika.

Notranjost maseratijska je prestižna: prevladujejo usnje, les, alcantara, blago (na tleh) in zlato. Da, dame in gospodje, (analogna) ura sredi armaturne plošče je pozlačena! In to v serijski opremlitvi. Serijska je tudi samodejna klimatska naprava, ki učinkovito vzdržuje nastavljeno temperaturo med 18 ter 26 stopinjami Celzija, pa tudi zračenju ni kaj očitati. Plastika? Ne bodite no smešni! No, tistih osem (slabo osvetljenih) stikal ter reže za zrak so plastične,



**Tekst: VINKO KERNIC
Foto: MATEJ DRUŽNIK**