

Vozili smo

MASERATI GIBLI

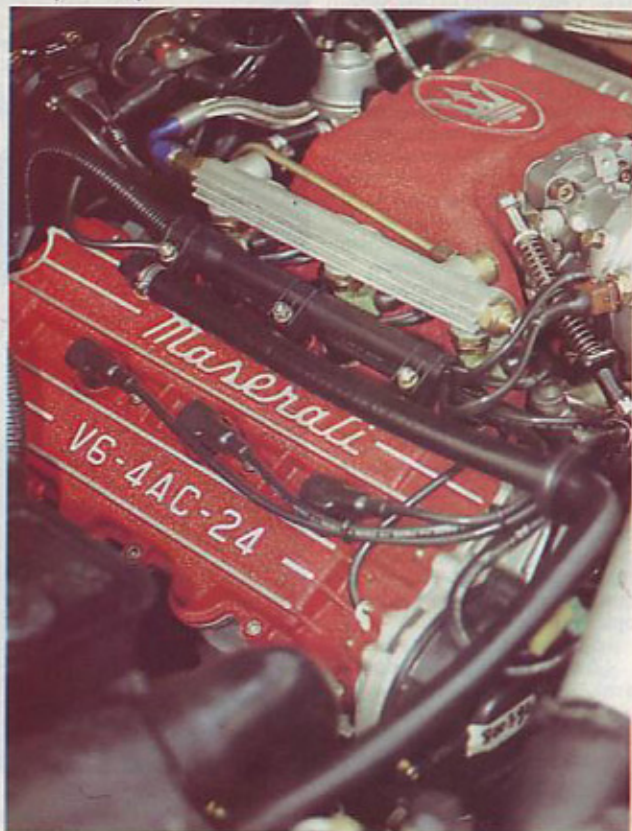
TA VESELI DAN,

Kako bi ne bil! Vesel dan, namreč. Na dogovorjeno mesto sem se pripeljal z maseratijem 4.24.v (240 KM!), potem pa sedel v maserti ghibli. Trisopet čistokrvnih italijanskih žrebcev! In sem ga pognal po cestah.



ali MOŠKI S(M)O VEČNI OTROCI

Priznam: bil sem malce nestrpen. Nehote delam primerjavo med 4.24.v in ghiblijem. S pogledom hitro ošvrknem notranjost: podobna. Usnje in alcantara sta tu svetlo siva, razporeditev merilnikov je za malenkost drugačna, na sredinski konzoli kakšen gumb manj. A ura je še vedno pozlačena, les še vedno krasi notranjost, ne manjka niti klimatska naprava in plastike je še vedno le za vzorec. Nastavim sedež ter volanski obroč in obrnem ključ. Kh,h, bruum. Isti hertz! Presenetljivo miren tek za motor z več kot 150 KM na liter prostornine. Motor je že ogret, zato brezkompromisno speljem. Razlika je tokrat očitna. Dodatnih petinšestdeset vrancev ter krajša prestavna razmerja omogočajo sunkovitejša pospeševanja in v isti sapi zahtevajo še večjo pazljivost voznika, pa naj gre za speljevanje z mesta ali za dodajanje plina v ovinku. Še nekoliko nižje težišče in krajša medosna razdalja sprva povečujeta občutek upravljanja "tirnicih vozila", vendar ima tudi trenje med gumami in podlago svoje fizikalne meje. Če ste s pedalom za plin prizanesljivi, je ta meja lahko še zelo daleč, hitrosti pa so kljub temu zelo velike. Hujše je, ko pohodite plin tam blizu



štiri tisoč motornih vrtljajev. Če takrat na zadnji kolesi deluje vsaj malo sredobežne sile, bosta kolesi popustili. No, pa ne vedno, le v prvih štirih prestavah. Peta in šesta sta že predolgi za takšna igrackanja.

Testni poligon in fotografove zahteve po ponavljanju so igro omogočili in podaljšali. Do ovinka pripeljem v drugi prestavi s približno osemdesetimi kilometri na uro, malce popustim plin, zasučem volan, spet pohodim plin, čutim potne dlani. Zadek odnese; enkrat bolj, drugič manj. Sledi sunkovit gib rok: pol vrtljaja volanskega obroča, da poravnam avto. Včasih tudi to ni dovolj, zato popustim in takoj pohodim plin. Avtomobil se izravna, pospešek je... Ne, ne znam ga primerjati. Hitrost hipoma naraste na sto dvajset kilometrov na uro, a ovinek je spet pred menoj. In tako naprej. Fotograf mi vsakokrat pokaže pest z iztegnjenim palcem. Potne roke si brišem v hlače in si zaželim usnjen volan, ne vem pa, kako naj si razlagam fotografovo gesto. Sem morda dobro odpeljal ovinek? Se mu zdi, da je naredil dober posnetek? Ali pa mi kaže, naj pripeljem še enkrat? Da, to bo. In grem še enkrat, pa še enkrat...

Igro konča fotografovo mahanje. Verjetno je zadovoljen z opravljenim delom, zato ustavim in si ghibli ogledam bolj pazljivo še od zunaj. Čeprav je v zelo tesnem sorodstvu s starim biturbom in še v tesnejšem z novim



4.24.v. je to vseeno povsem drugačen avtomobil. Zmerna kupejevska oblika (kar se bolj kot kjerkoli drugje pozna na zadnjih sedežih), dvojna vrata, zelo visok in skorajda monoton zadek ter močno razširjeni blatniki za široka (O.Z.) platišča in gume ghibli nedvomno močno razločujejo od drugih hišnih članov. Motor je na pogled sicer povsem enak kot v drugih maseratijih, le krivulji (navora in moči) sta najvišji med dvolitraši strašnega trizoba. Na račun krajše karoserije je prtljažnik v zadku za spoznanje manjši, bil pa bi še manjši, če se ne bi odrekli rezervnemu kolesu ter ga nadomestili



Luči: enojno steklo, par luči po hišni navadi

MASERATI GIBLI	
motor (zasnova)	šestvaljni, V 90°
vrtna in gib (mm)	82,0 x 63,0
gibna prostornina (ccm)	1996
kompresija	7,6:1
največja moč (kW/km pri 1/min)	224 (305) pri 6250
največji navor (Nm pri 1/min)	374 pri 4250
odmična gred (pogon)	2 x 2 (robati jermen)
število ventilov za valj	4
polnjenje z gorivom, vžig	elek. večtočk., 2 turb. polnilnika, 2 hladil. polnilega zraka, elek. vžig
hlajenje	vodno
menjalnik (število prestav)	6
prednja prema	posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila, dodatne opore, stabilizator, elektronsko nadzorovani teleskopski blažilniki
zadnja prema	posamične obese, poševna vodila, vijake vzmeti, elektronsko nadzorovani teleskopski blažilniki, stabilizator
zavore spredaj	kolutne, notranje hlajene
zavore zadaj	kolutne
volan	z zobato letvijo, servo
platišča	79 x 16 / 89 x 16
gume	205/45 ZR 16 / 225/45 ZR 16
teža praznega vozila (kg)	1365
dovoljena skupna teža (kg)	1850
medosna razdalja (mm)	2595
dolžina x širina x višina (mm)	4225/1775/1300
prtljažnik (litri)	420
posoda za gorivo (litri)	80
največja hitrost (km/h)	258
pospešek 0 - 100 km/h (s)	5,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	10 - 20
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super



Pogled na merilnike: odlično

s "sprejem". Obdelava tudi tu ne odpove, v pokrovu prtljažnika, ki sloni na vzvodih in paru blažilnikov, pa je še komplet najosnovnejšega orodja. Vse skupaj je izdelano z nemško (?) natančnostjo.

No, tudi tega dne, kot še vsakega doslej, je bilo konec, vtisov pa kot še nikoli. Dama to opazi in pikro pripomni: "Pa kaj vidiš na temu kupu železja? Vi moški ste res večni otroci!" Mene ta pripomba sploh ne moti. Saj veste: one tega ne bodo nikoli razumele!

Tekst: VINKO KERNČ
 Foto: TONI LOMBAR

