

MASERATI GIBLI

Auto Motor und Sport

Ghibli je »bestseller« tovarne Maserati; po vsem svetu čakajo bogataši na njene ekskluzivne avte. Zakaj prav ghibli, saj so ferrariji in lamborghiniji prav tako ugledni? Odgovor nas ne zadovolji, je pa enostaven: ghibli je pač v modi. Zanimivo je, da so maseratiji tako popularni brez uspehov na dirkah, saj je še 15 let, odkar je tovarna zapustila dirkališča.

Kej bi napletali: vozi ga celo Henry Ford!

Ghibli, ki je dobil ime po afriških peščinah, vitezih, je navzven vzor preproste popolnosti. Karoserijo je zasnoval Giugiaro, izdeluje pa jo Ghia. Se tako kritično oko ne bo odkril malenkosti, ki bi škodovala eleganci. Fordove stiliste seveda moti, da se njihov šef vozi v ghibliju, pa kaj, ko sami še niso ustvarili nič boljšega.

Ghibli je velik avto, dolg in širok je kot petdesetna limuzina srednjega razreda, visok pa samo 1,16 metra. Podnevi so dvojni žarometi skriti, avto zato bolje reše zrak. Če ga dobro pogledamo, vidimo, da podnevi skili navzdol, ker je os za obracanje žarometov postavljena poprek.

Kdor je dal za tak avto kup denarja, ne sme biti malenkosten. Sprejeti mora trdo ročico za nastavljanje gretja, ki bi jo za meril navadnemu opisu, prenamerne brisalce, nerodno stikalo žarometov, svetelne refleksa na vetroni šipi in preveč grobo nastavljanje naslanjačev. Tudi stikalo za bris-

sanje in pranje šipe je nepraktično, močnost nastavitve volana ne zadošča, pedal za plin je pretrd. Kljub vsem pomanjkljivostim pa daje tudi notranja oprema vtis nenavadnosti. Vrsta instrumentov sega do sovočast in je popolna. Najvažnejši med instrumenti je merilnik goriva, ki se kar vidno pomika s položaja »polno« proti »praznemu«. Tega ni kriva le visoka poraba, ampak tudi majhna posoda. Na srečo ima ghibli dve, vsako za 45 litrov.

Izvor prvobitne moči

Ko obrnete ključ za vžig, se zbudi osemvaljni motor »V6«, ki ima 4709 kubikov in zmore 310 KM pri 5000 vrtljajih. Konstruktor je bil velikodušen, ventile krmilijo štiri odmične gredi v glavi, za poljenje valjev pa skrbijo štirje dvojni padočniki uplinjači znamke Weber.

Pozornosti z maseratijem ni težko zbuhati, le nekajkrat rahlo dodate plin in resni močje dvignejo pogled, dame si popravijo sminko. Če poleg tega vključite še prvo prestavo, so vam na voljo zavidljivi pospeški, ki imajo tudi sušni učinek. Čeprav je dušilce zvoka odobrili italijanski inšpektorat za motorizacijo, še ne pomeni, da v določenih pogojih hrup ne preseže meje dovoljenega. Prav vožnja v teh določenih pogojih pa predstavlja največjo privlačnost takega avta.

Hitrost res zasluzi zanimanje, saj ni v navadi, da bi avti dosegali 274,8 km na uro. Ta številka zbujajo spoštovanje tudi dru-

gim voznikom, ki se vljudno umikajo hitro bližajočemu se dirkaču. Kljub temu pa take hitrosti praktično ni mogoče izkoristiti.

Za tožabo so izredni pospeški: z mesta doseže avto 100 km na uro v sedmih sekundah, 200 km na uro pa v 24,4 sekunde. Kilometer brez zaleta prevozi v 25,1 sekunde, porabi pa od 19,2 do 25 litrov goriva na 100 km.

Če vas kdo od voznikov ne opazi pravčasno, ko se mu približate s hitrostjo 200 km na uro, je treba pač odvezeti plin. S tolikšno rezervo moči je kaj lahko biti velikodušen in z ghiblijem lahko vozite tudi samo 50 km na uro. Motor sicer ne mara dolgih, počasnih sprehodov; večših mu je treba dovoliti, da zaduha s polnimi pljuči. Redki so, ki se lahko kosajo z ghiblijem, pa še ti so vsi njegovi italijanski rojaki. Nečistokrvni športniki, ki jim kmalu zmanjka sapa, od njem nimajo kaj iskati; saj maserati pospešuje še pri 220 km na uro, kot da trenja zračnega upora sploh ne bi bilo. Svetujemo vam le, da pri 230 km na uro prestavite iz četrte v peto prestavo.

Ghibli ni avto za voznike, ki ljubijo udoben limuzine. Zahteva veliko zbranost pri vožnji, pogosto prestavljanje ročice petopetenskega menjalnika pa terja tudi nekaj moči. Kdor ima rad svoje živce, si dokupi samodejni menjalnik.

Toga prema za milijonarje

Če bi podeljevali nagrado za najmanj okreten športni avto, bi jo gotovo pobral ghibli. Volan je pri počasni vožnji zelo trd, poleg tega pa tudi zelo posreden; saj ga je treba od skrajne leve do skrajne desne zavrteti kar petkrat. Ne smemo pozabiti, da tehta avto 1,5 tone in da se široke gume upirajo počasnemu zavijanju. Hitra vožnja na slabi, ovinkasti cesti nam hitro prižara čase starih, neokretnih dirkalnih avtov. Kljub temu pa maserati sledi napredu — za doplačilo je na voljo servo nerovna za volan. Čeprav samodejni menjalnik in servo volan ne ustrežata značaj ghiblija, je verjetno vožnja s takim avtom prijetnejša, vodenje bolj natančno.

Čeprav kupci desetkrat cenejših avtov go-drnjajo nad togimi premami na lisastih vmetih lo ghibli ima ... Navadni, prečni stabilizator, ki preprečuje pretirano nagibanje avta v ovinkih, tovarna reklama kot nekaj izrednega.

Vzmetenje je trdo, vendar pri srednjih in visokih hitrostih varuje potnike pred močnejšimi sunki. Slabe ceste in počasna vožnja niso za ta avto. Zgodi se, da zadnja prena poskoči in zadek zanese nazven. Poseben čar močnih avtov je v tem, da voznik lahko z dodajanjem plina povzroči kontrolirano drsenje zadka, si s tem napravi veselje in si prihrani utrudljivo obračanje volana.

Kljub veliki teži vozila so zavore vedno dobro opravljale svojo nalogo.

Če hočete kupiti ghiblija, potrebujete poleg zajetne denarnice še dobro voljo in vozniško znanje. Toga prema naj vas ne moti, saj je ghibli ta hip v modi!

Če pa za ghibli ni denarja, se potolažite: tudi najlepši in najboljši avti imajo napake.

