

Test

I Maserati Quattroporte Automatic Sport GT

Pozejdon? Neptun?

Vsakokrat, ko sedem v takšnega Maseratija, se vprišam: zakaj ljudje tako pogosto štejejo do M5 ali celo do S8 in se pri tem ne ustavijo pri Quattroportu?

A se že hip zatem potolažim: morda je pa res bolje tako.

besedilo: Vinko Kernc • foto: Saša Kapetanovič



► Čeprav je še tako prestižen, ne bi bil več tako ekskluziven, če bi ga izdelali in prodali v tolikšnem številu kot M5 ali S8. To je dejstvo. Je pa vseeno dovoljeno razmišljati primerjalno. S je dober, 7 je dober, A8 je dober. Vsi so nekako: uau, tehnika, prestiž! Ampak Maserati; Maserati je pa ...

Temno modra morda ni njegova barva, a če ste naročili prav takšnega, vam svetujem: prevzemite ga v temni garaži! Ker je temen, z nenavadnim nosom grozi iz mraka; potem ga od daleč odklenete in znotraj zažari prestižno bež usnje, sešito z debelimi šivi. In kar je najlepše: v garaži je neverjetno lepo zagnati motor.

Maserati je vedno zanimiv: ker je še vedno (pre)malo (po)znan, se z njim lahko 'skrijete', a tista peščica, ki ve, za kaj gre, bo snela klobuk – če ne bo ravno nevoščljiva, kar tudi ni tako nemogoče. Vsaj v teh krajih ne. Največ seveda pridobi lastnik; zaradi ekskluzivne zunanjosti, ki se vam sicer lahko zdi tudi grda, kar je vaš demokratična pravica, a med testom nismo srečali nikogar s takim mnenjem. Je pa zagotovo nenavadna – z izbuljenim nosom, ki se čudovito vklopi v kupejske bočne poteze in v skoraj surov zadek z dvema paroma izpušnih zaključkov skozi zadnji odbijač. Še več kot od zunanjosti bo lastnik pridobil z notranjostjo, pa naj bo voznik tega avtomobila ali samo potnik v njem.



"Prvi Quattroporte je nastal doolgo, preden so v Münchenu ali Stuttgartu sploh pomislili, da bi tako velika limuzina s štirimi vrati lahko bila tudi zelo športna."

Če sedi za volanskim obročem, bo 'il pilota'. Za volanskim obročem, ki je (tule) moder, kar se zdi nenavadno, a se takšen sklada s podlago merilnikov in z modrino na osrednjem zaslunu, in ki se ob konjih, do katerih bomo seveda še prišli, morda zdi prevelik in pretanek, a se manjši in debelejši ne bi skladal z ambientom, se lastnik nikakor ne bo počutil slabo, saj bo iz prestižnega okolja upravljal dirkaško mehaniko.

Če lastnik sedi zadaj, bo 'il signore'. Sedel bo seveda na desni strani (čeprav ni nujno), ker si bo sovoznikov sedež z gumbom v komolčni opori potisnil daleč naprej in ker si bo s štirismernim gum-bom na vratih nastavil svoj sedež po višini, po dolžini in po nagibu naslonjala ter sedalnega dela. In ker si bo svoj del štiripodročne klimatske naprave nastavil po svoje. Verjetno bo bral časopis, saj mu to pomeni veliko več kot z digitalno tehniko reševati probleme, kar lahko stori v pisarni. On ali kdo drug.

Ceprav se zdijo kupci v tem razredu precej ostro ločeni na nemško ponudbo in na 'razno', vseeno velja vsaj bežno primerjati. Nemci v takšen avtomobil nabašejo precej več tehnike, od malih dodatkov (poleg drugega imam v mislih slikovni prikaz parkirnega pripomočka) do velikih (poleg drugega imam v mislih ročno nastavljivo vzmetenje oziroma blaženje), stvari pa potem tudi tehnično bolj dovršeno in nekoliko bolj ergonomsko postavijo pred voznika. Ampak s sedeža tega Quattroporta se to zdi nepomembno. Pogrešali tega verjetno ne boste.

Maserati se v tem precej drži (svoje) tradicije, ki izhaja iz dolge zgodovine. Prvi Quattroporte, ta športna štirivratna limuzina, je nastal doooongo, preden so v Münchenu ali Stuttgartu sploh pomislili, da bi tako velika limuzina s štirimi vrati lahko bila tudi zelo športna. In že odtej, od prvega QP je njegova notranjost luksuzna v prvinskem pomenu besede: tule je vidnih plastičnih delov zelo malo, še armatura plošča je oblecena v usnje in strop v alcantaro. In Neptunov trizob je jasno videti tudi na vzglavnikih, čeprav je tam le reliefen. Če bi hoteli biti pikolovski, bi majhno odstopanje morda našli le pri audiosistemu: zvok je sicer stvar okusa, se pa Blaupunkt vseeno zdi tako z zvokom kot po videzu preveč konfekcijski za prestiž, ki ga Quattroporte izzareva.

"In kar je najlepše:
v garaži je neverjetno lepo
zagnati motor."

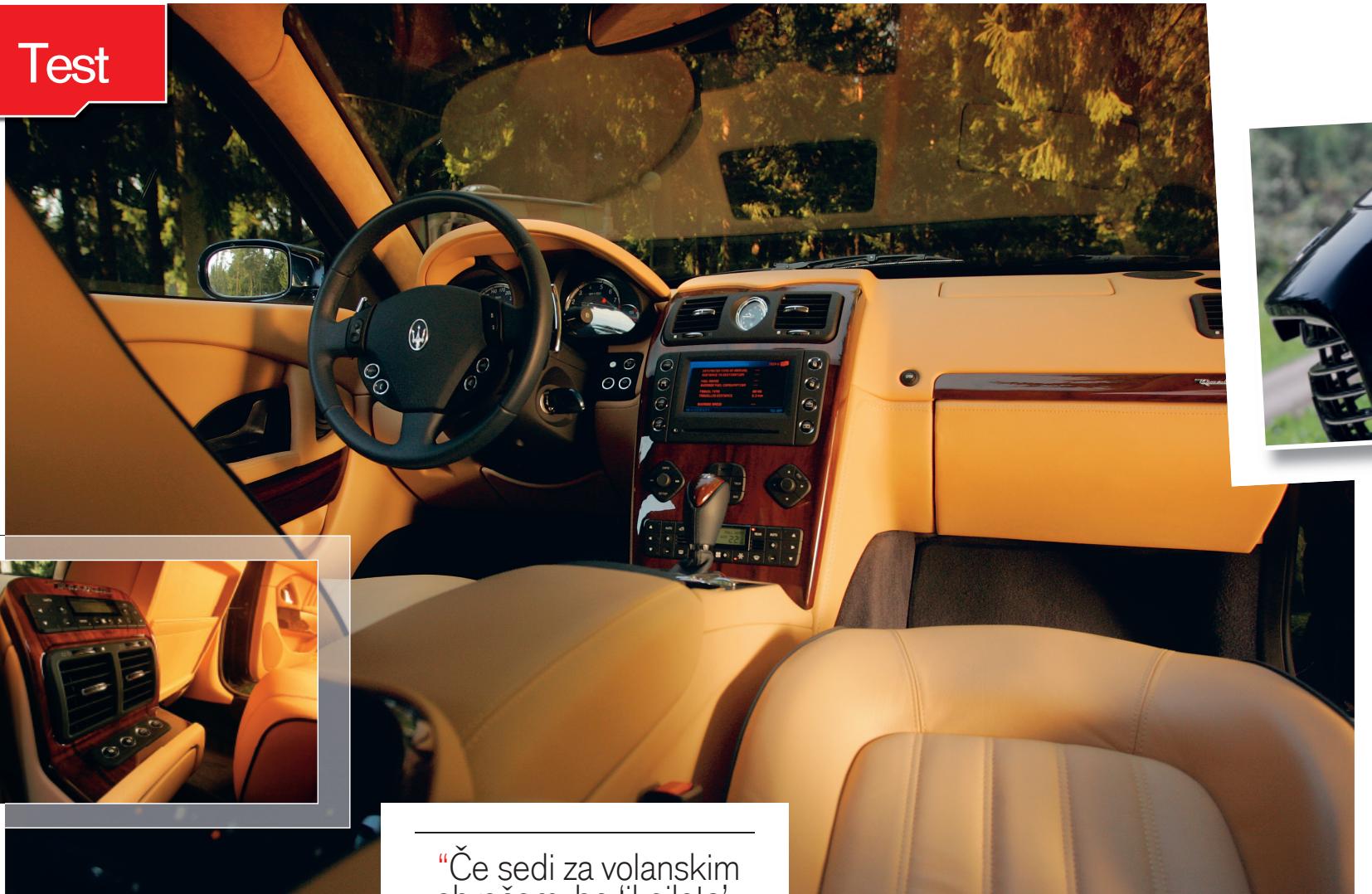


Maserati pa ni le prestiž notranjosti – je tudi tehnika! O motorju ne bomo izgubljali preveč besed, saj je – dedičina Ferrarija – dirkaško nastrojen. Da bi ugotovili v kolikšni meri, je dovolj že obrniti ključ (motor se nekako pozno zgane), če pa to ni dovolj prepričljivo, pa še nekajkrat na kratko dodati plin. Barva zvoka in glasnost povesta vse. A ni bojazni, da bi bilo to med vožnjo moteč! Razpon motornih decibelov v notranjosti je precejšen; ko se v šesti prestavi pri tri tisoč motornih vrtljajih pelje 150 oziroma pri 3.500 180

kilometrov na uro, je znotraj slišen le piš vetra. Aha, želite prehiteti ali le pospešiti – pohodite plin! Menjalnik enkrat ali dvakrat prestavi navzdol, motor pa zdravo zarjove, da se zdi lev iz napovedne špice znamke Metro Goldwyn Mayer pravi domači mucek.

Inženirjem, tem (Modena) in onim (Friedrichshafen), je dal takšen Quattroporte kar precej dela. V osnovi ima način postavitve pogona, imenovan 'transaxle', torej motor spredaj, (ročni oziroma robotizirani) menjalnik in diferencial pa zadaj, ampak če ima

Test



pa tudi zavolanski ročici, zaradi katerih so klasične zavolanske ročice (luči, brisalniki) na trenutke kar precej daleč od rok. A odličnost menjalnika odtehta tudi to. Njegova lepa lastnost je še ta, da ostane v športnem programu, tudi ko voznik zapusti avtomobil in spet sede vanj.

Prožnost motorju težko ocenimo, saj samodejni menjalnik pri polnem plinu sam pretakne v nižje prestave. A vseeno: če voznik ne pritisne plina do konca, bo motor v tretji prestavi pri 1.500 vrtljajih v minuti (okrog 35 kilometrov na uro) že kar sunkovito potegnil. Nič posebnega? Pozor: motor ima osem valjev, 4,2 litra in 400 surovih 'konj'. Za to litrsko moč je prožnost vrhunska in daleč od tistega, kar so športni motorji ponujali pred poldrugim desetletjem!

Še posebej s takšnim menjalnikom omogoča Quattroportre zelo lagodno vožnjo brez trušča in tresljajev in brez trpljenja voznika ali mehanike. Pri ciljni skupini kupcev menda to veliko šteje. Če je pa treba ... Z mesta gre Automatica pri pohojenem plinu prve metre kot izstrelek, motor krasno rjove, do tretje prestave menjalnik pretika pri 7.300 vrtljajih (!), kasneje pri 6.900, prvih 100 kilometrov na uro pa se zgodi prej kot v šestih sekundah. In na drugi strani, ko merilnik kaže kakih 250 kilometrov na uro, se pospeševanje še zdaleč ne zdi končano.

"Če sedi za volanskim abročem, bo 'il pilota'. Ce lastnik sedi zadaj, bo 'il signore'."

(ne gre za 'transaxle'!), neizklopljiv (čeprav precej neomejevalen) ESP in menjalnik, ki (v takšnih pogojih in zahtevah) počasi pokaze rahlo zaostajanje.

Takole divji kar vabi k hitri vožnji. Z njim se da še posebej na avtocestnih ovinkih, ki jih do 200 kilometrov na uro morda niti ne zaznate, izjemno hitro peljati. Če pa so ovinki ostrejši, prihajajo v ospredje trije neugodni elementi: več mase na prednjih kolesih

zdrse, se potem, ko zadnja zunanjega guma 'prime', karoserija neprijetno nagne navzven. Dosti lepše in bolj uživaško je iskati idealno linijo, ki jo podpira tako nastavljen mehanika. Zagotovo bo tako tudi bolj hitro, še posebej, če se pred vsakim vstopom v ovine spomnite, da je treba v trenutku, ko se zazdi, da se ne bo izšlo (ker sili karoserija prek prednjih koles), pohoditi plin (in bog ne daj zavirati, če le srce in znanje to dopustita), da mikrozdrsi pogonskih koles ob podpori samozapornega diferenciala postavijo karoserijo v ovinek.

Volan, izjemno prijazen do voznika, čeprav dirkaško natančen in neposreden, bo takšnemu početju v odlično podporo. Tudi obroč je odličen - dobro oprijemljiv in ergonomsko oblikovan na mestu prijema. Pravega tehničnega razloga, da tega ne bi počeli, pravzaprav ni. Edina slaba stran Quattroportre pri hitri vožnji skozi ovine je slaba oblazinjenost delov, kjer se (voznikovi) koleni dotikata vrat ozira sredinske konsole. Če razumete, kaj hočem reči.

Čeprav je tole v tem hipu najmanj dirkaški Maserati, se vseeno zdi, da sta Pozejdon in Neptun srečala Aresa in Marsa. Ali pa vsaj Hefajsta in Vulkan. Pravzaprav je zanimivo, kako 'il tridente', ki ščiti takšno športnodirkaško mehaniko, zbuja domisljijo. Ampak Maseratija je treba preskusiti, potem je vse jasno. KK



Tehnični podatki

I Maserati Quattroporte Automatic Sport GT

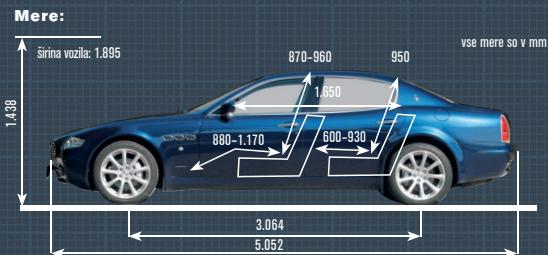


DIAGRAM MENJALNIKA:

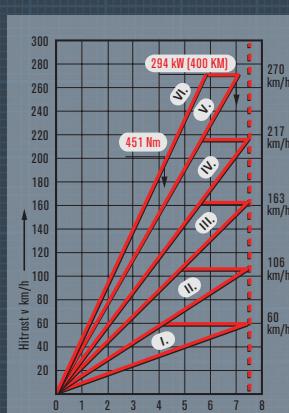
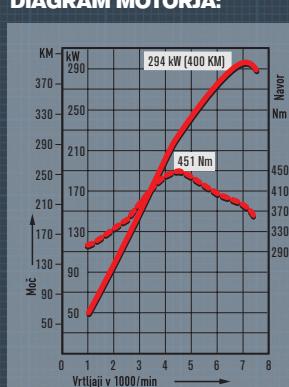


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:



Vozili smo tudi Quattroporte z robotiziranim menjalnikom, ki je razred dva boljši, kar zadeva užitek. In če bi imel še izklopljiv ESP... Je pa vedno uživo vožiti avtomobil s takšnim zvokom motorja.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 8-valjni - 4-taktni
- V90° - bencinski - nameščen
spredaj vzdolžno - gibna prostornina 4,244 cm³ - največja moč
295 kW (400 KM) pri 7.000/min
- največji navor 460 Nm pri
4.250/min. **Prenos moči:**
motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski avtomatski menjalnik
- gume spredaj 245/40/R 19 Y,
zadaj 285/35/R 19 Y (Pirelli P
Zero Rosso Direzionale).

Voz in obese: limuzina - 4 vrata,
5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi,
vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, trikotni prečni vodili, vijačni vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj
kolutne (prisilno hlađene), zadaj
kolutne (prisilno hlađene) - rajdni krog 12,3 m - posoda za gorivo
90 l. **Mase:** prazno vozilo
1.990 kg - dovoljena skupna masa
2.400 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost
270 km/h - pospešek 0-100
km/h 5,6 s - poraba goriva (ECE)
14,7 l/100 km.

Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 × nahrbnik (20 l);
1 × letalski kovček (36 l);
2 x kovček (68,5 l)

Ocena

Zunanost (15)	15	Z videzom zunanjosti je posebej prepirčljiv: nenavad, agresiven, a skladen in razširjen.
Notranjost (140)	121	Za bolj športen občutek manjka kak dodaten merilnik, prtljažnik je majhen in materiali v njem pa občutljivi.
Motor, menjalnik (40)	39	Odličen dirkaški motor, odličen športen menjalnik in odlična kombinacija.
Vozne lastnosti (95)	90	Nekaj preveč teže na prednjih kolesih, ker je tudi menjalnik spredaj.
Zmogljivosti (35)	35	400 'konj' in 460 ntonmetrov za slabl dve toni: odlične zmogljivosti.
Varnost (45)	44	Z izjemo slabe vidljivosti nazaj je varnostni paket popoln in odličen.
Gospodarnost (50)	24	Zelo velika poraba goriva in visoka cena. Z avtomatom verjetno najmanjša izguba vrednosti.
Skupaj	368	Čeprav se danes zdi neposreden tekmeč športnim nemškim limuzinam, je Quattroportre v bistvu zacetnik tega razreda, ki še vedno prepirčuje s klasičnimi vrednotami razkošja, poleg tega pa tudi s sodobno in odlično mehaniko. Žečušen avtomobil.

OCENA 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk + ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo



zvok motorja



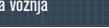
motorne zmogljivosti, prožnost



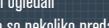
menjalnik



notranjost, materiali, počutje



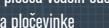
prestična oprema



rajdní krog



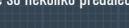
volan



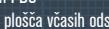
lahketna umirjena vožnja



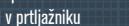
premajhni zunanjini ogledali



zavolanske ročice so nekaj boljše



poraba



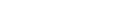
nezanesljiv sistem PDC



svetla armatura pliča včasih odseva v šipi



neugodni mestni za pločevinke



občutljiv material v prtljažniku