

**Vozili smo**

## **Maserati quattroporte seicilindri**



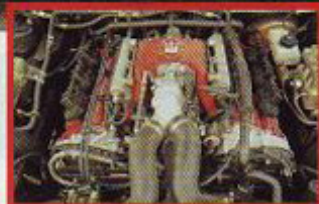
Vse manj jih je.  
Večanje proizvodnje,  
tekoči trakovi, nižje  
cene, vse to jih uničuje.  
Grozi jim izumrtje ...



Ko vam bo ali če vam je že avtomobil najprej hobi in šele nato potreba, potem se spomnite na maseratije. Zgodba, ki prav te dni praznuje dvainosemdeseto obletnico, zgodba, ki jo krasi trizob, zgodba, ki jo je od vseh sedmih bratov še najbolj zaznamoval Alfieri Maserati, da, zgodbi je ime - Maserati.



# **TISTI AVTOMOBIL, KI IMA**



Zgodba, ki ne more kar tako mimo vas.

Maserati quattroporte seicilindri ima preprosto ime. Stiri vrata, šest valjev. Kdor vsaj malo pozna to znamko, bo takoj vedel: večja od obeh karoserij in manjši od obeh



motorjev. In veliko žlahtnega pod pločevino.

Maseratiji imajo v zadnjem času prav jasen cilj: biti hočejo diskretne, a prestižne in predvsem športne limuzine. Maseratiji prav takšni tudi so. Quattroporteju se pozna, da je v sorodu z ghiblijem in da je nekoč bil biturbo. Linije so ravne, robovi so nežno zaobljeni, nos je nizek in eleganten, zadek je visok in agresiven in pri vsej klasiki aerodinamika ne trpi. Na boku, takoj za nenavadno oblikovanim izrezom zadnjih vrat, je podpis Marcella Gandinija: človek, ki je kriv za klasično eleganco quattroporteja, človek, ki je kriv za zahrbtno privlačno obliko karoserije quattroporteja, si je izrez koloteka zadnjih koles zamislil prav tako kot že pri shamalu. Ne okroglo, ne ravno. Poševno! Naj se ve, da je oblika delo Gandinija, in naj

se ve, da gre za maserati. Prosim, odprite vrata! Le priznано Connollyjevo usnje je dovolj dobro za sedeže in le zlato je dobro za analogno uro v sredini armaturne plošče. Stavim, kar hočete, da ne naberete več kot polovico

kilograma plastike v notranjosti. Tudi če izpulite malce kičaste merilnike iz armaturne plošče. In ne trudite se s tisto rjavo rečjo; to ni plastična imitacija lesa. To je čisto pravi, ročno polirani brestov les. Mene vse skupaj precej gane;

Maserati	ghibli cup	quattroporte seicilindri
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)	242,5 (330) pri 6500	211 (287) pri 6500
največji navor (Nm pri 1/min)	371 pri 4000	343 pri 3000
odmična gred (pogon)	2 x 2 v glavi (zobati jermen)	
število ventilov za valj	4	
polnjenje z gorivom, vžig	elektronska, večtočkovni vbrizg, 2 turbinska polnilnika	
hlajenje	vodno	
menjalnik (število prestav)	ročni (6)	
prednja prema	posamične obese, vzmetne noge, vzdolžna in prečna vodila, stabilizator, elektronski nadzor trdote vzmetenja	
zadnja prema	pom. okvir, posamične obese, večvodilna prema, trapezoidna prečna vodila, vijačne vzmeti, teles. blažilniki, elek. nadzor trdote vzmetenja	
zavore spredaj	kolotne, prisilno hlajene, ABS	
zavore zadaj	kolotne, prisilno hlajene, ABS	
volan	z zobato letvijo, servo	
platišča	spredaj 8J x 17, zadaj 9J x 17	spredaj 7J x 16, zadaj 8J x 16
gume	sp. 215/45 ZR 17, zad. 245/40 ZR 17	sp. 205/55 ZR 16, zad. 225/50 ZR 16
teža praznega vozila (kg)	1365	1543
dovoljena skupna teža (kg)	ni podatka	
medosna razdalja (mm)	2414	2650
dolžina x širina x višina (mm)	4223 x 1775 x 1300	4550 x 1810 x 1380
prtljažnik (litri)	420	435
posoda za gorivo (litri)	80	100
največja hitrost (km/h)	270	260
pospešek 0 - 100 km/h (s)	5,6	5,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	ni podatka	
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super	

# DUŠO

vedno sedem v takšen maserati s spoštovanjem. In roke se mi ovlažijo, še preden obrnem ključ v ključavnicu za vžig.

Potem zamolklo steče motor. Iz ghiblija znani šestvaljni V-oblike, a z nekoliko umirjenimi »konji«. Nekoliko, sem rekel. Še vedno so nad vsakim batom štiri ventili, še vedno sta turbinska polnilnika dva in še vedno je »žrebcev« 287. Dvesto sedeminosemdeset. Znete izra-

Vozili smo

## Maserati ghibli cup



# MIŠICE



čunati, koliko je to konjskih moči na liter prostornine? Ne trudite se. Zelo veliko. Sedaj pa si predstavljajte, kako jih lahko voznik razjezi, če preveč in nepazljivo ob nepravem času pohodi pedal za plin. Ampak vedite, da znajo biti prav ti »konji« tudi zelo mirni,



saj jih naredi šeststopenjski menjalnik znamke Getrag prav pohlevne, če je takšna voznikova volja.

Če ob takšni klinasti obliki in izjemnih motornih zmogljivostih še vedno dvomite, da je maserati quattroporte športna limuzina, potipajte še po preostali mehaniki: po samozapornem Zeefovem diferencialu, po natančnem volanskem mehanizmu, po elektronsko nadziranem blaženju (s štiristopenjsko nastavitvijo trdote vred), po Brembovih zavorah, po »vesoljski« zadnji premi. Ali pa kar po pospeševalnih in hitrostnih zmogljivostih, ki jih tovarna zapiše med tehnične podatke.

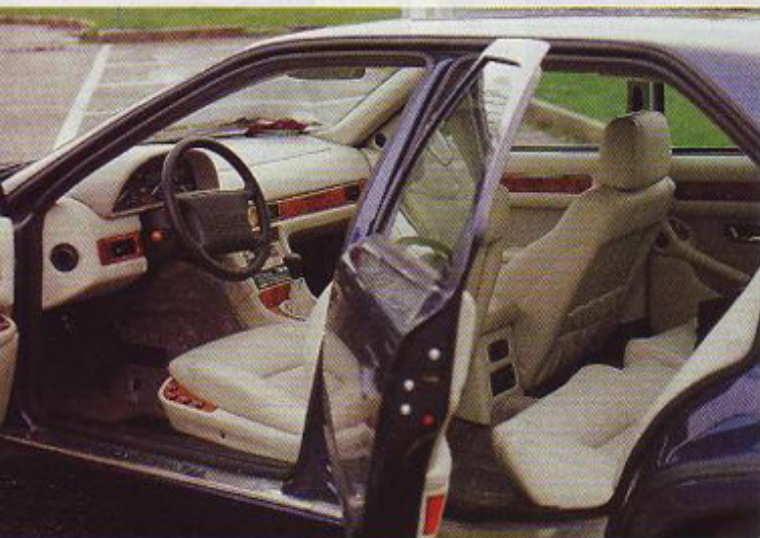
\*\*\*

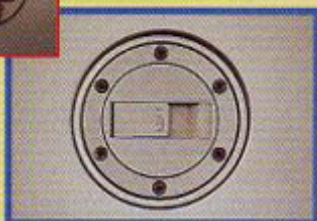
Ja, ja, ni jih več veliko. Mnogo jih je že klonilo pred konfekcijo. Toda maserati se ne da. Ali pa je njegova duša večna. Neuničljiva. Nesmrtna. Dame? No, tudi jaz se ne norčujem iz vašega postajanja pred ogledali v trgovinah z oblačili. Vsi smo nekje ranljivi.

VINKO KERNČ  
Foto: UROŠ POTOČNIK



Maserati ghibli ni avtomobil za nedeljske vožnje v lepih popoldnevih na vikend. Zato ima že v osnovi dobrih 300 konjskih moči in zato ima že v osnovi šeststopenjski menjalnik.





Nihče ni velik, če ni velik tudi v malenkostih.



Toda kdor je zares hiter, ve: cesta je prenevaren poligon. Naradimo pokal!

Izvolite: druga, športnejša platišča, dirkaški pokrov posode za gorivo, le par izpušnih cevi in napis »ghibli cup«. In notranjost: usnje ostaja, les se je umaknil karbonu, pedali so iz naluknjane aluminija in namesto prestižnega volanskega obroča je tam momo corse;

eden najboljših volanskih obročev, ko gre za milimetrsko natančno vožnjo pri velikih hitrostih.

Pod pokrovom motorja pa šest valjev, dva litra in 330 konjskih moči. Uh, kakšne mišice.

Tovarniški testni voznik izza ovinka pripelje srebrni ghibli v preskusno tablico. Preberem na boku: cup. Takoj vem: najmočnejši dvolitrski motor. Že čutim trebuh, potne roke in kapljice adrenalina. Ključ je moj. Ghibli cup tudi. Za nekaj deset kilometrov.

Lije kot iz skafa, tudi toča je vmes. Predmestje Modene je sivo. Ja, jutri bo lep dan, ampak maseratija ne bo več. Zato poskusim. Najprej srednji vrtljaji: lepo. Potem nizki: vleče. In končno visoki: trga, zadek opleta, zasuki volanskega obroča so bliskoviti in zadek zlahka nadziram.



\*\*\*  
Uroš kar malce utihne. A uživa. In natanko ve, kaj se mi pleče po glavi: čisto lahko bi se navadil biti lastnik takšnega ghiblija.

**VINKO KERNČ**  
Foto:  
**UROŠ POTOČNIK**