



„Nie lubię w nim wyłączać silnika...”



ZANIM PRZECZYTACIE TEST POWIEDZCIE GŁOŚNO: M A S E R A T I.

TO JEDNO Z TYCH SŁÓW, KTÓRE W SŁOWNIKACH WYRAZÓW BLISKOZNACZNYCH POJAWIAJĄ SIĘ OBOK HASEŁ: TRIUMF, WYGRANA, SUKCES. BRZMI LEPIEJ NIŻ COKOLWIEK INNEGO, PRAWDA?

tekst: Sebastian Mądrachowski, foto: Artur Wozzak

Czekając na umówione Quattroporte miałem czas zastanowić się nad tym samochodem. Ile luksusu i ile sportowych emocji można skutecznie skumulować w jednym aucie? Ponad 5-metrowa, 410-konna limuzyna, większa od mercedesa klasy S. No i te liczby.. 0-100km/h w niecałe 5 sekund, prędkość maksymalna prawie 300km/h. Papier przyjmie wszystko, więc obawy wydawały się całkiem zasadne.

Pierwsze zdziwienie przyszło szybko. Quattroporte nie wygląda tak ociężałe, jak topowe limuzyny konkurencji. Wydaje się niższe i szersze niż A8 Long, ma w sobie o wiele więcej finezji niż seria 7 Bmw i nawet na parkingu sprawia wrażenie szybszego niż S-klasa. Linijka nie kłamie. Bmw 7 Long - krótsze o 5cm, S-klasa W222 Long - krótsza o prawie 2cm. Szaleństwo. Projektował je Włoch i jeszcze dużo czasu minie, zanim reszta świata dogoni projektantów z Modeny. Wisienką na torcie jest gigantyczny, 530-litrowy, bagażnik. Wygląd rzuca na kolana, ale zabawa zaczyna się w środku.

O jakości wykonania samochodów tej klasy można pisać wypracowania, biorąc na warsztat pojedyncze

elementy, albo można nie pisać w ogóle bo i tak wiemy, że zbudowane są z najlepszych rzeczy jakie do samochodu da się włożyć. Z dystansem patrzyłem jedynie na detale, pamiętając, że auto budowali Włosi, a Ci nie słyną z przywiązania do drobiazgów. Jeżeli przywołalibyśmy wszystkie stereotypy o Włochach to Maserati jest fajną maszyną do ich obalania. Ściegi na skórze idealnie równe, aluminium świetnie spasowane. Jest dobrze.

Wnętrze bardziej doceni osoba, która będzie tym samochodem wożona. Z tyłu zakładamy nogę na nogę i do przednich foteli jest jeszcze tak dużo miejsca, że osoby przyzwyczajone do mniejszych samochodów czują się nieswojo. Z perspektywy kierowcy ważniejszy okazuje się fakt, że wszystko znajduje się na swoim miejscu.

Mała dygresja - do Quattroporte przesiadłem się z małego, sportowego GranTurismo S. Jadąc po oblodzonej drodze 440-konnym samochodem z napędem na tył nie chce się, żeby cokolwiek w samochodzie zaskakiwało. I nie zaskakuje, może poza tym, jak przewidywalnie się zachowuje:







dwójka na małym rondzie, samochód równo idzie bokiem, grzecznie za kierownicą skręca w zjazd, trójka i.. mieląc kołami jedzie prosto. To wszystko przy wyłączonej kontroli trakcji i ustawieniu skrzyni w tryb 'sport'. Zero zaskoczeń, zero stresu i cały czas ze świadomością, że tylko minimalnie dotykamy gazu.

Po przeskoczeniu do Quattroporte nie zmienia się nic poza ilością miejsca. Kwadrans i czujemy się swobodnie - gabaryty samochodu są niewyczuwalne, prowadzi się podobnie do małego, ultrasportowego GranTurismo. Samochód testowaliśmy na matach poślizgowych i torze Ośrodka Doszkalania Techniki Jazdy. W takich warunkach można było przy 120km/h szarpnąć kierownicą i poczekać na rozwój wydarzeń. Test Łosia to zabawa, a "kółko", czyli zakręt wyłożony matą i podlewany wodą, dało się przejechać szybciej niż pozwalały na to hamulce w głowie.

Ciekawie rozegrany został 4-napęd. Domyślnie napędzana jest tylna oś, a przód dołącza się w kryzysowych sytuacjach. Płynnie, bez szarpnięć, moment rozkłada się pomiędzy osiami zależnie od potrzeb. Dodając agresywnie gazu w zakręcie i wylatując na zewnętrzną wystarczy trzymać gaz i poczekać, aż przód pociągnie w stronę założonego toru jazdy. Później znika. Wszystko dzieje się spokojnie, bez nerwów i trochę w oderwaniu od wyników prędkościomierza. Łatwo zaufać na tyle, żeby poprosić dziewczynę o potrzymanie kierownicy.

Tytułowe „Nie lubię w nim wyłączać silnika...” to słowa właściciela GranTurismo, które towarzyszyło nam podczas testu. 2 miesiące, 20 tys. kilometrów i wciąż błysk w oku, kiedy opowiada o samochodzie. Nawet nie wyobrażacie sobie jak bardzo udzielają się emocje, kiedy rozmawia się z człowiekiem, który spełnił swoje marzenie. Co więcej - dobrze rozmawiać z nim po czasie, kiedy już proza życia miałaby okazję ściągnąć go na ziemię, a tak nie jest. Czas na małe podsumowanie.

W grudniu Maserati skończyło 100 lat. Nie zawsze w zdrowiu, nie zawsze szczęśliwie, a i o pomyślności można by dyskutować. Przetrwało w segmencie, gdzie nikt nie ma lekkiego życia, a o byt walczy się z Jaguarem, Astonem Martinem, czy choćby Porsche. 100 lat to wystarczająco dużo, żeby zebrać sporo doświadczeń, obrosnąć legendą, albo... stracić wigor. Dobrze wiedzieć, że akurat ta marka ma się lepiej niż kiedykolwiek. Dziwi tylko fakt, że Maserati nie pojawia się w głowie, kiedy myślimy „supersamochód”. Jeżeli Włosi będą nadal tak bardzo się starać, to jest spora szansa, że niedługo to się zmieni.

Nakonieczostawiłem najlepsze. Przy kursie euro w dniu pisania tego tekstu, w pełni wyposażony egzemplarz Quattroporte S Q4 kosztuje nieco ponad 600 tys. zł. Nazwa Maserati brzmi jak słowo „milion”, a okazuje się, że te samochody wycenianie są bardzo racjonalnie. Żart, że „kupując Maserati płacisz za legendę, a samochód dostajesz gratis” nabiera nowego sensu.

