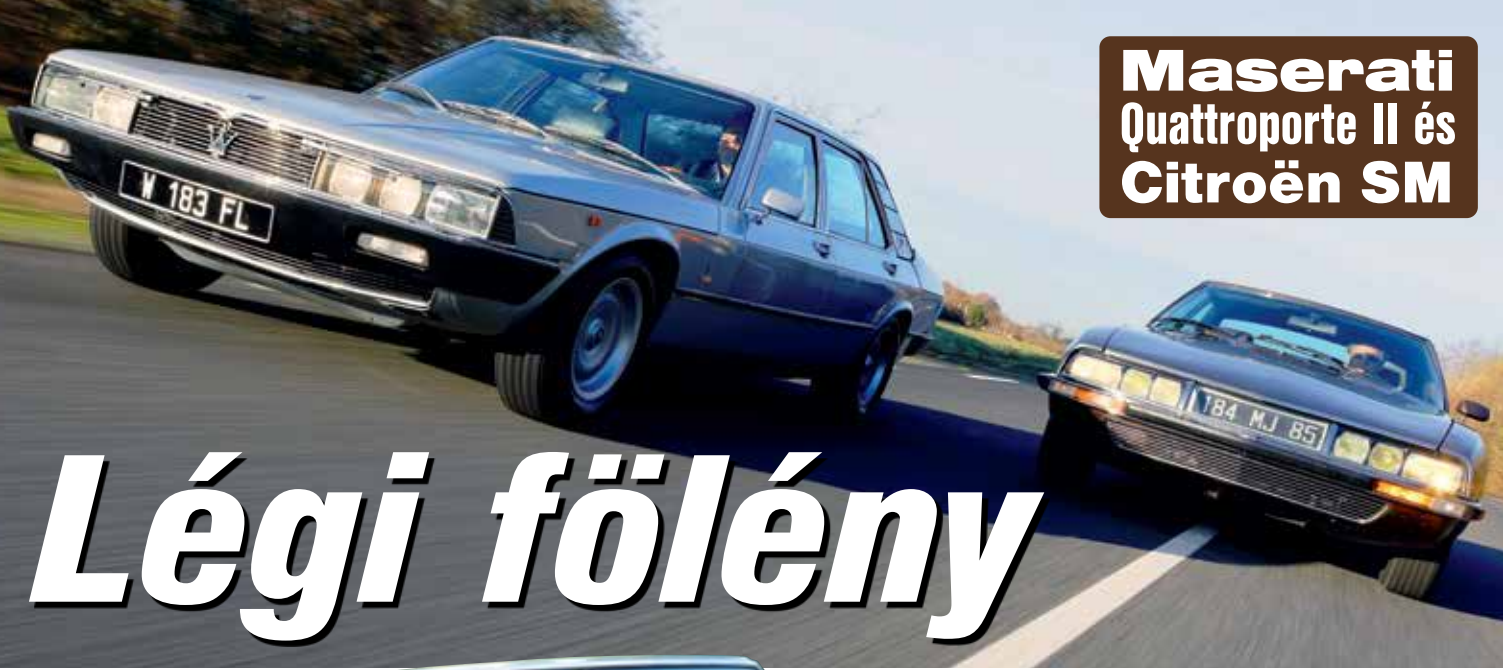


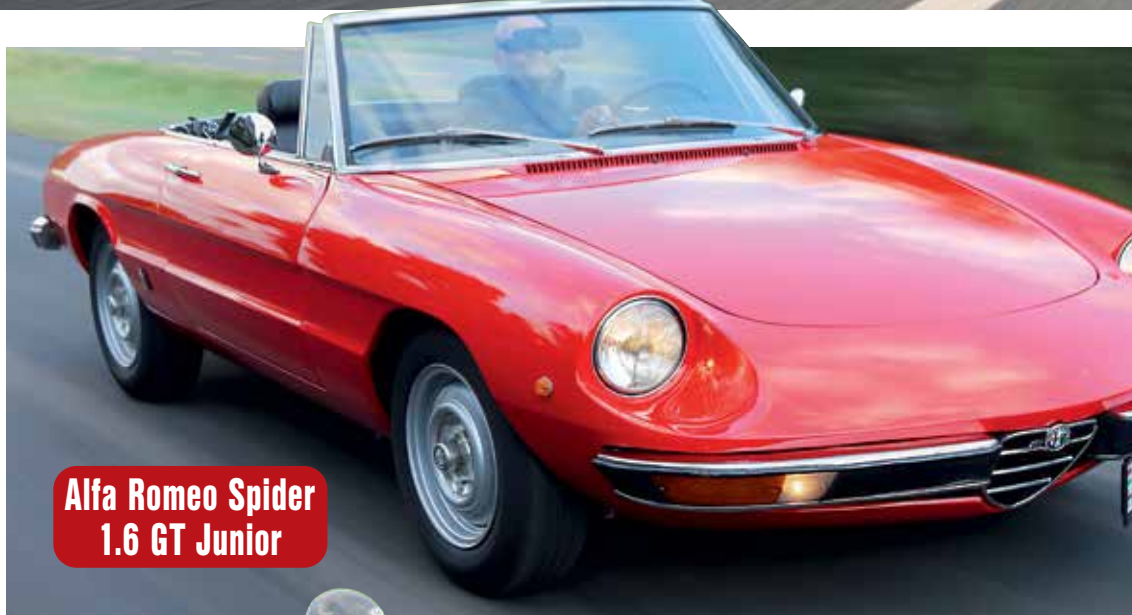
# Veterán

A U T Ó É S M O T O R



**Maserati Quattroporte II és Citroën SM**

## Légi fölény



**Alfa Romeo Spider 1.6 GT Junior**

Itália földközben



Harcosból vadász



Állati forma

**Sunbeam TT Model 90**



**HMMWV M998 „Humvee”**



**A Maserati motoros Citroën SM jól ismert és népszerű gyűjtői darab. Fejlesztésének mellékszála egy különleges olasz limuzin lett.**

Axel E. Catton

Fotó: Bernard Canonne

**E**lsőkerék-hajtású Maserati szedán öt ablaktörővel, 210 lóerős, V6-os motorral és szuperlágú, hidropneumatikus felfüggesztéssel? Úgy hangzik, mint egy vicc. De nem kell nevetni, mert volt ilyen modell. A Quattroporte II minden idők egyik legritkább Maseratija. A Maserati Classic főnöke, Fabio Collina szerint: „Mindössze 13 példány készült a QP II-ből az 1970-es évek közepén. Négy maradt fenn, és csak kettőről tudjuk, hogy forgalomban van. Az egyik Angliában, a Wight-szigeten, a másik pedig valahol a franciaországi Nantes

# Pedig jó

közelében”. De, hogyan került az egyedülálló Citroën-technika a meglehetősen konzervatív olasz márka szedánjába? Collina elmagyarázza: „A Quattroporte II-t még akkor fejlesztettük ki, amikor a Maserati a Citroën tulajdonában volt, ezért nagyrészt a Citroën SM hajtásláncát használja”. A Citroën SM nem Maserati motorral készült? Részben igen. A hatvanas évek végén a Maserati – mint sok más kis, csúcskategóriás szériákat gyártó cég – nehéz pénzügyi helyzetbe került. Bár a márka történelmet irt az olyan modellekkel, mint a 3500 GT és az 5000 GT, nem tudta kikökögni a pénzt az új fejlesztések fedezetére. Ugyanakkor a Citroën megfelelő hajtásláncot keresett a készülő GT zászlóshajójához. A franciák többségi részesedést vásároltak a Maseratiban, és azonnal munkába állították Giulio



# ötletnek tűnt

Alfieri főmérnököt, aki egy 2,7 literes, V6-os motoron dolgozott. A hathengerest, amelyet házon belül C114-es projektnek neveztek el, az 1971-ben bemutatandó SM-ben tervezték használni. A friss tőke azonban lehetővé tette az olaszok számára azt is, hogy sokkal nagyobb léptékben kezdjenek el új modelleken gondolkodni. A Quattroporte II munkálatai az 1970-es évek elején kezdődtek, amikor az eredeti, Frua által tervezett QP már életútjának végéhez közeledett. Alfieri eredetileg V8-as elrendezést fontolgatott az SM V6-osához két hengert hozzáadva, de végül a költségek miatt az SM szinte teljes mechanikáját felhasználták a nagy limuzinhoz. Természetesen a méretek teljesen mások voltak, mivel a Quattroporte II-t luxuslimuzinnak szánták, közel 3 méteres tengelytávval.

A Maserati 1520 mm-es első és 1490 mm-es hátsó nyomtávja majdnem azonos volt, míg az SM-nek híresen sokkal keskenyebb volt a hátsó nyomtávja. A QP II tervezéséért Marcello Gandini volt a felelős a Bertone-nál, aki már híres volt a Lamborghini Miura, Espada és Jarama, valamint az Iso Lele kapcsán. A képeken a Quattroporte II kissé aránytalannak tűnik, elsősorban a hosszú tengelytáv és az alacsonyság miatt, amit Gandini egyik védjegye, a krómozott küszöbborítás még jobban kiemel. Az elejéről hiányzik a jellegzetes hűtőrács, miközben a nem kevesebb, mint három ablaktörlő, valamint a hat első lámpa – további két ablaktörlővel – kissé túlzásnak tűnik. A két belső lámpa a Citroën DS és SM modellekhez hasonlóan az első kerekekkel együtt fordul.

Ha valaki többet akar megtudni erről az egyedi olasz szedánról, Franciaországba, Nantes-ba kell utaznia, ahol összehasonlíthatja donorjával, az SM-mel. A Maserati tulajdonosa, Bernard Guénant a Maserati, a Citroën, a BMW és a Mini márkakereskedője is. A La-Roche-Sur-Yonban található Maserati Trident autószalonnán találkozunk a halva született széria ezüst prototípusával, az AM 123-assal, amely az 1974-es Párizsi Autószalomon volt látható. Monsieur Guénant szerint ez ugyanaz az autó, amelyből a rendkívül ritka prospektus reklámfotói is készültek. Közvetlenül mellette egy metálbarna színű, 1971-es Citroën SM áll, amely szintén kegyes házigazdánk tulajdonában van. „Apám is Citroën-kereskedő volt, és ezt az autót soha nem adta el. Új kora óta a családunk tulajdonában van” – mondja büszkén Bernard Guénant. Először alaposan szemügyre vesszük az ezüst szedánt, és rájövünk, hogy a dizájn a valóságban sokkal impozánsabb, mint a képeken. Gandini játékos stíuselemei, mint például a szigonyos fedél mögé rejtett üzemanyagtöltő nyílás, díszítésnek tűnnek az egyébként meglehetősen ridegnek tűnő karosszérián. A QP II a maga 5,13 méterével 7 centiméterrel hosszabb még a kortárs 450 SEL Mercedes modellnél is. Az SM-hez hasonlóan a fényszórók átlátszó burkolatok mögé rejtőznek, és hatalmas ablaktörők tartják tisztán őket. Hátul rögtön feltűnik a középvonal hangsúlyozása, a domborulat az egyébként sík felületnek jól eltalált kontúrokat ad. A Lancia 2000 limuzin hátsó lámpái túl kicsinek



A hidropneumatikus rugózás a Maseratiban lágyabb, mint a Citroënben.



Nem volt elég sportos, ezért sem lett belőle sorozatgyártás



## MŰSZAKI ADATOK

Maserati Quattroporte II AM 123

### MOTOR

**2965 cm<sup>3</sup> 210 LE**

V-hathengeres, folyadékűtésű, négyütemű, dohc. Összlöketterfogat 2965 cm<sup>3</sup>. Legnagyobb teljesítmény 210 LE. Legnagyobb nyomaték 255 Nm.

### ERŐÁTVITEL

Ötfokozatú, kézi kapcsolású váltómű. Elsőkerék-hajtás.

### MÉRETEK, TÖMEG

Hosszúság 5130 mm, szélesség 1870 mm, tengelytáv 3070 mm. Menetkész tömeg 1600 kg.

### MENETTELJESÍTMÉNYEK

Legnagyobb sebesség 210 km/h. Átlagos fogyasztás 16,4 l/100 km.

**Gyártási idő: 1976**

**Gyártott darabszám: 13**

Citroën SM 2,7 (3,0)

### MOTOR

**2675 cm<sup>3</sup> 170 LE**

V-hathengeres, folyadékűtésű, négyütemű, dohc. Összlöketterfogat 2675 cm<sup>3</sup> (SD 2965 cm<sup>3</sup>). Legnagyobb teljesítmény 170 LE (Bosch D Jetronic-kal 178 LE, SD modellek 180 LE). Legnagyobb nyomaték 233 Nm.

### ERŐÁTVITEL

Ötfokozatú, kézi kapcsolású váltómű (SD választható Automatique verzióban). Elsőkerék-hajtás.

### MÉRETEK, TÖMEG

Hosszúság 4893 mm, szélesség 1836 mm, tengelytáv 2950 mm. Menetkész tömeg 1460 kg.

### MENETTELJESÍTMÉNYEK

Legnagyobb sebesség 228 km/h. Átlagos fogyasztás 11,2 l/100 km.

**Gyártási idő: 1970-1975**

**Gyártott darabszám: 12 920**



Giulio Alfieri tervezte a V-hatást



## A Lancia 2000-ről átvett hátsó lámpák itt kicsinek tűnnek

tűnnek, és gyengébbnek mutatják a masszív hátsót, mint az első részt. A belső térben a nemes fával borított műszerfal emlékeztet az 1960-as évekre, és a megcélzott, már idősödő, jómódú ügyfélkörre. A vezető előtt hét Jaeger-műszerből álló műszercsoport áll, a kormánytól jobbra lévő sebességmérő nagyon optimista 280 km/órás sebességre van kalibrálva. A hívogató belső teret tengerkéék bőr borítja, a hátsó padon három utas foglalhat helyet.

A hosszú tengelytávnak és a váltóalagút hiányának köszönhetően bőséges lábtér áll rendelkezésre. Bár van egy nagyméretű tolótető is, „nem nyitnám ki, mert nem tudom, hogy visszacsukódik-e” - figyelmeztet a tulajdonos.

A motorháztető alatt szokatlan a látvány: mindenütt zöld golyók jelzik a Citroën hidropneumatikus rendszerének használatát. Ez a Maserati annyira olasz, mint egy Sauvignon Blanc.

Mielőtt útra kelnének, szeretnék tudni, miért csak 13 darab készült, és miért kell Bernard Guénant-nak fekete kereskedői rendszámmal üzemeltetnie a Quattroportét. „Ezt az autót még a Citroën idején fejlesztették ki, de mire elkészült, a franciák befejezték olaszországi kalandjukat, és a Maserati már Alejandro DeTomaso tulajdonában volt. Őt nem érdekelte a Citroën komplex fejlesztése, amihez a futóművet Franciaországban kellett volna drágán megvásárolnia. Joggal mondhatjuk, hogy mind a 13 valaha gyártott példány prototípus volt. Ez az oka annak, hogy ez az autó soha nem kapta meg az európai típusengedélyt. Az autók többségét a Közel-Keletre adták el, néhányat Spanyolországba, amely még nem volt az EU tagja” – magyarázza Guénant. Ő Spanyolországban találta ezt a példányt néhány évvel ezelőtt. Megvásárolta, felújította a mechanikát, és újrafestette az eredeti színére. „Ettől eltekintve pontosan olyan, mint ahogy megtaláltam, az SM pedig olyan, mintha új lenne. Melyiket akarod előbb kivinni?” Természetesen az SM-et, hiszen ez az az autó, amellyel



## Bő 3 méter a tengelytáv, hátul sincs helyhiány

1971-ben minden kezdődött. A GT mindössze 1,33 méter magas, de meglepően bőséges helyet kínál elől. A térhatású kapitányi székek bármelyik ma eladott autóban jól mutatnának. A Maseratihoz képest a Citroën műszerfala ovális számlapjaival futurisztikusnak tűnik, a sebességmérőn még féktá-



A kormánytól balra a fordulatszám-jelző, jobbra a kilométeróra



Szigonyos logó a betöltőnyílás fedelén



Mindenhol Jaeger műszerek



Korosodó üzletembereknél lehetett volna népszerű ez a belső

volságjelző is van. A 2,7 literes V6-os gombnyomásra indul, a két, egymástól távol eső kipufogócsőből meglepően reszelős hang árad. Az ötfokozatú váltó kapcsolórúdja gyönyörű fém kulisszában fut. A gyorsulás váratlanul élénk, miközben hamar megszoktuk a Citroën hírhedt gombos fékpedálját és az egy-

küllős kormánykereket. Bár minden kicsit más, a váltókulissza mögött, a két első ülés között elhelyezett rádió mutatja, hogy a műszerfal helykínálata az SM számára igencsak szűkös lehetett.

Végül átváltunk a Quattroportéra, amiért idejöttünk. Az olasz budoár sokkal több helyet kínál, szélesebbek az ülések, nagyobb a fej- és lábtér. Nyilvánvaló, hogy a QP II a tehetős cégtulajdonost célozta meg. Bár a kipufogó hangja nagyon hasonlít az SM-éhez, a Maseratiban mégis durvábban, lázadóbban szól. A Quattroporte egyenletesen és különösebb felhajtás nélkül gyorsul, de semmiképpen sem gyors. Talán ez az egyik fő oka annak, hogy DeTomaso nem volt érdekelt a projekt továbbvitelében. „A 9 másodperces 100-ra gyorsulás azt jelenti, hogy a QP II nem sportos limuzin, inkább egy cruiser” - erősíti meg Guénant. A hidropneumatikus felfüggesztés itt még jobb munkát végez, mint a könnyebb GT-ben. A Maserati lágyabbnak érződik az SM-nél, és már neveltségesen kis sebességnél bedől a kanyarokba. 50 kilométer/óra alatt is akkorát billen a karosszéria, mint egy 2CV-é, és a vezető azt kockáztatja, hogy lecsúszik a széles bőrfotelekről. Úgy tűnik, lehetetlen vele tisztességes sebességgel gumicsikorgás nélkül áthajtani egy körforgalomban, ami kissé megalázó egy ilyen autóhoz képest. A szervokormánynak köszönhetően azonban alig van utalás arra, hogy ez nem hátsókerék-hajtású autó. El tudom képzelni, hogy annak idején a vizes úton való erős gyorsulás problémákat vetett fel. Ha ehhez hozzávesszük, hogy csak 210 lóerő áll rendelkezésre, érthető miért értékel házigazdánk így: „Nincs rá túl nagy kereslet. Egyeseknek nem elég erős, mások egyszerűen nem tudnak róla semmit”. Miközben fotózáshoz használt autónkkal versenyt száguldozva visszavezetjük a garázsba, arról beszélgetünk, hogy mennyi erőfeszítésbe került a Quattroporte II fejlesztése, és végül nem lett belőle semmi. Nem vicc. ●