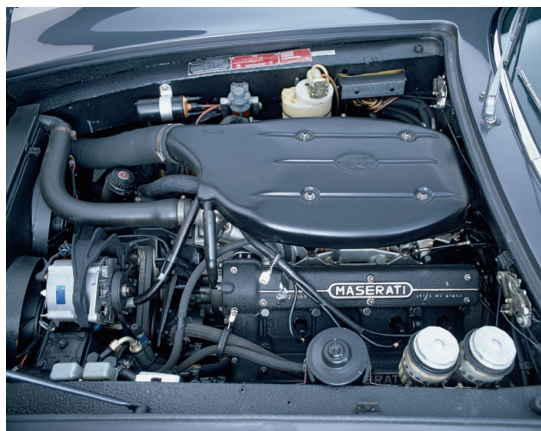




**EKSKLUSIIVTOODANG:** 1.170 COUPÉ. AUTO, MIS EI KARDA **MITTE KELLELEGI** VASTU ASTUDA.




*Elegants ja sportlikkus käsikäes: ruumikas ja stiilne interjäär ning V8 kuivmootor, mis hoiab kapoti ja raskuspunkti madalad.*



edasi veel seeria viimane ja jõuline SS Spyder aastal 1973. Mudeli loojaks oli nooruke Giorgetto Giugiaro, kes sai sel moel hakkama Itaalia kvaliteetsete, armastatud ja üle maailma nõutud autode sümboli rajamisega. Voolujoonelise vormi all on võimas mehaanika: alumiiniumist V8 4,7-liitrine mootor 310 hj/6000 pöret, topeltpa-nukkvõll, nelja topeltkarburaatoriga toide, maksimumkiirus 265 km/h. Ghibli on pikk, 4,69 meetrit, ja lai, 2,55 meetrit, kaheistmeline, kuid teises versioonis ka 2+2 istmepaigutusega. Spyderile jäi istekohti vaid kaks ning tema katus on eemaldatav, murdudes istmete selja taha. Ghibli tootmine jäi eksklusiivseks, nimistusse kuuluvad vaid SS-seeria, 1.170 coupé ja 125 Spyder.

See versioon, millel on 1969. aasta kinnine struktuur, on 4,9-liitrise mootoriga, 335 hobujõuga ning maksimumkiirusega 280 km/h. Kõikidel Ghiblidel on topeltpidurdussüsteem ning karburaatorist eraldi asetsevat kaks paaki, mis garanteerivad hea autonoomsuse – kokku 100 liitrit mahtu.

Isikupärasusest puudu ei jää: ka kõige rafineerituma maitsega klient saab oma soovid täidetud ning alpaketti kuuluvad näiteks konditsioneer, liikuvad nahkistmed, reguleeritav ning lukustatav rool, toonitud elektrilised aknad ning sulatussüsteemiga tagaaken. Kõikidel versioonidel on valikus olemas automaatkäigustüsteem. Ameeriklaste jaoks disainiti ka kolmekäiguline versioon. Kõik see selgitab ja vabandab välja kõrge hinna ning asetab auto omal ajal ka uhkusega suurte rivaalide nagu Ferrari 365 GTB/4 Daytona ja Lamborghini Miura kõrvale. Alates auto esmaesitlusest kuni 1966. aasta Torino automessini oli muudatusi tehtud vähe, kui kõigest neli aastat hiljem samal messil olid esituled muutunud veidi ümaramaks ning tagatuled, pardadisain ja peatoed veidi muutunud. Kuid klassikaliste autode üks omadusi ongi nende vähenenud vajadus ajas muutuda – need on kõrgelt hinnatud läbi aastakümnete. 

[www.maserati.it](http://www.maserati.it)

TAGASI TULEVIKUS

**LEGEND ON ENDISELT  
LENNUS, TUNNIKIIRUSEKS  
285 KM.**

Mõned müüdid ei kao meie elust eal. 1992. aastal tuli välja spetsiaalversioon 306 hobujõuga (rajaversioonidel oli see number lausa 330, pakkudes konkurentsi Ferrarile), baasiks Biturbo viimane järeltulija Racing. Kokku toodeti seda 2380 eksemplari ning 1997. aastaks oli versioon lavalaudadelt kadunud. Maserati ajaloo teine sedaan tuli turule 2013. aastal ning täiendas tugevalt senist tootegammat. Quattroportest lühem, kergem ja dünaamilised versioon sai hetkega ülemaailmseks hitiks: 410 hobujõudu, 3-liitrine V6 Twin-Turbo mootor, 0–100 km/h kõigest 4,8" ja kõrgeimaks kiiruseks 285 km/h. See on ka esimene kolmhark-brändi bensiiniversioon (3.0 V6, 275 hj, 600 Nm, 0–100 6,3", 250 km/h ja 5,9 l/100 km) integraalveoga (Ghibli S Q4) ja Start-Stop tehnoloogiaga. Kõigil eksemplaridel on kaheksakäiguline automaatkäigukast ning mitmekordselt täiendatud interjäär. Klassikaline stiil, sealhulgas tagaosas asetsev Maserati logo, on kui pilguheit aastasse 1963. Hind alates 67 751 eurost.

