

Γιώργος Λυμπεράκης

Εισαγωγέας των εξωτικών Caterham, Lamborghini, Lotus και Maserati στην Ελλάδα



Ένα ταξίδι αστραπή στην Αθήνα, η καλή

διάθεση και οι αστείρευτες γνώσεις του

Γιώργου Λυμπεράκη, καλού φίλου και

ένθερμου υποστηρικτή του **Auto Business**

Review, ήταν τα απαραίτητα συστατικά για

μια ενδιαφέρουσα συζήτηση.



MASERATI

Η κληρονομιά του Ποσειδώνα

ή ό,τι δεν γράφθηκε έως τώρα
για την ιστορία της Maserati



Η Maserati 3500 GT του 1957



Η πρώτη Quattroporte του 1963 και η μετεξέλιξή της σήμερα. Το πιο όμορφο 4θυρο του κόσμου;



νητο που αν ο Alessandro De Tomaso είχε τα απαραίτητα κεφάλαια, σίγουρα ήξερε πώς να μην κάνει τα λάθη με τα οποία γεννήθηκε. Παρά ταύτα, η περίοδος ήταν ηρωική, με ανθρώπους που επέδειξαν αγάπη και αυτοθυσία για την εταιρία και με ελάχιστα, πραγματικά ελάχιστα χρήματα, μετέτρεψαν σταδιακά το θνησιγενές Biturbo στην αριστουργηματική Ghibli και την Quattroporte της γενεάς του '95.

Ήδη όμως Γιώργο μας έχεις βάλει στην εποχή της Fiat, η οποία άρχισε το Μάρτιο του '93, όταν το φοβερό εγκεφαλικό επεισόδιο άφησε κατάκοιτο τον De Tomaso.

Την ίδια ακριβώς συνέχεια ενέπνευσε ο Eugenio Alzati - που η Fiat όρισε Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο της Maserati. Να φανταστείς ότι μια μέρα πριν από την επίσημη παρουσίαση της Quattroporte στον Τύπο, ο Alzati πήγε και την παρουσίασε στον De Tomaso, στην

**Αγαπητέ Γιώργο,
Θα ήθελα να σε καλωσορίσω στο Auto Business Review.**

Έχεις στα χέρια σου μερικά από τα πιο «λαμπερά» ονόματα στο χώρο του спор αυτοκινήτου. Από αυτά, θα ήθελα να επικεντρώσω την προσοχή μου για λίγο στη Maserati, μια και η ιστορία της παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον λόγω των πολλών αλλαγών στη μετοχική σύνθεση της εταιρίας και των πολλών ονομάτων που κάθισαν στο τιμόνι της τα τελευταία 16 χρόνια.

Πράγματι Σάββα, ήταν τόσες οι αλλαγές ατόμων και νοοτροπιών που - ενώ αναμφισβήτητα προσέφεραν όλοι στην εταιρία με κοινό χαρακτηριστικό την καλή πρόθεση - προκάλεσαν πολλούς τριγμούς, κουράζοντας το προσωπικό και την αγορά, η οποία παρακολουθούσε τα τεκταινόμενα.

Σε μια εταιρία σαν την Maserati το μεγάλο ατού είναι η συνέχεια στην ιστορία της. Πηγαίνοντας παλιότερα, μετά τους αδελφούς Maserati η εταιρία κατέληξε στα χέρια της οικογένειας Orsi, που συνέχισε με θρησκευτική ευλάβεια τις αρχές των ιδρυτών της. Εν συνεχεία περιήλθε στη Citroen, μια διαφορετική περίοδος, όπου τηρήθηκε μεν η παράδοση στα super cars και τη νοοτροπία των GT - δηλαδή αυτοκινήτων μεγάλων αποστάσεων και εννών χιλιάδων χιλιομέτρων την ημέρα - αλλά οι Γάλλοι χάλασαν την ατμόσφαιρα οικογενείας και αυτοθυσίας, συστατικό που έκανε την Maserati να ξεχωρίζει πρωτίτερα στην αγορά των dream cars.

Η περίοδος De Tomaso ξεκίνησε στραβά με το Biturbo, αυτοκί-

Maserati Birdcage



αναπηρική του καρέκλα, τιμώντας αυτό ακριβώς που εδώ αποκαλώ «συνέχεια στην ιστορία».

Ο Alzati παρέλαβε την πρώτη Ghibli - ένα αυτοκίνητο παρωχημένης τεχνολογίας - και την μετέτρεψε στην Ghibli ABS, την GT και τελικά την Ghibli Cup, βεβαίως με σημαντικά κεφάλαια της Fiat, αλλά και με τρομακτική αγάπη και αυτοθυσία από το προσωπικό της εταιρίας, τόσο στο εργοστάσιο όσο και στο παγκόσμιο δίκτυο. Την ίδια περίοδο, είδαμε την Quattroporte, το αυτοκίνητο με το οποίο η εταιρία προχώρησε ουσιαστικά έως το 1999. Τότε πάλι τέθηκαν οι βάσεις για το νέο coupé, αυτό που τελικά επί περιόδου Ferrari ονομάστηκε 3200 GT και ανέβασε την Maserati εις το βάθρο που της ανήκει.

Θα μου επιτρέψεις να αναφερθώ στην «άπνοια ονομάτων» που επικρατεί τα τελευταία χρόνια στην εταιρία, καθώς η Maserati έπαψε πλέον να εμπνέεται από ονόματα πανίσχυρων ανέμων - όπως Bora, Khamsin, Kyalami, Merak και Mistral. Μάλιστα, κάποιιοι έσπευσαν να σφετεριστούν την κληρονομιά του Ποσειδώνα και να χρησιμοποιήσουν μερικά από τα ιστορικά αυτά ονόματα για

να βαφτίσουν δικά τους μοντέλα.

Είδες πόσο σωστή ήταν η επισήμανση «σεβασμός στη συνέχεια της ιστορίας της εταιρίας». Περάσαμε μια περίοδο που ξεπερνούσε το Ευρωπαϊκό όριο κατοχύρωσης ονομάτων και άλλοι πιο επιτήδαιοι έκλεψαν τα ορφανά πλέον ιστορικά ονόματά μας και - εντελώς νόμιμα τα κατοχύρωσαν και τα χρησιμοποίησαν. Πολύ λυπηρό βέβαια γιατί το τελευταίο αληθινό όνομα της Maserati που είχε σχέση με τη μάρκα ήταν το 3200 GT, συνέχεια του 3500 GT του '57. Ευτυχώς διατηρήσαμε το ιστορικό μας όνομα στη σημερινή Quattroporte.

Κάποιες σημαντικές ή άγνωστες ιστορίες της περιόδου Ferrari;

Μια μεστή περίληψη των γνωστών πλευρών: η Maserati ωφελήθηκε από τη συνεργασία της με την Ferrari. Περισσότερο θα έλεγα ότι η Maserati ωφελήθηκε από την ποιοτική αντίληψη του προέδρου των δύο εταιριών, του Luca di Montezemolo, πράγμα το οποίο βεβαίως είχε συμβεί και με τη Ferrari πέντε χρόνια νωρίτερα.

Ο Montezemolo έχει ένα ανθρωπογενωστικό χάρισμα: ξεχωρίζει και προσελκύει ποιοτικούς συνεργάτες σε διάφορα στρατηγικά επί-



Καρφώστε τη ματιά σας στην MC12...

Βάλτε το χέρι στο στήθος σας...

Ομολογήστε ότι η καρδιά σας τώρα χτυπάει πιο γρήγορα...

πεδα, τόσο του εργοστασίου όσο και του δικτύου. Ακόμα έχει το θάρρος να θέτει το «δάκτυλον επί των τύπων των ήλων», όπως κατάπληκτος διαπίστωσα σε ένα δείπνο στο δάσος της Βουλώνης, κατά το οποίο ο Montezemolo παραδέχθηκε πόσο δύσκολη είναι η μάχη για πωλήσεις στην περίπτωση της Maserati - εν σχέσει με την Ferrari. Τις πωλήσεις της Ferrari τις απεκάλεσε μάλιστα amministrazione di ordini, δηλαδή απλώς διαχείριση παραγγελιών. Αυτή η ποιοτική του μανία και ευθύτητα είναι το μεγαλύτερο δώρο της περιόδου Ferrari προς τη Maserati.

Να σου πω και μια άγνωστη πτυχή. Στην αρχή της συνεργασίας μεταξύ των δυο εταιριών οι Ferrariστες φερόντουσαν σαν conquistadores, πράγμα φυσικό αν κοιτάξει κανείς την ανταγωνιστική σχέση των εταιριών τόσες δεκαετίες. Ήταν λίγο πολύ σαν την κατάκτηση της αρχαίας Ελλάδος από τους Ρωμαίους. Με τα χρόνια, η κουλτούρα της Maserati επανήλθε εις το ακέραιον, εμπλουτισμένη με την ποιοτική αντίληψη - που σου ανέφερα πιο πριν. Το αποτέλεσμα πιστεύω ότι είναι πολύ καλό και για τις δυο ιστορικές αυτές εταιρίες του σπορ αυτοκινήτου.

Ποιο μοντέλο της Maserati σύγχρονο ή κλασσικό -αγαπάς περισσότερο;

Αυτή είναι η πιο εύκολη από τις ερωτήσεις που μου έκανες - και η πιο ευχάριστη... Από την προ-De Tomaso περίοδο - δηλ. πριν το 1984, τα πιο αγαπημένα μου αυτοκίνητα είναι η Indy 4900, ένα δίπορτο κουπέ με 4 άνετες θέσεις και η Khamzin, που ακόμα θεωρώ ότι είναι το σημαντικότερο αυτοκίνητο παγκοσμίως στην εποχή της βασιλείας των καρμπυρατέρ.

Στην εποχή των Biturbo βασίλισσα είναι η Ghibli Cup, αυτοκίνητο δίλιτρο με 330 άλογα και οδηγικές ικανότητες που δύσκολα βρίσκεις ακόμα και σήμερα.

Από τη σύγχρονη εποχή λατρεύω το GranSport, το οποίο παράδοξως έχει ακριβώς τα ίδια χαρακτηριστικά με την Ghibli Cup αλλά σε υπερθετικό βαθμό, λόγω των 400 αλόγων και της εκπληκτικής κατανομής του βάρους του: 50-50%.

Γιώργο, σ' ευχαριστώ ιδιαίτερα για τις ενδιαφέρουσες απόψεις σου. ABR

