

# FERRARI 308 GTS

»Zgoraj brez« pri 240 km na uro

Prva stvar, ki jo morate verjeti, je, da na svetu ni več veliko avtomobilov, ki se jim lahko reče »GT«. Tisto, kar pod oznako »grand touring« prodajajo v Detroitu ali na primer na Japonskem, je le nekaj dobrih trikov z malo prostora, širokimi kolesi in dirkaskimi dodatki. Takšna kupčija cvete že dolga desetletja, toda s ferrarjem 308 GTS nima to nikakršne zveze.

To pomeni, da je ferrari GTS eden izmed tistih cestnih dirkalnikov, pri katerih je vse v skladu z oznako. Konec koncev je tudi daljni naslednik ferrarija GTO (gran turismo omologato, ali po naših: homologiran GT avto), ki so ga izdelovali včasih samo zaradi dirk. In pri ferrariju GTS imate dovolj razlogov za navdušenje že ob gledanju njegovih fotografij — ko občudujete obliko, ne da bi mislili na ceno; ta je celo za ameriški trg ugodno visoka: 35000 dolarjev. V tolažbo pri tem naj vam bo dejstvo, da ta avto deluje, hočemo reči, da odlično streže lastnika.

Nekaj podatkov o njem je zelo prepričljivih: trilitrski csemvaljnik V-oblike (s po

dvema odmičnima gredema v vsaki glavi) je najboljši osemvaljnik vseh (Ferrarijevih) časov; petstopenjski menjalnik ima prečudovito čast, da 205 KM prenese iz motorja do širokih gum michelin 205/70 VR 14 XWX, ki so nataknjene na platišča iz magnezija in aluminija in se ponašajo z znakom Campagnolo; in karoserija je kompozicija aluminija, jekla in plastike. Pokrovi, streha in spodnji robovi so plastični, nos je aluminijast, vse drugo je jeklo. To je tudi vzrok, da je ta avto malce težji od kupeja GTB, pri katerem strehe ni moč sneti. Ampak pri pospeških in največji hitrosti povečana teža ne pride do besede — torej vam ni treba skrbeti, da boste vonjali izpuhe drugih vozil.

Ferrari je pravi avto, od vrha do tal. Celo kadar smo z njim drveli na vso moč, nismo občutili hitrosti. In kadar smo se vozili počasi, in so se oči utegnile razgledati po notranjosti, nemenjeni vozniku in sopotniku, smo morali priznati, da je poskrbljeno tudi za udobje. Enako pohvalo zaslužijo volan, zavore in obese. Tudi občutek je v ferrariju bolj pristen kot v porscheju 911 ali v De Tomasovi panteri. Volan s 3,3 zavrtilja od ene do druge

skrajne točke namiguje na formulo 1 in ne skriva prasenečeni: enako pripraven je v mestu in na hitri cesti.

Toda, berite naprej! Zdajle vam hočemo povedati, da se — glede vzmetenja in podvozja — v tem avtomobilu peljete ravno tako dobro kot v bulčku. Tudi vse drugo je pri ferrariju drugače kot v porscheju, čeprav imata oba motorja za voznikovima hrbtoma. Ferrari gre vselej natanko tja, kamor hočete, to pa pomeni, da ne gre tja, kamor nečete. Za takšno gotovost morate obvladati le nekaj lekcij o odvzemanju volana.

Morda boste rekli, saj ferrari GTS je le malce večji fiat X 1/9. No seveda je tako, če gledate le slike od obeh. Na cesti si s ferrarijem lahko privoščite veliko več kot bi si v malem fiatu — pa naj pri tem mislimo na motor, ki plane že ob dotiku na pedal za plin ali pa na zavore, ki se odzovejo v vselej pravilni meri. Pri tem vas ferrari spominja malce na lamborghini countach ali lotus esprit (to vemo, ker smo že oba vozili), ampak še vedno mislimo, da je visoko nad poprečjem GT avtomobilov, med katerimi lahko danes izbirate. Seveda ima tudi ta avto ne-

kaj slabih plati kot na primer slabo pregleden merilnik temperature olja, zaradi katerega morate naprezati vrat, ko v hladnih jutrih ogrevate motor. Ogrevanje ferrarijevega motorja pa ni nepomembno opravilo, torej je merilnik zares premalo premišljen nameščen. Nekaj manjših težav smo imeli še z ostalimi kontrolnimi lučkami in stikali — ampak če že sežete globoko v žep zaradi športnega avtomobila, je gibanje v njem tudi še šport — torej se ni treba jeziti, če ni vse prirešeno na pladnju. Še najbolj smo bili jezni, kadar smo morali že po približno tristo kilometrih znova na bencinsko črpaliko, kajti tristo kilometrov je za ferrari kratka (in urna) pot — pa je takšno ustavljanje v nadlego.

Seveda so na svetu še avtomobili z oznako GT, ki imajo večji prtljažni prostor, večjo posodo za gorivo in so kjub temu celo cenejši od ferrarija GTS. Toda ta ferrari ostaja kot klasični primerek (italijanskega) avtomobilskega športa in tega nekateri drugi proizvajalci nečejo niti vedeti, niti verjeti.

Tako piše o avtomobilu iz Modene ameriška revija Car and Driver.

