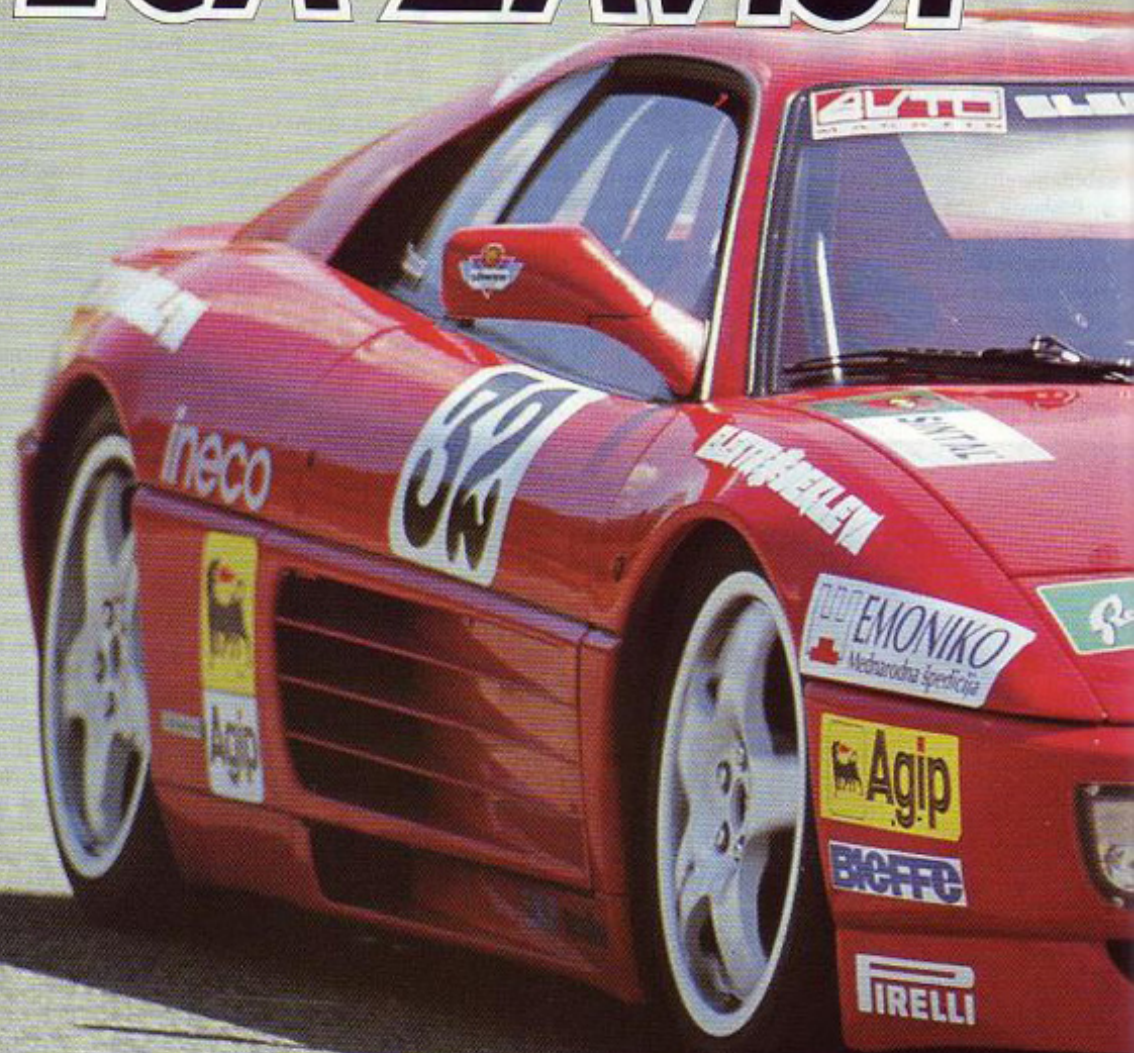


Vozili smo

FERRARI 348 CHALLENGE

RDEČA ZAVIST





Slavko Dekleva je dovolj izkušen dirkač, da mu je tudi tokrat dobro kazalo: za svoj pokalski dirkalnik ni izbral clia ali charada, ampak ferrari 348 challenge. Enak med enakimi je želel voziti v Italiji; tudi zato, da bi dokazal mednarodnost našega dirkaštva. Toda zavist je lahko bolj rdeča od ferrarija. Mož, ki bi mu storil krivico, če bi rekel, da je prvi človek slovenskega avtomobilskega športa, a govorim resnico, če trdim, da mu to (žal) dostikrat uspeva biti, je svojo moč uveljavil tudi tokrat. Deklevo je doletela prepoved nastopanja, njegov ferrari je obtičal v garaži, na dirkališču pa se je spet znašel tistega junijskega dne, ko smo ga pognali posebej in nalašč za AVTO MAGAZIN.

Challenge je oznaka za (pokalski) dirkaški ferrari, v tem primeru izdelan na osnovi modela 348 GTB, letnik 1994. V formuli 1 izkušeni mehaniki so izpilili motor in mu vdeli nekaj več moči, hkrati pa znižali ter otrdili podvozje in pritaknili vse tisto, kar je potrebno za dirkaško varnost: od cevaste »kletke« do temeljitih sedežev (s pasovoma H), dodatnih električnih stikal in gasilskega aparata. Drugačna in večja (18-colska) so tudi platišča in ker je 348 challenge še vedno lahko tudi cestni avtomobil, ga je za dirkališče potrebno preobuti. To, da serijskega ferrarija 348 ne izdelujejo več (zadnja različica je bila le spider), naj vas ne moti: 348 s čvrsto streho (GTB) je - navkljub novemu F355 - še vedno navdušujoč avtomobil. Pininfarina ga je že za leto 1989 zašilil kot



puščico in dovolil, da štrli daleč čez prednji kolesi, streho pa je - gledano od strani - zaoblil skoraj povsem do kratkega zadka, pri tem pa uporabil že uporabljene trik: navpična zadnja šipa, njene višine je le za dobro ped, oznanja, kje se začne motor: 3,4-litrski V8 je nameščen vzdolžno in sredinsko, med sedežema in zadnjo premo, ter staknjen s prečno vstavljenim petstopenjskim menjalnikom in (v istem kosu) z diferencialom, ki vsebuje štiridesetodstotno lamelno zaporo.

Motor (tovarniška koda: F119 D 040) ima lahke blok in glavi, suhi karter (plus 11-litrsko posodo z oljem), v celem štiri odmične gredi, dvaintrideset ventilov in dva para izpušnih cevi. Njegovemu hlajenju z dvajsetimi litri vode (delno pa tudi hlajenju zavor) služijo karoserijske reže na vseh straneh vozila: ozke na nosu in zadku, skoraj robate pa v obojih vratih. Za polnjenje z gorivom in vžig skrbi dvojni bosch motronic (M 2.7), za ušesa prisotnih pa zvok, ki se s Ferrarijevo harmonijo oglasi nad tremi tisoči vrtljajev petkrat vležajene ročične gredi.

Najslabši deli tega ferrarija so že ves čas kljuka na vratih: zunanji zato, ker sta v podobi gumba preveč, notranji pa zato, ker sta, veliki in oglati, premalo športni za avtomobil te vrste.

B v oznaki osnovnega modela (GTB) pomeni berlinetta, kar je po Ferrarijevo dvosedežnik z dodanimi trikotnima okencema na bokih, z zelo nizkima, a vzdolžno



radodarno pomičnima sedežema ter z malce bahaško in geometrijsko ne najbolj logično kombinacijo plastike, usnja in plišastih preprog. Prostora za sedežema je kvečjemu za dve poslovni aktovki, prtljažnika v nosu pa za damski toaletni kovček. Kreditne kartice je pametneje nositi kar v žepu.

V 348 challenge je treba sestiti čez vzdolžni del cevne zaščite, se pogrezniti v skojkasti sedež, najti vse konce dirkaškega varnostnega pasu, prositi nekoga, da zaloputne vrata (če ste pas prezgodaj zategnili) in se sprijazniti s tem, da je berlinetta še vedno le dokaj tesno odmerjeni coupé. Čelada na glavi zapolni še zadnje milimetre praznine pod streho, šipe in pecljasti zunanji ogledali so elektrificirani in luksuza (ne mislim na prostornost!) v tem avtu je načelno več, kot se za dirkanik spodobi.

Šopnik za dirke ni predviden, zato je pred desnim sedežem gasilni aparat, merilniki (nad volanskim obročem in na sredinski konzoli so serijski, z rdečo grafiko in ob sončni svetlobi ne najbolj vidni, volanski obroč je majhen, s tremi



prečkami, s 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke, brez serva in s Ferrarijevim pečatom na sredini, opora za levo nogo je zanič, kovinska in preluknjana pedala pa se odlično sporazumejo s podplati dirkaških čevljev ter omogočajo sproženi nogi in gladko zdrsanje z zavore na plin.

Po zvoku, ki nastane med zasukom vžigalnega ključa, bi bil motor lahko tudi bokser, pa ni. Ko se »bosch« in »ferrari« po nekaj sekundah sporazumeta, šine kazalec vrtljajev vdano navzgor. Grgranje stroja se spremeni v napev, ki ostane v ušesih tudi tistim, ki razumejo le Brahmisa. Pri številki 7500 pa je tako prijetno uglasen, da se zdi skoraj že škoda pretikati v višje prestave. Pretikanju služi kromirana ročica s kromirano kuliso: prva prestava je levo k sebi, zato, da sta druga in tretja ter četrta in peta po parih brez vmesnih »kolen«. Druga se zatika in zahteva vmesni plin, pri preostalih treh je uglašenost skoraj limuzinska. Speljavanje zahteva - zaradi progresivnosti in surovosti sklopke - nekaj malega predznanja, dirkaške izkušnje pa so tudi v nadaljevanju vožnje prijetno dobrodošle. Seve-

da, če vzamete challenge zares in zapeljete na dirkališče.

Ferrari 348 je težnostno odlično uravnan avtomobil: občutek, da sili nos naravnost, je očitnejši na parkirišču kot pa na hitrih ovinkih in s slicksi na grobem asfaltu so prečne sile lahko dolgo in zelo visoke. Dok-



ler...dokler mu ne spodnese zadka. Kdaj se bo to zgodilo, je pametno pravočasno zaslutiti. Šole za to slutnjo ni. Avtomobile s sredinskimi motorji morate občutiti z vsem telesom, ne le z rokami in z glavo. Ko zadek spodnese, se avto izstrelji s proge. Če ga uspete loviti, vam je v pomoč diferencialna zapora, če ste z lovljenjem prepozni, je zapora le v škodo. Hudiča, zavirajte že vendar!

Z zavorami je lahko križ. Ko gre zgolj za malenkostna zmanjševanja hitrosti, prijemljejo (varljivo?) dobro. Ko gre za pojmeke na koncih ravnin (ko je hitrost nad 250 kilometri na uro) bi si za zadkom želel vsaj padalo. Svetujem močno, mišičasto in nepopustljivo desno nogo. In vsakič znova dovolj vere v srečen konec. Pri takšnih hitrostih so

se pa vleče kot da zaviranja ne bo nikoli konec.

Vseeno: kdor ujame motor, volan, zavore in cel avto v skupek, ki se mu reče obvladovanje vozila, ga zgrabi, da bi do konca življenja dirkal za ferrarijevski pokal. Seve-

da pod pogojem, da ga kakšen zoprni Slovenec ne bi (administrativno in avtoritativno) oviral. In z iskreno željo, da bi bil ferrari vseeno bolj rdeč od (slovenske) zavisti.

MARTIN ČESENJ

FERRARI	348 CHALLENGE
motor (zasnova)	8 - valjni, 90
vrtnina in glob (mm)	85.0 x 75.0
gibna prostornina (cm ³)	3405
kompresija	10.8: 1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	cca 250 / 340 pri 7500
največji navor (Nm pri 1/min)	324 pri 5000
odmična gred (pogon)	2 x 2 (zob, jermen)
število ventilov za valj	4
polnjenje z gorivom, vžig	bosch M 2.7
hlajenje	vodno
menjalnik (število prestav)	5
prednja prema	posamične obese, trapezna trikotna prečna vodila, vijajne vzmeti, tel. blažilniki, stabilizator
zadnja prema	posamične obese, trapezna trikotna prečna vodila, vijajne vzmeti, tel. blažilniki, stabilizator
zavore spredaj	kolutne, servo, hlajene
zavore zadaj	kolutne, servo, hlajene
volan	z zobato letvijo
platišča	7.5 J x 18 / 10 J x 18
gume	225 / 40 ZR 18 / 265 / 40 ZR 18
teža praznega vozila (kg)	1470
dovoljena skupna teža (kg)	-
medosna razdalja (mm)	2450
dolžina x širina x višina (mm)	4230 x 1895 x 1170
prtljažnik (litri)	200
posoda za gorivo (litri)	95l
največja hitrost (km/h)	275
pospelek 0 - 100 km/h (s)	4.9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	30
vrsta goriva	neosvinčen bencin super

