



Gospod **Ferrari**

Ne glede na to, ali gre za avtomobile, vredne 5 ali 50 milijonov tolarjev, obstaja znotraj palete modelov posamezne avtomobilske tovarne red. Na dnu so tisti najbolj vsakdanji, najcenejši, na vrhu tisti, ki so namenjeni bolj izbranim kupcem.



▲ 612 ima le dva merilnika, za vse druge podatke poskrbi večopravilni prikazovalnik.



Pri rdečih iz Maranella ni nič drugače, le da so tu že tisti z dna lestvice pravi prestižneži. In tisto, kar se pri Ferrariju začne z 'navadnim' F430, se konča z gospodom med Ferrariji, Scagliettijem. Obliko mu je, kot je to v navadi, podaril Pininfarina, ime pa je dobil po še enem znanem italijanskem oblikovalcu avtomobilske pločevine, Sergiu Scagliettiju, ki je zaslužen za pločevinasto kožo najlepših Ferrarijev v petdesetih in šestdesetih letih, avtomobilov, ki so bili namenjeni resnično najbolj petičnim. Sicer pa tudi s sodobnim Scagliettijem ni nič drugače.

In kaj ta 2 + 2-sedežni kupe dela drugačnega od bolj plebejskih tekmecev, če lahko seveda tako oznako dodelimo avtomobilom, kot so recimo BMW M6, jaguar XKR in morda Aston DB9 ali Bentley Continental GT? Ceno pustimo ob strani, pa čeprav je tako, da za denar, ki bi ga odšteli za Scagliettija, dobite recimo tako



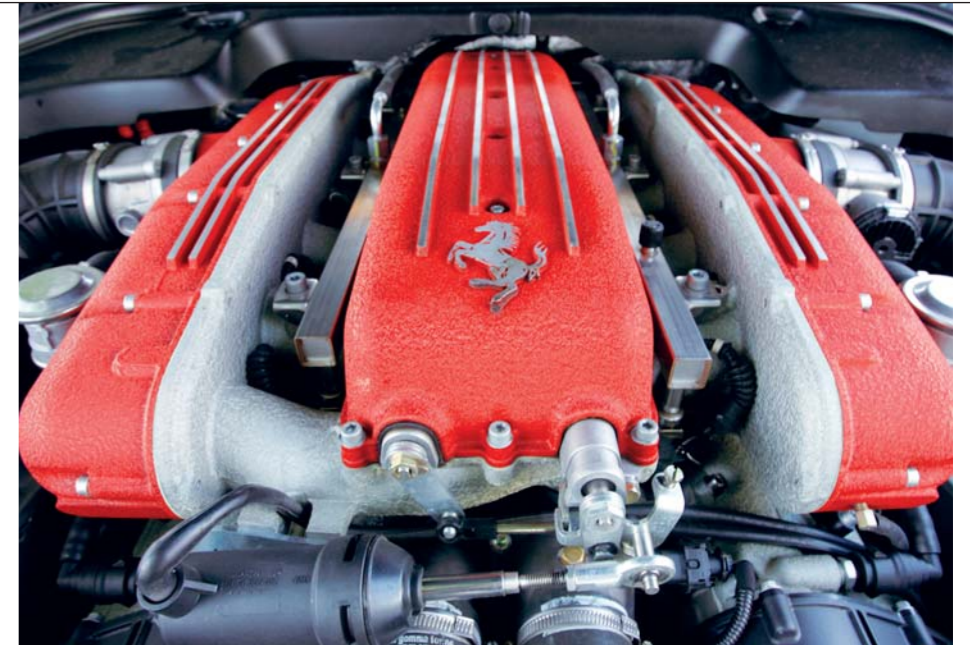
Bavarca kot Jaguarja, pa še vam bi ostalo za lep družinski karavan ...
Ime? Morda, a Aston Martin ali pa recimo Bentley sta konec koncev prav tako blagovni znamki, ki se jima ni treba ničesar sramovati. Torej? Hmmm ...
Morda se je treba stvari lotiti drugače. Morda je treba najprej zlesti za volan, zapeljati kak kilometer ali sto, občutiti, kaj Scaglietti zmore. Prav, pa naj bo tako.
Predstavljajte si, da Scaglietti stoji na vašem parkirnem prostoru. In da v pogledu nanj bolj ali manj uživate vsako jutro. Bolj zato, ker avto spretno skriva skoraj pet metrov dolžine, ker so

poteze karoserije uglajene, a dajo (tudi po zaslugi napihnenih in visokih zadnjih blatnikov) takoj vedeti, da gre za avtomobil iz Maranella. Manj zato, ker bi bil lahko nos, predvsem luči na njem, tudi všečnejši. Včasih se zazdi, da Scaglietti malce škili - vsekakor pa mu je treba priznati prepoznavnost, zaradi katere se vozniki, ki jih dohitite, ponavadi umaknejo, pa naj bo to na avtocesti ali na navadni cesti.
Scaglietti se odlično znajde na vsakršnem asfaltu. Če je ta raven in ga je v vsako smer za dva, tri pasove, bo znal po njem mirno nabirati kilometre s hitrostmi, ki so v večini evropskih držav krepko na drugi strani zakona. Potovanje s tam okoli 200 kilometri na uro je v Scagliettiju počitek, saj se avto odlično drži smeri, motor pa se oglašava ravno toliko, da daje vedeti, da je pod motornim pokrovom vendarle dvanajstvaljnik prestižne znamke in ne kak napol anonimen, po možnosti z umetnim polnjenjem podprt plebejski osemvaljnik. In če

»Pospeški so ostri daleč prek 200 km/h.«

desno nogo stegne voznik, bo svoje noge krepko pretegnil tudi Scaglietti. Pospeški so občutno ostri daleč prek 200 kilometrov na uro, tisto praskanje kilometra za kilometrom proti končni hitrosti pa se začne šele tam okoli tristočice. Kako daleč prileze kazalec, če je ceste dovolj? To bodo izvedeli tisti, ki bodo našli dovolj prazne ceste. Ampak verjemite, prek 300 gre (dokaj) zlahka.

Kaj pa, ko je avtoceste konec, ko se začne bolj naguban asfalt, ko ovinku skledi bolj ali manj hiter ovinek? Bodimo realni: luksuzni GT-ji nikoli niso bili namenjeni postavljanju rekordov na gorske prelaze. Za kaj takega si omissite F430. Ampak: tudi tu je največji Ferrari nekaj posebnega. Tam, kjer bi se voznika bavarske Šestice ali angleškega XKR naveličala vijuganja in vseh učinkov, ki jih v zvezi s tem povzročata tam proti dvema tonama mase (pa še kak premalo komunikativen volan in kaj podobnega bi se našlo), bo voznik Scagliettija z nasmeškom na ustih še naprej užitekarsko cvilil okoli ovinkov. Če so ti počasni, bolj serpentinaste sorte, da dvanajstvaljnik v Scagliettijevem nosu sicer vedeti, da gre konec koncev za zajeten kos železja s temu pripadajočimi posledicami za lego na cesti. A rahlo siljenje nosu navzven se da popravljati z odločnim pritiskom na stopalko za plin in temu primernim spodnašnjem zadka. Dolga medosna razdalja in primerna razporeditev teže poskrbita, da je tako početje (dokaj) nezahtevno, vseeno pa velja, da se Scaglietti najbolje počuti v hitrih in še hitrejših ovinkih, tudi če asfalt ni popolnoma raven. Tam se izkaže, da je podvozje vrhunsko in da avto vozniku vzbuja tolikšno (povsem upravičeno) zaupanje, da izklop sistema za stabilnost ne pomeni belih členkov in prepotenih dlani.



▲ Poezija pod motornim pokrovom: 12 valjev, slabih 6 litrov, 540 'konjev' in operna arija nad 5000 vrtljaji.



▲ Ročica za prestavljanje v vzratno prestavo izdaja, da gre za prejšnjo generacijo menjalnika F1.





Scaglietti zna rahlo in elegantno drseti skozi ovinke tudi pri 200 kilometrih na uro, pri tem pa daje vozniku vseskozi vedeti, kje so meje zabavnega in od kod se začne nevarno. Na takšni cesti voznik spozna, zakaj je 612 pol dražji od kateregakoli tekmeča. In zakaj se tudi to zdi kot izjemno ugodno. Poceni. Napol zastonj. 612 sicer ni 430, zato se ne čudite, če vas med takšnim početjem prehitijo fanatik v napol dirkalniku s sredinskim motorjem (in po možnosti brez strehe nad glavo). Nasprotno, pustite

mu nekaj prostora in se nasmehnite. Kajti fanatik bo Štiristotridesetico po zabavnem nedeljskem popoldnevu do naslednjega konca tedna parkirjal v garažo, lastnik Scagliettija pa je do tod spoznal šele polovico lastnosti avta. Ostane še tista udobna, luksuzna plat. Tista plat, ki lastniku zagotavlja, da ne bo užival le v ovinkih, ampak mu bo popolnoma vseeno, če je na cesti gneča in se je med jutranjo prometno konico pač treba kotaliti skozi mesto od semaforja do semaforja.

Zato poskrbi skoraj popolnoma v usnje oblečena notranjost - edini del armaturne plošče, ki ni oblečen v usnje, je aluminijast - udobni sedeži, ki izredno dobro zadržujejo telo, in kopica podrobnosti, na katerih si lahko spočijete oči. Pod sovoznikovimi nogami je aluminijasta plošča enakega videza kot voznikovi stopalki. Desno od stopalke za plin je na sredinsko konzolo pritrjena gladka aluminijasta plošča, da se noga ne bi zatikala ob plastiko ali blago. In nad njo je mehka opora za desno koleno, da po tiš-



▲ Da se desna noga ne zatika, poskrbi aluminijasta ploščica ob stopalki, za neboleče koleno skrbi posebna mehka opora.



▲ Bo prostora dovolj? Za prtljago, ki jo ponavadi uporabljajo lastniki takih Ferrarijev, ga ne bo premalo.



▲ Tudi čisto pravi odrasli bodo zadaj preživeli na krajših poteh.

čanju skozi ovinke na njem ni modrice. Večopravilni prikazovalnik levo od volana ne zna prikazovati le porabe, temperatur in pritiskov vitalnih tekočin in dosega, temveč tudi pokazatelj, kako trdo delajo prednje in zadnje gume) ... In ena od prvih stvari, ki jih boste opazili, je ploščica z nekaj letnicami. Pri Ferrariju so pač ponosni na osvojene naslove v F1. Da so vsi vrtljivi gumbi (razen tistih na vrhunskem Beckerjevem avtoradiu) iz aluminija, je verjetno samo po sebi umevno, kajne?

Dve stopalki? Da, dve, saj je uradna oznaka avtomobila 612 Scaglietti F1-A. Poleg dveh stopalk ima tudi dve ušesi za volanskim obročem. Z desnim predstavljate navzgor, z levim navzdol. Ali pa z gumbom na sredinski konzoli pretikanje v popolnosti prepustite računalniški pameti. Ste opazili ročico v obliki črke T za pretikanje v vzvratno prestavo? Ta je enaka kot v predhodniku F430, v F360 Modena oziroma enaka kot v Maseratijih. To pa pomeni, da gre za prejšnjo generacijo Ferrarijevega menjalnika F1 in ne za najnovejšo, kot bi jo našli v F430. A ker so razlike med obema predvsem v hitrosti in brutalnosti prestavljanja, je to popolnoma vseeno. Konec koncev je Scaglietti GT, torej niti ne potrebuje najhitrejšega možnega pretikanja. Pomembneje je, da zna v mestu pretikati uglajeno (če tako hoče voznik), da se dobro znajde tudi v samodejnim načinu delovanja in da je v splošnem prijazen do uporabnika. Te zahteve pa izpolnjuje z lahkoto, zato se lastniku Scagliettija ni treba bati, da bo sopotnikom slabo od sunkov pri prestavljanju ali da ga bodo tožili zaradi bolečin v vratu (ne smejte se, večino Scagliettijev vendarle prodajo v obljubljeni deželi odvetnikov, ZDA). Vsi trije potniki bodo namesto tega uživali v vonju po usnju in v zvočih izpod motornega pokrova. Pri tem lahko zadaj sicer malce zmanjka prostora za kolena, ga je pa za glave kar dovolj. Štirje odrasli bodo na poti od doma do restavracije preživeli brez težav, za najkrajšokilometrsko pot pa odraslih vendarle nima smisla tlačiti na zadnje sedeže. Manjši, recimo jim otroci, pa se bodo zadaj vozili brez težav (in seveda obdani z usnjem).

Prtljajnik? Ja, Scaglietti ga ima, in to ne majhnega. V litrih? Koga briga. Važno je, da gre vanj kaka torba za golf - in to boste vanj pospravili brez težav. Potrebujete še kaj? Pravzaprav bi si človek le težko zaželel kaj več. Kar predstavljajte si: petek popoldne, pred službo sedete v Scagliettija, do izhoda iz mesta za vas skrbi avtomatika v menjalniku, že nekaj minut po tem, ko pridete na avtocesto, ste nekaj deset kilometrov od mestnega vrveža, zavijete na lokalno cesto, pritisnete tipko Sport na volanskem obroču, se malo poigrate z ušesoma za volanom in ob zvočni spremljavi dvanajstvaljnika se čez nekaj minut že v hišici ob (recimo) jezeru ... Že spočiti, kajti Scaglietti je pravi balzam za lastnikovo dušo in telo. Gospod Ferrari za prave športne gospode. ■

Ferrari 612 Scaglietti F1-A

CENA: (AC Maranello) 60.793.000 SIT
Osnovni model: 60.793.000 SIT
Testno vozilo: 60.793.000 SIT

Mere: širina vozila: 1957 mm (vse mere so v mm)

Moč: 397 kW / (540 KM)
Pospešek: 4,3 s
Največja hitrost: 315 km/h
Povpr. poraba: 17,8 l/100 km

NAŠE MERITVE

(T=23 °C / p= 1020 mbar / rel. vl. 45 % / Gume: spredaj 245/45 ZR 18; zadaj 285/40 ZR 19 / Stanje km števca: 33519 km)

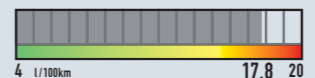
Vozne lastnosti

Pospeški s
 0-100 km/h: 4,3
 402 m z mesta: 12,4 (188 km/h)

Prožnost s
 50-90 km/h (IV.): 6,1
 50-90 km/h (V.): 9,6
 80-120 km/h (V.): 5,4
 80-120 km/h (VI.): 12,7

Največja hitrost več kot 315 km/h (VI. prestava)

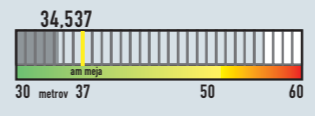
Poraba goriva l/100 km
 najmanjše povprečje 13,2
 največje povprečje 25,6
 skupno testno povprečje 17,8



Trušč v notranjosti dB

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	62	60	58	/
90 km/h	70	66	65	64
130 km/h	72	70	68	67
Prosti tek				42

Zavorna pot m
 od 100 km/h: 34,5
 (AM meja 37 m)



Napake med testom - brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

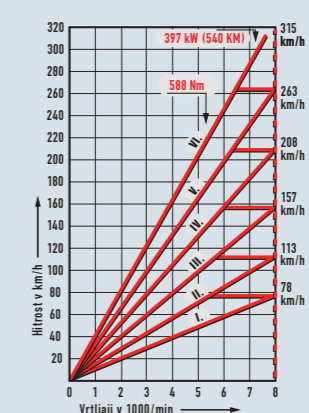
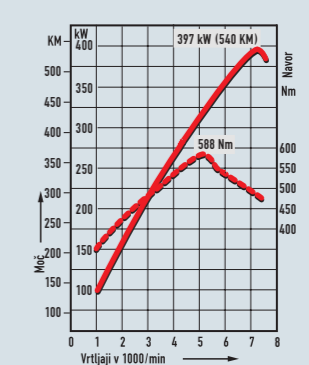


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Hitri, živahni, odlični v ovinkih in na avtocesti. Vozniku pričara nasmešek na obraz že, ko pomisli na vožnjo z njim.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 12-valjni - 4-taktni - V-65° - bencinski - gibna prostornina 5748 cm³ - največja moč 397 kW (540 KM) pri 7250/min - največji navor 588 Nm pri 5250/min.
Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume spredaj 245/45 ZR 18; zadaj 285/40 ZR 19 (Pirelli P Zero Rosso).
Voz in obese: kupe - 2 vrat, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve trikotni prečni vodili, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni (prisilno hlajeni) - rajdni krog 12,3 m - posoda za gorivo 108 l.
Mase: prazno vozilo 1725 kg - dovoljena skupna masa ni podatka.
Zmogljivosti: največja hitrost 315 km/h - pospešek 0-100 km/h 4,2 s - povprečna poraba goriva (ECE) 20,7 l/100 km.

Prostornina prtljajnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l)



Ocena		
Zunanost (15)	13	Oblika nosu zmoti marsikoga, testni 612 pa tudi ni bil primerek vrhunske natančnosti
Notranost (140)	128	Sedežni kupeji 2 + 2 so pač omejeni pri prostoru na zadnjih sedežih.
Motor, menjalnik (40)	40	Tu ni dvoma: 612 je na tem področju popoln.
Vozne lastnosti (95)	94	Skoraj pet metrov dolžine zahteva nekaj privajanja.
Zmogljivosti (35)	35	Še en popoln rezultat. Verjetno ni treba razlagati, zakaj.
Varnost (45)	43	Odlične zavore, odličen sistem za stabilnost, le preglednost nazaj je slaba.
Gospodarnost (50)	21	Kategorija, ki je pri takšnem avtu popolnoma nepomembna, zato jo ignorirajte.
Skupaj	374	Zakaj tak avto stane toliko denarja in predvsem: ali ga je vreden? Vsakega tolarja. Več o njem skorajda ni treba vedeti.

OCENA avto magazini 1 2 3 4 5
 Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ lega na cesti
- ▲ motor, še posebej zvok
- ▲ položaj za volanom
- ▲ prostornost
- ▲ materiali
- ▼ zunanja izdelava
- ▼ poraba
- ▼ dejstvo, da ga nimamo na voljo vsak dan