

Vozili smo

FERRARI F 355 BERLINE

# HOT LINE





To je tudi za izkušenega testnika vzburljiv trenutek: odpreti ferrarijeva vrata in sestivanj. Prsti se poželjivo oklenejo vžigalnega ključa in reliefnega konjiča na njem, adrenalin vzvalovi, telo se napne in čaka sprostitev. Zdaj! Dogajanje se preseli v sredino, med tista čudovita boka, ki se proti zadku tako lepo in oblo razširita.

Tam je ferrarijevo srce: osem valjev, štiri odmične gredi, štirideset ventilov in dvestoosemdeset kilovatov, oziroma tristoosemdeset konjskih moči. To, veste, je eden izmed najboljših motorjev na svetu.

In berlinettin kokpit je ena najmanjših koncertnih dvoran na svetu! Usnjena sedeža, klimatska naprava, elektrika za šipe. Radia ne potrebujete. Koncert se začne brez njega, s 63 decibeli motornega prostega teka. Harmonije stroja in štirih izpušnih cevi ni moč potvoriti: ne s sintesizerjem



ne s filharmoničnim orkestrom. Tega tudi Čajkovski, Beethoven in Wagner niso zmogli. Pa vendar je vsa ta harmonija sprožljiva z enim samim gibom: s pritiskom na pedal za plin.

To ni rohnenje in ni paranje ušes. To je sovočje, ki prebudi ulico, a mu tega nihče ne zameri. To je zvok, ki bi ga zmogli prenesti celo zeleni strankaši. To je crescendo, ki ga zna ustvariti samo ferrari.

Ferrari F 355 je z vsemi tremi različicami (berlinetta, GTS, spider) naslednik ferrarija 348 in je na cesti od lanskega maja. Oblika je (spet) Pininfarinijeva in mehanika je takšna, da se znova povsem točno ve, od kod prihajajo najbolj rasni športni avtomobili tega sveta. Specifična motorna moč (109 KM/l) je najvišja med vsemi serijsko vgrajevanimi sesalnimi motorji, teorija, da takšen avtomobil ne sme imeti ABS in volanskega servozačevalnika je odrinjena, notranjost ni več v vidnem sorodstvu s Fiatom in zunanjost je lepša od nog Sharon Stone.

Na sedežih je toliko prostora, da zmore sopotnica prekrižati nogi, sta pa tako zelo nizka, da jo je vredno opazovati, ko gre iz avta. Usnjje je serijsko, sedenje za volanom je brezhibno in prestav v menjalniku je šest. Tirnice, vrezane v aluminij v visokim sijaju, so krive, da prestavna ročica iz nerjavečega jekla zaškriplje. Kovinski zvok je zoprn, ampak ferrarijev. Merilnike so odeli v tanke kromirane obroče, vrtljajska rdečina se začne pri številki 8500. Motor se takrat odzove s fortissimom. Tudi ta je ferrarijev. Krivulja navora doseže svoj vrh pri številki 6000. Ampak motor teče gladko že od 1200 vrtljajev v minutu dalje. Brez težav speljete tudi z drugo prestavo.

Pedala spominjajo na ementalec, motor sam po sebi na formulo 1. Takšno je tudi podvozje: dvojne prečne obese, viačne vzmeti, stabili-



zatorja. Nagibanja karoserije je moč meriti v milimetrih, trdoto do teles prenašata tudi oba sedeža. Ni slabo, kar je trdo! Družno z nizkim težiščem in premišljeno stabilnostjo okrog navpičnic se ferrari odziva s tolikšno odpornostjo na prečne sile, da je v običajnem prometu ni moč do konca izkoristiti. Powerslide je kultiviran in (razen na zelo spolzkih tleh) vselej obvladljiv. Štiridesetostotna diferencialna zapora kroti moč preko koles na cesto. In zaradi osemnajstkovskih gum je ugodnejša ne le trakcija, ampak tudi podoba vozila.

Pretikanja se je vredno naučiti od dirkačev: gibi ročice so kratki, razlike v razmerjih med posamičnimi prestavami prav tako. Motor streže z neskončno lahketnostjo vrtenja. Merilnik vrtljajev je moč preseliti v ušesa. In hitrost, do več kot 295 kilometrov na uro, je pri tem avtu tako nekaj samumevnega kot briljantem

prstan na njeni negovani roki.

Ampak hitrost pomeni tudi rezanje in goltanje zraka. F 355 ga reže z zašiljenim nosom, vrtinči z odsekanim (in, oh, kako lepo širokim) zadkom in golta z rezami med utripalkama ter na obeh bokih. Pod prednjim pokrovom je vseeno tudi za 220 litrov prtljažne praznine in tam, ob motorju, je dovolj prostora za 88-litrsko posodo z gorivom in 11-litrsko posodo z oljem, ki streže suhemu karterju. Motorna elektronika je dvojna in nemška, gume (Michelin pilot SX) so francoske, rezervnega kolesa ni. Voznik s sedeža nadzira hitrost, motorne vrtljaje, oljni tlak, temperaturi hladične tekočine in olja, količino goriva in čas. Čas je v ferrariju nepomemben in lep. Čim dlje si v njem, bolj mu pripadaš.

Karoserija je iz enega kosa (monocoque), zadaj ojačana s cevnimi okvirji. Zračni vreči sta serijski. In ABS je moč tudi izključiti.

Zavore so kontrapunkt motorja. Z mesta do 100 km na uro pospeši F 355 v 5, do 200 km pa v 17 sekundah. Zavirati je moč s pojemkom 10 metrov na kvadratno sekundo. Pregrevanje orjaških kolutov in oblog je nezaznavno. In kombinacija zavor ter volana odkriva lepote natančno nadziranega drsenja.

Volanski obroč meri v premeru le 370 milimetrov in

Ferrari	F355 berlina
motor (zasnova)	osemvaljni, V 90 stopinj
vrtina in gib (mm)	85,0 x 77,0
gibna prostornina (cm³)	3496
kompresija	11:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	280 (380) pri 8250
največji navor (Nm pri 1/min)	363 pri 6000
odmicočna gred (pogon)	2 x 2 v glavi (zobati jermen)
stevilko ventilov za valj	4
pompenje z gorivom, vžig	elektronska, bosch motronic M 2.7.
hlajenje	vodno
menjalnik (stevilko prestav)	ročni (6)
prednja prema	posamične obese, trikotna prečna vodila, vijačne vzmeti, elektronsko nadzirani blažilniki, stabilizator
zadnja prema	posamične obese, trikotna prečna vodila, vijačne vzmeti, elektronsko nadzirani blažilniki, stabilizator
zavore spredaj	kolutne, znotraj hlajene, ABS
zavore zadaj	kolutne, znotraj hlajene, ABS
volan	z zobato letvijo, servo
plastična	spredaj 7,5J x 18, zadaj 10J x 18
gume	spredaj 225/40 ZR 18, zadaj 265/40 ZR 18
teža praznega vozila (kg)	1350
dovoljena skupna teža (kg)	2450
medosna razdalja (mm)	-
dolžina x širina x višina (mm)	4250 x 1945 x 1170
prtijačnik (litri)	220
posoda za gorivo (litri)	88
največja hitrost (km/h)	295
pospelek 0 - 100 km/h (s)	4,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,5/10,0/20,0
vrsota goriva	neovisnici super



delajo; pustite telesu, da drhti; pustite glavi, da uživa.

Hot line je stalna zveza z Maranellom. Jasno, na svetu so tudi porscheji, lamborghiniji, bugattiji, viperji in kdo ve, kaj še vse. Toda na nobenem od njih ne piše ferrari. Zapomnite si to!

MARTIN ČESENJ

Foto: MATEJ DRUŽNIK

