

Odvise sem!

Hm ... Jutro je bilo čarobno: poln mesec je ravno zahajal nad slabotno osvetljenimi, z jutranjo meglico prekritimi griči. Z Alešem sva uspela le malce pofantazirati okrog 1200-milimetrskega fotografskega objektivu, ko so se mi še težke veke spustile.



Še z mreno na očeh, potem ko sem na zadnjem sedežu supertestnega Golfa preživel štiri ure in 400 kilometrov, sem sedel za volan skoraj 500-konjskega stroja. Nekaj vljudnostnih fraz in - ključ v ključavnico, kontakt, pritisk na rdeč gumb na volanskem obroču. Surov

zvok iz motorja me je v hipu predramil, kot da sem se po dolgi noči svež zbudil na najboljše blazini.

Surov zvok? Kaj je potem šele tole? Odpeljem iz vse bolj varovanega tovarniškega okrožja v Maranellu in v drugi prestavi ne posebej grobo pritisnem na plin, da se motor-

ni vrtljaji dvignejo tja na kakih 2500 v minuti. Bhrr se glasno pridruži še drug, bistveno odločnejši zvok. Za trenutek se ustrašim sam sebe oziroma zverine, ki jo peljem. Pa šele 40 kilometrov na uro grem. Kaj šele bo?

Pa - nič. Ne vem; mogoče ni dobro gledati na merilnik hitrosti (ki je mogoče prav zato



ne obremenjuješ preveč; to (morda, ali pa tudi ne) počneš takrat, ko ga vidiš kje parkiranega, pa še takrat se iz samospoštovanja ne slihiš okrog njega, da lastniku ne bi že tako velik greben še bolj zrasel. Ko pa si za volanom, še posebej ko si lastnik za en dan, dovoliš, da se očesi paseta na malenkostih. Nikamor ne moreš pogledati, da si ne bi mislil: »Uau, glej tole.«

Lahko je seveda kje kdo, ki bi se zmrdoval; da mu to pač ni všeč. Čisto možno. Še huje je tistemu, ki je lastnost tipičnega Nemca

»Maranello ni prav nič posebnega. Vsaj polovica vasi in zaselkov podobne velikosti v Padski nižini je lepših, slikovitejših, bolj urejenih, z več zgodovine in z lepšo arhitekturo. Ampak nobena od teh nima Ferrarija.«



umaknjen v desno in s svojo nevsiljivo grafično podobo ne vleče pogleda), ker lahko to povzroči manjši šok. Najbolje se je zanašati na instinkt - če je ta seveda zaupanja vreden. Tudi vsega hudega vaju sploh ne pričakuješ tolikšne hitrosti! Cesta iz Maranella se hitro prične zavito dvigovati v Apenine in (hvala bogu) redke promet je ravno pravnji, da daje prvo motivacijo: prestaviti navzdol in prehiteti. Čeprav je izziv le deset leta stara Panda.

In potem je tudi tisti črvček v meni povsem prebujen. Vsak ovinek je hitrejši, dokler kolesa prvič ne zdrsnejo. In drugič. In tretjič. In dokler zdrsi niso vse daljši. In dokler prvič ne pogledam na merilnik hitrosti. Uf! Kaj? Nogo s plina. Za trenutek ...

Kako je dojemanje takšnega avtomobila drugačno! Tiste, ki dnevno menjajo naš testni vozni park, ponavadi vsaj bežno pregledam od zunaj, potem bolj pozorno od znotraj, potem sedem vanj, potem se seznanim

z večino gumbov in komand, potem odpelem in sem pretežno osredotočen na avtomobil - kako služi vozniku, kako netežavno ga je upravljati. Tule, v tem Ferrariju, je zgodba postavljena na glavo: najprej hočem začutiti, kako tehnika služi človeku. In potem sem dolgo prevzet še z detajli. Teh ima toliko, da se jih preprosto ne moreš nagledati. Zunaj in znotraj.

Ampak ko se ti ponudi priložnost tak avtomobil peljati, se z občudovanjem zunanosti



za fotografijo peljal na pol po nasprotnem pasu, niti takrat, ko sem (spet za fotografij) predrnil enega lepših ovinkov tistega okoliša. Niti takrat, ko sem na enem od ravnih delov ceste mimo krajše kolone padel, kot bi bili vsi parkirani. Pa vem, da so se peljali zelo blizu hitrostne omejitve. Tako je pač tam življenje. Ferrarijev iz dneva v dan za izvoz. Tistega dne sem bil le eden od mnogih, ki pilijo gume po asfaltu okrog Maranella. In?

No ja, se vsaj ni bilo treba obremenjevati s takšnimi malenkostmi, kot je 'onesnaževanje' okolja s kavčukom in s hitrostjo. Lahko sem se povsem prepustil čarobnemu občutku

»Pa - nič. Ne vem; mogoče ni dobro gledati na merilnik hitrosti, ker lahko to povzroči manjši šok.«



krmiljenja nič kaj značilno svetlomodrega dvosedežnega kabrioleta s konjem na nosu. Pravite: slabih 500 konj, pa da nima prave konkurence? Že M6 izpred kakega meseca jih je imel več! Ja, res je. Ampak tisti v M6 se zdijo po krogu, dveh z F 430 kot lepo vzgojeni, miroljubni konjiči, ki ljubijo človeka in uzdo. V kakem brez čustev spisanem besedilu bi pisec rekel: kultivirani. No, tudi Ferrarijevi so miroljubni in ljubijo človeka in uzdo, ampak vzgojeni pa niso. Divji so, sem ter tja se zazdi, kot bi hoteli svojega džokeja vreči iz sedla. In glasni. Trik z zvokom iz motorja je vrhunski in poskrbi, da se že samo zaradi njega ježi koža po celem telesu. Kot bi na 110 decibelov iz vrhunskega avdiosistema doma v udobnem fotelju z zaprtimi očmi poslušali Brahmsov Madžarski ples številka 5! Ali pa Verdijev zbor sužnjev iz Nabucca. Huh ...

Razlika je le ena, a bistvena: v F 430 je dobro imeti oči široko odprte. Saj veste,

vzel preveč dobesedno; tisti bi hitro našel gumb ali špranjo ali kos plastike, ki ga je videti, ali je postavljen, ali deluje slabše kot v (recimo našem supertestnem) Golfu. Okej; blagor takemu - naj le uživa s svojim Golfom. Ampak recite, kar hočete: Ferrari je edinstven, poželjiv, lep in dober!

Tistih dveh stopalk tam spodaj sploh ni treba pogledati, da bi vedel, da sta odlični - ker ju med vožnjo takšni začutiš. Volanski obroč je res lep, a predvsem odličen za oprijem. Veliki polkrožni obvolanski ročici za upravljanje z menjalnikom se zdita idealni - ker sta dovolj veliki, dovolj pri roki (prstih), ker se ne sučeta skupaj z volanskim obročem in - kar je zelo pomembno - ker dajeta odličen povratni občutek, ali je prestava vklopljena. Pred očmi je velik, kričeče rumen, a pregleden merilnik vrtljajev. In to je vse, kar voznik potrebuje. Vse drugo je znotraj za takrat, ko se takšnega Ferrarija naveličate. Ampak takrat je verjetno najbolje, da ga prodate. Čeprav kaj bistveno boljšega ali vsaj drugačnega ne morete kupiti. V tem razredu.

Vsakič, ko se odprejo tisti ventili v izpuhu, namenjeni dvigu samozavesti pred seboj in okolico, se mi na usta prikrade kar malce zloben nasmešek. No, zdaj imam greben jaz. Ampak prometni udeleženci, ki sem jih srečeval, mi - z izjemo dveh verjetno še ne polnoletnih, a že pošteno razgaljenih damic, ki sta dotlej zdolgočaseno sloneli ob hišni ograji - nihče ni privoščil tistega pogleda zavisti. Tudi razburjal se ni prav nihče, niti takrat, ko sem

Iz oči v oči



Opevati avto, ah, kaj avto, dirkalnik, za kate-rega je treba odšteti dobrih 45 milijonov tolarjev, je po svoje precej nesmiselno. Za tak denar je vendar jasno, kaj avto zmore in kaj ponuja. Tolaži vas lahko le to, da tudi F430 Spider ni popoln. V mestni gneči je zaradi svoje nepreglednosti nazaj sila neroden. *Matevž Korošec*



Bodimo realni: česa prav novega tu ne boste prebrali. F430 Spider je hiter, uživaški, lep, skratka, aaaaah ... Mu pa v plus štejem dejstvo, da tudi pri svoji višini čisto znosno sedim za volanom, pa da je lega na cesti dovolj kontrolirano drseča, da je biti res hiter užitek brez strahu. Zvok pa ... Tega se pač ne da opisati in že samo to je zadosten razlog, da se (če si ga seveda lahko privoščite) odločite za nakup. Po tej plati pozabite na 911, Maseratije, Lambote ... Ampak očitno se staram: F430 Spider bi brez pomisleka zamenjal za Šestodvanajstico ... *Dušan Lukič*



čemu. Če bi bile na svetu ceste samo ravne, bi v avtomobilizmu uživala le tista peščica, ki doživlja vrhunce v pospeševanju na 402 metra, a k sreči ni tako. Vse ceste so bolj ali manj zavite in bolj ko so, večji je užitek. Predstavljajte si: sedite kakih 15 centimetrov nad tlemi, v rokah držite verjetno najboljši volanski obroč in sredinsko nameščen motor poganja zadnji kolesi. Sredinsko nameščen! Takole gre: motor in pogon spredaj: za stare mame; motor spredaj, pogon zadaj: za večšče volana; štirikolesni pogon: za večše in pogumne; sredinski motor (in pogon zadaj, seveda): za večše, pogumne in malo nore - če seveda vozijo blizu fizikalnih meja. Načelno tudi F 430 v ovinku pri pohojenem plinu zaradi zavrtelih pogonskih koles odnese zadek, ampak tu je pomembno, kje je

»Pa - nič. Ne vem; mogoče ni dobro gledati na merilnik hitrosti, ker lahko to povzroči manjši šok.«



(navpična) os, okrog katere se avtomobil zavrti. Pri tem se zdi, kot da je voznja Beemvejev (in pogonsko podobnih) lahek zajtrk, ko je ta os vrtenja povsem spredaj, tam, kjer prijemljeta krmiljeni kolesi. Pri (recimo) F 430 pa je os vrtenja nekje (kdo bi točno vedel, kje) v sredini avtomobila in zazdi se, kot bi bilo na prednji osi avtomobi-

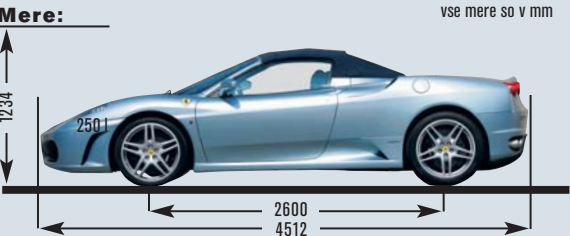


bo zadeva ustavila - verjeli ali ne - v dobrih 30 metrih. Ja. No, če pa baba ne bo ravno Nina, ampak ena izmed (voznških) povprečnic, se bo s tem Ferrarijem lahko peljala enako kot z vsakim avtomobilom, ki mu rečemo družinski. V šesti prestavi se, na primer, pri 1400 motornih vrtljajih prav lepo pelje 50 kilometrov na uro in tudi pospeševal bo, če bi to hoteli. Morda je dami le dobro svetovati, da kaže biti s stopalko plina malce bolj previden, kot je to v njeni navadi. In naj pusti 'manettino' pri miru.

Kdo bi se v takšnem avtomobilu obešal na obliko gumbov, na ergonomijo upravljanja sekundarnih naprav, na izdelavo plastičnih elementov. Le dve stvari sta pomembni: da ste z njim v okolici glavni (ali kot dame rade rečejo: z njim si podaljšate organ), če vam to kaj pomeni, predvsem pa da je F 430 najboljši primerek vrhunskega stroja za uživanje v surovi vožnji. Če je F1, je užitka še več, in če je Spider, je dojemanje tega užitka še toliko bolj pristno, saj gre pošteno skozi ušesa. Če to postane droga, lahko brez slabe vesti zapišem: odvisen sem! ■

Ferrari F430 Spider F1

CENA:	(AC-Maranello auto)
Osnovni model:	47.015.000 SIT
Testno vozilo:	47.015.000 SIT
Moč:	360 kW / (490 KM)
Pospešek:	4,1 s
Največja hitrost:	312 km/h
Povpr. poraba:	19,3



NAŠE MERITVE

(T=23 °C / p= 1012 mbar / rel. vl.: 67 % / Gume: Bridgestone Potenza RE 050 / Stanje km števca: 1205 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	4,1
402 m z mesta:	12,2
	(186 km/h)

Prožnost

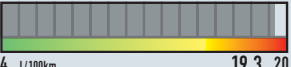
50-90 km/h (IV./V.):	4,2/5,4
80-120 km/h (V./VI.):	4,9/7,5

Največja hitrost

312 km/h
(VI. prestava)

Poraba goriva

I/100 km	
najmanjše povprečje	14,6
največje povprečje	22,8
skupno testno povprečje	19,3



Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	63	62	61	60
90 km/h	72	70	68	67
130 km/h	76	74	73	72
Prosti tek				40

Zavorna pot

od 100 km/h:	m
(AM meja 37 m)	3,19



Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

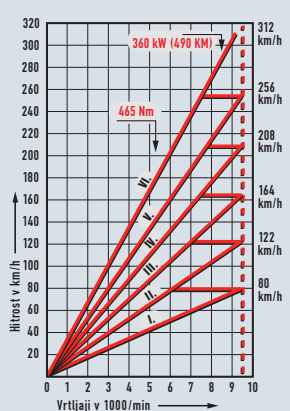
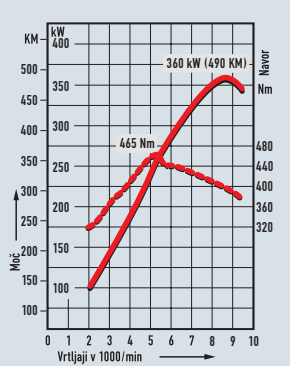


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:



Dovolj je že to, da veš, v katerem avtomobilu sediš, če pa še rad voziš in ga tudi znaš voziti, ponuja tiste užitke, ki menda v avtomobilizmu niso primerljivi. Ta Ferrari je narejen najprej in predvsem za uživanje v vožnji!

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 8-valjni - 4-taktni - V-90° - bencinski - gibna prostornina 4308 cm³ - največja moč 360 kW (490 KM) pri 8500/min - največji navor 465 Nm pri 5250/min.

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesa - 6-stopenjski robotizirani menjalnik - gume spredaj 225/35 ZR 19, zadaj 285/35 ZR 19 (Bridgestone Potenza RE 050).

Voz in obese: kabriolet - 2 vrata, 2 sedeža - 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 11,3 m - posoda za gorivo 95 l.

Mase: prazno vozilo 1520 kg - dovoljena skupna masa 1700 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost več kot 310 km/h - pospešek 0-100 km/h 4,1 s - povprečna poraba goriva (ECE) 18,3 l/100 km.

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

Posebna ocena za kabriolette		
mehanizem strehe - kakovost [15]	12	Streha se zdi tehnično zanimiv izdelek, saj se pospravi (ali zloži) v zelo majhen prostor med motor in sedeža in to v času trajanja ene rdeče luči na semaforu. Nemci bi morda sestavili bolj kompaktno, a tudi v F430 zadeva deluje, le to, kako tesni, ne vemo, ker tega nismo uspeli preskusiti. O videzu in imidžu pa - samo najlepše. Tudi s poveznjenim platnom ni slab, brez pa je pravi mačo.
mehanizem strehe - hitrost [10]	8	
tesnjenje [15]	15	
videz brez strehe [5]	5	
videz s streho [5]	4	
imidž [10]	10	
skupna ocena terenca		54
OCENA 		1 2 3 4 5

la premalo mase, da zato krmiljeni kolesi kar premalo zagrabit. Vam povem: vrhunska motivacija!

Zdaj pravkar opisanemu prištejte surovo odzivnost motorja, hiter in natančen volan, pa 'manettino', gumb na volanskem obroču, s katerim sem takoj izklopil vso elektroniiko, ki misli, da je najpametnejša (no, saj verjetno je, ko zbranost voznika pade pod 100 odstotkov in ko se podlaga pod kolesi le malce spusti pod idealno, ampak preskočimo takšne 'malenkosti'), in že opisano zavito cesto v Apenine. Trušč izpuha se meša s cviljenjem gum, telo premeta-

va levo-desno in čisto resno se zamislim, ali je to tudi droga. Če je, je zelo močna.

Vprašate: kaj pa takrat, ko ni volje in pogojev oziroma kot dedci radi rečejo: »Kaj pa če ga dam babi?« No, če bi ga dali, na primer, Nini Jerančič, bi večini dedcev zbila samozavest in vožnji skozi ovinke dodala še tretji (poleg pospeševanja in vožnje levo-desno), verjetno najbolj presunljiv element: zaviranje. Če se namreč obesite na stopalko zavore z vso težo in silo desne noge, bodo možgančki kar zaznavno zanihali v lobanji in s 100 kilometrov na uro se