

Ferrari mondial quattrovalvole

Dobro delo starega moža

Ko zavijete na območje Maranella, je urad Enzo Ferrarija takojci na levi strani ceste. Njegova soba je velika, a ne velikanska, brezhlibno urejena in sivo-modro obarvana. Na desni strani mize, natančno postavljene med ostalo pohištvo, stoji slika Gillesa Villeneuvea in posamične luči, visoko zgoraj razsvetlijujejo prostor mehko, skoraj neopazno, kot v božjem hramu.

Vrata za mizo se sunkovito odpro in Enzo Ferrari vstopi hitro in urno kot mladenič. Stisnemo si roke. Njegova je čvrsta in topla, stara štiriinosemdeset let.

Z dobro voljo in humorjem se zapletemo v pogovor. Njegovi telefoni zvonijo. Njegovi odgovori so ostri in kratki. Mauro Forghieri kliče zaradi testnih rezultatov formule 1 v Franciji. Ferrari sname temna očala in piše. Njegova pisava je majhna in tekoča. Njegova vprašanja so smiselna in pomembna. Potem je na vrsti kosilo. In potem se začnemo pogovarjati o ferrariju quattrovalvole.

Ferrarijev glavni direktor Eugenio Alzati je poln zagretosti. Majhen, smejoč se možak z nemirnimi očmi nam je povedal, da je bil prav test mondiala v Car and Driverju neposredni povod za nastanek motorja quattrovalvole. Ferrari, tako pripoveduje zgodba, je poklical Alzatija, mahal okoli sebe z novembrsko številko naše revije in psoval. Hvala bogu, da je podobno kot mi pisal tudi Road and Track in se je Ferrarijeva jeza lahko razpolovila.

Seveda bi se motor s po štiriimi ventili na vsak valj Ferrariju lahko pripetil kadarkoli. Ostaja pa resnica, da si ga je izmislil ravno zdaj in v zvezi z našim pisanjem. Pri tem je dovolj jasno, da je izbral najugodnejši motor od vseh, ki so mu bili pri roki: osemvaljnik, V - oblike in s po dvema odmičnima gredema v vsaki glavi.

Prednost štirih ventilov za valj proti samo dvema za valj je v tem, da motor s po štiriimi ventili laže diha. To ni brezbrizna ocena, dokazati jo je moč tudi z matematiko! Dobro dihanje motorja pomeni tudi boljše izgore-



SPOSOJENI TEST

vanje, pa ni potrebno uporabljati divje nabrušenih odmičnih gredi, da bi bilo vžiganje zmesi v valjih pri visokih vrtljajih natančnejše. Štirje ventili omogočajo namestitev svečic naravnost proti sredini izgorevalnega prostora, kar je spet dobra lastnost. In tako dalje. Za avtomobil, ki je namenjen mestnim vožnjam, bi bili štirje ventili na valj razmetavanje z denarjem, toda ko gre za visoko zmogljivo vozilo, je naložba povsem utemeljena. Tudi zaradi varčevanja z gorivom, za čistejši izpuh in za manjšo oktansko izbirčnost.

Ferrari mondial quattroruote smo tisto popoldne pognali po testni progi v Forlanu in ugotovili: takšen mondial je pravi ferrari. Motor teče lahkotno in polno brez pretiranih naprezanj – in avtomobil mu je v celem kos. Manj plina, volan v ovinek; več plina, volan iz ovinka. Čeprav natančno, rekli bi lahko tudi fino, izdelan avtomobil zna biti surovež, če voznik tako hoče. In ker poznamo avtomobil dovolj dobro že od prej, ostane le to, da rečemo: motor je – s po štirimi ventili na valj – zares uspel dosežek, z očitno boljšimi zmogljivostmi.

Pa naj še kdo reče, da je Enzo Ferrari, ta si volasi mož in oče dirkalnega športa, prestar za tisto, kar dela. Ha! Že res, da bodo Japonci že v naslednjih letih kar zasuli svet s tako narejenimi motorji. Toda Ferrari jih tolče: quattrovalvole bo v Združenih državah prvi!

(Skrajšan zapis o ferrariju smo povzeli po ameriški reviji Car and Driver).

