



Vozili smo: LAMBORGHINI DIABLO

IZGANJANJE HUDIČA



Hudič, diab(o)lo, ni vedno črn. Lahko je tudi kričeče rumen, zamolklo moder ali krvavo rdeč. Hudič, diab(o)lo, ni vedno v peklu. Lahko je tudi na dvorišču tovarne Nuova Automobili Feruccio Lamborghini S.p.A., via Modena 12, Bologna, Italija, ali v ameriškem Detroitu, pred upravno zgradbo Chryslerja (ki je že šest let njegov patron), ali v garaži šejka Mohameda Alisisa Khana III, v Dubaju, druga hiša levo, ali pa - čisto preprosto - na cesti med Ljubljano in Kranjem ter s testno nalepko AVTO MAGAZIN. Dobili smo ga - na posodo - od firme Matjaž Tomlje Avtomobili, ki pri nas zastopa avtomobilsko znamko Lamborghini. Hudič, diab(o)lo torej nikoli ne počiva!

Če uzrete avto, ki je dolg štiri in pol metra, širok dva metra, visok za prst več kot meter in tako zelo rdeč kot ustnice Saše Einsiedler, so možnosti zgolj tri: da sanjate; da je pred vami VW hrošč, ki ga je povozil cestni valjar; da buljite v lamborghini diablo.

"Hej, folks, je tole morda Cannon Ball?"

Nič dirkanja, cenjeno občinstvo! Pri Lamborhiginiju trdijo, da se le kakšnih deset odstotkov lastnikov njihovih diablov vozi zelo hitro. Ostali jih imajo za zdravilo: zoper introvertiranost, zoper impotenco, zoper hipotonijo in - pogojno - zoper jutranje glavobole. Namreč: pri tistih, ki imajo pogoste opravke na davkariji, utegne biti učinek ob slednji diagnozi ravno nasproten.

Ampak zdaj vsaj veste: diablo je dirkalnik zgolj teoretično - zato, ker ima pod karoserijo iz aluminija in plastike ogrodje iz jeklenih cevi; zato, ker je cel avto en sam spojler; zato, ker ima samo dva sedeža; zato, ker sta za njima pretežno motor in menjalnik; ter zato, ker je gum na velikih kolesih le toliko, da platišča ne režejo v asfalt, široka pa so tako, da bi ne preveč natančen stezosledec utegnil pomisliti, da hodi za tankom.

Imate punco? Je visoka 186 centimetrov (od tega poldrugi meter na račun nog)? Ima platinaste lase do tretjega hrbtnege vretenca in jih spenja s sončnimi očali na vrhu glave? Nosi zgornji del perila številka 6 in štirideset centimetrov dolga krila? Ji je ime Meri in ljubi črne nogavice?

Prekleta smola! Takoj jo pustite in si poiščite drugo: meter petdeset, kratki lasje, očala v torbici, dolge hlače, čevlji brez pet. Diablo ima samo dvoje vrat in ta se odpirajo navzgor. Pod njimi ostaja prostor za urnega pudlja, za cirkuškega človeka gumo (tistega, ki ga klovn premetava v povsem majhnem kovčku in mu nazadnje da liziko) in za mladeniče od 18 do 80 let, ki mislijo, da brez lamborhiginija zanje ni življenja.

Majhna punca pomeni (to je domneva, lepo prosim) tudi manj prtljage, kajti 140-litrski diablov prtljažnik je v nosu in v obliki trapezoidne škatle: vključno z orodjem, dvigalko in lučko za iskanje zobnih krtačk.

Zadka raje ne odpirajte: ker je bizarno lep in po italijansko obdelan, pa bi se utegnili kaj zlomiti. Pokrov so vtisnili med oba blatnika, za zadnjo šipo in pred zadnji spojler. Kdor ga odpira v smokingu, naj ukaže prej oprati avto, kdor smokinga



**Od zgoraj navzdol: pogre-
zljiv žaromet; pozicijska luč
in utripalka; meglenki**

nima, naj lamborghini diablo pusti pri miru.

Je pa tako vseeno: pogled k motorju bi razumel kak Philippe Alliot (larrousse lamborghini), za vse druge je boljše, da si ogledajo vremensko napoved. "Dež in sneženje do nižin" naj pomenita, da bo diablo ostal v garaži, prvič zato, ker je neodpustljiv greh tja v en dan močiti 350 milijonov lir vreden avtomobil, in drugič zato, ker ima tisti V 12 pred zadnjo premo samo osem manj kot pol tisočaka konjskih moči. To se mu izide s 5707 kubiki, s štirimi odmičnimi gredmi, z 48 ventili in še z vsem tistim, kar k takšnemu motorju sodi: od lahкости njegovih materialov do elektronike za vbrizg, vžig in sondo lambda, pa od skupnega karterja za motorno, menjalniško in diferencialno olje do največjega navora 580 Nm pri 5200 vrtljajih v minuti. Velja se vprašati, ali bo tudi vam uspelo vse to, prek tistih dveh kolesnih valjev pod zadnjim delom diabla, varno spraviti na spolzka tla.

Ampak začeti je treba pri vratih, drugače ne boste prišli v

avto. Levih se lotite z levico, desnih pa z desnico, še posebej, kadar se igrate kavalirja in nočete prezreti trenutka, ko se damski nogi preloži za asfalta (za kaj takšnega so dobre kvečjemu še z mahom obrasle granitne kocke v senci redno vzdrževanih gradov, saj se z lambom menda ne boste vozili po pesku) v notranjost bolida. Če boste roki pomešali, boste silno težko pritisnili gumb (ki je hkrati ključavnica) in vrata povlekli navzgor. Vam je vseeno uspelo? Bravo, vi ste pravi lambo-man!

Ampak počasi, prosim, in nežno! Tudi vrata so made in Italia, z njimi vred gre proti nebu še dragoceno (sicer pa dosti premajhno) zunanje ogledalo, zglob, ki jih drži, pa ni za Schwarzeneggerje. Lahko se zlomi.

Zdaj se splazite na sedež! Največ možnosti imajo tisti, ki so že v osnovni šoli zmogli brez opore zlesti pod vrstico, napeto le pol metra od tal. V diablu se sedi zelo spredaj, zato morate nogi poriniti daaaaaleč v nos vozila. Kdor se zna medtem

opreti na kot pločnik nizek in širok prag pod vrati, mora prenesti le še udarec hrbta in reber ob neznansko trd, ampak usnjeno in temeljito obrobjen sedež, pa lahko reče: "Sediiiiim!"

Okolica ni za klavstrofobe: strop je nizek kot v kmečkih kuhinjah, okvir vrat vas tolče v glavo kot da vozite dirkalnik skupine C, sedežni pomik ustavi zadnja stena in zdaleč največ širine so v tem avtu namenili sredinskemu grebenu. Tam je lična polička za sončna očala (torej ni res, da je lambo na tesnem s prtljažnim prostorom), usnje je takšno (tokrat rumenkasto) kot na sedežih in spodnjem robu armaturne plošče, glede nje pa bi bil diablo lahko tudi samo fiat.

Merilnike, vse tiste, ki v pravem avtu morajo biti, čeprav jih le redkokdo zares pogleda, so stlačili pod smešno ohišje, vmesne praznine pa zapolnili s kontrolnimi lučkami. Nekatere od njih se prižigajo brez vzroka in jih ne gre jemati resno. Če dobro prenašate stresse, se ozrite k največjima merilnikoma: hitrostni se konča s številko

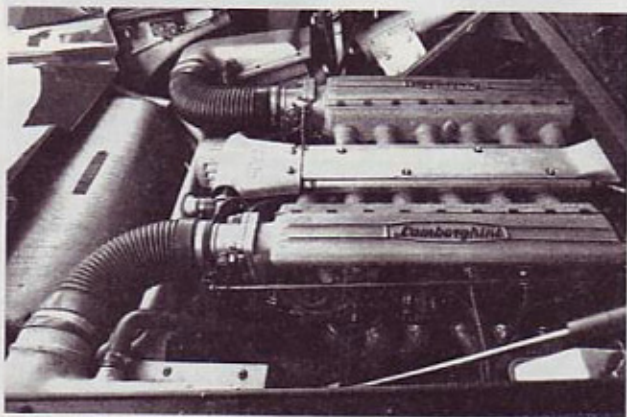




310 kilometrov na uro, 320 kilometrov na uro, 325 kilometrov na uro, 327 kilometrov na uro. Z besedo: tristosedemindvajset kilometrov na uro. Ni pomota!

Stroj grmi, vozilo čisto rahlo trepeta, sopotnico je strah kot v peklu in slovenske ceste se zazdijo še krajše, kot so v resnici. Volan je miren, smer je zanesljiva, ampak sredobežne sile so tudi na blagih ovinkih močno občutne. Prazen diablo tehta 1575 kilogramov. Za voznika, za sopotnico in za njuno prtljago ostane le še 265 kilogramov dovoljene obtežbe.

Zdaj spet samo 300 km na uro: luksuz! Štiri izpušne cevi



Maksi zapolnjenost zadka



Zverženost v najlepšem pomenu te besede

pokajoče zagrgajo, vrtljaji ravno prav upadejo, občutek pretirane hitrosti se razblini v ugodje, ob katerem je moč opaziti, da bi Ona rada nekaj povedala:

"Ali-je-res-treba-tako-zelo-drveti?" kriči.

Prav, pa zaviranje. Tudi ta pedal je trd, servonaprava pod njim je bolj za vzorec in prijetanje štirih kolutov spominja na zadnjo petino dirke "24 ur Le Mansa". Diablo trza levo in desno, resda z milimetrskimi zamiki, ampak dovolj trmasto, da je treba stisniti volansko usnje. Pojemek je vseeno izvrsten. Preveč jesti pred takšno vožnjo ni pametno.

"Izganjanje hudiča, ne pa vožnja," je rekla gospodična Gerdejeva, ko sem ji spet odprl vrata. Lambo ni rekel nič. Samo ventilator tam nekje za sedežem mu je glasno sesal vroč zrak iz drobovja. In merilnik goriva je kazal, da je velikost posode za bencin povsem relativna zadeva. Tudi sto litrov je lahko zelo malo.

K vragu z gorivom! Kdor ima lamborghini, ima tudi denar za bencin. Denar še ni sreča, ampak kdor ima diablo, je srečen človek. Kaj bi ne bil, saj si je kupil nebesa na zemlji. In hudičev dober avtomobil.

**Tekst: MARTIN ČESENJ
Foto: MATEJ DRUŽNIK**