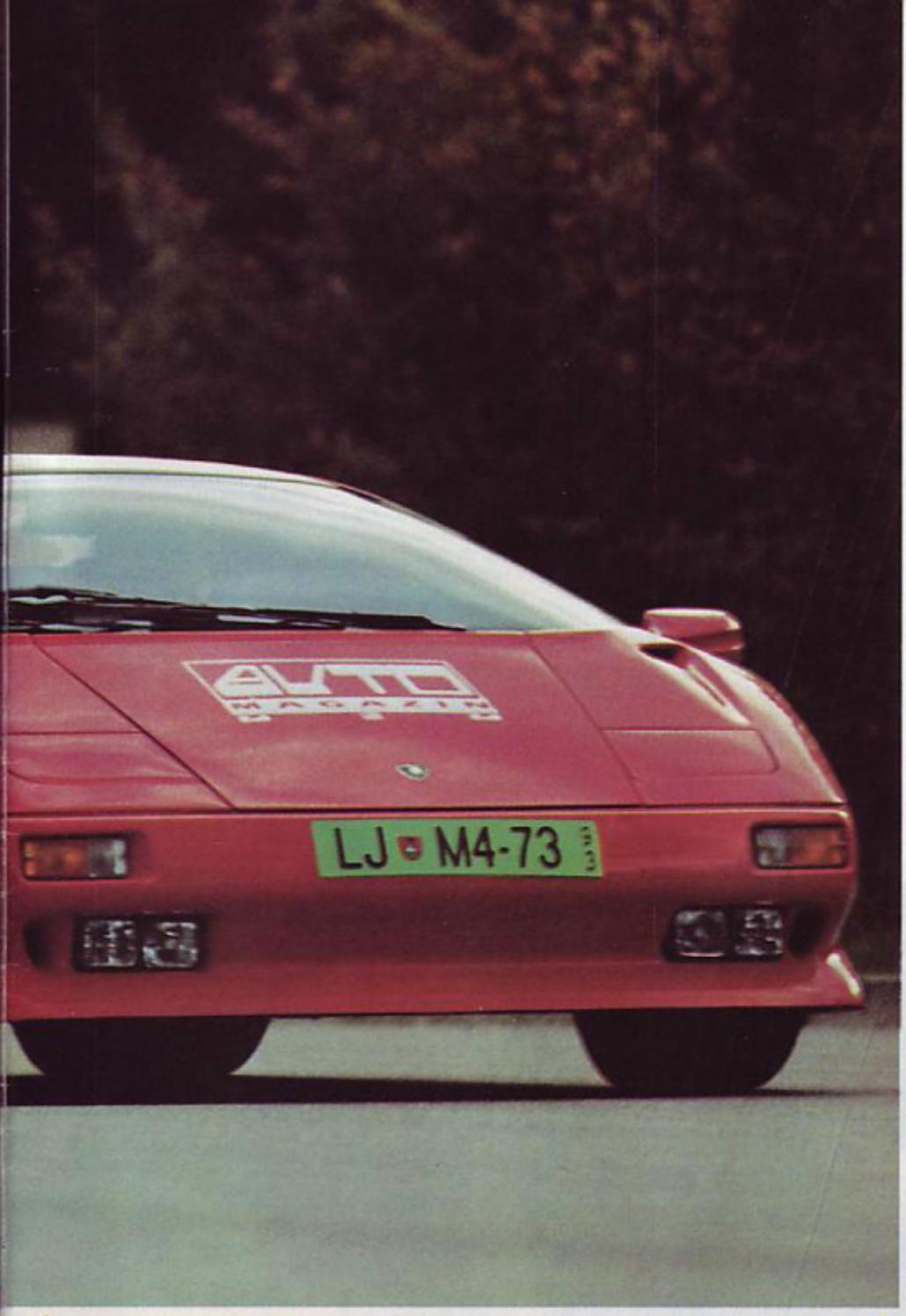




Vozili smo: LAMBORGHINI DIABLO

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 Dubaiju, druga hiša levo, ali pa - čisto preprosto - na cesti med Ljubljano in Kranjem ter s testno nalepkjo 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 ustrice Saše Einsiedler, so možnosti zgolj tri: da sanjate; da je pred vami VW hrošč, ki ga je povožil cestni valjar; da buljite v lamborghini diablo.

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

Nič dirkanja, cenjeno občinstvo! Pri Lamborghiniju 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 spoiler; 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 platiča 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 hrbitnega vretenca in jih spenja s sončnimi očali na vrhu glave? Nosi zgornji del perila številko 6 in striedeset centimetrov dolga krila? Ji je ime Meri in ljubi črne nogavice?

Prekleta smola! Takojo 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 pudja, za cirkuškega človeka gumo (tistega, ki ga klovni premetava v povsem majhnem kovčku in mu nazadnje da lizko) in za mladeniče od 18 do 80 let, ki misijo, da brez lamborghinija zanje ni življenja.

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

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



Od zgoraj navzdol: pogrežljiv žaromet; pozicijska luč in utripalka; meglenki

nima, naj lamborghini diablo pusti pri miru.

Je pa tako in tako vseeno: pogled k motorju bi razumel kak Phillippe Alliot (larousse lamborghini), za vse druge je bolje, da si ogledajo vremensko napoved. "Dež in sneženje do nižin" naj pomenita, da bo diablo stal v garaži, privč zato, ker je neodpustljiv greh tja v en dan močiti 350 milijonov lir vreden avtomobil, in drugič zato, ker ima tisti V 12 pred zadnjem 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 vsemi tistimi, kar k takšnemu motorju sodi: od lahkočnosti njegovih materialov do elektronike za vbrizg, vžig in sondu lambda, pa od skupnega kartera za motorno, menjalniško in diferencialno olje do največjega navora 580 Nm pri 5200 vrtljajih v minutu. 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 preložita z 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. Ce 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 nebuh 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 vrvico, napeto le pol metra od tal. V diablu se sedi zelo spredaj, zato morate nogi poriniti daaaaleč v nos vozila. Kdor se zna medtem

opreti na kot pločnik nizek in širok prag pod vrat, mora prenesti le še udarec hrbita in reber ob neznansko trd, ampak usnjeno in temeljito obrobljen 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 temenem s prtljažnim prostorom), usnje je takšno (tokrat rumenkasto) kot na sedežih in spodnjem robu armaturne plošče, glede nje pa bi bil diablo lahko tudi sami 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 prizijojo brez vzroka in jih ne gre jemati resno. Če dobro prenašate strese, se ozrite k največjima merilnikoma: hitrostni se konča s številko





Dvojni profil: na plastiki in gumi

340, vrtljajski pa dovoljuje pretekanje pri skoraj 8000 zasukih ročičnih gredi. Mimogrede: ročna zavora je na levi strani voznika sedeža, prestavni ročici pa so gibe obrobili s kromastim izrezom. Prva prestava je levo in k sebi, točno nasproti vzvratne. Vseh prestav bi moralo biti vsaj sedem, a jih je žal samo pet.

Vseeno vžgite motor!

"Grrrrbbbrmm.

Grrrrbbbbrmm

Grrrrbbbbrmm."

Kadar človek zaganja dvanajst valjev hkrati, mora znati potpeti. Sequential multipoint electronic fuel injection ni stroj za molzo, torej mine nekaj časa, da ga gorivo v celem doseže.

"Grrrrbbbbrmmvvvooooom.
Vvvvvvvvvvvvvvvvvvv."

Zdaj deluje. Tri tisoč vrtljajev: "Vvvvvvvvvvvvvvvvv." Šest tisoč vrtljajev: "Ggggggggggggggggg."
nnnnnnnn."

Na radio kar pozabite! In prvežite se! Pasova obvladata beemvejevski recept - od sredine vozila k zaklopoma ob vratih.

Vrata zaprete s potegom navzdol. Šipi in ogledali so elektrificirani. Preden speljete, vprašajte mimo doče (ob tem manevru jih je vedno dosti pri roki), kaj je pred, ob in za avtom. S sedeža tega namreč ni

Motor: dvanaestvaljni - V60° - nameščen sredinsko - vrtina in gib 87,0 x 80,0 mm - gibno prostornini 5707 kubikov - kompresija 10,0:1 - največja moč 362 kW (492 KM) pri 7000/min - največji momen 580 Nm pri 5200/min - rotična gred v 7 ležajih - 2x2 odprtih gred v glavi (vertigo) - 4 ventil za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronsko vzbogovanje goriva (lamborghini LIE) in vzbog (manelli) - vodno hlajanje - skupno mazanje motorja, menjalnika in diferenciala - akumulator 12 V, 70 Ah - alternator 1610 W - uravnovanje izpušni katalizator

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - enokolutno suho sklopka - petstopenjski synchronizirani menjalnik - diferencial z zaporo (45%) - plastični spredaj 8,5 x 17, zadaj 13 x 17 - gume spredaj 245/40 ZR 17, zadaj 335/35 ZR 17

Voz in obese: kupc - 2 vrata, 2 sedeža - nosilni okvir iz jeklenih cevi, ojačan s plastičnimi iz ogljikovih vlaken - karoserija iz lahke kovine in ogljikovih vlaken - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah - spredaj in zadaj trikotna prečna vodila, zadaj prečne opore, spredaj enojne, zadaj dvojne vzmetsne noge, spredaj in zadaj stabilizator - spredaj in zadaj kolnitve (znotraj hlajenje) zavora, servo, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu - volan z zobato letvijo, 2,1 zavrtlja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4460 mm - širina 2040 mm - višina 1105 mm - medosna razdalja 2650 mm - kolotek spredaj 1540, zadaj 1640 mm - rojndni krog 13 m - teža praznega vozila 1575 kg - dovoljeno skupno teža 1840 kg - prtljažnik (normno) 140 litrov - posoda za gorivo 100 litrov

Zmogljivosti (tovorno): največja hitrost 325 km/h - pospelek 0-100 km/h: 4,1 s - poraba goriva (ECE): 13,3/15,2/20,9 litra na 100 km.

Mini praznina nosu



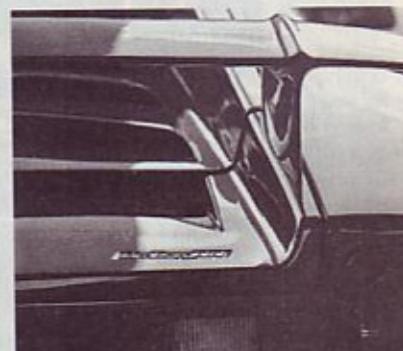
Podpis oblikovalca: Marcello Gandini

mogoče videti.

Rajndi krog je takšen kot pri jumbo-jetu. Volan ima dva zavrtlja, brez servovočevalne naprave. Nekaj podobnega sem zadnjič spoznal pri kartu. In sklopka se krčevito upira nogi, s katero pritiske na njen pedal.

Če ste v lambu prvič, se obrzdajte za kakšen kilometr ali dva vožnje. Med tistih deset odstotkov diabloistov, ki dirajo po svetu, se boste prišteli kak dan pozneje.

Tokrat vam bo tudi povsem jasno, kaj vse to pomeni. 0-100 km na uro: 4 sekunde. 0-200 km na uro: 14 sekund. In to navkljub temu, da sta prva in druga prestava nespodobno "dolgi". Potem iz tretje v četrtto, 7500 vrtljajev, 300 kilometrov na uro. Peta prestava, poln plin,



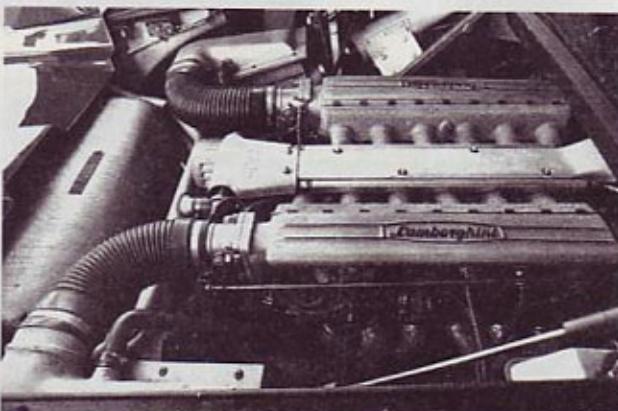
Aeronavtika lamborghini



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

Stroj grmi, vozilo čisto rahlo trepeta, sopotnico je strah kot v peklu in slovenske ceste se zazdijo še kraje, kot so v resnici. Volan je miren, smer je zanesljiva, ampak sredobezne sile so tudi na blagih ovinkih močno občutne. Präzen 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 zapoljenost zadka



Zveriženost v najlepšem pomenu te besede

pokajoče zagragajo, 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-zelodrveti?" kriči.

Prav, pa zaviranje. Tudi ta pedal je trd, servonaprava pod njim je bolj za vzorec in prijemanje štirih kolov 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 odpril vrata. Lambo mi rekel nič. Samo ventilator tam nekje za sedežem mu je glasno sesal vroč zrak iz drobovin. 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