

# LAMBORGHINI



Lamborghini espada. — Za najbolj petične, športno čuteče povzdignence. Bertonejeva roka je pripomogla, da avto, ki mu sploh ni do tega, da bi bil športnik, tako kot ostali Lamborghinijevi modeli, razburja duhove magnatov in sanjačev. Bolj teoretično kot praktično te avtomobile lahko kupite tudi pri nas, super. Številne navdušence, ki pisarijo vsak dan zastopniku Lesnini, ohladi že tovarniška cena: približno 160 000 din, ki se zaradi naših predpisov o prometnem davku dvigne na 500 000 din. Kaže pa, da traktorji ogrožajo Lamborghinijev polet: izdelovanje atraktivnih, sijajnih in dragih avtomobilov. Krizo pri prodaji traktorjev bo prebredel po vsej verjetnosti le, če se bo zatekel pod okrilje Fiata, ki ga pričakuje z odprtimi rokami. Le vladni krediti lahko preprečijo, da „bika“ na odličnih avtomobilih iz Santa Agate ne bo zamenjal znak Fiata.





# Avtomobili v znamenju bika

Andrej Sedej

## Bojavit in preprosto

Začnimo pri Ferruccio Lamborghiniju. Med tujimi avtomobilističnimi novinarji je razširjeno mnenje, da je do Lamborghinija in v njegovo tovarno priti enostavnost in lažje kot do vseh ostalih slovitih italijanskih proizvajalcev. Čeprav to povsem drži, smo čakali kar dovolj dolgo, da je našel čas za pogovor.

Led je prebila naša tehniška urednica, ki je zastavila revijo „Auto“ ob podpisu pogodbe za sodelovanje: Lamborghini in Tovarna igel s Kobardis, ki bo po njegovi licenci izdelovala oglejnice.

S fotoreporterjem sva sedla v BMW 1900 in se odpravila, ugotovila pa sfilala, da je tovarno avtomobilov gospod Ferruccio razvil iz ključavnice carske delavnice skupaj s 500 000 lirami, ki jih je podedoval po očetu. Ogledala sva si jo v spremstvu šefa za informacije in tisk. Obkrožena z negovanim zelenicami stoji v vasi Santa Bolognese, nadalje od Bologno. Tudi espado nam je predal on. Opravičil nam je gospodarja in nama dal povabilo gospoda Lamborghinija, češ da naj ga obiščeva v njegovi počitniški vili ob morju.

Dobila sva go, ko si je hladil živece po dolgotrajni in težki seji, kjer so reševali problema zaradi stavk pri Bertoneju in razpravljali samo o podobnih problemih v njegovih tovarnah.

Kot smo že vedeli in kot smo se med našim pogovorom prepričali, se Lamborghini tudi v hipu razjezi. Mogoče zato, kar je rojen v znamenju bika? Nekaj časa je vsm v ognju zatrljavil, da bo vse skupaj prodal, češ nekaj časa pa je spet vse razvnel in začel pripovedovati o svojih načrtih. Največkrat je omenil novi model avtomobila, ki ga je imenoval miura.

Na novinec je bil že predstavljen na mednarodnem torinskem salonu. Pri razpravljanju svojih načrtov pa je prej ko ne ušlo jezivo, da pripraviva težko motorno kolo, ki bo vsak kot 1000 kubično in bo sploh revolucija med motornimi kolesi.

Svoje rojstno znamenje si je industrijalec, mož v najlepših letih, vzel za simbol, ki označuje vse njegove izdelke. Tudi imena njegovih avtomobilov so povezana s podobo besnega bika. Miura in islero sta imeni bikovi iz bikoborskih aren. Meč, s katerim bikoborec zada bika smrtni udarec, se pa imenuje espada.

## Prodal bi šestkrat več

Avtomobile, ki jih izdeluje, ljubi. Kupci po njegovem lamborghinijev ne kupujejo zato, ker bi se radi hitro vozili, ampak predvsem iz ljubezni do tehniško dovršene in brezhibno izdelane igračke za odrasle. In prav ta tehniška popolnost je vzrok, da kupci zapuščajo konkurenco, predvsem ferrarijev tabor. Moč usmerja vse sile v dovršnost, natančnost, v popolnost serijske izdelave in ne vniaga denarja za pripravljavo avtorov zaradi prestiža na dirkalnih stezah. „Tako ne bom nikoli izgubil nobene dirke!“ se nam je zasmel. Z velikimim ponosom nam je povedal, da na leto izdelaba približno 500 avtomobilov, prodal pa bi jih več kot 3000. Tako je dobavni rok za njegove avtomobile tudi do osem mesecev; zdaj se je zaradi stavk še podaljšal.

Po videzu ni me mislil, da sedim s Slovcom, ki mu je uspelo nekaj tako edinstvenega. Brez vsake tradicije se je v zelo kratkem času prebil med vodilne

izdelovalce ekskluzivnih, športnih avtomobilov, ki so mu prinesli izredne sloves. Povsem neceremonijalno nas je sprejel v dvejni sobi, kjer je največja polica, čež celo steno, napolnjena z različnimi steklenicami. Pomembnejši kos pohištva v dvejni sobi je storska plošna skrinja. Sam se vozi z minijem, baje zato, ker so vse lamborghinije prodal. Tudi tiste, ki so jih imeli za poskusne vozeželj Motorni čoln, ki ga poginja dva motorja espade, je bil privezan k pomolu ob vili.

## Motor z ducat valov

Ko smo odhajali, se nismo več čudili pripovedovalcu, da obedi v obratni restavraciji, med delavci, do živahnosti z njimi debatira, predvsem o svojih avtomobilih. Od starih ur kolikor po njegovih avtomobilskih tovarnah. V glavni hali je polovica prostora zasedena s tremi trakovi, vsak dan za en model. Vse, kar je strojni del, izdelava samo v svojih delavnicah in livarnah. Karoserijo mu pošlje Bertone z delavci in v zunanjo in zunanjo opremo.

Proizvodnjo mu tudi nekoliko diktira Bertone, ker izdelava dnevno samo štiri karoserije. Takšne se premika zelo počasi, kajti vse izdelavo zelo skrbno. Druga polovica hale je polna najodbojnejših strojev, ki obdelujejo in izdelujejo strojne dele. Rojstvo motorja se začne pri elektronskem programiranju strožnic, ki iz enega kosa izstruži glavno gred. Vse kar izdelajo, temeljito preskušajo. Menjalnik in diferencial pred vgraditvijo vrtno 12 ur in maten proces prestavljanja. V drugi, manjši stavbi, so štiri preskuse mize, kjer utekajo znamenite, dvanaestvalne motorje. Prve štiri ure jih poganja elektro motor, nato se 24 ur vrtno pri različnih vrtiljih in obrnjenih. Enkratno doživetje je slišati to čudo tehnike teči brez izpuha. Strojnik za komandni pulnik je odprl vrata preskuse sobe in z odkritim ponosom dodal pini, da je kazalec na merilniku vrtiljev skakal od 3000 do 3000, 370 konj, ki jih izločajo iz štirih litrov prostornine, rezgeta zares veličastno!

V kotu velike proizvodne hale stojijo v vrsto postavljeni vsi dosedaj prototipi. Med temi zaprednimi modeli je tudi senjaki auto marak, ki ni nikoli dočkal serijske proizvodnje. Lahko samo sedeti vanj in ga vzgaja. Vžiga na prvi pritisk in tudi, drugače je oposoben za vožnjo že od takrat, ko ga je ob predstavitvi vozil princ Rainer po Monacu. Ta avto je tudi služil za študij, pri razvijanju štirisedezelnika – espade.

Trakovi so bili med našim obiskom dokaj prazni. Nekaj nepad in dve mišji so dokrnjavili, nanje so bile čakali kupci, Miuro, ki je pravkar pripeljal s traku, je čakal kupač iz Nemčije, vno kooperant Rade Končarja; po njegovi licenci bodo izdelovali sesalce Rade Končar-Adler. Samo ogledati si je lahko Miuro. Še nekaj dni bo čakal nanjo v hotelu, da bo eden izmed štirih preskusnih voznikov prevzel prvih 500 kilometrov. To naredijo z vsakim avtom, ki zapoje s traku. Takrati odpravo še vse morebitne pomanjkljivosti ali napake.

Espado, ki smo jo vozili mi, je bila tudi že prodana in je imela na stevco nekaj čez 400 kilometrov, se prvi, v preskusni dobi. Vse avtomobile, ki so jih imeli prej za preskusno vožnjo, tako za kupce kot za izbrane novinarje avtomobilističnih revij so zaradi stavk v Bertonejih delavnicah razprodali. Rekli bi da za med.

## Vse je razviščeno idealno

Espada velja za najatraktivnejši štirisedezelnik. Ima med vsemi štirisedezelniki največ športnega v sebi. Do letnega torinskega sejma, ko so predstavljeni novi Lamborghinijevi modeli urraco, je bil espada najmlajše

dete Lamborghinijeve družine. S tem avtom so naredili odlični kompromis med športnim avtomobilom in potovalnim avtom. Za espado lahko trdimo, da to oboje je. Štirje sedeži, ki so dovolj udobni za štiri odrasle potnike, velik prtljajnik, ki je dostopen od zunaj in z zadnjega sedelca in dovolj mehko vzmetenje ga označijo kot potovalni avto. Kam ga uvršča dvanaestvaljni štirilitrski motor, ki zmore 350 konj pri 7500 vrtiljih, ni treba razlagati. Strupeni motor v miuri S je isti, samo da so ga za espado nekoliko umirili in mu namesto dvanajst uplinjavec priložili šest dvojnih.

Čeprav je avto visok samo 1,18 cm, lahko vzpostavljamo vsaj dokaj udobno. Notranja razdalja od poda do stropa: 90 cm, vsm ne dovoljuje cilindra na glavi.

Na vseh notranji opremi je videti, da je prišla izpod mojstrske roke Bertoneja. Vsa stikala dosežete brez nagibanja naprej. Zelo malo je na tem avtu kromirane. Prevladuje temno črno želatino karoserije. Samo 14 centimetrov je od tal do dna avta; izpušne črte imva splejane po tunelu karosirne gredi. Bertone je postavil vse na svoje mesto. Izstopajo okrogli instrumenti, dva velika merilnika, za vrtiljake, maršnik hitrosti in pet malih okroglih instrumentov: temperatura olja, temperatura vode, pritisk olja, ampermeter in merilnik za gladino bencina. Dobra rešitev je namestitev stikala na tunelu ob prestavni ravnici tako, da se vozniku ni treba pri vklapljanju nabijati naprej. Nobene stvari ni, ki bi bila nepotrebna.

## Polni plin ne pride v poštev

Ko odprete veličanski pokrov, ki se razteza čez celo širino avta, se vam prikaže najčudovitejši motor. Občudoval sem smotno postavitev in razdelitev dodatnih agregatov, kot so klimatska naprava, dodatni ventilatorji, ojačevalce zavorne moči itd. Nepoznani je mehak vzrok in tog tega dvanajstvalnika, ki plane na vsak dotik s pedalom za plin.

Vožnja me je hitro bolj prevzela, ker še nikoli nisem vozil avtomobila, v katerem nisem mogel – priznam, nisem upal – izkoristiti njegove silne moči. K temu pogonskemu agregatu spada samo tako natančen in kvaliteten menjalnik, kakršen je v tem avtu. Prav tako kot menjalnik je tudi diferencial narejen v Lamborghinijevi tovarni. Prestava razmerje so odlična in združena z izredno elastičnostjo motorja. Ta avto zato lahko zelo zadovoljivo vozite v gostem, mestnem prometu.

Kot to maso sunkovito požene motor do maksimalnih hitrosti morete ta 1500 kg težak avto tudi sunkovito ustaviti. Uspešno in sigurno ga zavrejo kolturne zavorne, ki imajo zrčno hlajenje koluta. Čeprav espada po zunanjih merilih in teži ni majhen avto, nimate med vožnjo občutka, da upravljate štirisedezelnik. Čeprav ima motor spredaj, je volan lahkokten. Ravniki krog je izredno majhen, enak avtomobilom srednjega razreda. Oddaljenost volana lahko spreminjamo. Po razdelitvi motorja in pogona je jasno, da avtomobilu pri pretiravanju zanesa zašček: morate se pa kar potruditi. Ulovite ga z rahlim odzvojanjem volana.

Vse, kar Lamborghini vgrajuje v svoje avto, je preskušeno in med najboljšim, kar proizvajajo na svetu. Stikala nosijo oznako Bosch, instrumenti so izdelek francoske tovarne Jaeger. Sasija je iz cevnosti nosilec, nanjo so s posamičnimi obseami obvelna kolesa, Lovijo in uravnajo jih prečni stabilizatorji. Posebno vzmetenje lancormar je tako, da lahko spreminjate nivo avtomobila. Za razliko od ostalih Lamborghinijev avtomobilov je karoserija za espado izgotovljena na stakalnicah in ne na roku.

Največja hitrost 253 km na uro. Od 0 do 100 km uro porabi v 6,9 sekunde. Kilometer brez zaleta prevozi v 26 sekundah. Pri vseh teh zmogljivostih in moči je presenetljivo nizka poraba: 16 do 18 litrov na 100 kilometrov. To potrjuje, da je motor med vsemi avtomobilskimi motorji prav. Začel bom varčevati, 20 odstotkov plače na mesec in leta 2217 si bom kupil to espado.