

ROLLCE - ROYCE SILVER SHADOW

Na barikadah aristokracije

Ante Mahkota

»Rollce-royce je najboljši avto na svetu!« prisegajo vsi, ki ga imajo. To pravzaprav nič posebnega, saj večina lastnikov tako trdi celo o svojih trabantih. Posebnost rollce-royca je le, da rolsrolsarjem verjamejo tudi tisti, ki tega znamenitega avta nimajo. (Ce natanko premislite, kdo vse ima RR, podvomiti tudi ni pretirano zdravo...)

Na koncu koncov: kdor da (ali mu ga drugi kupijo) za svoj avto petintrideset starih milijonov, ni tako neumen, da bi ga osiral. (Pri nas RR ne prodajajo in smo mu ceno določili tako, da smo valuto preracunali po fiksnem tečaju, se pravi, ceno silver shadowa v Italiji smo primerjali s ceno fiata 600 D). In z vso pravico vas zabeje, če bi radi njegovemu postavljajškemu avtomobilu spodbijali kakovost, češ napihuj se sele potem, ko ga boš vsaj enkrat vozil, in če po vsem tem še ne verjamete, da je rolls najboljši, vam zaigra lastnik ali še raje njegov Šofer, pričujočo endo-dejanko: »Emilia, tat, policaj in trobenta.«

Med balami sena sem na dirkališču Silverstone v aristokrati zbudil šporinika.



Emilia na hladilniku

Cas in kraj dogajanja: ponodi pred grand hotelom, nekje v Evropi.

Tat, ki ga drži poliesaj za vrat: »Nisem tat! Samo zbiralec sem.« (Krečivo stiska v pesti Emilioja).

Rollce-royce: (zdaj kot rezvizit) tuli, kot se spodobi prevaranemu možu.

Policaj: »Baraba, ali te niso učili: ne kradi, ne želi si svojega bližnjega žene?«



Tat: »Saj ni ženska. Emily je vendar duh ekstaze!«
Zastor pada.

To je vic, ki se mu smejejo snobi, v Angleški kajpak.

Za tiste pa, ki se ne morejo smejati poneščenim igram o Emiliji, moram zdaj napisati naslednji dramski pričoček:

Emily je kipek iz novega srebra na hladilniku slavnega avta, prekrit z zlato peno. Kot rezervni del stane 150 jurjev. Zbiralci ga zelo radi kradajo, zato se k rolceu da dokupiti posebna naprava, ki spravi dvo-glasno trobljo, kadar se nepridrav takne Emilijini prsi.

In zakaj se enodejanka lahko igra samo v Evropi? Zato, ker v Ameriki ne smejo izvajati avtov s kipci na hladilniku: varnostni predpisi prepovedujejo ostre dele na karoseriji.

Tako je za Američane ta krasni avto oropan najlepšega dela svoje karoserije.

Tihožitje gumbov in komand

Morda je prav odzagana Emilija kriva, da so američki testerji silver shadow (srebrno senco) zelo slabo ocenili in zapisali, da od RR ni boljši še njegov najhujši evropski tekmelec mercedes 600, ampak tudi oba domačina: cadiac in lincoln.

Najbrž so primerjali z metrom: RR je dolg 5,17 metra, mercedes 600 kar 5,54, najmanjši cadiac 5,61 metra. Plemenitnik je tudi 15 cm očit kot njegovi konkurenți, vse pa prekaša po višini. Tako je za reprezentančni avto tudi prav, da se ni treba prikloniti, ko vstopate.

Vstopil sem vanj. Na dirkalnišču Silverstone Pri tem mi je tovarniški mehanik, ki je bil resen kot njemu zaupani avto, odpril in zaprl vrata in vzvišeno prispeval: »Gume so natanko prav napnjene ter stavek nadaljeval v mislih: »Na gume se ne boste mogli izgovarjati, če ga razbijete!«

Začel sem se poteti, čeprav sem sedel na udobnem naslonjaču iz najbolj pristnega, naravnega usnja. Kdo pa bi rad spociše s tem dragocenim avtom, ko pa samo rje-

gov oglati hladilnik stane toliko kot fiško? In če vam pri tem neznaten karombski ukrajejo še Emilio, vas avto sploh ni več rolls-royce, ampak »čisto navadni bentley T. Pod tem imenom se namreč silver shadow vozi inkognito: avto je povsem enak, le hladilnik je drugacen in ni kipca. Cena pa komaj malo nižja.

Stisnil sem zobe, na desni pri volanu poskal v okrogli urici klučavnico in vignal. Potem sem hotel še nekaj pripominiti, da pri nas doma takih avtov še povohamo ne, ker nam je zvezda bolj višek kot Emilia. Mercedesova zvezda namreč. Pa se mi je začakalo že pri oknu, skozi katerega bi rad to povedel. Zamešal sem namreč stikal, ki so ugrezljena na vrati in narobe pritisnil, da se je z električno odpri najprej zadnje okno, potem predzadnje, potem še tisto na sopotnikovih vrati in sele nazadnje tisto pravo, na moji desnici. Potem sem odprl vrata našemu Marjanu Zaplatiju, s partizanskim imenom Masa da je prisedel.

Z ročico, ki ravna avtomatiko, sem preskočil v položaj najvišje prestave in odpeljal. Dva ovinka, tri, potem sem skrenil na bližnjico, da bi z Masi raziskala armaturno ploščo, na katere orehovi korenini mrzoli stikal in uric.

Se dobro, da sva vuela s seboj na daljno pot deseto letosnjiko številko »Avta«, kjer smo naprave natanko popisali! Na konzoli pod armaturo sva za začetek pritisnila gumbi klimatske naprave, da nam je pod noge plihnil hladen zrak, se igrala s stikatom, ki je natanko na sredini avta in ravna,

koliko se naj dvigne radijska antena. Domnevala sva: če je avto tako drag, da mu antena že na miglaj s prstom poskuje in če imava celo gumb, s katerim lahko od zunaj odprije črpalkarju posodo za gorivo, potem bo s tegale radia gotovo planil stereo zvok. Pa ni. Ceprav sta v avtu dva zvočnika je sprejemnik lepo po starem smonot in z gumbi je mogoče le ravnavati jakost glasbe za vsak zvočnik po sebe.

Včet ve se uricami nisva ukvarjal; prepričana sva bila, da je vse v najlepšem redu, da naju torek lučke ne bodo opozorile na napako v zavornem sistemu, da ni potrebo preigledati kazalca, ki kaže gladino hladilne tekočine in da je tudi kontrola akumulatorja odveč. Bolj za šalo sem pobral Masa, ki me po teži dvakrat premaga, ali mogoče ne sveti katera od kontrol, ki opozarjajo, da avto preveč visi na njegovo stran.

RR ima namreč zamotano napravo, ki skrbi, da je avto vedno vodoraven, enakovrorno dvignjen nad cesto.

Zakaj bi tudi preskušala, če je vse v redu, ko pa se rolls-royce postavlja predvsem s tem, da se nikoli nič ne pokvari; če pa se že, potem pri tej tragediji takoj nastopi deus ex machina. Pa ne predsednik občine, ampak roisrolov servis!

Legenda namreč pripoveduje, da je nekje za sedmimi gorami na Nizozemskem rolls-roycu počila zadnja vzem. Sofer pa v bližino oštirjo na telefon! Naravnost v tovarno je telefoniral. Prijazno so mu dejali: »Kaj, da je počila vzem? Ne jezite se!«

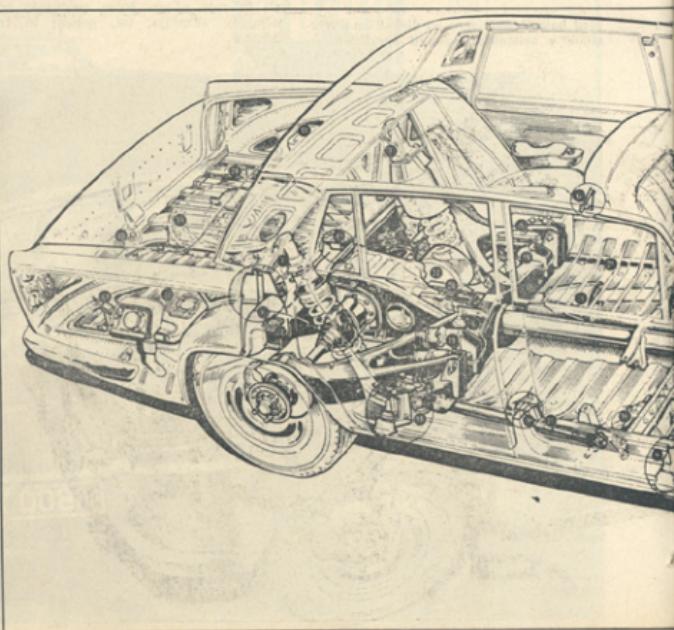
Tehnični podatki

MOTOR: osmivaljni — štirinaki — V= — vrtenje in gib: 6100 rev/min. x 51,41 mm — gibna prostornina: 3000 cm³ — kompresijsko razmerje 9:1 — moč prizlavajo 227 KM — ročična gred v petih ležajih — osrednja odmčna gred — vseči ventilji z drožnikom — vedno hlađenje s črpalko in termostatom — v hladilniku 16 litrov, vode — v karterju 8 litrov olja — dva prečnosteni upišljala — akumulator 12 voltov, 54 amperovih ur — alternator 470 vatov.

PRENOS MOČI: muravljivo menjalnikov avvara s tristopenjskim planetarnim menjalnikom, ročica za avtomatik, pri volanu — sestavljen s menjalnikom — diferencialno 2,5 litra.

VOZILNA MIZUNA — stiri vrata — samonosna karoserija, ima spreda in zadaj pomorna okvirja — prednji kolodisci na pamerničem obesah, prečne nihalke, vijačne vzmet — zadaj: polevni obležki — spredaj in zadaj hidraulični teleskopski blazilniki — samodejna naprava za izznavnjanje nivola vozila — vatan s kroglicami in vratom na pravo — na prednjih in zadnjih kolesih kotonice zavora — trdne zavorne sisteme — mehanične ročne zavore na zadnjih kolesih — gume 8,45 x 15 — posoda za gorivo 107 litrov.

MERJE IN TEŽE: medosna razdalja 3040 mm, kolodisci 1460 mm — dolžina 5170 mm, širina 1809 mm, višina 1525 mm — teža praznega vozila 2129 kg.



dite za točilno mizo, popijte viski, pomoč prihaja.« Cez uro — toliko časa vsak pravi gentlemen pije viski — je v bližini pristal helikopter. Na planu sta skočila mehanika v snetno belih haljah, se vrgla pod avto, zamenjala vzmet in odletela. Lastnik RR ni niti utegnil reči hvala. In se je s pismom zahvalil: »Bilo je čudovito, vzmet ste mi zamenjali dobesedno z nebes, se plačati nisem utegnil. Prosim, poslužite razčule! Iz tovarne je poštar prinesel odgovor: »Gotovo gre za pomoto. Ne vemo, da bami kaj pomagali. Sicer pa, zakaj bi vam, ko se v rolls-royce nikoli niste ne pokvarili.«

Casi so se spremenili. Nemška revija »Auto-Motor und Sport« je letos poleti štiri tedne testirala silver shadow in pri tem se jih je polomila elektrika, ki ravna prednji sedež, brizgalka in močila vetrne šipe in z vrat se je snela kljuka. Helikopterja pa od nikoder!

Rdeči in črni in v zvezi s prepričanjem!

Morda je vse to prišlo z novo obliko. Rolls-royce se je dolga leta krčevalo otepal vsake spremembe. Pred šestdesetimi leti so se odločili, da bodo znak avtomobila, črki RR, pisali z rdečo barvo in rdeči sta ostali do leta 1933, ko je ustavnitelj firme Frederick Henry Royce zapustil na svet. Od takrat naprej sta oba RR črna. Povod naslednjih velikih sprememb ni bila smrt, ampak rojstvo. Rojstvo velikega mercedesa 500, ki je rolls-roycu tako odločno servel v državniški zeljnik, da so se v Crewe, kjer RR izdelujejo, odločili zamenjati

arhaično obliko, izpopolniti podvozje, početi moč. Takrat, leta 1965, je srebrno senco zamenjal prejšnji, staroščini srebrne oblike. Togo premo so spodrinile poševne nihalke, karoserijo so ukrojili po svečni modis, motor je posebej močnejši. Toda: komaj sem odcepjal po razdrapanem betonu bližnjice, mi je bilo tudi žal, da so pri novem RR opustili blažilnike, ki jih je bilo mogoče nastaviti za potovanje bolj trdo, za počasnejšo vožnjo po luknjah na mehkeje.

Na asfaltu je bil odčitki poslabljen. Še nikoli ne sem vozil v avtomobilu — pa so mi dali vsaj za sen ovinske voziti vse njegove konkurenčne: oba velika mercedesa in nadragoceniji jaguar — kjer bi bilo v kabini tako tiso. Motor se silsi še nad 100 km na uro, udarci kolem se v notranjost sploši prenasajo. Kot se plenemnitnikom spodobi — izoliran je od zunanjega sveta! Zaradi izjemno popolne zvočne izolacije je avto tudi takoj zelo težak. Debele izolacijske stene skupaj s steklimi pomočnimi agregati, ki so najlepše vidijo na rentgenski sliki avta, ki jo objavljamo pri tem opisu, pa zraven še z izjemno velike gume 8,45 x 15 (izdelek firme Avon), ki se s tem postavlja v svojih reklamah) in vse drugo pa se 109 litrov goriva, tehta precej več, kot dve tone. Zato mora biti 6230-kubični motor izreden silak, da takšen konč v 12 sekundah pospeši do hitrosti 106 km na uro in doseže največjo hitrost 190 km na uro.

Pri pospeševanju pa sem si moral za dobrе pospeške, ki jih v tako velikem avtu sploh ne občutite, pomagati z ročnim prestavljanjem avtomatike, saj je ta prirejena

tako, da samodejno preskoči v tretjo, najvišjo prestavo planetnega menjalnika že pri 100 km na uro. Očitno rolls-royce ni namenjen dirkačem.

Sicer pa nikomur tudi ne povedo, koliko modri zmore veliki motor. Po vseh pravljicah, ki sem jih že naplepel o rolls-roycu, mi tega najbrž ne boš verjel. Pa je res. Podatka o moči ni nikjer in lastnikom, ki jih vseeno muči radovednost, kaz morjihov motor, tovarna na vprašanja, koliko konjskih moči ima moj RR, lakonično odgovor: »Dovolj!«

Ceprav znacaj samodejnega menjalnika prisca, da ne pričakujem, da bo rolls-roykal po ovinkih, se mi je prav pri zavijanju najbolj prikupil. Ostri gibi serva volana, ki mimogrede povedano na dolgih, ravnih odsekih, za nevajenega ni dovolj natancen, podvozja sploh ne vznemirijo in ko pri zavijanju (med slammatisimi balami na dirkalnišču) zelo forisrate, se v starem aristokrati zbuditi sportnik. Avtu nekoliko spodnese zadek, ki ga z lahkotom ujamete. Velikan je veliko bolj okreten in miladosten kot bi pričakovali po resnih oblikah.

In tako je bil naokrog še tretji krog na letališču. Na avto so čakali naslednji časnikarji. Na dolgem odseku sem odločno pritisnil zavoro. RR je postal na tračnicah in se vehementno zaustavil prav tam, kamor sem ga nameril. Kako bi tudi drugače, ko pa ima zaradi varnosti kar tri zavorne kroge. Kronanje glave ne smejo umrati zaradi prečne cevke v zavorinem mehanizmu!

Izstopil sem in dočakal, da so me vprašali: »Ali je rolls-royce res najboljši avto na svetu?«

Cepljem s cepivom našega izrazoslovja, ki je v veljavji ob dajanju izjave, sem zdečlimal: »Zdi se mi, tovarisi, če pretehtamo vse okoliščine in če se ozremo tudi v preteklost, da je RR nekje, kako bi rekel, s posebnim ozirom na razščenosnost vozila na sploh, ostank necesa, o čemer bi veljalo še premisli, predvsem pa diskutirati.«

Slab pa ni.

Rolls-royce silver shadow pod rentgenom: 1 — hidraulična črpalka, 2 — ventili za upravljanje nivoja v prednjem delu vozila, 3 — ventili za uravnavanje avtomobilovega nagiba na levo in desno, 4 — valji za uravnavanje višine v prednjem delu vozila, 5 — ventili za uravnavanje višine v zadnjem delu vozila, 6 — ventili za hitro pospeševanje, 7 — valji za uravnavanje višine v zadnjem delu vozila, 8 — posredna olje hidravličnih naprav, 9 — zavorni valj, 10 — servisna naprava zavor in naprava za omreževanje zavorne sile na zadnjih kolesih, 11 — čeljusti zadnjih zavor, 12 — prednje zavore z dvo-krožnim sistemom, 13 — valjan, 14 — črpalka za servisno napravo, 15 — elastični prečni vrgib, ki je prijeten prednji posredni delu, 16 — prečni stabilizator, 17 — posevne nihanje, 18 — priključek zadnjega pomernega okvirja, 19 — blažilnica, ki ureja prisk in napravi za reguliranje nivoja, 20 — krekter hidravličnega blažilnika, 21 — opornik za zadnji okvir, 22 — opticanji diferencial, 23 — priključki za frontalnolagove naprave, 24 — zgoraj, 25 — prednji dasični roček, 26 — antivibracijski vrgib, 27 — zadnji dasični roček, 28 — dasični roček, 29 — posoda za hidravlično vodo z napravo, ki kaže nivo gladino, 30 — naprava za blajanje — klimatska naprava, 31 — čistilni zraki in dasični, 32 — odprtine oddaljene-velerne šipe, 33 — vesti-latori, 34 — vetrobran, 35 — ravnanje samodejnega menjalnika, 36 — zgoraj, 37 — posoda za gorivo, 38 — filter za gorivo, 39 — rezervoar kolo, 40 — opornik za dviganje avtomobila, 41 — akumulator, 42 — indikator zavor, 43 — mehanizem za premikanje prednjih sedežev.

