

Sbarro royale

Sanje, norost ali sleparja?

Navada je bila, da je kraljevskemu življenju pripadal tudi kraljevski prevoz. Torej sploh ni čudno, če si je slamski kralj omisli celo zbirko razkošnih vozil, če je angleškim visočanstvom dolga leta pripadala zakladnica na koleslih znamke Daimler in če se Rolls-Royceovi phantom reverzirani pretežno za kraljevske glave. Ampak ko je bil Faruk še egipovski kralj, je pametno namignil:

»Prav kmalu bodo kraljice in kralji samo še v Angliji in na igralnih kartah!«

Pa je bilo obenem a tem tudi vse bolj jasno, da kraljevi avtomobili izumirajo...

Ime, ki so ga v družinah z modro krovjo zelo dobro poznali, je bilo Ettore Bugatti. Ta mož je znal delati čudovite limuzine z 12,7-litrskimi osemvaljniki, z odmimimi gredmi v glavah, z vodno hlajenimi glavnimi ležaji in z lastnostjo, da je vozilo že v drugi prestavni zmogli več kot 150 kilometrov na uro. Četrta prestavje pa tako služila je za skoraj neslišni vožnji med svečanimi paradiami.

Bugattijev smolo je preostanek kraljevskih glav po svetu nehal gledati za vozili, ki so bila dolga za dva navadna osebna avtomobila in visoka za en takšen avto in pol. In čeprav je bil bugatti royal na meji popolnosti z tiste čase, sodobnih naslednikov ni zmogel prekoristiti.

Na srečo se je ravno takrat rodil Francisco Sbarro, ki je z leti odrasel z zrelega in bistrega moža. Sbarro se ukvarja z izdelovanjem avtomobilov, povzetih po ponubah iz starih časov, pri tem pa misli predvsem na prestižne in razvajalne kupce.

Sbarro royale je torej kopija kraljevskega avtomobila. Je pa tudi nekakdina možnost za tiste, ki niso kraljevske krvi. Za nakup hoče Sbarro le denar, ne pa krvno preiskavo!

Kaj je torej sbarro royale? Plemeniški avtomobilski primerik ali navadna sleparja? Pravzaprav je obojega po malo!

Sbarro je stopil k bratoma Schlumft, ki sta kopukala več kot polovico vseh narejenih bugattijevih royalov, in preiral obliko. Potlej je nagovoril firmo Dunlop, da mu je prisikočila na pomoč z dovolj okzimi, a obenem dovolj zmogljivimi gumami. In nazadnje se je lotil še motorja: drugega za drugim je izložil dva Roverjeva osemvaljnnika s po 3,5 litra gibne prostornino v vsakem. Ker je osem in osem šestnajst, je v Sbarro-royalu šestnajst valjev, s skupno 7064 kubiki in več kot 300 KM. Da se ne boste mučili z računanjem!

Tako je ta royale zelo dobro založen z močjo (in žejol), pa tudi v notranjosti je ilčno, čeprav strogo starinsko oblaženje.

Toda: kraljenc v starih časih zagotovo ne bi bilo všeč, če bi se vozili v plastični karoseriji, čeprav je ta, od Sbarra, izredno ilčno obdelana! Tudi to vas ne sme motiti, da na nosu ni dragega Bugattijevoga slona, ampak švicarski hrt in da na volanskem ohnuju ni dragocene Jaegerjeve ure, ampak čisto navadna pločevina. In tudi nasploh je v tem avtu nekaj malega zmednjave. Drugi roverjevi motor pogarjan gred v menjalkinji ameriške firme GM, zadnja toga prema jo je orovitev in tako dalje. Tako se zdijo, da tale plastični royal zares ni pravi. Sbarro ima opravilo za vse to: pravih kraljev je zmanjkal, tistih, ki bi bili na račun avtomobila boljši od sosedov, pa plastika in vse drugo, kar je zloženo v ta avtomobil, ne moti. In ker vedo, kaj kupujejo, ni moč reči, da so oslepjeni. Lepoteč iz sanji pa sbarro royale klub temu ni. Tako menijo pri ameriški reviji Car and Driver.

