



SSSSSSSnake!*

Pravi ljubitelj klasičnih športnih avtomobilov si v svoji zbirki gotovo želi imeti cobro. Legendarni brutalno močni športni dvosed sta si zaželela tudi naša sogovornika, potegnila kreditno kartico in naročila paket. Strupenjača je bila rojena.

Tale cobra je od sedaj tudi uradno najlepša Primorka. Brez zamere, Lorella.

No, seveda ni bilo tako preprosto. Giorgio Pertot in Massimo Jerlah, ljubitelja avtomobilskih dirk in vsega, kar diši po bencinu, sta dalj časa razmišljala, da bi sama izdelala avtomobil. Cobra je bila nekako logičen izbor, saj imata fanta s slovenske obale obilico tehničnih izkušenj in znanja ter seveda dovolj prostora za to. Prelistala sta gore katalogov in dolge ure presedela za računalnikom, brskajoč po forumih, preden sta se odločila, da bosta svoje 'lego kocke' kupila pri podjetju Factory Five, ki je v svetu eno največjih in najbolj poznanih po izdelavi tovrstnih vozil, njihovi kompleti pa veljajo za najpreprosteje sestavljive in najnatančnejše izdelane.

V tako imenovanem kit kompletu dobi kupec načeloma vse osnovne komponente za sestavo vozila in načrt v velikem kartonskem zaboju, toda brez ustreznega znanja, spretnosti in potrpežljivosti takšnega avta sam najbrž ne bi nikdar sestavil.



Cobra je v vožnji presenetljivo lahka in okretna.



Superkača

Cobro vseh cober so poimenovali super snake. Leta 1965 so namreč pri Shelbyju izdelali dirkalno cobro za cestno uporabo in evropsko promocijo Shelbyjevega podjetja. Dodali so luči in odbijače ter nekaj nujnih malenkosti, ohranili pa motor z brutalnimi 800 'konji' in dodali dva kompresorska polnilnika. Superkača je tako bojda zmogla pospešek od 0 do 100 km/h v treh sekundah!

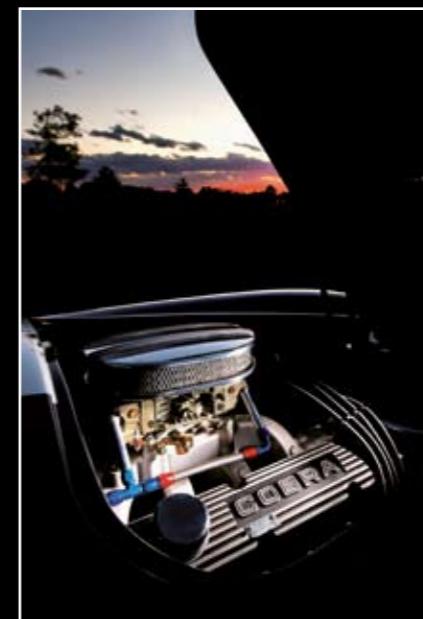
Prvo od dveh takšnih vozil z oznako šasije CSX3015 je zase zadržal sam Carroll Shelby. Pri Shelbyju so istega leta izdelali še en tak avtomobil, oštevilčen s CSX3303, ki ga je Shelby poklonil prijatelju, komiku Billu Cosbyju. Toda ta je ugotovil, da je avto zanj prehitel, in ga takoj vrnil Shelbyju. Dragocena zverina je nato prišla v roke Fordovemu trgovcu Tonyju Maxeyju, a avto ni dolgo ostal cel. Maxey je avto precej grdo razbil, saj je z zverino, ki je letela s hitrostjo več kot 320 km/h, zletel s pečine. Povsem razbito je dragoceno cobro kupil zbiratelj Brian Angliss, jo dvignil z morskega dna in se lotil popolne obnove, ki vse do danes še ni končana.

Prvi primerek CSX3015 iz Shelbyjeve zbirke pa so zbiratelji 22. januarja leta 2007 zasledili na Barrett-Jacksonovi avtomobilski dražbi v Arizoni. Seveda je takoj zavladala panika in številni so razbili svoje prašičke. Neimenovani kupec je za avto odštél neverjetnih pet milijonov dolarjev, kar je najvišja iztržena cena za cobro v zgodovini.

Preverite:
www.factoryfive.com
www.gimamotor.com
www.superperformance.com

Pa čeprav so navodila za delo v obliki dokumentarnega filma priložena na videokaseti.

»Gre za podobno strast kot pri samogradnji jadrnice ali barke. Mnogi so si domov pripeljali plastične lupine ali kalupe plovil, le malo pa jih je zares kdaj uspešno izplulo. S takšnim avtom je enako ali še težje. Poleg veliko vložnega denarja zahteva projekt ogromno potrpežljivosti, volje, časa, znanja in seveda tudi prostora. Zlasti če želiš avto izdelati vrhunsko do zadnjega detajla,« je povedal Massimo. In res, ko sem se sprehajal okoli njune kače, so mi v oko padli do potankosti izdelani detajli. Tudi tisto, kar je bilo v matični tovarni narejeno do končne stopnje, pa jima ni bilo všeč, sta dodelala, spremenila ali predelala. Tudi motor. Že v osnovi zajetni 6000-kubični Fordov V8 sta izbrala v dodelani in naviti različici, pri kateri je prostornina povečana na ladijskih 7000 kubičnih centimetrov. Njuna cobra je videti popolna. Po mojem mnenju ji pristaja tudi barva. Ena najlepših in najbolj strupenih deluje v električno modri (electric blue) z dvema širokima belima črtama,



kar je bila nekdaj prepoznavna Fordova dirkaška grafika, pa čeprav sta Shelby in Ford tam v šestdesetih letih sprva uporabljala le obrnjeno barvno kombinacijo, torej belo osnovo z modrimi črtami. Skratka, tale cobra je od sedaj tudi uradno najlepša Primorka. Brez zamere, Lorella.

Giorgio in Massimo sta za njeno izdelavo porabila 100 dni. Osnova je kovinska konstrukcija, zaprta z aluminijastimi ploščicami, ki so z več kot 1400 zakovicami pritrjene na okvir. Vsaka izvrtana. Vložena in pritrjena ročno. Čez vse skupaj je povezana plastična karoserija, odeta v brezhiben lak. Originalna cobra je bila sicer aluminijasta, toda takšna školjka bi izdelavo in prodajno ceno vozila nekajkrat podražila.

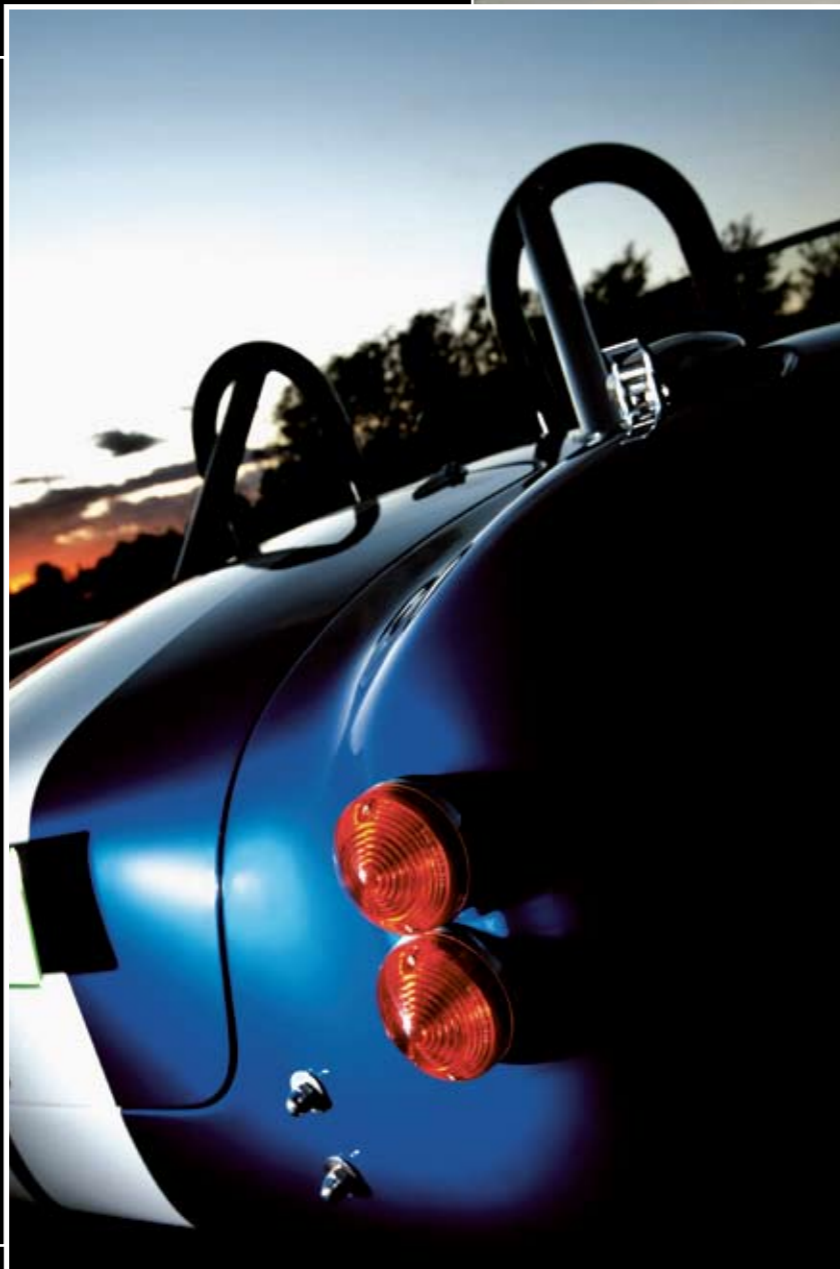
Potem ko sta mi fanta zaupala najnужnejše, sem jima takoj izmaknil ključe. Da se človek mojih mer zbaše za volan 'angleškega' športnega roadsterja iz šestdesetih let, zahteva nekaj spretnosti. A nekako gre ... Ko sem enkrat za volanom, se počutim udobno. No, udobno za nedeljski izlet in seveda nič kaj udobno za daljša popotovanja ali vsakdanjo uporabo. V cobri se, čeprav ni strehe, sedi utesnjeno. Prostora za noge je malo, pedali sklopke, zavore in plina so nevarno skupaj. Dokaj velik volanski obroč je preblizu in prestavna ročica ima povsem predolg hod. Ja, jasno, komolec boste tiščali ob skopo oblazinjena vrata, višje rasli vozniki pa boste cesto gledali napol čez prednje steklo. Ah, popolno počutje.

Ko obrnem ključ, se zemlja pod menoj strese. Osemvaljnik se iz porezanih stranskih izpuhov, ki se končujejo ob strani avtomobila, tam nekje za drobnimi smešnimi plastičnimi vrati, oglasi z glasnim bobnenjem. Seveda, saj skozi izpušne cevi diha motor z zajetno kubaturo in brutalno močjo, ki presega magičnih 500 'konji'. Pretaknem v prvo prestavo, popustim pedal sklopke in kača se povsem pri tleh počasi izviije na asfalt in kljub trdemu podvožju nežno drsi na 17-palčnih Halibrandovih dvodelnih kolesih z značilno triperesno centralno pritrditvijo. Cobra je v vožnji presenetljivo lahka in okretna.



Caroll Shelby

Mojster iz Leesburga v Teksasu, letnik 1923, je nekdanji dirkač in konstruktor dirkalnih avtomobilov. Poleg Shelbyjeve cobe so enako ali še bolj slavne njegove predelave Fordovih mustangov z oznakami GT350 ali GT500. Shelby, ki je med drugo svetovno vojno služboval kot testni pilot in inštruktor v letalstvu, se je v petdesetih in šestdesetih letih aktivno lotil predelave športnih avtomobilov. Septembra 1961 je poslal pismo v angleško tovarno športnih avtomobilov AC s predlogom, naj mu izdelajo njihov dvosedežni roadster tako, da bo vanj lahko vgradil močan ameriški motor V8, ki ga bo uporabljal za dirke. Angleži so za čuda privolili in za Shelbyja izdelali avtomobil brez motorja. Kot zaveden Američan se je Shelby s predlogom o sodelovanju najprej obrnil na Chevrolet, a so ga tam zavrnili, saj je njihovi corvetti šlo na dirkah predbro in si seveda niso želeli konkurence. Nato je Shelby, jasno, potrkal na Fordova vrata, v katerem so ravno iskali orožje, s katerim bi ugnali Chevroleta in njihovo corvetto. Roka je segla v roko in Shelbyju so dostavili 4200-kubični V8, tako imenovani small block motor, ki pa ga je mojster še dodatno obdelal in ga vgradil v AC-jevo aluminijasto školjko. Legenda je bila rojena!



Do potankosti izdelani detajli. Radio pa je le odveč.



Njene silne moči na prvi otip ni čutiti in kljub zajetnim kolesom se volan okretno suče; je pa res, da s surovostjo, tako po odmeri notranjega prostora kot po asketski opremljeni, ves čas sporoča, da gre za staromodno zasnovo avtomobila, ki je bil izdelan z enim samim namenom. Zmagovati na dirkah. Ko se z avtom nekoliko spoprijateljiva, odločneje pohodim plin, a ostanem previden. Vse prevečkrat sem kje bral ali gledal, kako je junak hotel pogumno krotiti strupenjačo in ga je zahrbtna kača hladnokrvno usekala ...

Tudi tale cobra daje vedeti, da z njo ni šale. Ko pohodite plin, se razleže zvok, v katerem utihne ptičje petje, voznika pa s strašanskim pospeškom pilepi na naslonjalo sedeža. Zadnji del vozila pokaže svoj nemir in s stopalko plina je resnično



treba ravnati previdno, sicer vas zadnji del vozila lahko kaj hitro prehiti. Nato pa običajno ni več rešitve. Skratka, cobra je lahko mestni postavljač. Lahko riše široke črne črte od semaforja do semaforja, lahko pa je tudi odlična igrača za nedeljsko zabavo na dirkališčih.

Massimo in Giorgio sta po prvi izdelani cobri dobila zagon. »Prva gre najteže od rok. Zdaj pozna sistem in lotila bi se še kakšne. Po naročilu. Kupec izbere opremo, barvo, motor in vse drugo. Ko položi kavicjo, se lotiva dela. Po treh mesecih prevzame avto svojih sanj. Izdelan na ključ, homologiran in registriran.« Cena? Avto z naših fotografij je lahko vaš za 70 tisoč evrov, približno enako pa vas stane, če si naročite kačo svojih sanj po lastni izbiri. 📷