

FERRARI

LEGENDA IŠ ARTI





Turinys

• MITAS, NEAPSIRIBOJANTIS AUTOMOBILIU	6		
• NUO DIRBTUVIŲ MODENOJE IKI KOTIRAVIMO VOLSTRITE	8		
• „FERRARI“ IR FORMULĖ-1: AMŽIAMS SUSIPYNĘ IR NEATSKIRIAMĖ LIKIMAI	28		
• „GAMYKLA“, KURIOJE SVARBIAUSIA - ŽMONĖS	46		
• KARŪNOS BRANGAKMENIAI: NUO 166 INTER IKI 1000 ARKLIO GALIŲ HIBRIDO SF90	94		
1948 FERRARI 166 INTER	98	2000 FERRARI 360 SPIDER	186
1957 FERRARI 250 CALIFORNIA LWB	102	2000 FERRARI 550 BARCHETTA PININFARINA	190
1957 FERRARI 250 TESTA ROSSA	106	2002 FERRARI 575M MARANELLO	194
1962 FERRARI 250 GTO	110	2002 FERRARI ENZO	198
1962 FERRARI 250 GTL	114	2004 FERRARI 612 SCAGLIETTI	202
1964 FERRARI 275 GTB	118	2006 FERRARI P4/5 BY PININFARINA	206
1964 FERRARI 330 GT 2+2	122	2007 FERRARI 599 GTB FIORANO	210
1966 FERRARI 330 P3	126	2007 FERRARI 430 SCUDERIA	214
1967 FERRARI MODULO	130	2008 FERRARI CALIFORNIA	218
1968 FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA	134	2009 FERRARI 458 ITALIA	222
1969 FERRARI DINO 246 GT	138	2009 FERRARI P540 SUPERFAST APERTA	226
1971 FERRARI 365 GT/4 BB	142	2011 FERRARI FF	230
1975 FERRARI 308 GTB/GTS	146	2012 FERRARI SP12 EC	234
1984 FERRARI 288 GTO	150	2012 FERRARI 599XX EVOLUZIONE	238
1984 FERRARI TESTAROSSA	154	2012 FERRARI F12 BERLINETTA	242
1985 FERRARI 328 GTB	158	2013 FERRARI 458 SPECIALE	246
1985 FERRARI 412	162	2013 FERRARI SERGIO PININFARINA	250
1987 FERRARI F40	166	2013 FERRARI LAFERRARI	254
1991 FERRARI 512 TR	170	2015 FERRARI 488 GTB	258
1994 FERRARI F355 BERLINETTA	174	2015 FERRARI F12TDF	262
1995 FERRARI F50	178	2019 FERRARI SF90 STRADALE	266
1999 FERRARI 360 MODENA	182	NUOTRAUKŲ ŠALTINIAI IR AUTORIAI	270



Iš pradžių Dreikas buvo ne tik komandos įkūrėjas bei vadovas, bet ir vairuotojas. Enzo Ferrari lenktyniavo iki 1932-ųjų, kai jam gimė sūnus Dino, pavadintas per anksti šį pasaulį palikusio Enzo brolio Alfredino garbei. Pasipylė pergalės. „Scuderia Ferrari“ pradėjo sparčiai augti, netrukus jau turėjo daugiau nei keturiasdešimt pilotų, – tarp jų ir tokias sporto garsenybes kaip Antonio Ascari, Giuseppe Campari ir Tazio Nuvolari, – ir iš automobilių gamintojos lenktynių skyriaus tapo visateise nepriklausoma komanda. Arezės* automobilių gamintoja, išgąsdinta tokios sėkmės, bandė daryti viską, kad tik *Il Commendatore* (it. „komandoras“) – šis titulas Enzo suteiktas dar 1927 metais – ir toliau būtų siejamas su šios įmonės prekės ženklu ir net paskyrė Ferrari „Alfa Corse“ lenktynių skyriaus sporto direktoriumi.

Žmogui, kuris nebuvo nei inžinierius, nei projektuotojas, nei vadybininkas, šis pasiekimas reiškė fantastišką sėkmę. 1939-aisiais, praleidęs dešimt metų „Alfa Romeo“, Enzo Ferrari paliko įmonę dėl kategoriškų nuomonių skirtumų tarp jo ir Portelo** įmonės vadovybės. 1940-aisiais, panaudojęs išaitinę išmoką, Ferrari Modenoje įkūrė įmonę „Auto Avio Costruzioni“. Čia jo dirbtuvėse buvo pagaminti du rodsteriai, sukonstruoti daugiausia iš „Fiat“ komponentų.

* Miestelis, kuriame nuo 1960 iki 2005 m. veikė „Alfa Romeo“ gamykla.

** Milano mikrorajonas, kuriame veikė pirmasis „Alfa Romeo“ fabrikas, uždarytas 1986 m.

12 • TAZIO NUVOLARI IR JO „ALFA“ AUTOMOBILIS SU ŠUOLIUOJANČIO ŽIRGO EMBLEMA NICOJE 1935 METAIS. ENZO FERRARI GAVO LEIDIMĄ NAUDOTI ŠIĄ EMBLEMĄ IŠ FRANCESCO BARACCOS MAMOS.

13 VIRŠUJE • ALBERTO ASCARI VAIRUOJA „FERRARI 125“, SU KURIUO IŠKOVOJO PERGALĘ „DAILY EXPRESS“ TROFÉJAUS LENKTYNĖSE SILVERSTONE 1949 METAIS, APLENKĖS FARINĄ IR VILLORESI.

13 CENTRE • „SCUDERIA FERRARI“ LENKTYNININKAS TAZIO NUVOLARI VAIRUOJA „ALFA ROMEO 12C“ 1936 METŲ VANDERBILTO TAURĖJE LONG AILANDO ŽIEDE.

13 APAČIOJE • GIUSEPPE CAMPARI VAIRUOJA „ALFA 8C 2300“. 1931 METAIS TAZIO NUVOLARI SU ŠIUO AUTOMOBILIU LAIMĖJO ITALIJOS DIDJĮ PRIZĄ, ĮVEIKĖS „BUGATTI“, „MERCEDES“, „TALBOT“ IR „MASERATI“.





Kad ir kam buvo būdinga taip elgtis, tik ne „Ferrari“. Nors ir ji išgyvendavo „liesesnių“ periodų, aktyviai dalyvavo čempionatuose nuo pat 1930-ųjų, kai dar buvo ne savarankiška automobilių gamintoja, o tik „Alfa Romeo“ lenktynių skyrius.

Iki aštuntojo dešimtmečio vargiai būtų suskaičiavęs visus turnyrus ir kategorijas, kuriose varžėsi „Ferrari“, bet tada Dreikas nusprendė sutelkti visas jėgas į Formulę-1, kuri reikalavo vis didesnių piniginių investicijų, tačiau paliko galimybę pavieniams vairuotojams lenktyniauti už raudonusius arba kai kuriems patikimiems partneriams naudoti „Pagaminta Maranele“ variklius. Ir šioje srityje pelnyta daugybė pergalių: pakanka prisiminti nuo 1974 iki 1977 metų iškovotus titulus ralyje su „Lancia Stratos“, kuriame buvo įmontuotas „Ferrari Dino“ variklis, apie „besisvečiuojančio“ „Ferrari 333 SP“ pergalę Amerikos čempionate IMSA 1995 metais arba nesuskaičiuojamą daugybę



30 • JOSÉ FROILÁN GONZÁLESAS (ANTRAS IŠ KAIRĖS) SVEIKINAMAS SU PERGALE 1951 METŲ DIDŽIOSIOS BRITANIJOS DP LENKTYNĖSE – TAI BUVO PIRMOJI „FERRARI“ LAIMĖTA FORMULĖS-1 ETAPO PERGALĖ.

30-31 • ALBERTO ASCARI PRIE AUTOMOBILIO, SU KURIU NESĖKMINGAI DALYVAVO 1952 METŲ SEZONO INDIANAPOLIO 500 MYLIŲ LENKTYNĖSE. TAČIAU TAIS PAČIAIS METAIS JIS IŠKOVOJO FORMULĖS-1 PASAULIO ČEMPIONO TITULĄ.



laimėjimų FIA GT pasaulio čempionate nuo 2005 iki 2009 metų su „Maserati MC12“, automobilio „Ferrari Enzo“ klonu. Tačiau pagrindinis pergalių – ir karčių pralaimėjimų – šaltinis buvo Formulė-1.

„Ferrari“ debiutavo pačiame pirmame pasaulio čempionate 1950 metais, tačiau į lenktynių trasą išriedėjo tik antrosiose Didžiojo prizo lenktynėse Monake, kur pilotas Alberto Ascari užėmė antrą vietą. Italijos didžiojo prizo lenktynėse antrą vietą taip pat iškovojė Dorino Serafini.

Visgi jau 1951-aisiais Didžiojoje Britanijoje pirmą „Ferrari“ pergalę istorijoje iškovojė argentinietis José Froilánas Gonzálezas. Be

to, kitus du etapus laimėjo Ascari. Taip, žingsnis po žingsnio artėdamas prie tikslo, 1952 metais šuoliuojantis žirgas pelnė pirmąjį Formulės-1 titulą, nes penkis iš eilės etapus laimėjo Ascari ir dar vieną pergalę pridėjo Piero Taruffi. 1953-aisiais Ascari pakartojo šį pasiekimą dar penkis kartus lipdamas ant aukščiausios podiumo pakylės, be to, po vieną Didžiojo prizo etapą laimėjo Mike’as Hawthornas ir Giuseppe Farina. 1954 ir 1955 metais „Ferrari“ susidūrė su grėsmingu varžovu – „Mercedes“, tad 1954-ųjų sezone sugebėjo iškovoti vos dvi pergales (Gonzálezas ir Hawthornas), o 1955-aisiais laimėjo tik vieną etapą (Maurice’as Trintignant’as).

MICHAELIS SCHUMACHERIS

(pilotas)

Kadangi Schumacherio tėvas turėjo kartingo trasą Kerpene, berniukas natūraliai patraukė į automobilių sportą. 1984-aisiais Michaelis tapo Vokietijos jaunių kartingo čempionu ir po dvejų metų gavo progą išbandyti jėgas Formulėje-3, kur pademonstravo itin didelį greitį. 1990-aisiais prisijungė prie „Mercedes“ komandos ir sėkmingai sudalyvavo Pasaulio sportinių automobilių čempionate. Jaunuolį pastebėjęs Eddie'is Jordanas pasodino jį į Formulės-1 bolidą 1991 metų Belgijos didžiojo prizo lenktynėse. Schumacheris paliko puikų įspūdį, ir „Benetton“ pasikvietė jį jau į kito etapo lenktynes Moncoje, kur pilotas iškart pelnė taškų ir užėmė penktą vietą. Pirmąją pergalę Schumacheris iškovojo 1992-aisiais taip pat Belgijoje, o antrąją – po metų Portugalijoje. Tačiau triumfo metais tapo 1994-ieji – pasiektos septynios pergalės ir pelnytas pasaulio čempiono titulas. Dar geriau sekėsi 1995-aisiais: iškovojęs devynias pergalės, Schumacheris apgynė titulą pilotų įskaitoje ir padėjo „Benetton“ pasiekti pergalę konstruktorių įskaitoje (prie pastarosios prisidėjo ir komandos draugas Johnny'is Herbertas, tapęs nugalėtoju dukart).

Tačiau 1996 metais „Ferrari“ „nugvelbė“ Schumacherį, o kartu ir sporto direktorių Rossą Brawną, iš „Benetton“, siekdama susigrąžinti pilotų pasaulio čempiono titulą, kurį paskutinį kartą komanda iškovojo 1979-aisiais. Staiga raudonųjų komandos konkuren-

cingumas smarkiai išaugo ir 1997 (penkios pergalės) bei 1998 (šešios) metais Schumacheris realiai pretendavo į titulą. 1999 metai atnešė vos du Didžiuosius prizus, bet 2000-aisiais prasidėjo pergalingas ciklas, kuris tęsėsi iki 2004-ųjų; per tą laiką iškovoti penki titulai pilotų įskaitoje ir tiek pat konstruktorių kategorijoje, o kai kurie iš jų pelnyti neįtikėtinais lengvai.

2005-aisiais Schumacheris laimėjo vos vieną etapą, o štai 2006-aisiais – septynis, tačiau galutinėje rikiuotėje liko tik antras, tad nusprendė trauktis iš varžybų. Kitus trejus metus dirbo „Ferrari“ kaip konsultantas ir pilotas bandytojas, bet atrodė, jog neišvengiamai grįš prie profesionalaus lenktyniavimo – 2010 metais taip ir nutiko, tik jau su „Mercedes“ komanda. Vis dėlto per trejus metus ant podiumo lipo tik vieną sykį, kai 2012 metų Kanados didžiojo prizo lenktynėse užėmė trečią vietą. Tad metų gale nusprendė visam laikui trauktis iš lenktynių. 2013 metų gruodžio 29 dieną sliđinėdamas pateko į nelaimingą atsitikimą, per kurį sunkiai susižeidė ir iki šiol neatsigavo.



88 • SIMBOLINE TAPUSI SCHUMACHERIO, BUČIUOJANČIO SAVO „FERRARI“, NUOTRAUKA. 2006 METAIS VOKIETIS ATISISVEIKINO SU „FERRARI“ IR FORMULĖ-1, TAČIAU 2010-AISIAIS GRĮŽO LENKTYNIAUTI, TIK JAU „MERCEDES“ KOMANDOJE.

89 • MICHAELIS SCHUMACHERIS PERĖJO IŠ „BENETTON“ Į „FERRARI“ 1996 METAIS, PRIEŠ TAI DVEJUS METUS PAEILIUI PELNĖS PASAULIO ČEMPIONO TITULĄ. VIS DĖLTO PRIREIKĖ DAR TRIJŲ SEZONŲ, KAD PRASIDĖTŲ NAUJAS PERGALIŲ CIKLAS.



Formula 1

Marlboro

Vodafone

L'OREAL PARIS

Marlboro

OMP M. Schumacher

FERRARI 166 INTER

Automobilių kėbulų gamintoja „Carrozzeria Touring“ užėmė ypatingą vietą Enzo Ferrari širdyje. 1940 metais, palikęs „Alfa Romeo“, jis patikėjo savo pirmąjį kurtą automobilį „Auto Avio Costruzioni 815“ šiai įmonei iš Milano. Todėl nieko keisto, kad 1948-aisiais, nusprendęs konstruoti sportinės kategorijos lenktyninį automobilį, Ferrari vėl kreipėsi į „Carrozzeria Touring“, kuri per tą laiką išgarsėjo savo *superleggera* (it. „itin lengvais“) kėbulais, pasižymėjusiais lengva, tačiau tvirta konstrukcija.



Taip gimė „166 MM Touring“, santrumpa MM pavadinime reiškia *Mille Miglia* (it. „Tūkstantis mylių“) – garsiosios gatvių lenktynės, kuriose Maranelo komanda iškovos virtinę pergalių. Barketą varė priekyje sumontuotas 12 cilindrų, pakreiptų 60° kampu, V formos 1 995 cm³ darbinio tūrio variklis. Šio modelio *gran turismo* versija buvo pavadinta „166 Inter“. Pradėjus skliti gandams apie „Ferrari“ sėkmę varžybose, dėmesį į šią sritį netrukus atkreipė ir kiti kėbulo gamintojai, pirmiausia „Ghia“,

„Vignale“ ir „Farina“. Pastarasis, panašiai kaip ir „Bertone“, pasiūlė ir kabrioletą su nuleidžiamu brezentiniu stogu versiją. „Inter“ serijos automobiliai buvo skirti važiuoti gatvėmis, tačiau daugybė sportininkų su jais dalyvavo lenktynėse, nors mašinų kėbulai ir buvo sunkesni nei tipinių lenktyninių automobilių. Pavyzdžiui, barketa 166 MM svėrė 650 kilogramų, o berlineta „166 Inter“ – 900. Nuo 1948 iki 1950 metų iš viso pagaminti 37 pastarojo modelio vienetai.



TECHNINĖS CHARAKTERISTIKOS

VARIKLIS

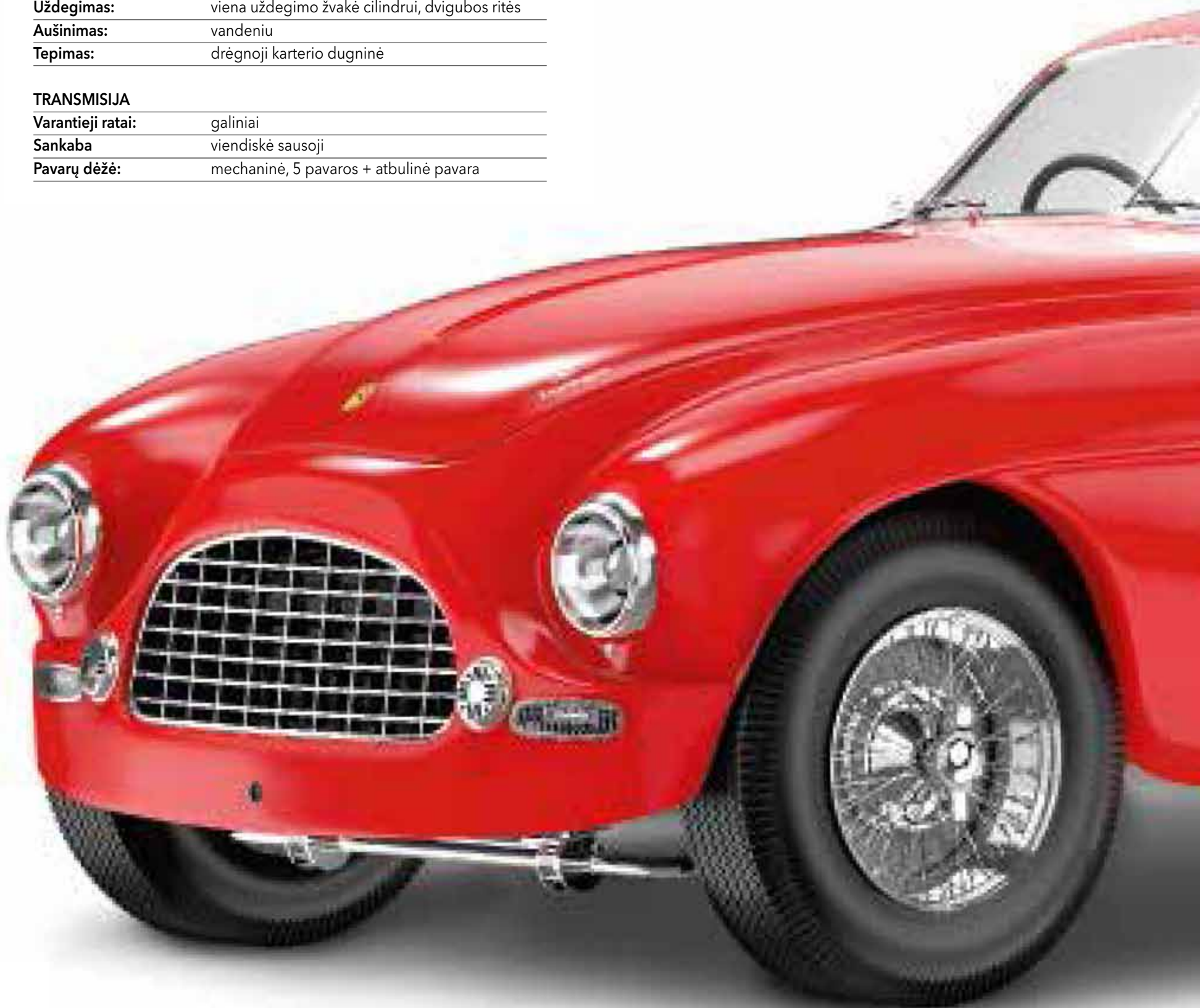
Pozicija:	priekyje, išilgai
Cilindrai:	12, V tipo (60° kampu)
Skersmuo x stūm. eiga:	60,0 x 58,8 mm
Darbinis tūris:	1 995 cm ³
Didžiausia galia:	90 AG (67 kW) ties 5 600 aps./min.
Didž. sukimo momentas:	---
Vožtuvų atidarymas:	vienas skirstomasis velenas cilindrų blokui
Vožtuvai:	du vienam cilindrui
Degalų tiekimas:	vienas karbiuratorius „Weber 32 DCF“
Uždegimas:	viena uždegimo žvakė cilindrui, dvigubos ritės
Aušinimas:	vandeniu
Tepimas:	drėgnoji karterio dugninė

TRANSMISIJA

Varantieji ratai:	galiniai
Sankaba	viendiskė sausoji
Pavarų dėžė:	mechaninė, 5 pavaros + atbulinė pavara

VAŽIUOKLĖ

Kėbulo tipas:	dvivietė berlineta arba barketa / 2+2 kupė
Rėmas:	vamzdelinis plieninis, kopėčių tipo
Priekinė pakaba:	nepriklausomoji, su nevienodo ilgio svirtimis, skersinėmis lakštinėmis lingėmis ir hidrauliniiais amortizatoriais
Galinė pakaba:	su standžiąja varančiąja ašimi, išilginėmis pusiau elipsinėmis lakštinėmis lingėmis, hidrauliniiais amortizatoriais, stabilizatoriumi



Vairo mechanizmas:	slieko-segmento pavara
Stabdžiai priek. / gal.:	būgniniai
Ratai:	15" skersmens stipiniai ratai su 5,5 x 15" padangomis priekyje ir gale

GABARITAI IR SVORIS

Važiuklės bazė:	2 620 mm
Tarpvėžė priek. / gal.:	1 250 mm / 1 200 mm
Ilgis:	–

Plotis:	–
Aukštis:	–
Svoris:	900 kg (berlineta)
Degalų bako tūris:	72 litrai

PARAMETRAI

Didžiausias greitis:	150 km/val.
Įsibėgėjimas nuo 0 iki 100 km/val.:	–
Svorio ir galios santykis:	10,0 kg vienai arklio galiai



Šis saulėtajai Kalifornijai dedikuotas modelis atsirado atkakliojo Maranelo markės automobilių importuotojo į JAV Luigi Chinetti dėka, nes būtent jis įtikino Enzo Ferrari, kad projektas bus sėkmingas. „Scaglietti“ sukūrė vieną žavingiausių rodsterių per visą šuoliuojančio žirgo istoriją, išsiskiriantį kėbulu iš plieno lakštų, tačiau su aliumininėmis durelėmis, kapotu ir bagažinės dangčiu. Sukonstruoti ir keli lenktynėms skirti egzemplioriai – jų kėbulas pagamintas vien tik iš lengvojo lydinio. Automobilis sukurtas berlinetos 250 GT pagrindu ir turėjo 3 litrų V12 tipo variklį – tokį patį, kaip ir šio modelio versija „250 GT Berlinetta Tour de France“. Netrukus pasirodė pirmieji modeliai su organinio stiklo aptakais ant priekinių žibintų, o

1958-aisiais pristatyta antroji versija su atvirais priekiniais žibintais ir labiau pabrėžtomis ratų arkomis. 1959-aisiais pristatytame atnaujintame modelyje įrengtos šoninės variklio skyriaus išmetamųjų dujų ventiliacijos angos su trimis vertikaliomis juostelėmis, chromuoti priekinių žibintų žiedai ir iškilusi oro įleidimo anga kapoto viduryje. Be to, atnaujintame variante iki tol naudotus būgninius stabdžius pakeitė diskiniai. Versija ilga važiuoklės baze (2 600 mm) gaminta iki 1960 metų, o tada ją pakeitė rodsterio variantas trumpa važiuoklės baze (2 400 mm), su 280 AG (209 kW) V12 tipo varikliu, gamintas iki 1962-ųjų ir sukurtas SWB konfigūracijos berlinetos pagrindu. Be to, abu modeliai turėjo versiją su nuimamu kietu stogu.

2004 metais modelyje F430, kuris pakeitė „360 Modena“, buvo pristatytos tokios inovatyvios technologijos kaip elektroninis diferencialas ir garsusis *manettino* jungiklis, tai yra sukamasis valdiklis ant vairo, kuris leidžia renkantis skirtingas programas valdyti traukos ir stabilumo kontrolę, riboto slydimo diferencialą, pavarų dėžę, ABS sistemą bei pakabos nustatymus.

Po trejų garbingos karjeros metų F430 seriją papildė lenktyboms pritaikyta versija „Scuderia“ - taigi modelis sulaukė panašaus likimo kaip „360 Modena“, kai pasirodė versija „Challenge Stradale“. Varomas tokiu pačiu V8 tipo 32 vožtuvų 4 308 cm³

varikliu (tačiau galia ir sukimo momentas padidėjo atitinkamai nuo 490 AG (365 kW) ir 47,4 kgm iki 510 AG (380 kW) ir 47,9 kgm) ir 100 kg lengvesnis už savo pirmtaką F430, „Scuderia“ j priekį šaudavo taip greitai, kad nuo 0 iki 100 km/val. įsibėgėdavo per 3,6 sekundės ir išvystydavo iki 320 km/val. greitį. Drauge su Formulės-1 pilotu Michaeliu Schumacheriu kurtas automobilis buvo 15 mm žemesnis nei 430, turėjo tvirtesnes linges ir amortizatorius, be to, anglies-keramikos diskinius stabdžius bei garsiąją automatizuotą mechaninę pavarų dėžę F1, kurios naujausia patobulinta versija (vadinama „Super-Fast2“) leido sumažinti pavaros per-

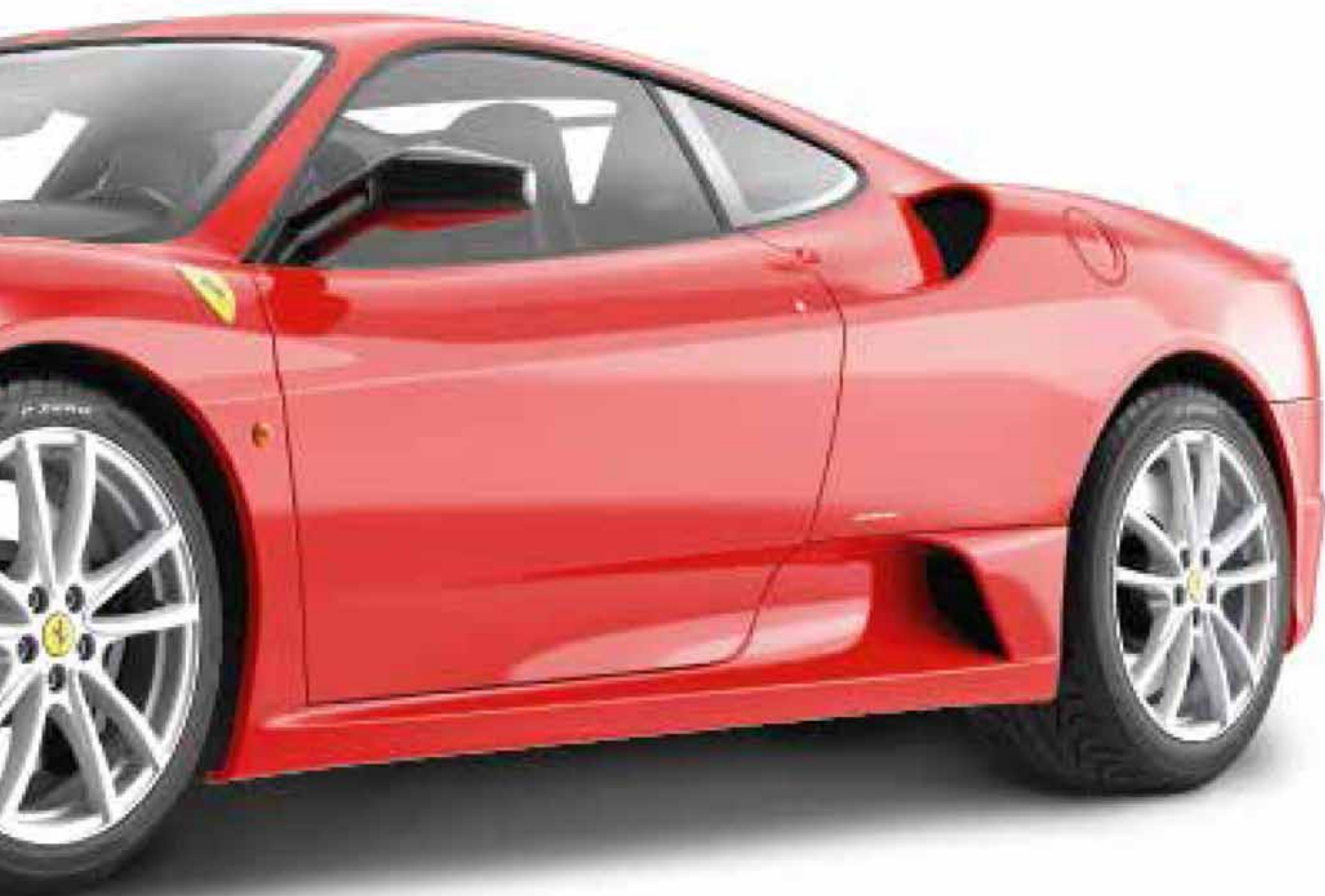


jungimo laiką nuo 150 iki 60 milisekundžių. Buvo pagerintos ir aerodinaminės savybės – patobulintos oro įleidimo angos, šoniniai slenksčiai, integruotas aptakas, plokščias dugnas ir išmetiklis – patobulinimų tikslas buvo padidinti prispaudžiamąją jėgą iki 300 kg važiuojant 320 km/val. greičiu.

Automobilio viduje daugiausia dėmesio skirta funkcionalumui: priešingai nei F430, vidinė durelių danga ir centrinė salono dalis buvo pagamintos vien tik iš anglies pluošto, odos apdailą pakeitė „Alcantara“ audinys, o gaminant patogias vietas sportines sėdynes panaudoti kompoziciniai pluoštai.

FERRARI 430 SCUDERIA

2007



TECHNINĖS CHARAKTERISTIKOS

VARIKLIS

Pozicija:	viduryje, išilgai
Cilindrai:	8, V tipo (90° kampu)
Skersmuo x stūm. eiga:	92,0 x 81,0 mm
Darbinis tūris:	4 308 cm ³
Didžiausia galia:	510 AG (380 kW) ties 8 500 aps./min.
Didž. sukimo momentas:	47,9 kgm ties 5 250 aps./min.
Vožtuvų atidarymas:	du skirstomieji velenai cilindrų blokui
Vožtuvai:	keturi vienam cilindrui
Degalų tiekimas:	elektron. įpurškimo sistema „Bosch Motronic ME7“
Uždegimas:	viena uždegimo žvakė cilindrui, elektroninė statinė sistema „Bosch Motronic ME7“
Aušinimas:	vandeniu
Tepimas:	sausoji karterio dugninė

TRANSMISIJA

Varantieji ratai:	galiniai
Sankaba	dvidiskė
Pavarų dėžė:	automatizuota mechaninė pavarų dėžė F1, 6 pavaros + atbulinė pavana

VAŽIUOKLĖ

Kėbulo tipas:	dvivietė berlineta
Rėmas:	aliumininis erdvinis rėmas
Priekinė pakaba:	nepriklausomoji, su dvigubomis svirtimis, spyruklinėmis lingėmis, teleskopiniais amortizatoriais ir stabilizatoriumi
Galinė pakaba:	nepriklausomoji, su dvigubomis svirtimis, spyruklinėmis lingėmis, teleskopiniais amortizatoriais ir stabilizatoriumi
Vairo mechanizmas:	krumpliastiebinė pavara
Stabdžiai priek. / gal.:	anglies-keramikos diskiniai
Ratai:	19" lengvojo lydinio ratlankiai su 235/35 padangomis priekyje ir 285/35 padangomis gale

GABARITAI IR SVORIS

Važiuklės bazė:	2 600 mm
Tarpvėžė priek. / gal.:	1 669 mm / 1 616 mm
Ilgis:	4 512 mm
Plotis:	1 923 mm
Aukštis:	1 199 mm
Svoris:	1 250 kg
Degalų bako tūris:	95 litrai

PARAMETRAI

Didžiausias greitis:	320 km/val.
Įsibėgėj. 0-100 km/val.:	3,6 sekundės
Svorio ir galios santykis:	2,45 kg vienai arklio galiai



