



LETEČA PREPROGA

Fijuuu, tole je pa res eksotika.

Na oko je bolj avtomobil kot motocikel. Nekakšna formula brez enega kolesa.

Saj ne veš, kako bi se zadeve lotil s prave strani. Niti do kolen ne sega po višini. Vse je ovito in prekrito s plastično karoserijo in voznikov prostor v notranjosti je ves grbav.

Za sopotnika pa ploščad. Majhna in čisto pri tleh pa zelo zadaj.

Ko sem takole z bratom, priložnostnim sovoznikom, mencial okoli prikoličarja, je Kraševac Ivanu in Pirnat Zdenku šlo na smeh. Fanta sta dirkača, iz AMD Domžale, voznik in sovoznik, par, ki si zaupa in se spozna na skrivnosti vožnje prikoličarja. Sam sem te stvaritve do sedaj gledal bolj od daleč.

»No, kar noter stopi,« je bil

ukaz. Razmišljam, kam neki, saj je povsod grbasta plastika, sedeža pa nikjer. Torej vstopim. Kot v kopalno kad. In se z rokama primem za robove.

»Nogi potisni nazaj. V luknje v školjki, ja. Pa levo zatakni v vilico. To je menjalnik. Desni pedal je za vse tri zavore.«

Kdo bi si mislil. To je res nenavadno. Klečim, nogi imam

tam zadaj v školjki. Roki porinem v tunel spredaj, v nos prikoličarja. Se oprem na komolca in zagrabim krmilo. Hudiča, pa res nima ročice za zavoro. Na levi sklopka, na desni polovici ročica plina. Vse skupaj pa zelo pri tleh. Povsod me nekaj tišči in boli, še najbolj nerazgibani sklepi. Da vožnja ne bo udobna, mi je takoj jasno.

Tudi sovoznik ima, za dveh koles vajenega motorista, nenavaden položaj. Prikolica je kot manjši balkon, veranda. Le brez sedeža in ograje. Gola ploščad, le tu in tam ročaji.

Zdenko Pirnat svetuje: »Pazi! Ne lezi iz prikolice, ko voznik pospešuje ali zavira. Te bo izgubil. Vidiš, če je ovinek v levo, se primeš za tale ročaj, noge pa takole prekrižane. Ovinek desno, ležeš čez zadnje kolo in se primeš za blatnik nad kolesom. Oprimka v plastiki verjetno ne boš takoj našel.«

No, zadevo imava v rokah. Vsaj tako sem si mislil, ko so naju fantje porinili. Popustim

Počutje na prikolici je res nevsakdanje. Prostora ni v izobilju. Kajti v prid aerodinamike moraš čim manj štrleti iz vozila, ko zadeva leti naravnost. Torej je treba biti kar se da majhen, zvit kot presta za nizkim oklepom. In pred ovinki dovolj uren, da ujameš pravo lego: da zagotoviš trikolesniku ravnotežje pa hkrati ne padeš ven, ko se trije gumijasti valjarji ob zaviranju prilepijo ob asfalt – ali ob pospeševanju, ko sproščeni konji tako potegnejo, da imaš občutek, kot da se hoče prikoličar odpeljati spod telesa.

Razdalja do tal je majhna, nekaj centimetrov, in če si nepozabljiv, iz prikolice štrleča noga zagradi v asfalt. Pri nagibanju iz prikolice je to lahko tudi zadnjica. Zato sploh ne preseneča, da ima sovoznik na prikolici na zadnjici prilepljeno prav takšno ploščico, kot jih imajo solo motociklisti na kolenih: da mu asfalt ne posname goveje, pa tudi lastne kože z zadnje plati.

Vožnja s prikolico je – garanje: bodi majhen, zlezi na desno, obvisi v levo, nazaj v prikolico. Brez predaha. S popolnim zaupanjem v voznika. In voznika v sovoznika.

sklopko. Petstokubični dvotaktnik zagrga in zamre. Še enkrat. Tokrat ga z več posluha ujame in motor zapoje. Prikoličar se premakne po izvozni cesti iz boksov proti grobniški stezi.

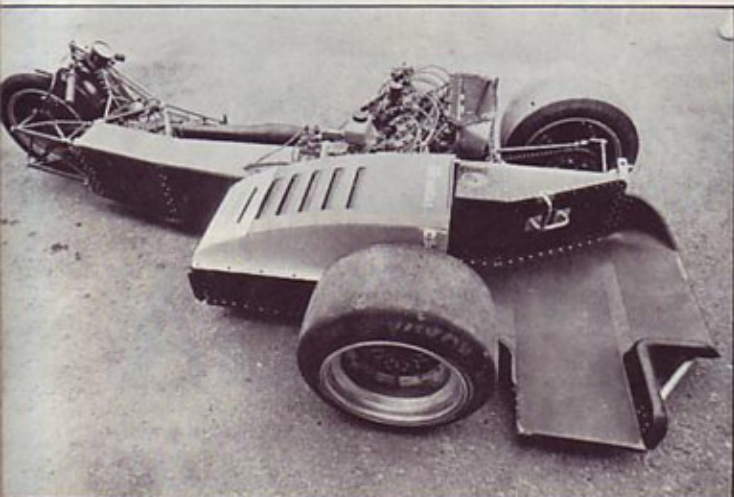
Vse je novo. Tudi svet iz žabje perspektive. Še najbolj pa prikoličar. Hočem spustiti vizir čelade, pa mi ne uspe umakniti leve roke s krmila. Krmilo je direktno, z ukrivljeno cevjo, povezano s pestom prednjega kolesa, ki je zaresni avtomobilski valjar. Samo malce popustim pritisek roke na krmilo in prikoličar mi prične uhajati v desno, rine s steze. Le pa reč!

Štirivaljnik za mojim hrbtom grgra iz baterije štirih uplinjačev in izpuhov, ki se vlečejo pod mojim trebuhom in pridejo na plano desno, tik za prednjim kolesom. Razganja ga spoštljivih 135, morda 140 konjev, ki se prebujajo nad spodnjo mejo 7000 vrtljajev in hočejo navzgor, do 12.000 vrtljajev. Po pravici povem, ne

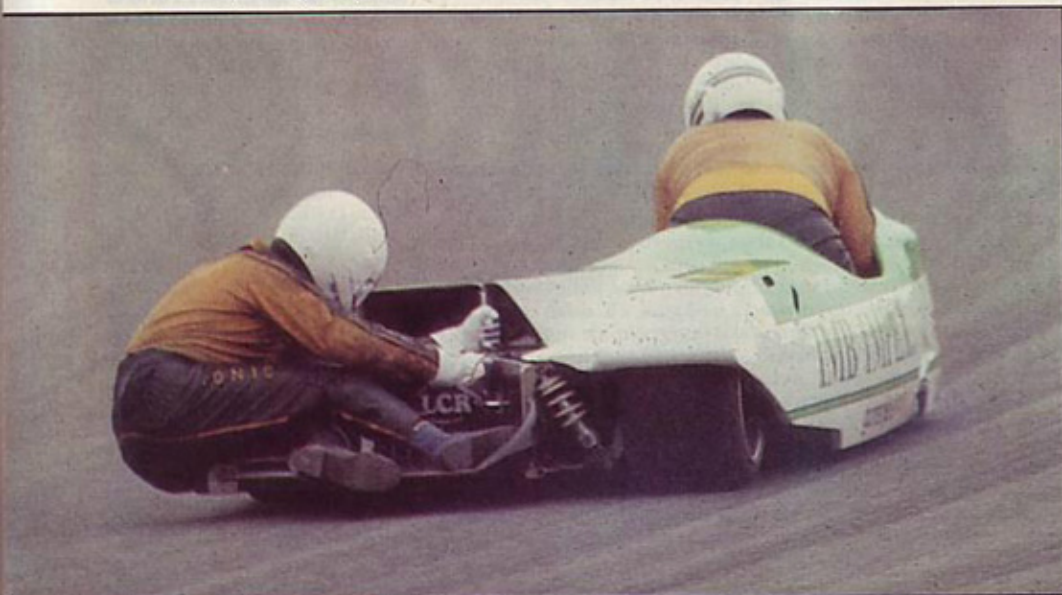
upam si ožeti ročice plina. Kajti prikoličar rine nekako po svoje. Hoče odločno roko na krmilo. V reški ovinek, močno v levo, zavijam nežno. Prikoličar rine v travo, v desno. Več odločnosti je treba. Fantje so imeli prav. Če se pelješ prepočasi, gre težko. S hitrostjo postaja vozilo bolj naravno.

Iz reškega ovinka v kratko ravnino pospešujem. Svet se kar hitro premika, družba motociklistov, s katerimi smo skupaj na stezi, pa šine mimo kot za šalo. Nenavadno je gledati druge motocikle v verigo. Tako visoki so, če voziš zleknjen tik nad asfaltom.

Zaviti S-ovinek odpira nov problem. Kam postaviti kolesi, nos prikoličarja, da ne bo prikolica, ki je na levi strani, zagrabila v travo, pa da bo na desni še vedno dovolj asfalta in da hkrati ne izgubim sovoznika? Sploh ga ne vidim, tako daleč zadaj telovadi.



Prikoličar brez plastičnega oklepa



Tekmovalna ekipa Kraševc-Pirnat

Rahlo zaviram, pa me kljub temu »zmanjka« v rokah. Vozilo silno dobro ustavlja in nevajenemu vozniku je motoristični škorenj preokoren. V domačih copatih bi zavoro začutil hitreje.

Povem vam, vožnja takega trikolesnika ni niti najmanj enostavna. Šele takole, iz prve roke, dodobra spoznaš, koliko znanja, občutka pbeh v vozilu in odločnosti zahteva. Pa čeprav je vide-

ti, gledano od daleč, v dirki, harmonično ujemanje vozniskega para lahkotna igra.

Ja, seveda. Prikoličar, da ne pozabim, je motocikel. Malce nenavaden. Spogleduje se z avtomobili. Toda s pristnim občutkom motocikla – v voznikovih rokah.

Mitja in Samo Gustinčič
Foto: Srdan Živulović



Upravljanje: direktno krmilo, na očeh merilec vrtljajev motorja in ob strani baterija za vžigalni sistem. Izpuhi se končujejo v zbiralni komori za prednjim kolesom.

LCR z Yamahinim motorjem

Prikoličar, ki ga vozi duo Kraševac-Pirnat, prihaja iz rok Ralfa Bohnhorsta, lani 12. na svetovnem prvenstvu. Pred njim je prikoličar vozil Masato Kumano.

Osnova trikolesnika je okvir monocoque, izdelan iz aluminijastih panelov, med seboj zlepljenih in kovičenih, izdelek švicarske firme LCR (Louis Christen Racing), ki oskrbuje večino dirkačev. Okvir je enostavna in lahko popravljiva konstrukcija, saj LCR ponuja tudi servis poškodovanih prikoličarjev. V osnovi je okvir štirikoten vzdolžni nosilec, na katerega sta s cevno konstrukcijo z desne strani v isti osi obešeni kolesi s paralelogramskim vzmetenjem. Z leve strani, bližje srednji prečni osi, pa je pripeto tretje, nevzmeteno kolo in tik za njim ploščad za sovoznika, izdelana iz karbon-kevljarja in prikovičena k osnovnemu nosilecu.

Motor je vpet pred zadnjim kolesom in za voznikovem hrbtom, z izpušnimi cevmi, ki segajo do zbiralne komore tik za prednjim kolesom. Prenos moči z motorja na zadnje kolo je izpeljan s parom verižnikov in verigo, brez vmesnih elementov. Zadnje kolo in bočno kolo v isti osi ter prenos moči z diferencialom je FIM prepovedala po letu 1978, ko je genialni dirkač in konstruktor Rolf Biland ustvaril tricikel beo in pometel z bolj klasično zasnovano konkurenco.

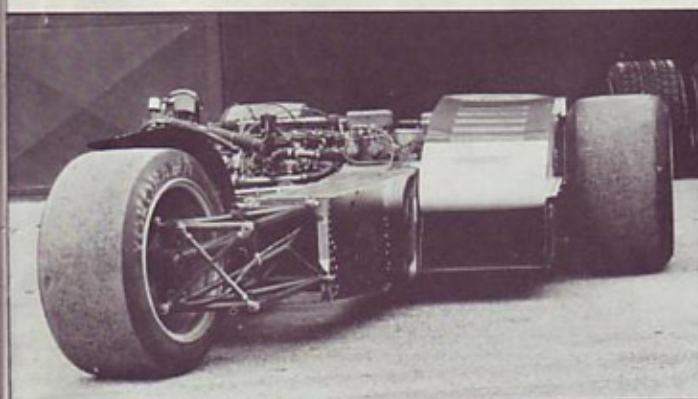
Motor prikoličarja, ki smo ga vozili, je zbirka delov različnih proizvajalcev in popoln dokaz inventivnosti dirkačev s svetovnega prvenstva, ki ostajajo samosvoji, brez neposrednega sodelovanja tovarniških razvojnih oddelkov in z dokaj skromno finančno zaslombo. Motor je v osnovi Yamahin 500-kubični dvotaktni agregat, vrstni vodno hlajeni štirivaljni, ki mu je Kumano dodal Hodnina valje z izpušnimi ventili na izpuh. Odvisno od trenutnega zdravja in stopnje priprave zmora motor moč 140 konjev pri 12.000 vrtljajih, kar omogoča, da 186 kg težko vozilo (z oljem, vodo in gorivom) doseže na ravnici reškega dirkališča hitrost 250 km na uro. Yamahin je tudi šeststopenjski menjalnik ter veploščna suha sklopka.

Trikolesnik je obut v 13-colska aluminijasta platišča ter tekmovalne gume Yokohama, ki so povsem avtomobilskega videza, toda le prikoličarjem namenjene konstrukcije. Obstajajo dimenzijah 8,2-10-13, 10,0-20-13, 9,0-20-13 ter različnih konstrukcijah karkase ter seveda trdote zmesi. Na izbiro pa je tudi profil za suho stezo, za dež ali vmesne razmere. Ob firmi Yokohama opremlja prikoličarje z gumami le še Avon.

Zaviranju je namenjen komplet treh notranjih hlajenih zavornih kolutov, za vsako kolo po en. Krmili jih le nožni pedal, čeprav nekateri uporabljajo tudi ročico na krmilu za prednji kolut. Glede na zahteve steze, je zavornemu kolutu bočnega kolesa mogoče z regulacijo na glavni zavorni črpalki fino nastavljati zavorno moč.

Prav v dolžino in zaradi bočnega kolesa v široko potegnjena konstrukcija prikoličarja z veliko površino gume na asfaltu zagotavlja trikolesniku dobro stabilnost v ovinkih ter neproblematično prenašanje celotne moči na asfalt, kar se na dirkah kaže v zelo hitro voženih krogih.

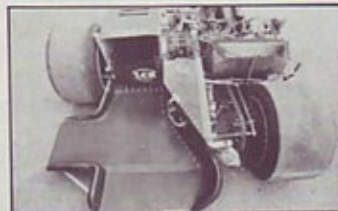
Na naših tleh so dirke prikoličarjev v zadnjem obdobju zamrle, saj je bil vozni park nekonkurenčen in zelo zabljen. Toda ljubitelji prikoličarjev, ki so v večini primerov doma iz Smartnega pri Paki, Velenja in bližnje okolice, niso odnehali in pripeljali na domače steze sodobne, zmogljive prikoličarje, s katerimi je mogoče dosegati lepe rezultate. Le spoznati jih je treba do potankosti.



Od spredaj: vzdolžni nosilec s paralelogramsko obeso prednjega kolesa.

Brez prednjega kolesa: notranje hlajeni zavorni kolut, krmilo povezano s pestom s cevno roko.

Pred zadnjim kolesom motor. Yamahina osnova in Hondini valji z lamelnim sesalnim ventilom in izpušnim ventilom v vsakem valju.



Zadek: prenos moči z verigo ter sopotnikov plato, prikovičen na vzdolžni nosilec.