

Vozili smo:

TONY CART - PAVESI

Jerančičeva Nina je očetova hči. Mislim v pravem pomenu besede, upoštevaje tudi vse dirkaške gene, ki so z Jefre preskočili nanjo. Jerančičev kombi je potovalnik, spalnik, skladišče in delavnica hkrati. In garaža za kart. Tako se ekipa - z mehanikom Tomažem Jerasom vred - seli od dirke do dirke.

ŠOLA DOBI

Srečali smo se na portoroškem dirkališču. Bilo je zgodaj zjutraj in Nina je pot od Ljubljane prespala. Saj veste: disko in takšni večerni opravki.

Da ji je komaj šestnajst let (ojej, ko sem jih jaz imel toliko, so ravno ubili Kennedyja) in da obvlada svoje dirkaško delo, sem vedel že prej. Da je to delo dosti težje, kot se morebiti komu zdi in kot se je vse doslej zdelo meni, pa sem spoznal šele zdaj: ko sem dobil v roke njen volan.

V kart (ali na kart?) sem tokrat sedel prvič v življenju. Jefra mi je za preskus pripravil prikladnejšo možnost: tony-kart pavesi, s 125-kubičnim motorjem, s šeststopenjskim menjalnikom in z vsaj na pogled toliko prostora med kolesi, da se nisem takoj obrnil in šel. Vseeno je bilo vsem tam naokrog v hipu jasno: da sem za kart prestar, prevelik in pretežak.

Sedežno lupino, odmerjeno na Ninino vitkost, sem moral razriniti: tudi za ceno še dolgo potem bolečih reber. Nogi so mi naravnali drugi: na oba pe-

dala, ampak zverženo mimo volanskega obroča in s petama proč od plenic za plin in zavore.

"A bom znal peljati?" zinem, ker se ne počutim preveč prijetno.

Vsi so kot gluhi, le Nina se resno nasmehe.

"Kaj vzmetenja ni?" vprašam še previdneje.

"Okvir je obenem tudi vzmetenje," reče Jefra in brska okrog svečke.

"A zato sedim na tleh?" Zdaj sem že resno v skrbeh.

"Sediš na sedežu, ampak ker si še enkrat težji od Nine, je sedež klecnil do asfalta. Jasno?" Jefra nikoli ne ovinkari.

"Kako bom pa vedel, kdaj ima sedež luknjo?"

"Zapeklo bo." Ninin glas je bil tako zgoščen, kot bi se pogovarjali o davkih. Čisto resno me je prijelo, da bi izstopil.

Ampak lekcija se je šele začela: desni pedal je za plin, levi je za zavore. Sklopka je ob volanskem drogu, za levo roko, potrebuješ jo le pri speljevanju. Desna ročica je za menjalnik. Ko jo odrivaš, pretikaš navzgor, ko jo preganeš k sebi, pa navzdol. Brez sklopke!





Kako deluje sklopka: profesorica Nina, učenec Česenj



RE VOŽNJE

"Kako bom pa vedel, v kateri prestavi vozim?" vprašam in se začnem znojiti.

"Šeštevaj in odštevaj, pa bo!"

Delam se, da mi je vse jasno, znoj pod čelado prikrijem z vizirjem. Gremo - rečem, kot da sem viceprvak.

Fantje porinejo, asfalt mi škarta pod zadnjico, druga prestava, stisni sklopko, spusti sklopko, gaaaas!

Brrrrriiiiiinnn!
Brrrrriiiiiinnn!
iiiiiiii!

O, madona! Zvok spominja na sveder za zobe. V desnem komolcu začutim, da se motor že greje. In zadnja os je toga: diferencial je rezerviran za drugačne dirkalnike.

Pospeski so kot pri formuli 1. Pretikam tam nekje pri 12.000 vrtljajih in se borim z volanom. Volanski mehanizem je neposreden in - tudi na račun moje teže - tovornjaško težaški za sukanje.

Vsa reč gre nekako takole: ko pohodim plin, gre kart naravnost (ne po progi, ampak v tisto smer, kamor pač "gleda"); ko ga lovim z volanom, spodnaša zadek

in ko popustim plin, je vse prejšnje delo zaman.

Stetje prestav me ovira pri razmišljanju, kdaj moram pred ovinkom zavirati, po približno petih krogih začutim, da bi moral vsaj mesec dni prej vneto dvigati uteži in po sedmih krogih me zadnjica prvič zapeče.

"Svet potrebuje heroje!" kriči grafit v Mostah in čeprav nisem Janša, stisnem zobe. Po približno petnajstih krogih se mi zazdi, da slutim, za kaj pri kartin-

gu gre: vozilce mora biti na ravnem čim bolj v smeri, v ovinkih pa ravno prav poprek. V drsenje ga je treba spraviti tik pred koncem ravnine in si tako prihraniti odvečno garanje z volanom. Zavore so te-

mu opravku lepo v prid, motor in pravnjena prestava storita preostalo. Pretikanje zahteva bliskovitost in natančno ubranost motornih vrtljajev, volanski obroč ostaja tako večidel levičji - pravi mojstri pa z des-

nico segajo tudi k uplinjaču in si sproti nastavlja pravilno zmes polnjenja.

Po dvajsetih krogih rok ne čutim več, edina vzmet na kartu je v mojem hrbtu, in v stopalih začutim mravljinice. Zdaj vem, zakaj so najboljši tisti dirkači, ki so se kalili s kartingom.

Potem gledam Nino: kako tekoče, kako lahkotno in s kolikšno hitrostjo obvladuje proggo. Punca in pol, vam rečem! Povsem zrela za nova dirkaška okolja.

Kajti, nikakršnega dvoma ni: obvladovanje karta je resnična šola dobre vožnje. Tudi Alain Prost jo je opravil. In mož je že četiri svetovni prvak kraljevega razreda. Profesor!

Tehnični podatki

Motor: enovaljni - dvotaktni - nameščen, pred zadnjo premo - gibna prostornina 125 kubikov - največja moč 29 kW (40 KM) pri 10.000/min - ročna gred v 2 ležajih - aluminijasto ohišje, nikasilni valj - upljinčak z vrtečim diskom - vodno hlajenje

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - mokra sklopka - šeststopenjski menjalnik - veriga in zobnik za zadnjo os ($\phi = 40$ mm) - gume vega, spredaj 4,5 x 10 x 5, zadaj 7,1 x 10 x 5

Voz in obse: enosedeznik s cevnim okvirjem (ki prevzema tudi vlogo vzmetenja) - spredaj in zadaj toga prema - dvojni zavorni sistem, spredaj 2, zadaj 1 kolut (vsi notranje hlajeni) - neposredni volan, 0,7 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke - teža vozila 85 kg - posoda za gorivo 15 litrov

Zmogljivosti: največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h: 4,0 s - poraba goriva: 35 litrov mešanice bencina super in olja (5%) na 100 km



Tekst:
MARTIN ČESENJ