

vozili smo

# JENSEN FF II



Preden greste z nami v novoletni luna park najbolj dragocenih avtomobilov, zamižite in si zaželite: rad bi rollce-royce, ferrari, lamborghini, maserati . . . !

Ampak ne na glas! Če vas sliši davčni nadzornik, vas bo »memoriral« in vam pretresel obisti: od kod denar?!

Za utajeni denar je pa jensen najboljša naložba. Na Celini nihče ne ve, da avto tega imena sploh je. Stane pa pri nas — okroglih 60 milijonov. Izdelan je pa še bolj na roko kot rollce-royce, ne potegni slabše kot ferarri 365 GTC ali monteverdi ali ne vem že katero bogastro na štirih kolesih. Tovarna pa — pred leti jo je od angleških bratov Jensen kupil Američan Carl Duer — si skrbno izbi kupce velikih kupejev GT, ki jim reklama pravi »gentlemen express«. Kdor si kupi jensen, dobi na računu tale P. S.: »Vi in mi si želimo, da ostane krog lastnikov avtomobilov jensen, kar se da ekskluziven. Tudi v prihodnje! Zato vas prosimo: ko boste prodajali avtomobil, smo prvi kupec mi. Dva jensena sta naprodaj: interceptor II in »FF«. Slednji, ki sem ga vozil na dirkališču Silverston, ni samo drag, ampak tudi tehniško dragocen. FF pomeni »formula ferguson«, po znameniti tovarni traktorjev: formula za pogon vseh štirih koles in zavor, ki nikoli ne blokirajo.

uvajajo osemvaljni ameriški motor V s kar 6276 kubiki. Takšen motor sicer ne vznemiri z rohnenjem izpuha in nima ne odmičnih gred v glavi in ne po štirih ventilov na valj ter sploh ni plemenit, pa je vendar tako močan, da z bikovsko silo pomendra vsako kritiko. 6,3-litrski chrysler diha skozi en sam četvorni uplinjač, zmore pa 325 KM že pri 4600 vrtljajih v minutu. Ti konji so ameriški mustangi, kot je ameriška norma SAE, po kateri so jih izmerili — pa tudi po strogih evropskih normah DIN ima voznik na voljo več kot 250 KM in navar 50 kpm.

Zato ni prav nič čudno, če 1759 kg težki avto potegne, kot bi ga izstrelil ter brez težav prebije zvočni zdi največje množice avtomobilov: mislim na kilometr brez zaleta v 30 sekundah. Do 100 km na uro pospeši v dobrih osmih sekundah. Vse to zmore brez napenjanja in brez ropota in prav nič se ne spleča pretikati avtomatike, da bi motor silili še v višje vrtljaje. Dovolj je, da pritisnete pedal za plin do konca in prepustite samodejnemu, da namesto ves prestavlja: z rahlimi sunki, kadar preskoči prestava v planetnem menjalniku.

In ta pospelek ni skoro nič slabši na sploški cesti. To je tisto, kar najbolj prepiča. Zaradi pogona na vseh štirih kolesih, gume namreč nikoli ne zdrsnijo in avto odleti kot puščica: gume ne zavilijo, še črna sled ne ostane na betonu.

Po rolls-royceu je jensen poddeval skromnost v podatkih: RR nikoli ne pove, koliko KM zmore njegov motor, jensen pa se krepko zlaže, ko v prospektu zapise največjo hitrost — 220 km na uro. Vsi tuji preskuševalci so namreč na izčrpnih testih in z natančnimi merilniki namerili skoro 20 km več.

In celo na dirkališču, ki ga je razmočila jesenska meglja, da je z drugimi avtomobili veljalo previdno voziti, bi v jensenu sploh ne občutil, da drvi hitrejo kot 200 km na uro, ko bi ne sumela karoserija. Pri 170 hrup namreč precej naraste — pa ne zaradi motorja, ampak zaradi stranskih oken, ki jih elektrika testnega avtomobila očitno ni zaprla povsem do vrha.

## V dežju — kot po tračnicah

Res, bil je testni dan, kakor da bi si vreme naročil Jensen. Mastne megle, navzven nagnjeni ovink in otožna pokrajina, ki je legla na dušo, da so si novinarji še majh zelieli prislužiti „slavo“, ki se te drži na Salonih inaj dve leti, če ti vsem na očeh uspe razbiti avtomobil, so priporočili, da se je hitro vozilo le z jensemom FF. Štirivprega — pogon na vsa štiri kolesa — ima zaslugo, da se avto bolje drži ceste kot vsa še takoj ugledna konkurenca.

Prvi krog sem vozil s spoštovanjem, ki ga zasluži avto za 8000 funtov. Ko me v drugem krogu ni zanesil niti zaradi zamude kick-downa — ko pritisnete pedal za plin do konca, chryslerjeva avtomatika kasneje prestavi navzdol kot smo vajeni pri evropskih samodejnemih — sem dobil veselje.

V tretjem krogu se je ulilo še bolj, jaz pa prepričan, da so za jensen na dirkališču položili tračnice, nisem zmazjal hitrosti. In kljub temu ne morem povedati ali avtu na meji zanese nos ali zadek. Zakaj enakomerna razporeditev teže na prednjo in zadnjo premo (kot bi jo odmerili na lekarški tehnicni — 51 odstotkov teže je sprejed, 49 zadaj) in predvsem pogon vseh štirih koles so plačila za vso to izjemno nevtralnost. Kolikor obrnrete volan, toliko avto tudi zavije — nič več, nič manj. In poziti je treba le, da začnete ovinek bližu notranjega roba. Če je hitrost prevelika, avto namreč zdrije po vseh štirih kolesih, toda niti najmanj ne oplete in voznik občuti le, da vozi ovinek bolj po zunanjosti strani kot je nameraval. To je pa tudi vse.

## Skrivnost formule Ferguson

Upam, da sem s hvalo, kako odlično se jensen drži ceste — pa je pri tem bogataško udoben — vzbudil zanimanje, kako je izdelan ta nenavadni pogon.

Pogon na vsa štiri kolesa po formuli ferguson namreč ni tako preprost kot pri jeepu, kjer ga vključite le na termu, na cesti pa se zadovoljite, da avto vlečeta le dve kolesi.

Takole je pri „FF“: za samodejnim menjalnikom je poseben diferencial, ki razdeljuje moč motorja prednjim in zadnjim kolesom. Se reče: od razdelilnega diferenciala na sredini avtomobila — pod široko mizico, saj se spomnite? — gre ena kardanska gred k zadnji premi in ena k prednji. Pogon prednjih koles je od tukaj naprej še kar preprost; diferencial, pogonske polgredi, homokinetični zgibi. Zadnja kolesa so na togi premi (na listnatih vzmeteh in s Panhardovim drogom), diferencial, ki jih poganja, ima pa zapor. Izdelan je tako, da eno kolo nikoli ne more prehiteti soseda bolj kot je treba zaradi ovinka — zaradi tega, ker v ovinku notranje kolo napravi manjšo pot kot zunanjemu. Zapor na diferencialu torej skrb, da vsako kolo lahko zdrsnje le za malenkost. To pa še ni vse! Razdelilni diferencial poskrbi, da dobiti prednji kolesi 37 odstotkov moči, zadnji pa 63. Več moči je na zadnjih kolesih zato, ker so pri pospeševanju bolj obremenjena.

Pa še to ni vse! Najpomembnejša naloga razdelilnika je, da se ravnovesuje med močjo na prednjih in zadnjih kolesih ne podne niti takrat, ko prednja ali zadnja zapeljejo na sploška tla. Razmerje moči se ne spremeni tudi če kolesa na eni premi rahlo zdrsujejo. Kontrolnik namreč dovoli, da prednja kolesa prehite zadnja največ za 16 odstotkov, zadnjim pa je dovoljeno prehitevanje le za pet odstotkov.

Da vse to zmore, je osrednji diferencial sestavljen iz planetnega gonia in dveh samozapornih sklopov. Če bi torej prednja kolesa hotela prehite za več kot 16 odstotkov ali zadnja več kot za 5, sklopke blokirajo pogonsko gred, ki prehiteva.

Šele vse te zamotane naprave, ki ravnajo pogon jensena FF, jamčijo tako izjemno lego na cesti v vsakem vremenu.

## Maxaret je angel varuh

In zdaj bo nejeverni Tomaž gotovo vzdignil glas, če da tega ne verjame, da lahko vsako serpentino vozim z 230 km na uro.

Ko sem govoril o neutralni legi v ovinku, sem seveda misil na hitrost v rezumnih mejah. In za te meje ima razumnii John Bull zavore.

V jensenu so posebne zavore maxaret (izdelek tovarne Dunlop), ki preprečijo, da kolesa nikoli ne blokirajo. Gre za posebno krmilno napravo, ki ima čutila v vsakem kolesu. Maxaret čuti zlahko sklopko, ki jo poganja kolo. Ko se kolo približa točki, ko bi pri zaviranju blokiralo, vztrajnik v sklopki drsi še naprej, čeprav kolo že skoraj miruje. Razlika v vrtljajih vztrajnika in kolesa informira maxaret. Ko ta zazna, da bo kolo blokiralo, zapre ventil v ojačevalniku zavorne moči in popusti zavoro kolesa, ki hoče blokirati. Tisti trenutek pa, ko se kolo spet zavrti, se ventil zapre, zavore stisnejo in zavirajo, dokler se kolo spet ne približa blokirjanju. To se ponovi nekajkrat v sekundi, tako da kolo vladno zavira z vso močjo — na meji blokirjanja.

Še sreča, da sem o maxaretu bral že prej, še preden sem pritisnil na zavore jensena FF. Zakaj na pedalu sem občutil utrip zavor, ki nočajo blokirati. Zatresle so se in prvi hip sem se ustrelil, da je zrak v zavorinem sistemu.

Pa saj bi vendar gorela lučka!



Pogon na vsa štiri kolesa je gotovo luč na pot varnosti v osebnih avtomobilih. Štirivprega v jensenu, torej ni zaradi ugleda kraljevske kočije, ki jo more, vleči štirje konji, ampak zaradi bolj varne vožnje. Iakovakor je že ta varnost po formuli FF draga angleški policiji so si Fergusonov pogon dali ugraditi v svoje veliko cenejše zodiace.

Ko bi tudi za voznike iznašli formulo F1. Zakaj podrobne raziskave smrtnih nesreč, ki so jih opravili ameriški znanstveniki, dokazujejo, da je pri 25-ih smrtnih tehniku kriva le za tri.