

Hrošč, ki so ga predelali v bolho

Tom Pleterški

Američane, z njihovimi nenavadnimi idejami vred, imamo na tej strani Atlantika za prismuknjene, po drugi strani pa jih občudujemo, kaj vse so s temi nenavnimi idejami naredili iz vozil na štirih kolesih. Tako so si izmislili tudi vozilo, s katerim se vozijo po pašah, peščinah, travnikih in v skalnem gorovju. Tudi krstili so ga: buggy, po naše — žuželka, hrošček, bolha ali tudi vozček na dveh kolesih.

Osnova ameriškega buggyja je podvozje volkswagenovih hroščev, ki jih je na pretek po ameriških pokopališčih starih avtomobilov in v privatnih ropotarnicah. Hrošč je namrec med redkimi serijskimi avtomobili, ki nimajo samonosne karoserije, ampak pravo šasijo. Na skrajšano hroščevo podvozje so Američani privili pogonske agregate svojih avtomobilov, velika kolesa in karoserije, iz plastične mase. Pri tem »napravi si same ima seveda človeška domišljija neomejene »rajne kroge« in ljubitelji lahko v svoje buggy.

Je ugrajujejo motorje najrazličnejših zmogljivosti, jih natlačijo s kakršnokoli opremo in instrumenti in jim nastikajo različna kolesa, ki so povečini velika in široka. V Ameriki se na terenih dirk ali za šalo vozi še več kot 10.000 buggyjev. Loneček je pristavila tudi industrija, ki je začela prodajati kompletne garniture delov, ki jih mora potem bodoči lastnik buggyja samo ugraditi na volkswagenovo podvozje.

Ene teh bolh je preskočila veliko lužo in pristala na pisalni mizi v uredništvu nemškega časopisa »Gute Fahrt«. Novinarji časopisa, ki pišejo le za lastnike volkswagenov, zaradi česar imajo na voljo bolj enoličen vozni park, so si pač zaželeli neka posebnega.

Bolha za cesto

Oba idejna očeta evropskega buggyja Hermann Resta in Ericha Fockeja smo srečali nekega večera v drugem nadstropju



frankfurtskega hotela »Intercontinentale«, kjer so se novinarji zvečer zbirali na party, ki ga je organizirala tovarna »Ford« v času avtomobilskega sejma.

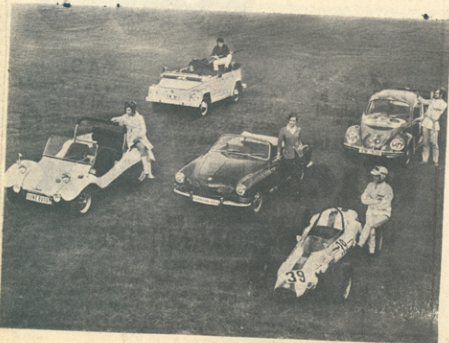
»Skičili smo,« sta povedala, »da si bomo naredili lastno bolho. Največje težave smo imeli s predelovanjem za evropske razmere. Kajti ameriške bolhe, naj skačejo še tako visoko, ne bi moge skočiti preko strogih nemških predpisov. Mi pa smo hoteli imeti vozilo, s katerim bi smeli tudi na cesto. Ko smo se lotili dela, smo naredili še to napako, da smo v navdahnjenju svojo zamisel opisali v našem časopisu »Gute Fahrt«. Zanimanje je bilo izredno in v uredništvu se je nabrala gora pisem, na katera nismo imeli časa odgovarjati.«

»Kako, da ste vozilo potem prepustili tovarni Karmann?« smo hoteli vedeti.

»Tovarni, ki že od nekdaj izdeluje vozila na osnovi volkswagenov, je zamisel ugajala, želeli so jo izpeljati do konca in jo pripraviti za tržišče. Tako smo bolho tudi krstili za Karmann GF, kjer pa GF ne pomeni Grosser Floh (Velika bolha) ampak začetnici našega časopisa »Gute Fahrt«.

Zabava brez mej

Naslednji dan sem v Hockenheimu nataknil še pripravljeno čelado in se pogajal na stezo. Zaradi številnih čakaajočih novinarjev si nisem mogel privoščiti več kot dva šest kilometrov dolga kroga in nekaj vijug po travi in pesku ob dirkališču. Tako tudi ni bilo časa za meritve hitrosti in





pospeškov. Le po občutku lahko presodim, da buggy bolje pospešuje in doseže tudi večjo hitrost kot VW 1500, zraven tega se pa odlično spoprime s terenom zunaj asfalta. Veliki zadnji kolesi imata negativen previs in bolha se zelo dobro drži ovinkov. K temu pripomore tudi nizko težišče. Le po vreme nas je obdarilo, da smo uživali ob šumenju vetra, vdihavanju zraka in škili v sonce. No, največji užitek z buggyem je vožnja zunaj ceste. Zaradi kratke medosne razdalje ima bolha rajdni krog le 8 metrov, vzpenja se in spušča čez hribočke, tudi poskočiti zna pa se ji ne pripeti nič neprijetnega.

Preskušeni 1600 kubični motor volkswagenovega kombija, ki smore 47 KM, rohni kot na dirkah in potiska buggyja enako dobro povsod: čez drn in strn. Sicer pa je navajanje tehničnih podatkov pri takem vozilu skoraj odveč, saj so za pogon vozila primerne tudi drugi motorji. Sicer je pa namestitve kateregakoli VW motorja za VW podvozje najlažja. Isto velja tudi za oposnavanje opreme, saj vozilo po mili volji opremljajo s takimi ali drugačnimi sedeli, s množico instrumentov ali pa kar brez njih.

Napravi si sam

Tovarna Karmann je nemškimi ljubiteljem, ki si šele napraviti buggy, pripravila komplet, v katerem so: plastična karoserija, armaturna plošča, vse potrebne luči in strupalke, vetrna šipa z okvirji in gumijastim tesnilom, skrajšana žica ročne zavore, žica sklopke, zaščitni okvir, ki je pritrjen za sedeli, polivinilasto pregrinjalo, dva

dušilca zvoka. Vsa ta šara stane v Nemčiji 2950 mark. To pa še ni vse!

Navodilo za uporabo je namreč v grobih obrisih takšno: Vzameš staro šasijo VW — hrošča in prosiš v delavnici, da ti jo v sredini prerežejo na pol, jo skrajšajo za 273 milimetrov in ponovno zvarijo. Medtem poličke pogonski agregat — najboljše

Popularni hrošč je v dolgih 30 letih obstoja doživel že precejšnjo predelavo. Na sliki jih je le pet: buggy, terensko vozilo VW 181, športni kabriolet, pop-hrošč in dirkalni avto formule V.

motor in menjalnik VW transporterja in kupiš diferencial ZF z zaporo (Sperrdifferential). Oskrbeti se moraš tudi s plastičnimi zadnjimi kolesi, ki morajo biti široka 6 1/2 col, nanje natakneš široke gume fulda 900 H 15, ali dunlop 225 HR 15 ali continental 210 — 14 racing. Potem podvoziš in v pogonski agregat sestaviš po načrtu št. 1. Ko je podvoziš skupaj po načrtu št. 2 sestaviš karoserijo, oprmo in sploh vse, kar k taki bolhi še spada.

Načrte 1. in 2. za izdelavo buggyja vam pošlje tovarna Karmann GmbH, Osnabrück, Karmannstr. 1.

Tudi pri nas so hrošči že dolgo med številnimi vozili in slej ko prej se bo našel umetnik rokodelstva, ki si bo želel napraviti buggy. Z malo iznajdljivosti in ustvarjalne volje bi se dalo večji del posla opraviti tudi z deli, ki so na voljo v naših trgovinah. Problem so le gume, plastična, diferencial in plastična karoserija. Sicer pa se spominjam, da si je že pred leti nekdo pri nas naredil avtomobil iz motornega kolesa. S carino za uvoz delov se seveda pri nas marsikaj podraža. No, če se kdo želi lotiti dela mu bomo pomagali — z nasveti, predvsem z naslivi.

Ne ve se še, če bo tovarna prodajala tudi povsem izdelane buggyje, tudi ne, koliko bi potem takih bolha stala. Sicer pa: poseben čar takega nenavadnega vozila je, če si ga nekdo v kar največji meri naredi sam, po svojih zamislih in svojih možnostih. Karmann GP, natančneje »Gute Fahrt Flohs«, ki smo ga preskusili na Hoehenheimu, nam je pokazal, kaj smore in zna. Zelo smo se zabavali.

