



Morebiti dirkalnikov ne marate in boste zdajle rekli: Saj ste to lolo preskusili že tretjič!

To se, kajpada, lahko zgodi.

Morebiti pa imate dirkalnike radi in nam tretje prekušnje v stih letih ne bo ste zamerili.

Tudi to se prav lahko zgodi.

Kajti, z lolo, o kateri teče beseda, smo zares že starzi znanci. Pa je vseeno vsakič znova zelo zanimiv avtomobil.

Najprej je bila lola-porsche. To je bil v zadku nameščen Porschejev šestvalnik; namesto dragega coswortha, za katerega je lola pravzaprav ustvarjena. Ampak tudi Porschejev jekleni konji niso poceni. Zato je zdaj tam zadaj Mazdin wankel. Dovolj trpežen, dovolj zmogljiv in dovolj nezahteven. Ves ta čas na zgornjem robu šipe piše: Jefra racing.

Jefra je Franc Jerančič, le kdo ga ne pozna. Meni je všeč, ker veliko ve: z glavo človeka, ki je prebral na kupe knjig o dirkaških strojih; z rokami mehanika, ki že leta streže avtomobilskim drobovjem; in z izkušnjami dirkača, ki vztrajno ostaja na proggi. Jefra je človek, ki svojih načrtov in dosežkov ne razglaša čez veliki zvon. Hodi z dirkaščica na dirkašče, brodi po težavah, ki sodijo k takšnemu športu, dirka, se dostikrat povsem solidno uvrsti, tudi odstopa, ampak o vsem tem ne vemo veliko. Trmast pa je, to mu je treba priznati; pa tudi navajen, da se težav otepa večidel sam. Poznava se že tako dolgo, da sva se začela

Lola – mazda

ZAKON VZTRAJNOSTI

To (tudi) pomeni: biti na proggi

meniti – nikar se zdaj ne smejet, prosim! – kaj bova počela v upokojenskih letih. Najraje bi dirkala, a dobro veva, da to ne bo več šlo. Smem pa zato biti zraven vsakič, ko je treba lolo preskusiti, pred novim, zaresnim štartom. Pa sem bil zdaj spet.

Seveda je možno, da o loli-mazdi sploh še niste brali, zato na kratko ponovim, kakšen dirkalnik je to.

Prototip skupine C-2. S sredinsko nameščenim motorjem, ki je kot rečeno Mazdin wankel: dvoplščni, štitkatni, z gibno protornino 2x654 kubikov, s kompresijo 9,2:1 in z največjo močjo 224 KW (305 KM) pri 7000-9000 vrtljajih v minutu. Prav to je ena od zelo dobrih wankelskih lastnosti. Da je krivulja moči dolgo časa ravna in to prav na njenem diagramskem višku. Z drugimi besedami: če se pri dirkaškem pretikanju ustejetete za kakšnih sto vrtljajev navzdol ali navzgor to motor mirne duše prenese. Ne da bi se vam maščeval s počasnejšim krogom.

Uporabo Autodroma Rijeka nam je tokrat omogočila INA – rafinerija naftne Rijeka.

Wankel je seveda zelo preprost agregat: z valjema in ploščama iz luhke kovine, s trikrat vležajeno glavno gredjo, pa brez klasičnih valjev, batov, ojnic, ležajev zanje in ventilov. Vrti se ta motor neznanansko rad in, ko smo ga prigajali pred poldrugim letom, ga je trla ena sama težava: hlajenje. Pregreval se je, čeprav brez trajnega posledic, a vendar preveč. Potem je Jefra poskrbel za zajemanje hladne sape še v nosu vozila (ne le s škrugami na obeh bokih) in zdaj je vse v redu. Štiri električne črpalki potiskajo gorivo v dvojni Webrov uplinjač, za mazanje je suhi karter, elektrika pa je po dirkaško dvojno napeljana in dvojno varovana.

Seveda, lola je pravi dirkalnik: s šasijo (monocoque) izvedbe »le mans«, s plastično karoserijo, z voznikovim in (zaradi predpisov) pomožnim sedežem na njegovi levni strani, s štirikrat posamično obesjenimi kolesi, s prečnimi obesami, vzmethnimi nogami, stabilizatorji ter štitkat kolutinimi in notranje hlajenimi Lockheedovimi zavorami. Volan na zobato letev ima le tri četrtnine zasuka od ene do druge skrajne točke, sklopka za petstopenjski menjalnik je trikulturna, gume na platiščih (spredaj

11×13, zadaj 16×15) pa so odvisne od stanja na proggi. Program, oziroma ostrinam zavojev in dolžinam njihovih ravnih delov je potrebno prilagajati tudi končno prestavno razmerje prenosa motorne moći.



Seveda je jasno: pri dirkanju mami hitrost, ne udobje. Kokpit te lole je umerjen po Jerančiču in če si višji ter širši, ni mogoče kaj prida storiti. Zame vsakič sproti prenavigacijo sedež, ampak čevlje, čeprav dirkaško ozke in tesne, moram vseeno sezuti: prostor ob pedalih je milimetrsko skop, komajda za toliko ga je, da je nogi moč premikati. No, ko sem enkrat čez zajeten prag pod ozkimi dvignimi vrati, vkleščen med sedež, volanski obroč, preprosto armaturno ploščo, zajetne zaščitne loke in štrleč zglavnik, se počutim dobro. Neposredna okolina mi prija, dirkaška proga prav tako.

Z očmi preletim, kaj je kaj: merilnik vrtljajev, tlak goriva v črpalkah, temperatura olja; tlak olja,

Tik pred zaključkom redakcije smo zvedeli, da se je Franc Jerančič – med dirko v avstrijskem Zeltewegu – ponesrečil. Vanj je treščil zahodnonemški dirkač Mundas, pri čemer je Jerančičev vozilo odbilo v zaščitno ograjo. Lola–mazda je uničena, Jefri, ki se je pri tem laže poškodoval, pa želimo čim prejšnje okrevanje.

temperatura ob motorju, pa stikala: glavno električno, za črpalko, za vtig, za brisalnike in vodo za šipo, za zadnjo luč, za prednja žarometra, za glavno opozorilno luč, za gasilni aparat in tako dalje.

Vključim elektriko, vtig, sprožim črpalko in pritisnem na gumb zaganjalnika. Wankel steče ubogljivo in rezko. Potem oklevajoče grgra (reče se, da »tarokira«), ker plovec goriva ni ravno tam, kjer mora biti. Motor se ogreva in je slišati iz sekunde v sekundo bolj zdrav.

Prestavna ročica je kratka in s kratkimi, zelo natančnimi gibi. Pedal sklopke in pedala nasploh, so trda in groba. To vem že od prej in uspem gladko speljati.

Vse drugo je uživanje iz kroga v krog. Motorni konji so siloviti,



podvozje trdo in čvrsto, volan suva v roki in prestavna ročica zahteva povsem kratke, a zelo hitre gibe. Reški avtodrom je tokrat zatajil svojo obmorsko prijaznost.

Dežuje, v presledkih, raven toliko, da grob asfalt na progi ni suh, pa tudi toliko moker ne, da bi dežne gume kaj zalegle. Torej vozim z gladkimi gumami za suho progo in se učim krotiti živce, kadar sem na ovinkih tolikanj prehitel in pregrub s plinom, da zadnji, pogonski kolesi spodnese. Spodnašanje pri teh hitrostih ni več šala in zah-

teva takojšnja odzivanja z volanom. Navsezadnje lola ni moja, pa tudi ograja ob progi ne. Trudim se, da oboje ostane pri zdravju.

Krogov je veliko, a klub temu premalo. Ko se zliješ z vozilom, bi v njem kar ostal. To je zasvojenost: z zvokom motorja izza hrba in s hitrostjo asfalta, ki ga požirajo kolesa. Kaj drugega pa naj bi od dirkalnika pričakoval?

• • •

Da, to je zakon vztrajnosti: ne le vozila na progi in vrtečih se plošč v motorju. Tudi Jefra je vztrajan, že vsa ta dolga leta. Njegove roke tega ne skrivajo: zamašene in na videz okorne, so gibke tisti hip, ko se dotaknejo vozila in najsi bo pri volanu, ali ob vijakih, daleč pod motornim pokrovom. In Jefra tudi vnovič načrtuje: prihodnje leto, mi pravi, boš preskusil enosedežnik za serijo can-am. Tudi na njem bo pisalo »Jefra racing«. Če bo le ma- lo sreče!

MARTIN ČESEN
prof: SRDJAN ŽIVULOVIC



Gola lola: brez plastičnega nosu



Pod zadnjim pokrovom: wankel pred zadnjo premo

