

Vozili smo: PEUGEOT 205 RALLYE (A)

Brez nič ni nič. Tudi v jugoslovanskem rallyjevskem prvenstvu ne gre brez utečenega moštva. Potem je na vrsti denar, z denarjem pa avtomobil in oprema. Avtomobil ni prazen, v njem sedi večša posadka. Potrebni je veliko delovnih ur, veliko znanja in tudi vsaj ščepec sreče. Šele potem se krog zapre, pa je mogoče pričakovati tudi dobre uvrstitve.



Iz serijskega avtomobila

Lani, približno ob tem času, je Mitja Holynski, s sovoznikom Janezom Kekezom, privozil celoletni lov z državnega prvenstva v rallyju – z autobianchijem A 112 abarthom (skupine N), ki nam ga je potem odstopil za kratko preskušnjo (Am, 1/1989). In že takrat je bilo mogoče uganiti, da mu je A 112 za okroglo dirkaško številko »pretesen«. Holynski je tudi jadralec in zelo dobro ve, da je z dirkaškimi razredi in skupinami natanko tako kot z dolžinskimi metri pri barakah. Vsakdo rad sega po njih, če ima le možnost za to.

Holynski jo je našel: spet s pomočjo Draga Turnška, oziroma njegove firme Amortizer, ki je pokroviteljsko ime ekipe, ter s pomočjo sponzorjev kot so Informacijski inženiring Metalke, Slovenija-turist, Sava, Krka, Prion, Vargalant in Ledolino. Želja se mu je uresničila še dovolj zgodaj pred novo, torej pred letošnjo in zdaj že končano dirkaško sezono: peugeot 205 rallye!



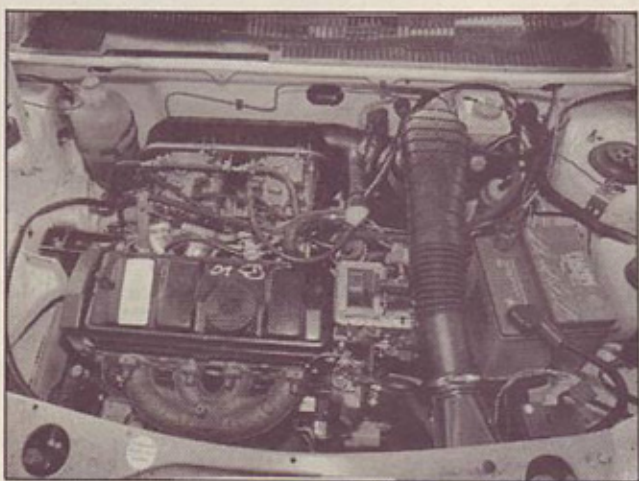
Prej: športna sedeža v civilnem okolju.

PREO

Nov in snežno bel. Zelo čeden in tako rekoč deviški.

Ko sem prvič sedel vanj, je bil še takšen, kakršni so ti peugeoti na voljo v trgovinah. Pod kolesi je imel komaj sto prevoženih kilometrov in ubožec niti slutil ni, kaj nameravajo početi z njim.

Seveda pa peugeot 205 rallye tudi tako nedotaknjen ni avtomobil, ki bi ga na cesti zlahka prezrli. Diskretno pičle, a še zmeraj dobro vidne bojne barve na nosu in zadku, skupaj z napisom »rallye«, odločno namigujejo



Prej: motor s serijsko vgrajenimi ambicijami.



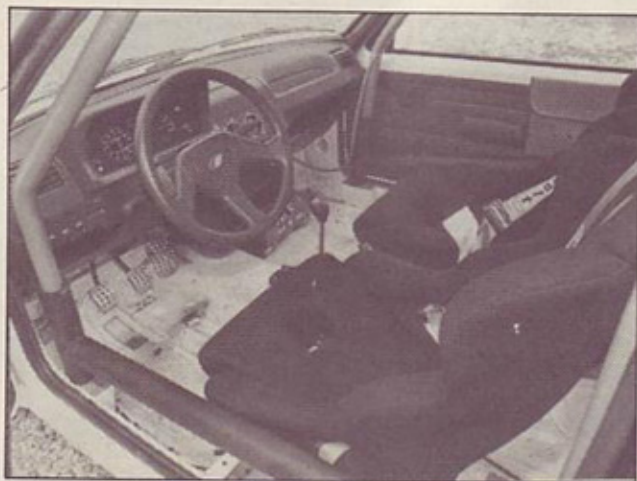
Prej: prtijažnik s polico in oblogami.



dirkalnik skupine A

RAZBA

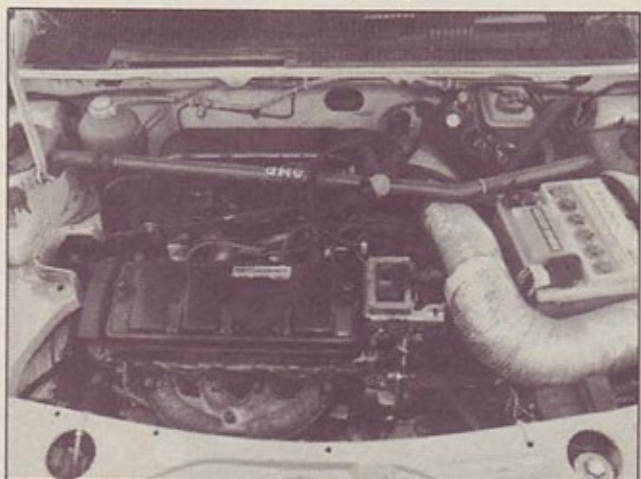
na ambicioznost tega avtomobila, ki ni več pomehkužena kombi-limuzina in zbirke majhnih peugeotov, temveč je že čisto resna športna različica z obrobjenimi blatniki nad širšimi kolesi, s spojlerjema pod nosom in zadkom ter z vznemirljivo in postavljajško rdečimi preprogami pod mehkiimi, a oblikovno temeljitimi športnimi sedeži. V njegovem nosu je 1,3-litrski motor z dvema dvojnima uplinjačema ter z največjo močjo 76 kW oziroma 103 KM pri 6800 vrtljajih v minuti, kar omogoča največjo



Potem: zaščitne cevi, lahka pedala, dirkaška sedeža, »naramnična« pasova, dodatna stikala, gasilni aparat.



Potem: gola pločevina in najnujnejši dodatki.



Potem: notranja obdelava motorja in prečna povezava vzmetnih nog.

hitrost 190 kilometrov na uro pa tudi vpadljivo živahne pospeške, ne da bi bila prožnost motorja zavoljo tega pretirano prizadeta.

Vozniku se ta avtomobil prikupe zaradi sproščenega položaja ob volanskem obroču, zaradi prikladnih merilnikov, stikal in ročic, ki so mu na voljo, in zaradi takojšnjega spoznanja, da je 205 rallye eden od tistih avtomobilov, ki se jih je moč zelo hitro navaditi. K temu spoznanju sodijo tudi ostale lastnosti vozila: okretnost, lahkotnost in natančnost vodenja, dobra vidljivost na vse strani in zanesljiva lega na cesti – seveda z upoštevanjem večine veljavnih lastnosti prednjega pogona.

Konec prvega poglavja! Ostala je fotografija (zgoraj levo), peugeota 205 rallye pa so se lotili mehaniki. Najprej njegovega motorja: vtaknili so odpornejše in koničaste bate, ostreje izbrušeno odmično gred, temeljito so uravnotežili ročno gred, ojnice in vztrajnik, zgladili kanale, zamenjali ventile, pritaknili dvojno izpušno cev, vstavili električno namesto mehanske črpalke za gorivo, izključili omejevalnik vrtljajev in poskrbeli za trše vpetje celotnega motorja. Hkrati z novimi šobami uplinjača, ki jih prilagajajo glede ozračje, in zvišano kompresijo (zdaj 11,5:1) zmore tako obdelani motor največjo moč 92 kW oziroma 125 KM pri 8000 vrtljajih v minuti. Jasno: novim motornim zmogljivostim po volji so ojačali karoserijsko školjko vozila, vgradili »krajši« menjalnik, diferencial pa oplemenitili s 40-odstotno zaporo, ob sicer nespremenjenem prestavnem razmerju. Sklopka je nova in odpornejša od serijske, gume na lahkkih pla-





tišjih so nižje in širše (prej 165/70 HR 13, zdaj 13-53-13), izbirajo pa jih seveda sproti, glede na vrsto tekmovalnega vozišča.

Vzmeti so krajše in čvrstješe, plinski blažilniki delujejo dvostransko, avtomobil pa je v cellem za štiri centimetre nižji od serijskega originala. Čim manjši teži (približno 800 kg) v prid so sneli vse odvečne obloge in preproge, dodali pa tisto, kar je potrebno ali obvezno: na primer varnostne loke, zaščitno ploščo pod motorjem, školjkasta sedeža z dirkaškima varnostnima pasovoma, gasilni sistem, ...

Tako je nastal peugeot 205 rallye, skupina A (na sliki zgoraj desno): dirkalnik z dirkaškimi lastnostmi. Njegove tehnične podatke smo v tabeli zapisali

v desni stolpec, medtem ko je levi namenjen podatkom serijskega peugeota 205 rallye.

In za dirkalnike se ve: da so hrupni, surovi in zmogljivi. Tudi peugeotov motor je zdaj rezko glasen in nadvse uren, ko gre za odzivanja na ukaze s pedala za plin. Lahka pedala iz preluknjane pločevine omogočajo hitra prestopanja stopal na njih, pri čemer ostaja levi nogi tudi zanesljiva opora v času »počitka«. Prednja sedeža sta temeljita, zadnje klopi ni več. Armaturna plošča je ostala nespremenjena, le prepovedano rdeče polje, ki je tovarniško začrtano med številčkama 7000 in 8000 na merilniku vrtljajev, zdaj ni več v veljavi. Polna moč motorja zahteva pretikanje pri 8000 vrtljajih v minuti,



Med preskušnjo: Holynski (desno, ob avtu), Česenj.

torej natanko tam, kjer se številčnica konča.

Nova so tri stikala za levico: ukazujejo dodatnim lučem, bencinski črpalki in neposredno spojenemu hladilnemu ventilatorju. Torej je potrebno bedeti tudi nad merilnikom temperature.

Prestavna ročica je že po serijski zasnovi dovolj natančna in naklonjena hitremu pretikanju, izjema je kvečjemu njen gib za prvo prestavo, ki zahteva obvezni vmesni plin. Preveč posreden in nepravilno oblikovan (zgornji prečki sta prenizki, da bi roki na njiju »viseli«) pa je volanski obroč. Ostro vijuganje in zapora prednjega diferenciala povzročata nemirnost nosu avtomobila, sprotno iskanje pravišnje smeri pa je oteženo zaradi preštevilnih, skoraj polnih štirih zasukov volana od ene do druge skrajne točke.

K sreči so ostale peugeotove lastnosti bolj naklonjene dobri



AVTOMOBILSKA GUMIJASTA PREPROGA

GLED RING

Naročite že danes!

Po meri notranjosti za skoraj vse osebne avtomobile, po želji tudi za poltovorna in tovorna vozila.

ALFA ROMEO - AUDI - AUSTIN - BMW - CHRYSLER - CITROËN - DAIHATSU
- FIAT - FORD - LADA - LANCIA - MAZDA - MERCEDES BENZ - MITSUBISHI
- NISSAN - OPEL - PEUGEOT - PORSCHE - RENAULT - ROVER - SAAB
- SUBARU - SUZUKI - ŠKODA - TOYOTA - VOLKSWAGEN - VOLVO
- ZASTAVA, vsi tipi, vključno florida

GLED RING, 61000 Ljubljana, Kamnogoriška 26, tel: (061) 579-467 do 14. ure.

◀ avtomobilska gumijasta preproga, ki ohranja originalno talno oblogo kot novo - tudi pod pedali!



Tehnični podatki

PEUGEOT 205 RALLYE	serijski	skupina N
motor (zasnova)	4-valjni, 4-taktni, vrstni, spredaj prečno	
vertina in gib (mm)	75,0 × 73,2	75,0 × 73,2
gibna prostornina (kubiki)	1294	1294
kompresija	9,6:1	11,5:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	76/103 pri 6800	92/125 pri 8000
poinjenje z gorivom	2 dvojna prečnotočna uplinjača	
hlajenje	vodno	
menjalnik	petstopenjski, sinhronizirani	
prednja prema	vzmetne noge, prečna vodila, stabil.	
zadnja prema	prečna vzvoj. vzmet, vzdol. vod., stab.	
zavore	spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo	
volan	z zobato letvijo, 3,3 zavrtljaja	
hlajenje	vodno	
teža praznega vozila (kg)	845	800
dolžina × širina × višina (m)	3,705 × 1,570 × 1,375 (1,335)	
največja hitrost (km na uro)	190	155
pospešek 0–100 km na uro (s)	9,6	8,2

vodljivosti, kar pomeni, da se voznikovi želji po hitrem drsenju skozi ovinek odziva enako dobro, če ga silite v to s »staccatom« na pedalih za zavore in plin, ali pa s sunkovitim odvzemanjem plina in hkratnimi zasuki volana, da zadek samodejno zdrsne. Seveda je na voljo tudi ročna zavora na zadnji kolesi in z varovalko zoper odvečno zatikanje ročice.

Peugeot 205 rallye skupina A – takšen kot smo ga preskusili – zmore največjo hitrost 155 kilometrov na uro (5. prestava, 8000 vrtljajev v minuti), z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro pa pospeši v 8,2 sekunde. Tudi kot dirkalnik je ta avtomobil značilen predstavnik vozil s prednjim pogonom, z lahko nadzirljivim zadkom pa omogo-

ča ne le tekmovalno hitro vožnjo, ampak tudi poigravanje v veselje tistemu, ki to zna početi.

• • •

Da je preobrazba uspela, dokazuje tudi Holynskijevo in Kekezovo drugo mesto v razredni ter sedmo mesto v skupni uvrstitvi pravkar minulega državnega prvenstva v rallyju. Ampak Holynskijevih »jadralskih« želja s tem še ni konec. Tudi zdaj (in že spet) razmišlja o dodatnih »metrih«: o višjem tekmovalnem razredu ter o zmogljivejšem, pa tudi zahtevnejšem avtomobilu. Novi preobrazbi v prid.

MARTIN ČESENJ
foto: SRDJAN ŽIVULOVIĆ