

Na enega od letošnjih prvih oktobrskih dni je zazvonil telefon:

»Živijo! Jefra tukaj!«

Jefra je ljubljanski dirkač Franc Jerančič. Naš znanec, prijatelj. Za volanom hiter, pri besedah jedrat.

»Te zanima lola-porsche?«

Le koga ne bi? Zanima me je!

»Torej v ponedeljek, na Grobniku!«

Rečeno – storjeno! Saj pravim: Jerančič je odločen mož. Mehanik, dirkač. Ve, kaj hoče. Se ne trka po prsih. Zna zgrabit za delo. In ve, kako se rečem streže. Ob sebi je zbral zagnano in utečeno ekipo: Drago Lazič, poslovni sekretar; Boris Žgavc, mehanik; ing. Luciano Jugovac, mehanik-konstruktor (ki se je kalil nikjer drugje kot pri Ferrariju); Gustl Kladušek, mehanik-tehnik; in ign. Drago Leskovšek, strokovnjak za motorje.

Grobniška proga je bila prazna in suha: splhana od močne burje. In lola-porsche, bela, s tankim črnim karom, je že četrti dirkalnik, ki nam ga je Jefra širokosrčno ponudil za preskusno vožnjo. Na isti dan, ko ga je prvič preskusil tudi sam. Kajti, bil je čas za likof. Fantje so več mesecev zapored težaško garali, da se je tisti ponedeljek lola zapodila v svoje prve dirkališčne kroge.

Namreč: ta dirkalnik je originalno zasnovan za Cosworthov



Lola-porsche

## Visoki C

Najnovejši projekt »jefra racing« se uresničuje

motor. Ampak takšni motorji so dragi, občutljivi in zahtevni. Jefra se je odločil za zamenjavo. Vsadil je Porschejev šestvaljnik.

In si nakopal delo. Fante so čakali prilagoditev motorja k ostalemu prenosu moči; ojačitev šasije, ker mora biti ta bokser

vpet nevtravno, proč od nevarnih udarcev; podaljšanje medosne razdalje (za 20 milimetrov) v korist motornega prostora; prenovitev izpušnega sistema in prestavnega mehanizma; nova aerodinamika prednjega karoserijskega dela (ker porsche ne potrebuje vodnega hladilnika); ter podaljšanje plastike za zadku, prav tako rezanju zraka v korist. Pa, jasno, še cela vrsta drobnih in na moč zamudnih opravkov.

Za srečen začetek na progi so odprli kar tri kartone mleka in potisnili vozilo: vvvrrrrraaaaauuuuUUUUMMMMM!

Potem je Jefra ogrel gume in motor ter mi odstopil prostor za volanom. Sem rekel prostor? Prostorček za volanom! Fantje se režijo. Moja obramba: tudi Stuck in Röhrli sta pri dveh metrih. Fantje pa: da, ampak sta vitka!

Čelada gor, čevlji dol! Še bosi nogi komaj stlačim v ozek nos vozila; preskusim sklopko; strgam nogavico. Sklopka je znamke Borg&Beck, s tremi koluti, narejena za formulo 1. Gib je kratek in surov, zahteva pa odločno nogo. Prestavna ročica: za desnico, s skoraj milimetrskimi gibi. In volan: z nepolnim zavrtljajem od ene do druge strani. Sledi razlaga od leve na desno: sprožilec gasilnega aparata, pogreznjenega v tla; voltmeter, pritisk goriva v črpalkah; motorni vrtljaji (nikar čez številko 7500, da te ne preseneti prekinjevalnik vžiga); temperatura olja; pritisk olja; temperatura v motornem prostoru;





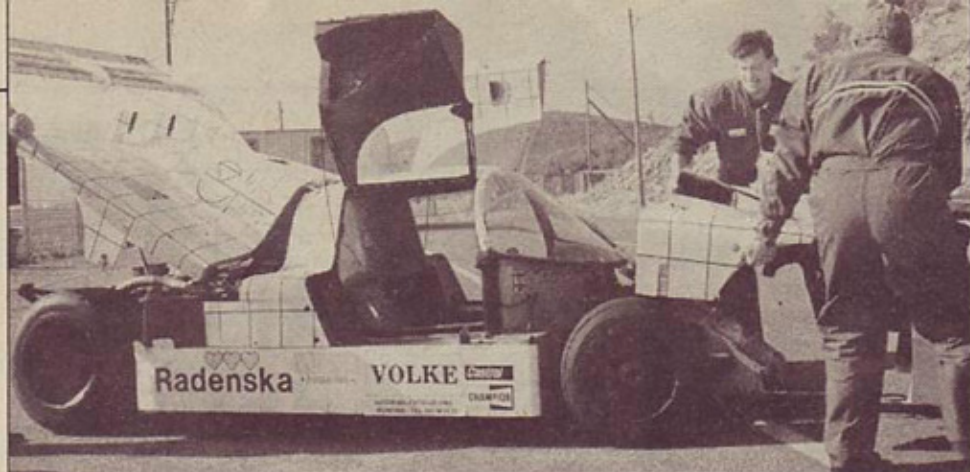
glavna opozorična luč; glavno stikalo; utripalke; zaganjalnik; črpalke; vžig. Pa še: voda za šipo, zadnja rdeča luč, dolgi in kratki žarometi, brisalnik, varnostne utripalke.

In navodilo: dobro opazuj vse skupaj!

Potem me privežejo in zaprejo vrata. Všeč so mi te reči. Rad sem utesnjeno zleknjen, rad stiskam majhen in zajeten volanski obroč, rad primem kratko prestavno ročico in rad slišim silni trušč tristo tridesetih jeklenih konj za hrbtom. Nič hudega, če me naslonjalo žge v hrbet, če me zebe v noge in če zrak, ki ga diham močno smrdi po bencinu. Zaradi odduška, pojasnijo.

Črpalke! Vključeno! Vžig! Vključeno! Druga prestava! OK! Gremo. Fantje potisnejo. Spustim sklopko: motor vzdrti, zagrga in se sproži. Vozim počasi od boksov do proge, previdno v prvi ovinek, več plina, tretja prestava, previdno v drugi ovinek, pa v tretji, četrti in peti, vse do konca polnega kroga. Počasi se zraščam z vozilom, lovim prestave, zaviram uživajoče pozno pred ovinki. In že vnaprej vem: vsega tega z besedami ne bom znal opisati.

Takšen avtomobil začutiš v



Plastika nad monocoquem: čim hitreje do drobovja



Kokpit: dirkanje ne pozna udobja

## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni – štiritaktni – bokser – nameščen vzdolžno pred zadnjo premo – vrtina in gib 97,0x74,4 mm – gibna prostornina 3299 kubikov – kompresija 10,5:1 – največja moč 243 kW (330 KM) pri 7500/min – ročična gred v 8 ležajih – po ena odmična gred v vsaki glavi (veriga) – blok in glava iz lahke kovine – mehansko vbrzganje goriva (bosch) – 4+1 električne črpalke za gorivo – zračno hlajenje – akumulator (vesna) 12 V, 50 Ah – alternator (bosch) 950 W dvojna električna napeljava z dvojnimi varovanjem.

**Prenos moči:** sredinski motor poganja zadnji kolesi – trikolutna suha sklopka (borg&beck) – petstopenjski menjalnik (hewland DG 300), oljno

hlajenje – lahka platišča (dymag), spredaj 11x13, zadaj 16x15 – gume michelin SB11.

**Voz in obesa:** šasija (monocoque) lola (izvedba »le mans« – plastična karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, dvojna prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, dvojna vzdolžna vodila, stabilizator – štirikrat kolutne zavore, dodatno hlajenje (lockheed), po 4 zavorni valji za vsako kolo – volan z zobato letvijo, 0,75, zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

**Mere in teže:** dolžina 4,500 m širina 1,800 m višina 1,050 m – teža praznega vozila 800 kg – posoda za gorivo 100 litrov.

**Zmogljivosti:** največja hitrost 240 – 300 km na uro (glede na menjalnik) – pospešek 0 – 100 km uro: 4,0 – 6,0 s (glede na menjalnik) – poraba goriva 29 – 35 litra na 100 km.

rokah in nogah. Vsak trenutek v njem je dragocen. Zato si zbranejši, kot bi bil na cesti. Bojim se za avto, saj ni moj, pa vendar najraje sploh ne bi več ustavil. Lola deluje brezhibno. Tudi porsche v njej deluje brezhibno. In gume se tiščijo k asfaltu kot klopi h koži. Nevtralna lega. Brezhibno učinkovite zavore. Zdrava pesem šestih, v bokser nameščenih valjev. In vse manj sekund za vsak prevožen krog.

Žal je lepega vedno prekmalu konec. Moram ustaviti. Ne morem voziti v nedogled. Škoda avta!

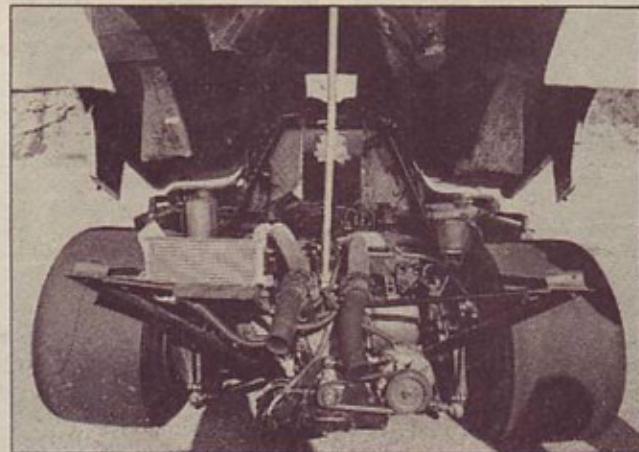
Fantje pravijo, da sem bil hiter. Zelo hiter. Ne vem, oni so merili, jaz nisem. Hiter je predvsem avtomobil. Odličen je. In to je dobra vest. Da vsi meseci garanja niso bili zaman. Da je likof takšen, kot je treba!

• • •

Franc Jerančič bo za tekmovalca vgradil še zmogljivejši Porschejev motor. Potem bo – v kategoriji C-2 – nastopil na čimveč dirkah prototipov v prihodnjem letu. In, seveda, na »24 urah Le Mansa«. Tam zagotovo. S sovoznikom Dragom Božičem iz Ljubljane in Fritzem Müllerjem iz Müncha. Dirka v Le Mansu bo 31. maja. Tam bo priložnost za visoki C.

MARTIN ČESENJ

foto: MARJAN ZAPLATIL



Vse v zadku: pod krilom lole je porsche



Slečen nos: dostopi do pedalov in zavornih valjev, zrak do zavor