

Konec leta. Konec dirkaške sezone. Odmor. Zavesa čez oder. Ugasiš žaromet. Publike se je razšla.

Peščen ovinek na grmičasti planjavi, komaj proč od zadnjih mestnih hiš se je bulil iz zadnje jutranje mgle. Zavit v decembrski mraz in v čisto tišino.

Nato od daleč: zvok motorja. Sprva tih, a vse glasnejši. Konec tišine. Luči iz megle: Holynski. Nežno je zapljal v travo in ugasnil motor.

Je že nov zvok: oster, parajoč ušesa. Surovejši, tudi voznik je bolj grob. Pridrši skozi prah: Vidic.

Dva moža, dva prvaka. Jasno, lahko bi se srečali tudi sredi mesta in popili kavo. Sem, na ta ovinek smo prišli zaradi njunih dirkalnikov: autbianchijski A 112 abarth (skupina N) in toyote starlet 1,3 S (skupina A). Torej sem si nataknil čelado.

Rallyjevsko tekmovanje je težaško delo in to se avtomobilom pozna. Ceste pod njimi so vseh sort, udarci pa kot v boksarskem ringu: ni jih moč prešteti. Podvozja zmorejo čudeže in karoserija je tovarniško zgajena le do prvega zaresnevnega nastopa. Zato ni čudno, da so dirkalniki te vrste videti utrujeni, zdelani, pravzaprav skrunjeni pod težkim minulih bremen. Pa čeprav so okinčani z zmagovalnimi lovorji in obenem pri polnih močeh: tako kot tale dva – autbianchi in toyota.

#### PRAVILEN RAČUN

Mitja Holynski je v najboljih srednjih letih, a je vseeno že dolgo tega, ko se je dirkaštva loteval s težkim in okornim saabom. Potem je – po večletnem premoru – spet podlegel tekmovalnim željam: najprej v »fličku«, nato



Autobianchi A 112 abarth, skupina N  
Toyota starlet 1,3 S, skupina A

## DRŽAVNO PRVENSTVO

**Dva izmed zmagovalnih avtomobilov lanskega jugoslovanskega prvenstva v rallyju**

v autbianchijski A 112 abarthu. Z njim in z Janezom Kekezom na sovozniškem sedežu si je letos privozil prvo mesto v kategoriji do 1150 kubikov, skupina N.

Holynski ima dve nespregledljivi lastnosti: natančnost in trmo. Že s svinčnikom v roki je pravilno izračunal: A 112 abarth je za te namene in v tej dirkaški kategoriji zelo prikladen izdelek. Odlikujejo ga velika mera že serijsko vgrajene športnosti, dovolj zmogljiv motor, preprosta zasnova in ubogi-



va vodljivost. Uspehi so obrodili tudi denarno pomoč: glavni sponzor je firma »Amortizer« iz Dol pri Ljubljani, načepke na avtu pa oznamajo še kranjsko Savo, Slovenija-turist, Krko, Iskra Commerce in Iskra-Zmaj.

Za začetek ni bilo povsem jasno, kako bom zlezel v avto. Da sem prevelik, so vsi hkrati vlijudo govorili, da sem predebel vem tudi sam: In, da s čelado na glavi sploh ne bo šlo, je obvezljalo javno mnenje vseh prisotnih.

Pomota, dragi moji, velika promota. Ko sem zdrsnil čez bočni drog varnostne kletke, je bilo pro-

storske stiske na mah konec. In to navkljub serijskima prednjima sedežema in nasploh serijski urediti tega majhnega avtomobila. Seveda: za zares sproščeno držo bi moral biti pomik sedeža daljši, volanski obroč pa morebiti malce navpičnejši. Navsezadnje je A 112 že zdavnaj opuščeni model Autbianchijski oziroma njegovega »sponzorja« Lancie.

Serijsko je – skupini N po meri – tudi vse drugo v tem avtu: od



A 112: skoraj vsakdanje okolje



1050 kubičnega in poprek nameščenega motorja v nosu do številnih merilnikov bolj ali manj pred voznikom (hitrost, motorni vrtljaji, temperatura hladilne tekočine, gorivo, voltaža, temperatura in tlak olja), povsem običajne zadnje klopi, vseh notranjih oblog in (saj pravim, da je Holynski natancen!) celo do gumastih preprog pred prednjima sedežema. Dirlkaški so pa široki in luknasti pedali, varnostna pasova, dodatne varovalke in dodatna stikala za dodatne luči, pa seveda posegi, ki so v prid daljšemu življenju samonosne karoserije: ojačani zvari, povezava prednjih vzmetnih nog, zaščita karoserijskega trebuha in že omenjena kletka, ki tako kot gasilni aparat bdi tudi nad varnostjo posadke.

Motor je navkljub priletni zasnovi s samo trikrat vležljeno ročico gredjo ter s stransko odmično gredjo in verigo, vznemirljivo dobro pri močeh. Dodajanje plina sledi brez težav skoraj do 8000 vrtljajev v minutu, dirlkaško uporabljana številkna na merilniku znaša pa 7500. Največjo moč 52 kW oziroma 70 KM doseže sicer že pred tem območjem, ampak krvulja moči – če jo užrete na tovarniško zarisanem diagramu – upada dovolj zlagoma, da je to mogoče izkoristiti in z višjimi vrtljaji premagovati serijsko izračunana prestavna razmerja. A, ker je menjalnik v isti sapi tudi dovolj „hiter“, ročica zanj je pa prikladno kratka, je mogoče zelo skladno ravnavi z vsemi tremi pedali hkrati, s prestavnim ročico in z volanom.

Pa se A 112 abarth izkaže za hiter in ubogljiv avtomobil, ki ga je skozi oster ovinek moč voditi tudi samo s spremnim odmerjanjem plina, ne da bi bila želena smer vozila pri tem v nevarnosti. Zato sklepam, čeprav tega nisem preskusil,



A 112: serijski motor in 70 KM



A 112: tudi klop je še v avtu

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 67,2 x 74,0 mm – gibna prostornina 1050 kubikov – kompresija 10,4:1 – največja moč 52 kW (70 KM) pri 6600/min – največji navor 86,8 Nm pri 4200/min – ročična gred v 3 ležajih – glava iz lahke Kovine – stranska odmična gred (veriga) – dvojni padotični uplinjač – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 34 Ah – alternator 630 W.

**Prenos moči:** motor spredaj

poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platnišča 4 1/2 J x 13 – gume 155/70 SR 13 (sava)

**Voz in obes:** kombi-limuzina – 3 vrata – 4 sedeži – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator, zadaj prečna listnata vzmet, prečna vodila – teleskopska blažilnika – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj

## Autobianchi A 112 abarth (skupina N)

bobnaste, ročna zavora in zadnji kolesi – volan z zobato letvijo.

**Mere in teže:** dolžina 3,268 m – širina 1,480 m – višina 1,360 – medosna razdalja 2,038 m – kolotek spredaj 1,250 m, zadaj 1,224 m – rajndi krog 8,8 m – teža praznega vozila pribl. 650 kg – posoda za gorivo 30 litrov.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 155 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 13,6 s – poraba goriva: povprečno 10 litrov na 100 km

da celo med vijuganjem po strmini navzdol ni potreben segati k ročni zavori; četudi sežeš, bliž malo pomaga, saj uboga le na močan in razmeroma dolg poteg ročice.

Navsezadnjepa dobra, lahko rečem zanesljiva lega tega vozila ni čudež, ampak logična posledica štirih posamičnih kolesnih obes in pri Amortizerju otrdenih blažilnikov zanje. Tako ostajata najslabši del avtomobila oba prednja sedeža. Saj bi bili dirlkaški „školjki“ ne le oprijemljivejši zoper bočne sile, ampak tudi nasprotno ugodnejši za počutje hrbitišč obeh članov posadke. Je pa hkrati res, da je Holynski tudi dovolj prikladne postave, pa se z abarthom dobro ujameva. Letošnja končna zmaga je dokaz za to.



## UTEČENE IZKUŠNJE

Andrej Vidic je tokrat že osmič prvak. Naveličan? To ne, pač pa raho utrujen. Mogoče tudi s kakšnim sivim lasom več, pa tega ni videti. Moj bog, mu pravim, saj dirlkaš odkar se poznaval! In poznaval se, odkar veva, da so avtomobili na svetu.

Andrej Vidic je zanesljiv in zmogljiv voznik. Janez Klemenčič, ob njegovi desnici, je zanesljiv in zmogljiv mehanik. Odlikuje ju umirjenost, ki je lastna le zelo utečenim in izkušenim ljudem. Ali pa ju živci načrtojajo znotraj, kaj jaz veram. Vem le to, da je od vseh treh njuna toyota starlet 1,3 S zdaleč najbolj nervozna. Tudi zdaj, po celoletni zmagi v kategoriji do 1300 kubikov, skupina A.

Skupina A oznanja zrel dirlkalni avto. Na primer pri »frizerju« Frisingerju obdelan 1,3-litrski štirivaljnik v nosu. To pomeni ob že serijskih treh ventilih za vsak valj

in dvojnem padotočnem uplinjaču dodatno obdelano odmično gred v lahko glavi, drugačne bate, zglajene sesalne in izpušne kanale, znižano glavo, natančno uravnotezenje vztrajnika in ročične gredi, v isti sapi pa tudi – ob serijskem petstopenjskem menjalniku – krajše razmerje v diferencialu ter 45-odstotno samodejno zaporo zani.

Avtomobil je v celiem komaj opazno znižan, prednja posamično zadaj pa poltogo obešena kolosa pa pomagajo krotiti Bilsteinovi plinski blažilniki. Seveda je tudi pri toyoti trebuh dodatno zaščiten, zunanjost karoserije pa oblepljena z imeni firm, ki so pravljene finančno vlagati v ta zahteven in še zdaleč ne poceni šport: Tip-top, Sava, Tranšped, Hilti, Fischer.

In tudi v toyoti je tisto, kar mora

biti: kletka iz zajetnih cevi, gasilni aparat, naramničasta varnostna pasova ter temeljita prednja sedeža. Pred sovoznikovim je rallyjevski »trip-master«, za voznika pa je v avtu razmeroma malo merilnikov: za motorne vrtljaje, za hitrost vozila, za gorivo in za temperaturo hladilne tekočine. Pa še v usnje odet volanski obroč, čisto vsakdanja prestavna ročica in pedala, kakršne najdete tudi v tistih toyotah, ki so namenjene samo nedeljskim izletom.

Manjkajo pa: talne obloge in celotna zadnja klop. To pomeni, da je vzdušje v avtu približno takšno kot po ne ravno nežni elementarni nesreči. Dirkalniško, pač!

Še bolj dirkalniško postane, ko sprožite motor. Ta se oglesi s surovim zvenom izpušne cevi in skuša takoj dokazati, da se rad vrtil. Do 7500 vrtljajev v minuti in še



*Toyota: več golote in surovosti*

precej čez, če je sila. Diferencialna zapora med prednjima kolesoma je hkrati kriva, da je moč motornih 70 kW oziroma 95 KM dločno čutiti tudi na volanu. Vsakič, ko

pohodiš pedal za plin, se hoče volan izravnati. Torej, hoče toyota naravnost. Ker so pa ceste večidel ovinkaste, se vožnja spremeni v delo. V zelo resno in precej naporno delo. Tako je krog sklenjen: ukazi na plinu pospešujejo ali zavirajo motor, vse te spremembe pa se prenašajo naravnost na pogonski (in hkrati krmilni) kolesi. Ostra vožnja se spremeni v suvanje – ki je zaradi moči motorja vzdolžno, zaradi kolesnih reakcij pa prečno, pa vam je zdaj lahko vsaj približno jasno, zakaj sem takoj oznanil, da je ta starlet nerozen avto.

Seveda ima ta nervosa tudi svojo dobro plat. Da je moč prečne reakcije izrabiti za sprotno postavljanje vozila v ovinek, za bočna drsenja, če je to potrebno in za ostajanje vozila na idealni »črti«, če je zaporednih ovinkov več. In, ker je ergonomična skladnost sedeža, volana, pedal in prestavne ročice zelo dobra, se voznik in avto hitro ujameta v tej surovi igri. Drugega pa za dirko tako ali tako ni treba. Razen, mogoče, še več moči in celotnih zmogljivosti. Morebiti v še višjem dirkaškem redu.

★ ★ ★

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj – prečno – vrtina in gib 73,0 x 77,4 mm – gibna prostornina 1296 kubikov – kompresija 10,2:1 – največja moč 70 kW (95 KM) pri 7200 min – največji navor 12 kpm pri 4800/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična grad v glavi – glava iz lahke kovine – po 3 ventili za vsak valj – dvojni padotočni uplinjač – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 40 Ah – alternator 700 W.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enoku-

lutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik prestavna ročica na tleh – platišča 4 1/2 J x 13 – gume 155/70 SR 13 (sava) diferencial z zaporo (45%).

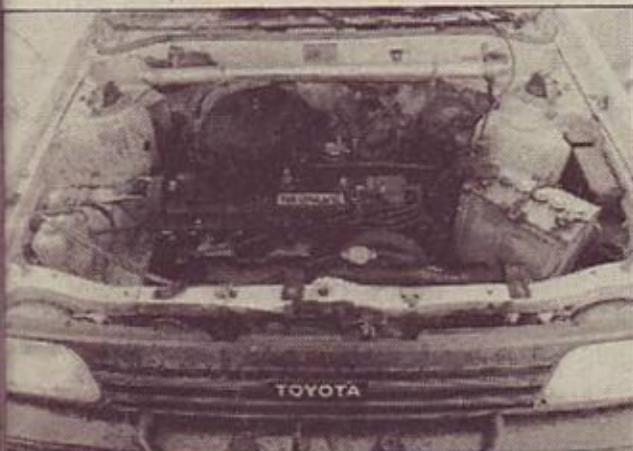
**Voz in obese:** kombi-limuzina – 3 vrata – 2 sedeža – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator = zadaj poltoga prema, vzmetni nogi, vzdolžna vodila, Panhardov drog, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj ko-

### Toyota starlet 1,3 S (skupina A)

lutne, zadaj bobnaste, ročna zavora na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo

**Mere in teže:** dolžina 3,700 m – širina 1,590 m – višina 1,365 m medosna razdalja 2,300 m – kolotek spredaj 1,385 m, zadaj 1,345 m – rajdn krog 9,8 m – teža praznega vozla pribl. 840 kg – posoda za gorivo 40 litrov.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 160 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 11,0 s – poraba goriva: povprečno 12 litrov na 100 km



*Toyota: 12 ventilov, 95 KM*



*Toyota: razdejanje v zadku*

Toda: tistega decembarskega dne in na tistem peščenem ovinku nismo dirkali. Tudi ni bilo več treba. Osvojeni državni prvenstvi so imeli Holynski in Kekez z autobianchijem ter Vidic in Klemenčič s toyoto že v žepih. Pokale pa lepo doma!

MARTIN ČESENJ  
foto: SRĐAN ŽIVULOVIĆ