

# IGRAČKA ZA ODRASLE

**S pridnimi rokami od hrošča do buggyja – Viharni poletni užitki: hitri, toda glasni!**

Da bi kar potrkali na vrata in rekli – Poslušajte no, posodite nam avto za test! – resda ni naša nava-da.

In k temu, da zaseb-nih vozil ne preskuša-



mo, smo že dostikrat prisegli.

Ampak še tako zreli moški se kdaj pa kdaj ozrejo za tujim kri-  
lom. Nas pa je zmamil ropot živordečega buggyja, ki že nekaj časa rjove po Ljubljani.

Volja na obeh straneh – in smo sedli za volan. Ne zato, da bi izjema prikimala pravilu, pač pa – ker pri nas še ni trdke, ki bi nam takšen avto lahko ponudila za čisto uradno vožnjo.

In če je priložnost, zgrabi jo!

Ljubljančan Albert Černigoj je bil tako prijazen, da nam je za vroč poletni dan posodil svoj viharnik. Sestavil ga je sam in to, čisto natančno, tako-  
kole: karoserijo je kupil pri ljubljanskem mojstru Mesojedcu, dve leti star motor je snel iz Volkswagnovega hrošča in tudi nosilna platforma je od tam. Potem je poldrugo leto žagal, pilil, privijal, pot brisal in naposled veselo pribli: »Avto je naredi!«

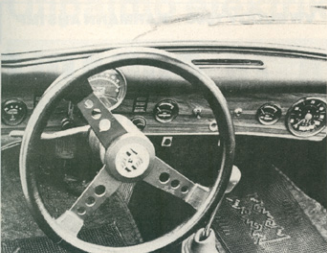
Dostil manj veseli so bili so-  
sedi, saj mali buggy ni, da bi ob njem šepetali. Toda celo kadar se oglasi na vso moč, še zmeraj ni tak hrupnež, da ne bi smel nositi registrskih tablic.

## TOPLA GREDA NA KOLESIH

Ob takšnem buggyju se odrasli možaki (tudi kakšna to-  
varišica je vmes) ustavljajo kot otroci pred izložbo z igračami. Pogoj je en sam: da so navdušeni za šport in mladi po srcu. Buggy si radovedneže tudi za-  
služi: saj je posebneže po obliki in še živordeč povrhu – da ne more in ne more uiti pogle-  
dom. Pa še prozorna plastika, ki se iz strehe upogiba v dvoj-  
dražna vrata, štirje štrleči žarometi, široke gume in motor, ki silii izpod zadka! Buggy ni dirkalnik, ni niti limuzina, niti ku-  
pe. To je šaljiv štirikolesnik, ki

ponuja kopico užitkov zoper dolgočasje.

Težava je, če hočeš po vsej sili vanj – a si prevelik. Prednja sedeža sta umerjena in pričvrš-  
čena po lastnikovih merah. Na zadnji klopi pa tako ali tako ni upanja, da bi sedel kdo, ki je večji od desetletnika. In sem upošteval navodila: vtakni v avto najprej desno nogo in jo potisni pod volan; potem sedi na blatnik, ki se na tem mestu že vzpenja nad zadnje kolo in istočasno potisni k pedalom še levo nogo; zdaj se prepusti fizi-  
ki in zadnjica bo sama zdrsnila na sedež. Zdaj je v napoto športni obroč volana, ker sili v stegna. Ampak verjamem, da



Amaturna plošča je improvizirana z okusom po športu

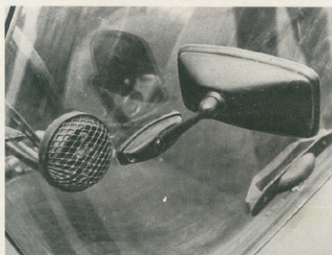


Sežeda sta za ostro spreminjanje smeri preveč ploščata, da bi zadržala telesi

bi bilo – če bi sežede prestavili povsem do zadnje klopi – tudi za dolgonožeža dovolj prostora.

Za hip se počutim kot v letalu: prozorna dvizna vrata se opirajo na zložljivi stebli, kakršna pri Citroenovih dyanah podpirajo vrata na zadku. In ko pritisnem zatič, se mi poveznejo nad glavo, da se notranjost v hipu spremeni v toplo gredo. Peklenski vročini skromna zračnika na vratih nista kos!

Buggy je športnik, zato je merilnik vrtljajev natanko pred voznikom, merilniki hitrosti, temperature in pritiska olja pa so na obeh straneh. Pretikam kot v volkswagnu, le da je ročica krajša. In brisalnik prednje šipa je en sam.



Reža za zračenje in zunanje vzratno ogledalo sta privita na prozorna vrata

## NOS V ZRAKU

Ko zasučem ključ, zarohni motor. To je 1500 kubični zračno hlajeni bokser, pri katerem naštejem le glavne spremembe: bati so zgoraj koničasti, da je kompresijski prostor manjši, odmična gred je močnejše pristrena (med običajno vožnjo se izkaže, da celo preveč), na vsaki strani je po en dvojni uplinjač weber. Pa še: zbrušeni kanali, popravki na glavah, dodatna hladilnika za motorno olje (ob motorju in v nosu vozila), posebej prirejena izpušna cev (ANSA) in še kup drobnarij, ki pomagajo, da zmore motor približno 100 KM pri 7000/min.

Dokler se uho ne navadi ločiti med »zdravim« in »nezdravim« ropotom motorja, mora voznik skrbno paziti na merilnik vrtljajev. Pod številko 2500 skorajda ni moč speljati, saj je odmična gred prostra, da bi bilo »utripanje« ventilov pod to mero lahko dovolj enakomerno. Šele pri obilnejšem plinu motor zadnja s polno sapo in pritisne voznika ob sežede. Čeprav je menjalnik »spojen« od VW varianta in za lahek buggy ni ravno najbolj primeren, je moč pospeške in največjo hitrost dovolj dobro ravnati s pogonskima kolesoma. Srednji rezultati so takšni: z mesta do 100 km na uro pospeši nabritež v pičlih desetih sekundah, z njim pa je moč drveti prek 180 km na uro. Med vožnjo sta bili prednji kolesi obuti v gume barum (215/60-13), zadnji pa v gume dunlop SP (205/70-15). Manjši gumi na zadnjih kolesih bi omogočili boljše pospeške in če bi bil voznik s sklopko in plinom dovolj grob, bi se prednji kolesi med speljavanjem dvignili od tal.







## Z BOKOM NAPREJ

Buggy karmann AHS imp je majhen avto (dolžina 3,47 m, širina 1,81 m, višina 1,27 m) in temu primerno lahek: prazen tehta približno 610 kilogramov. Toda v nosu je le posoda za gorivo – motor in menjalnik, skratka večina teže, sta v zadku. In tudi voznik ter njegov sopotnik sedita bolj zadaj kot spredaj. Čimbolj spolzko je cestišče, tembolj mora voznik

misliti na težnostno razmerje. Že med vožnjo naravnost postane buggy pri velikih hitrostih nemiren. Le urni popravki na volanu ga obdržijo v smeri. Hitrih ovinkov naj se loti le tisti, ki obvlada bliskovito odvzemanje volana. Sicer ga bo zadek prehitel in buggy se bo zasukal v smer, od koder je pravkar prišel.

Spodnašanje zadka je tako silovito, da sem se ga privadil šele po nekaj zaporednih in – za začetek – bolj plašnih po-

skusih vijuganja. A sem že v isti sapi spoznal, da je vožnja s tem avtomobilom, ko so prve »šolske« ure mimo, res pravi užitek. Ob snetih vratih oziroma strehi se vozilce spremeni v viharnik, ki kuštra lase. Toda to je dobrodejen prepah. In konec koncev je pred očmi šipa. Kdor ima takšne avtomobile rad, bo dosti bolj navdušen kot na motociklu.

Resda ta buggy ni, da bi se z njim vozili v službo. Ali n koncer te. Je pa kot nalašč za vira-

nje, kadar je sobotno ali nedeljsko popoldne dolgočasno. Če le izberete pravšnjo, pa čeprav poljsko ali gozdno pot. In cena? Eno z drugim, z delom vred, je buggy, ki smo ga vozili, vreden približno 120 dinarskih tisočakov.

»Igrača za odrasle,« smo rekli, ko smo ga vrnili lastniku. In smo zaljubljeno zrlji za njim.

**MARTIN ČESENJ**  
**Foto: MARJAN ZAPLATIL**