

Vozili smo

WESTFIELD ZEi 200

NO LIMITS!

Luksemburga je od vzhoda proti zahodu le petdeset in od severa proti jugu okrog sto kilometrov. Pa vendar je v te meje ujetih tisoče

kilometrov lepih podeželskih cest, kjer prometa praktično sploh ni. Zadnje sončne poletne dni sem tam doživljal tisto, kar znajo resnično doživljati le Angleži.



Ne vem, kaj bi danes rekel Colin Chapman. Tisti njegovi slavni Lotus seven doživlja eno reinkarnacijo za drugo. Tehnično izpopolnjeni, a v duhu tisti stari, pravi angleški roadster. Pri Westfieldu v Veliki Britaniji jih naredijo le nekaj sto na leto. Jasno: mala delavnica več ne zmore, pa še ti, ki jih naredijo, so razprodani za pol leta naprej.

Bodimo si na jasnem: z westfieldom dama ne bo šla po nakupih. Tudi oče bo težko peljal družino na dopust. In poslovnež bo le težka, četudi le z majhnim kovčkom, prepotoval tisoč kilometrov. Westfieldi so avtomobili, v katere sedeš iz ljubezni do vožnje, iz ljubezni do čutenja asfaltne podlage pod seboj. V westfield sedeš kar tako, da bi se vozil. Ko te piči, da bi se vozil. In ko se obeta lepo sončno popoldne.

Westfield ZEi je avtomobil, ki sicer ima streho in vrata, a vse le za silo. Pa še prav nič lep ni, ko je opravljen s takšnimi platnenimi

dodatki. Westfield ZEi je roadster v pravem pomenu besede: pravi, lepi angleški dvosed, za katerega je potrebnega nekaj akrobacijskega predznanja, da sedeš vanj. Merjenje centimetrov v potniškem prostoru je čisti nesmisel: za roki na volanskem obroču in komolca je ravno prav prostora in pri nogah je prostora le za tri pedale. Opore za levo nogo ni: pravi poznavalci pravijo, da mora noga počivati za (visečim) pedalom sklopke.

Toda ponavljam: na vijugastih cestah, kjer westfield ZEi ponuja vozniku sanjske užitke, je treba vsakih nekaj sekund posegati po prestavni ročici in zato pritiskati na pedal sklopke. Časa za počitek ni. Malce, a le za las več prostora ima sopotnik, pa še ta mora biti pri izbiri torbice za osebne dokumente zelo skromen.

Skupek protislovij: roko dam v ogenj, da je količnik zračnega upora podoben kot pri starih tamih. Westfield ZEi pa, kot da se ne bi menil za fiziko; merilnik hitrosti mimogrede pokaže dvesto kilometrov na uro. Hja, gospodje, dveh stvari ne smemo pozabiti! Prvič, fizika



pravi, da je sila zračnega upora prav toliko kot od količnika upora odvisna tudi od velikosti čelne površine. Westfieldova površina znaša morda le malce več kot pri sodobnih motociklih s tisočakom pod sedežem. In drugič, pod dolgim, starinskim motornim pokrovom





se vrti sodoben Rover-jev osemvaljni. Ni treba posebej praviti: »žrebci«, ki so na voljo, prek petstopenjskega menjalnika in diferencialne zapore v vsakem hipu, ne glede na motorne vrtljaje, enako zavzeto poganjajo zadnji kolesi. Pozor! Poglejte v tabelo s tehničnimi podatki pod rubriko »teža«.



Ne, ne, niste se zmotili. Lahka karoserija iz fibreglasa pokriva jekleni okvir iz kvadratnih cevi, na katerega so pritrjene obese. Še enkrat pozor! Štirikrat posamične obese z dvojnimi, prečnimi trikotnimi vodili ter z vzmetnimi nogami, vse skupaj Westfieldove zasnove. Da je mogoče nastavljati na vseh štirih kolesih trdoto vzmetenja, oddaljenost karoserije od tal in lego koles, ni treba praviti. Če kupite westfield ZEI, ste kupili dirkalnik, ki ga lahko brez težav registrirate in se z njim vozite po cestah.

Če se vam morda zahoče različica 200 in si jo tudi privoščite, ste si kupili srečo. Ko ne gledate na merilnike, se vam zazdi, da bi že lahko pretaknili v višjo prestavo. A glej! Motor se vrti šele z 2000 vrtljaji v minuti. Pa pohodite plin! Motor še naprej enako vleče, od zadaj prihaja zvok, zaradi katerega se naježite, in tekočina, ki se ji pravi adrenalin, napolni

vaše telo. Noge, ki so ves čas skoraj v višini zadnjice, opravljajo garaško delo. Plin, zavora, sklopka. Od zajetnega sredinskega tunela se prične širiti toplota. Volanski mehanizem je natančen in neposreden, kot pri dirkaških formulah. Servoojačevalnika ni. Ne za volan ne za zavore. ABS? Kupite BMW, pravijo pri Westfieldu.

Ah, Angleži. Le kako jim uspeva delček tiste avtomobilske zgodovine, ko so avtomobili še imeli dušo, tako spretno ponuditi danes? Voziti takle westfield enkrat namreč pomeni le neustavljivo željo, da bi ga lahko vozil, kadarkoli bi si to zaželel. Na meje se takrat preprosto ni mogoče več zavestno ozirati.

VINKO KERNČ
Foto: UROŠ POTOČNIK

Westfield	ZEI 200
motor (zasnova)	osemvaljni, V 90 stopinj
vrtnina in gib (mm)	94,04 x 71,00
gibna prostornina (ccm)	3947
kompresija	9,35:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	147 kW (200 KM) pri 4750
največji navor (Nm pri 1/min)	319 Nm pri 3200
odmična gred (pogon)	v sredini (veniga)
število ventilov za valj	2
polnjenje z gorivom, vžig	elektronska, večtočkovni vbrizg
hlajenje	vodno
menjalnik (število prestav)	5
prednja prema	posamične obese, vzmetne noge, dvojna trikotna prečna vodila
zadnja prema	posamične obese, vzmetne noge, dvojna trikotna prečna vodila
zavore spredaj	kolutne, prislino hlajene
zavore zadaj	kolutne
volan	z zobato levijo
platišča	71 x 15
gume	205/50 R 15
teža praznega vozila (kg)	765
dovoljena skupna teža (kg)	ni podatka
medosna razdalja (mm)	2335
dolžina x širina x višina (mm)	3702 x 1625 x 1054
pretlačnik (litri)	55
posoda za gorivo (litri)	42
največja hitrost (km/h)	222 km/h
pospešek 0 - 100 km/h (s)	6,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	ni podatka
vrsta goriva	neovinčen super