

VOZILI SMO

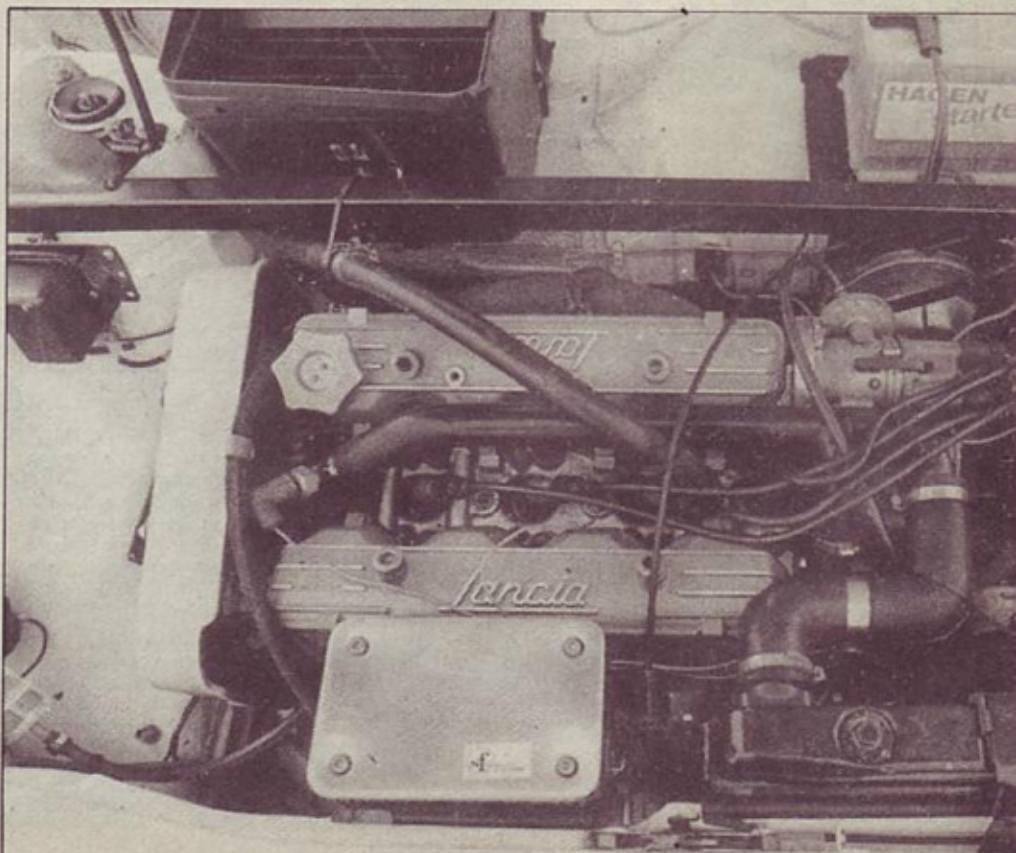
Kdo vse sedi za volanom osebnih avtomobilov? Odgovorov je kup. Med vozniki pa so tudi taki, ki jim avto pomeni nekaj več, ki si »zaslužijo« drugačen avto, a si ga predvsem zaradi jugoslovanske realnosti ne morejo kupiti. Bodisi večji, hitrejši, močnejši. Le malo jih je med njimi, ki si to željo kdaj v življenju tudi izpolnijo, še manj pa takih, ki jo uresničijo z lastnimi rokami.

Rihard Grudnik, strojni inženir, zaposlen v velenjskem Gorenju, je te vrste mož. Že pred leti smo lahko občudovali njegov do potankosti izboljšani fičko. Sedaj je uresničil svojo drugo željo. V pločevino Juga je na predelani menjalnik, v katerega je vdelal še peto prestavo, z milimetrsko natančnostjo vstavil motor fiata 132, ki z lancino glavo zmore kar 120 KM. Norost, boste dejali, saj je jugo že z navadnimi petinštridesetimi konji dovolj nestabilen, da o močnejših modelih niti ne govorimo. Pa ni tako. Grudnikova predelava je tako popolna, zaradi tega smo tudi napravili izjemo in vam jo predstavljamo, da se tega avtomobila ne bi bilo treba sramovati tudi komu drugemu, ki je za tako delo plačan.

Želja po hitrem avtomobilu in izziv, ali je to mogoče narediti doma, z znanjem, finančnimi sredstvi in materiali, ki jih je moč najti pri nas in na odpadkih v Italiji, so bili temelj realizacije smelega projekta. Struženja, prilagajanja, varjenja in drugih opravil ni manjkalo. Ideje so postajale resničnost ob sestavljanju posameznih delov, ki drugače drug z drugim ne »sodelujejo«. Osnova vsemu je bila seveda školjka. Priložnost je nanesla, da zanjo ni bilo treba odšteti nedosegljivega zneska, in delo se je začelo. Potrebne ojačitve in popravki na zvarih, ki bi jih morali na enak način opraviti že v tovarni, so školjko pripravili za nadaljevanje dela. Se bo zvijala, bo avto spominjal na zvečlni gumi, ali bo teoretično predvidevanje zares držalo, so bila vprašanja, s katerimi se je »oče« projekta ubadal na svoji poti. Vse skupaj je počasi dobivalo končno obliko. Ojačitve, predvsem na sprednjem delu, kjer je podvozje pripeto na školjko, so bile najpomembnejše, saj je način, ki je nastal še v šestdesetih letih, že davno zastarel. Pri toliki moči pa je potrebna precej trdnejša povezava podvozja s karoserijo. V menjalniku je bilo treba najti in pripraviti mesto še za par zobnikov pete prestave in prirediti blok velikega, 1800-kubičnega motorja za menjalnik, s katerim ni bil še nikoli povezan. Nekaj



IDEJA + VZTRAJNO = YUGO S 120 KM





Če opazite v vzratnem ogledalu yugo, ki ga vidite na sliki, ne podvomite o svojem avtu. Gre namreč za yugo, ki mu v naših krajih ni para. Ne samo največja hitrost, navdušuje tudi lega v zavojih in predvsem ubogljivost, ki je porok za enkratne užitke za volanom tega simpatičnega, temeljito predelane avtomobila.

Dokler človek ne vidi, si težko predstavlja v prostoru pod yugovim pokrovom motorja srce s 1800 kubiki. Kot vidite, je možno tudi to. Še več. Konstruktor razmišlja še o pritrditvi turbo kompresorja, za katerega je »tam zadaj« pod ojačeno karoserijo še nekaj prostora.

novih izvrtin, navojev in nastavkov je zagotovilo enoto, ki je našla mesto v sicer skromnem prostoru Juga. Lanciina glava je primernejša, saj ima drugačen zgorevalni prostor, večje ventile, izpuh in prostor za uplinjač sta pa še dopuščala uporabo omejenega prostora. Ko je bil motor z menjalnikom privit v predvideni prostor, je sledila še obvezna toga povezava obeh notrajnih blatnikov, na mestih, kjer sta na zgornjem delu priviti vzmetni nogi. Vzmeti so krajše, trše, tako da je avto nekaj nižji pa predvsem bolj stabilen. Zaradi tega sta privita na premi še dva močnejša stabilizatorja, ki sta porok stabilnosti v zavojih in preprečujeta pretirano, v tem primeru nevarno nagibanje med spreminjanjem smeri in zaviranjem. Vse skupaj je enkratno uspelo, kot so kasneje pokazali rezultati za volanom.

Notranjost je presenetljivo natančno in popolno spremenjena, kar je nenavadno za take predelave. V večini primerov namreč ljudem zmanjka časa in volje, da bi popolnoma končali izdelek, saj jih zanimajo predvsem hitrost in pospeški. Grudnik pa si je vzel veliko časa tudi za to. Si lahko predstavljate v Yugu volan, ki ga je moč nastavljati po višini, pa odlične lanciine sedeže, ki dajejo dovolj opore in se lično podajo notranjosti? Merilniki so okrogli, nameščeni pa tam, kjer morajo biti. Morda pri vsem moti le nekoliko premajhen volan in bela armaturna plošča, ki se preveč lesketa v vetrobranskem steklu in malo moti voznika med vožnjo. Primerno sta predelana tudi nos in zadek juga. Spredaj je v maski prostor za potrebne štiri žaromete, odbijač je pa posrečena kombinacija z zračnim stabilizatorjem. V enakem slogu je avto oblikovan zadaj. Posebno ugaja, da niso blatniki prav nič »napihnjeni« in tako učinkuje avtomobil manj napadalno, prijetneje

Za razliko od podobnih predelav, ki se končajo z vgradnjo motorja, je v yugu dodelano vse. Volan, ki ga je moč nastavljati po višini, je bil namenjen lanciji, prav tako tudi sedeži, armatura pa je »skuhana« iz različnih merilnikov po zamisli konstruktorja.



In kaj se občuti za volanom?

Brž ko se motor umiri v prostem teku, je vsem tistim, ki so v avtomobilu in tik ob njem, jasno, da tu ni vse običajno. Predstavna ročica ni ravno idealna, saj je premalo natančna, se pa človek kaj hitro navadi in na nako pozabi. Speljevanje ni nikakršen problem. Gre namreč za motor s takšno močjo, da je Yugo zanj pravi »perešček«. Sam motor, ki ni predelan v smislu največje moči z dirkalnima odmičnima gredema, dvema dvojnima uplinjačema in izpuhom, je pa tako miren, da je tudi počasna vožnja pravi užitek. Prav razmerje teža-moč-prostornina motorja zagotavljajo zanemarljive prestavljanja, saj je dovolj moči tudi v višjih prestavah pri nizkih hitrostih. Treba je le pritisniti na plin in yugo je hitrejši od vseh drugih yugov in večine druge »pločevine« okoli njega. Če pa želimo preizkusiti vse, kar zmore, sta na voljo dva »menuja«: prvi na avtocesti, saj je hitrost blizu dvesto kilometrov na uro za ta avto nekaj običajnega, drugi pa na zaviti cesti, kjer je užitka ob odlični legi in predvsem ubogljivem avtu še več.

Na avtomobilski cesti ni treba storiti kaj dosti. Pritisniti plin v vsaki prestavi do konca ter počakati, da kazalec v merilniku vrtljajev noče več naprej. Natančno tako. Nevarnosti prevrnitja tega motorja ni. Ko prestopiš v višjo prestavo, se vse skupaj ponovi, in tako naprej, če seveda cesta in promet dopuščata, do pete prestave. Tu postane zračni upor avtomobila prevelik zalogaj za motor – šele pri hitrosti dvesto kilometrov na uro. Avto je miren, če verjamete ali ne. Ni poskakovanja po cesti. Vozniku niti ni treba držati volana z obema rokama, saj sta podvozje s svojimi ojačitvami in aerodinamika avtomobila kos razmeram pri tej hitrosti. Tudi zavore, ki so še serijske (na odpadu še ni bilo v pravem trenutku fiata uno turbo ie), so kos tej hitrosti. Vendar pa ne večkrat zapored. Dirkalno olje, ki ima vrelišče pri več kot 300°C, jih je močno spremenilo. Vožnja s tako hitrostjo je poseben užitek, še večji pa presene-

čeni pogledi ponosnih voznikov passatov, becmvejev z nižjimi številkami in drugih »šminker-skih« vozil, ki so jim lastniki vzeli nekaj sape še z obveznimi, a preširokimi gumami.

In kako je na zaviti cesti? Tu je vse skupaj še bolj zabavno. Avto je tako kratek, da je okreten kot redko kateri. Idealno pa je uravnotežen na meji. Da bo veselja kmalu konec, opozori voznika z drsenjem prek prednjih koles. Takrat je treba storiti dvoje. Bolj zaviti in za trenutek odvzeti plin. Zadek ubogljivo skoči proti robu ceste, avto pa je že v pravi smeri za pospeševanje iz zavoja. Sledi drsenje celega avtomobila in krmarjenje z volanom in plinom do ravnine. To je tisto, kar je pravi užitek športne vožnje. Potrdilo, da hitreje ne gre več, in ubogljivo odzivanje avtomobila, kar daje zadovoljstvo vozniku (in potnikom, če to razumejo in vozniku zaupajo). V svoji dvajsetletni avtomobilski zgodovini sem imel priložnost voziti veliko različnih avtomobilov. Na cestah in dirkališčih, navadnih in takih, ki so »dirkali«, pa je bilo zelo malo tako prijetnih, kot je Yugo, ki vam ga predstavljam. Ne gre za prazne besede ali za reklamo. Beli Yugo z velikim srcem pod prednjim pokrovom je zares uspela predelava. Predvsem zaradi prostih rok, ki jih navadno pri podobnih tovarniških projektih onemogoči zahteva po »nekaj udobja«, je ta avto tak, kot je. Zabaven, prijeten, hiter in sila poslušen. Ob slovesu od njega bi si verjetno vsakdo zaželel, da bi imel v garaži tudi ta avto. Za trenutek, ko si posebno razpoložen in ko pomeni igrivo sukanje volana sprostitve na znani, primerni cesti. To občuti tudi njegov »oče«. Sedaj ima poplačan ves trud, vse »obiske« ob iskanju potrebnih atestov, ki so mu omogočili normalno registracijo. In prav po tako dobro opravljenem delu se zdi želja konstruktorja, da bi mu bile take predelave vsakodnevnih kruh, nekaj povsem realnega. Po fičku je zaživel yugo, po yugu pa nas čaka – kaj, Rihard Grudnik?

Niko Mihelič
foto Srdjan Živolović

ST

