

Zastava 101 – skupina 2

# Dirkalnik z lovorjem

Lovor je dvojen: za prvo mesto v kategoriji do 1150 kubikov, skupina 2 in za drugo mesto v skupni uvrstitvi lanskega državnega prvenstva v rallyju

Zamolko rdeča zastava 101 ne pokaže takoj, da skriva hudiča. Že res, da za nalepkami, dodatnimi lučmi in širokimi kolesi takoj namigne, da ni za izlete, ampak vse drugo je, takole, na videz, kot pri vseh stoenkah te dežele. Hudič se potuhne pod prednji pokrov in plane šele na zasuk ključa. In takoj povem: vse, kar je pri tem avtomobilu pri-

vom pa je skrb električne črpalke in dveh dvojnih uplinjačev weber DCOE 40. Izpuh je prilagojen moči in je tudi zdaleč najglasnejši znak, da motor deluje. Motor pa enako dobro vžiga, kadar je mrzel in kadar je ogret. Ker čaka ni, zahteva od voznika malce pazljivosti med zaganjanjem – da je zaporedno pritiskanje na pedal za plin ravno pravn-

vo. Avto je oskubljen odvečne teže, zato je med motorjem in voznikom le tanka pločevina. Ko motor vžge, je približno tako, kot bi sedel v kitari ravno



rejeno za dirke, je delo Janeza Urbanciča iz Ljubljane. Za volan je sedel Janez Milavec in tako sta dva Janeza lani zmagovala za škofjeloške klubske barve. Uspešen par, to je že treba priznati!

menjalniku in podvozzju ter končal pri kokpitu. Zato pa pravim, da je ta avto kot jagenjček, ko pa v njem prebudiš motor, postane volk. Tako je z vsemi tovrstnimi dirkalniki, ki so kaj vredni.

## MOTOR PRI FRIZERJU

Vzvod pod volanom ni za nežne roke, sicer pa so dirkači sami krepki fantje. In ko na vso moč povlečeš, se prednji pokrov na široko odpre. Zičnati opornik bi bil tu samo v napoto, zato ga preprosto ni. Pogled, ki se razpre, je pa celo za sladokusce (ali pa pred-

vsem zanjo, kdo ve?) že kar ugleden in vabljiv. Zastavine-mu poprek nameščenemu štirivalniku je ostalo tovarniških 1116 kubikov gibne prostornine, dobil je pa zašiljene bate, priostreno odmično gred, večje ventile s tršimi vzmetmi, na novo uravnoteženo rolično gred, lažji vztrajnik in več drugih nadrobnosti. Seveda bi bilo opisovanje vseh del v motorju preobširno, zato zapišem le rezultat –friziranja–: motor zmore približno 115 KM pri 8200 vrtljajih v minuti in ponuja največji navor 19,5 kpm pri 4800 vrtljajih v minuti. Da bi se preveč ne grel, skrbi hladilni sistem s povečano prostornino, pravnšnje polnjenje z gori-

tisti hip, ko muzikalni navdušenec z vso močjo useka po napetih strunah. Seslanje trobentastih zračnih filtrov, hrup motorja samega in dirkaški zvok izpuha voznika odrežejo od drugih glasov in ga pripravijo na surovo vožnjo, ki ga čaka. Zadnje klopi ni, tam je prostor za rezervna kolesa. Orodje in ostalo opremo, tik za sedežem, prav blizu rok pa sta v penasto gumo povezujevali čeladi z radijsko napravo. Brez radia se niti voznik in sovoznik ne bi slišala!

Pređen spelmem, si skrbno ogledam, kje sedim. Pravzaprav tudi tu ni dosti drugače kot v običajni stoenki, le da sta prednja sedeža v obliki školjke

Da bo takoj jasno: tudi pri dirkalnikih skupine 2 je posem natančno določeno, kaj se sme in kaj ne in Urbancič je, ko se je lotil serijske stoenke z orodjem in z ljubeznijo do tega dela, to upošteval. Začel je pri motorju, nadaljeval pri

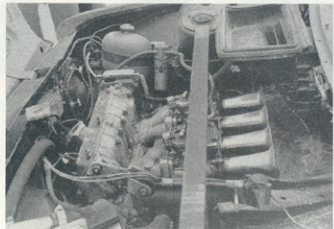
in mi ta, na katerem sedim, objame tudi boka, ne le hrbta; obroč volana je manjši in obložen v usnje, pred sovoznikom pa je več dodatnih stikal in kontrolnih lučk. Največja, na sredini je sicer namenjena avtomobilskim zadkom kot zadnja meglenka, tu pa kričeče rdečo zasveti, kadar je s pritiskom olja v motorju kaj narobe. Med našo vožnjo je v avtu manjkal le merilnik vrtiljav, torej sem pretikal po posluhu, pa prosil so me, če bi budno sledil merilniku temperature in po potrebi vključil električni ventilator. To se je, če povem vnaprej, zgodilo le enkrat, po večkratni ostri gonji skozi težaven ovinek, ko se je motor naprezal do kraja, hitrosti za »samodejno« hlajenje pa ni bilo dovolj. Drugače, celo med vožnjo po mestu, pa je ventilator povsem odveč.



Voznikov delovni prostor: oprijemljiv sedež in premajhen obroč volana. Vse drugo je kot v običajnih »stoenkah«, na sliki manjka le merilnik vrtiljavov motorja

#### VOLAN ZA DVE (MOČNI) ROKI

Prenos moči je »v rokah« štiristopenjskega menjalnika in malce predelane sklopke (plošča je lepljena, ne prikovičena!) Prestavni razmerji prve in druge prestave sta ostali običajni takšni, kot jih stoenkam nameni tovarna, tretja in četrta prestava pa sta močno »skrajšani«. Vožnja s tem avtomobilom je eno samo pretikanje. Motor je sicer prav z lahkoto kos visokim vrtiljavem, toda med našo preskušnjo, ko smo vozili po ukazih iz ušes, ga nismo preveč gnjavili. Kratek menjalnik je prilagojen zahtevam na rallyjih, kjer so dobri pospeški veliko več vredni kot velike hitrosti, zato ni čudno, da zmore ta avtomobil »le« pičlih 140 km na uro, ko se motor vrti osemstičkrat v minuti. Zato pa je na voljo vselej dovolj moči, ki pritisaka voznika ob sedež in trpinči njegovi roki. Obroč volana je za takšno vrsto avtomobila pretirano majhen in kar je diferencial (z običajnim prestavnim razmerjem) opremljen s samodejno zaporo, so sunki s pogonskih koles tako ostri in močni, da jih celo dve roki na volanu dostikrat komaj obvladata. Tako sem imel – dokler se avtomobila nisem vsaj malo privadil – kar veliko dela, kadar je bilo treba voziti skozi zaporedne ovinkne, vmes pa pretikati, da bi bil motor ves



Za dirke prirejen motor: 1116 kubikov, 115 KM. Profilirana kovinska letev med vzmetnima nogama skrbi za to, da se prednji del karoserije ne razleze



Rezervirano za sovoznika: dodatna stikala in lučke, merilnik temperature hladilne tekočine in luč z gibljivim vratom za branje kart

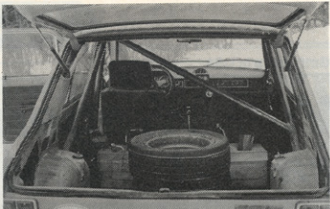
čas v pomoč. Res je pa tudi, da je takšna surovost volana toliko občutnejša če ga zgrabiš tik po tistem, ko si vozil čisto navaden osebni avtomobil. In ker vaja dela mojstra, sva bila tudi z volanskim obročem z vsako minuto vožnje boljša prijatelja.

Teže kot premagovati sile na volanu je urno slediti kolešoma, ki hočeta zaradi diferencialne zapore dostikrat drugam, kot bi želel voznik. Ta avto je pravi užitek zapoditi v ovinek, tudi ni skrbi, da ga ne bi bilo moč sredi ovinka ravno prav spodnesti, toda če bi tisti huj nekontrolirano pritisnil na pedal za plin, bi zapeljal naravnost v jarek. In to v jarek, ki obrobja notranji rob zavite ceste. Hočem reči, da je diferencialna zapora ob prednjem pogonu dosti bolj zopma reč za voznika kot če takšna zapora krmili zadnji kolesi. Prvič, to sem že rekel, zaradi surovega volana in drugič zato, ker je učinek prednjih koles dosti bolj posreden na smer vožnje kot vzporedni sunek zadnjega para. Zato ne gre, da bi se s takšnim avtomobilom že prvič širokoustno zapodil čez hrib. Najprej je potrebna vaja za dobršno mero občutka, šele potem postane dirkanje z njim resničen užitek!

Sveveda imajo dosti besede pri tem tudi gume. Tokrat smo vozili z običajno širokimi zimskimi gumami, zato njihov uč-

nek ni prišel do besede. Toda za hitrostno etapo na tekmovalnih os v avtu široke gume brez profila (spredaj 18/53-13, zadaj 16/53-13, toraj so slednje ožje) znamke Michelin ali Kleber, pa na širokih platiščih iz lahke litine. Takšne gume seveda tedaj, ko gre za zmago – ne dopuščajo napak voznika in ne dovoljujejo igračkanja z volanom. Moč motorja se ostro prenaša na cestišče, napače dirkača se končajo najmanj s porazom.

Sicer pa je ostro speljevanje s tem avtom videti približno takole: prva prestava, tri tisoč vrtljajev, odločen gib na pedalu sklopke, pol plin, tri sekunde časa, druga prestava, poln plin, dveinpol sekundi časa, osem tisoč vrtljajev, tretja prestava, pol plin spet dve in pol sekundi časa, osme tisoč vrtljajev, četrta prestava, poln plin... Pesem motorja se na ves glas ponavlja iz prestave v prestavo, kazalec na merilniku hitrosti pa bliskovito seže nazgor k trimesnim številkam. Zimske gume na mokri cesti – takšne so bile razmere med našim preskusom in težko bi natančno izmerili pospeške. Ampak nobenega dvoma ni, da doseže ta dirkalnik hitrost 100 km na uro – na suhem in v dirkaški obutvi – prej kot v osmih sekundah. To je čeden rezultat, a niti ne tako čudežen, če upoštevate, da motor razganja od moči, celo vozilo je pa razmeroma lahko.



*V zadnjem delu avtomobila se šopiri dobro oprt varnostni lok, tam je sicer zadnja klop pa so zložena dodatna kolesa, z orodjem in drugo opremo*



*Čeladi za posadko: radijska zveza prevpije ropot in omogoča pogovor med voznikom in njegovim sovoznikom. To je koristen pripomoček za hitrostno etapo*

Ob dobrih gumah pa moč tudi ne gre v izgubo!

Ker so bile zimske gume kot nalašč za vožnjo po sveže zasneženih vijugah, smo priložnost izrabili in se delali kot da gre zares. Po nekaj preskusih, ko sem se vsaj za silo privadil moči v nosu in trmoglavega volana, že lahko rečem: ta avto je moč odlično in precej natanko peljati tako kot hoče voznik. Moč motorja mu je pri tem ves čas v pomoč, celo preveč jo je za spolzke ovinke. Torej je potrebno po prvi tretjini ovinka odvzeti plin, počakati za hipce, da se avtomobil sam postavi v pravo smer in znova pognati prednji kolesi. Seveda bi bila v dobršno pomoč tudi ročna zavora, ampak kadar se zelo mudi in, če se to

ne dogaja po klancu navzdol, je zaviranje z roko čisto zapravljanje časa. Če pa je hitrost le prevelika, dosti več zaleže poprek postavljena desna noga, ki hkrati pritiska na zavore in na plin, pač tako kot pride v tistem trenutku najbolj prav. Sicer si pa dirkači radi izbirajo samosvoje načine vožnje in Milavec že ve, kako to gre, saj je zmagoval!

Zelo res pri vsem tem je to, da podvoze, čeprav skoraj serijsko, le s predelanimi blažilniki »rev« in s krajšimi vzmetmi (zato je avto bliže tlem in trši), odlično sledi vozniku in motorju. Tudi zavoram tisti dan ni bilo ničesar očitati. Ker nismo merili ne pospeškov, ne hitrosti, tudi o porabi goriva zapišem podatek, preskušeni na dirkah in ob njih. Ta zastava 101 porabi pri zelo ostri vožnji približno 20 litrov goriva na 100 kilometrov ob zmernosti na pedalu za plin pa dosti manj: približno 11 litrov na vsakih 100 prevoženih kilometrov.

Da takšen avto ni za nedeljske izlete, sem že rekel. Toda kot dirkalnik je odlično odslužil svojo tiako in vse, kar sem ob njem zapisal »da je«, moram zdajle popraviti, »da je bilo«. Zdaj je temnordeči avtomobil že v kosih: Janeza ga preurejata v dirkalnik za hitrostna tekmovanja.

Lovorji pa čakajo...

MARTIN ČESENJ  
Foto JANEZ PUKŠIČ

