



Lola – mazda

IZ KROGA V KROG

Zamenjava motorja: prej porsche, zdaj mazda!

Ta avtomobil smo že vozili in o njem pisali (leta 1985, v 25. številki naše revije). Pisali smo tudi o takratnih načrtih, ki jih je z njim imel lastnik – ljubljanski dirkač Franc Jerančič. Toda načrti so včasih zajetnejši od možnosti zanje. Tudi Jefri, tako pravimo Jerančiču prijatelji, se je zataknilo tam, kjer se ponavadi zatekne: pri denarju.

Zato smo ondan – na grobniškem dirkališču – vnovič sedli za volan te lole. Vzrok za reprizno vožnjo je tičal za voznikovim hrbtom. Motor! Nič več porsche, ampak mazda. Nič več boksterski šestvaljnik, ampak dvoploščni wankel.

Nič ne pomaga. Tudi še tako žilava dirkaška strast ni brez meja. Ne more brez poštevank. In Jefra pravi:

»Stroški v celem so, za Mazdin in v primerjavi s Porschejevim motorjem, petkrat manjši. Upošteva je oboje: nakup in vzdrževanje!«

Tako kaže, da pomeni Mazdin dirkaški wankel za Jefrine zahteve in zmožnosti najcenejšo konjsko moč na denarno enoto. Torej resda ni potrebno kaj dosti razlagati, zakaj se je odločil za to zamenjavo.

Za wankel že vemo: namesto klasičnih valjev in batov v njih streže (v tem primeru) z dvema trikotnima ploščama v skoraj okroglih valjih s po 654 kubiki pro-

stornine. Zasnova je na moč preprosta in poglobitve dele motorja je mogoče prešteti že s prsti obeh rok. Nobenih ventilov, nobenih odmičnih gredi in pogonov zanje, nobenih mikronsko občutljivih elementov in tesnil. Tista, ki pa so (in obroblyajo obe plošči) sodijo v potrošni material in jih je mogoče kar se le da preprosto in sprotno menjavati.

Glavna motorna gred se suče v le treh ležajih, mazanje gre skozi suh karter, oljno črpalko ženejo zobniki in dvojnemu padotočnemu uplinjaču strežejo v celem štiri

električne bencinske črpalke. Namesto uplinjača bi za polnjenje lahko skrbela tudi vbrizgovalna naprava, ampak z njo vred bi bilo tudi več možnosti za zapletenost in okvare.

Tako ostaja Jerančiču in njegovemu moštvu ta hip ena sama, še ne povsem odpravljena težava: hlajenje motorja.

Ker nima občutljivih tesnil, je wankel resda odpornejši na zvišane obratovalne temperature, a se zaradi zasnovane in principa delovanja tudi silno rad pregreva.

Jefra je predihal celo vrsto knjig o znanosti, ki se ji reče motorno hlajenje, a so si različne teorije močno navzkriž. Za zdaj ostaja nesporno, da sta dva hladilnika ob straneh zadnjega dela vozila premalo in da bo potrebno hladilno vodo speljati tudi skozi nos avtomobila, kjer je zračni pretok najizdatnejši.

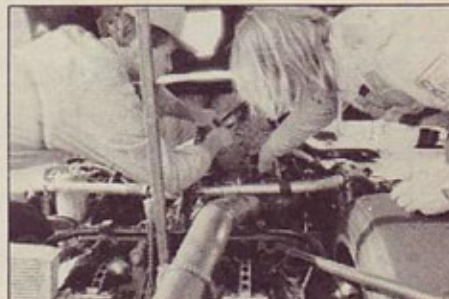
Mazda v loli zmore 305 KM pri 7000–9000 vrtljajih v minuti. Podatek o vrtljajih največje moči ka-



Natančno delo: priprava vozila



Ne odnehati: človek in stroj



Zvišana temperatura: Mazdin wankel

že na eno od poglavitnih dobrih lastnosti Wanklove zasnove: da je krivulja največje moči zelo dolgo časa ravna in tako v prid vznožnim dirkaškim željam.

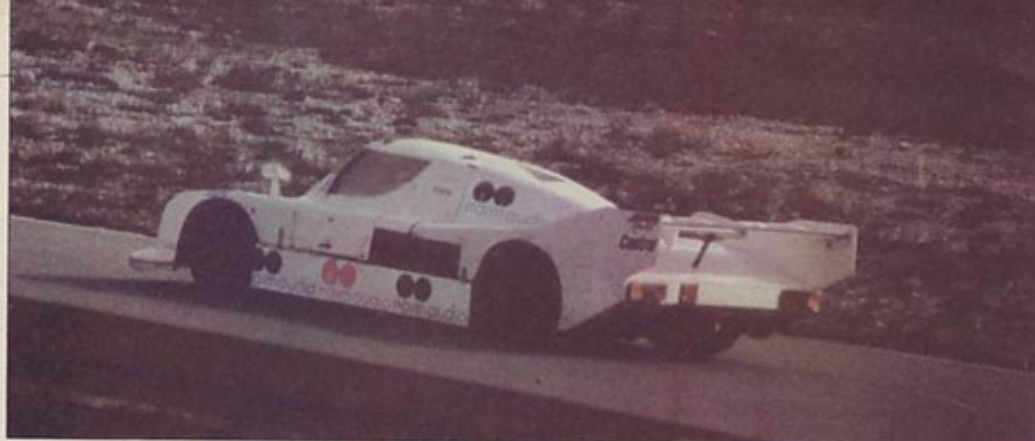
«Boš videl,» je rekel Jefra, ko je ustavil po prvih dveh krogih vožnje. «Tako lepo se vrti (motor, namreč) kot bi bil iz žvečilnega gumija!»

Brž sem sedel v avto, da bi videl, če res. Hotel sem sestri, a sem moral prej sezuti čevlje. S tole lolo sva tako rekoč že stara znanca, a na utesnjenost pri njenih pedalih sem kljub temu pozabil. In vsakič sproti gre potem v smeti en par nogavic. Zaradi lukenj, ki jih dobim na podplatih.

Torej sem v avtu, kjer ni prav nič udobno, je pa prijetno. Prijetnosti je več vrst. Tale je zelo vznemirljiva: zaradi pomembnih merilnikov pred očmi, zaradi navdse pomembnega glavnega stikala ob sprožilih za bencinske črpalke (Jefra: »Karkoli se zgodi, prekini elektriko, potem boš že preživel!«), zaradi čisto kratke in navdse natančne prestavne ročice in zaradi debelega, za manj kot cel zasak gibljivega volanskega obroča. Ko fantje dvizna vrata zaprejo, si v svojem svetu: sam s seboj in z dragocenimi stroji, ki ga ljubiš, ker smo na svetu pač ljudje, ki stroje ljubimo, ki te izziva in vznemirja. Potem sprožiš črpalke in takoj za tem cel motor. Tišine je konec, drget vozila se prenese na telo, potisnejo te, da pretakneš v prvo prestavo, dodaš plin, da se motor rezko, skoraj preteče oglasi in naglo spelješ.

Asfalt začne drseti v tanko režo pod nizkim nosom avtomobila. Tako lepo je, da ne bi nikoli več ustavili!

Wankel je zares drugačen od ostalih, klasično narejenih motorjev. Navdse rad se vrti, neprisiljeno in zelo lahkotno. Da, kot zelo prožen žvečilni gumi. In zelo dolgo (vidite, to je tistih 2000 vrtljajev med številka 7000 in 9000 v mi-



nuti) ostaja pri polni sapi. Ni potrebno odpisati hitrostno sekundo za krog, če pretakneš pretirano v spodnjem motornem območju.

In v ovinkih spoznavam še nekaj: da so Jefra in njegovi fantje

zares spretni mojstri za to delo. Ob zamenjavi motorja so morali zadek vozila, prej namenjen Porschejevemu šestvaljniku, povsem na novo urediti. Zasnova zadnje preme je sicer ostala ne-

spremenjena, ampak šlo je za več ali manj milimetrске prestavitve, za nekakšno novo krojenje okolice motorje – pa je lola spet enako čvrsto pri tleh in v zahtevani smeri kot je bila pred okroglimi dvemi leti. Tako zelo dobro kljubuje fizikalnim zakonom, da me čisto narahlo prevzame strah. Strah pred tem, da sem na robu mogočega. Da bo stik med kolesi in progo popustil. Da bo prostor med progo in ograjo preozek. Ker avtomobil ni moj. Ker močno hočem, da ostane cel, brez prakse, brez prakse, kaj šele udarca!

In tako so vsi ti krogi minevali v izredni uravnoveženosti vozila v celem ter v zmogljlivi prožnosti Mazdinega wankla. A tudi ob opazno prevroči hladilni vodi v njem.

Ampak Jefra je rešil že dosti dirkaških težav v življenju, pa bo ohladil tudi tale wankel. In potem bo spet dosegljivo blizu svojih načrtov: da bi štartal vsaj na najzanimivejših dirkah prototipov, v skupini C-2.

Tako bo krog sklenjen: nezahtevno wankelsko kroženje v motorju bo omogočilo močno zaželeno dirkaško krogo na evropskih progah. Iz kroga v krog! Takšno je pravilo pri ljudeh, ki imajo dirkaški bencin v krvi.

MARTIN ČESENJ

foto: SRDJAN ŽIVULOVIC

Tehnični podatki

Motor: dvoploščni – štiritaktni – wankel – nameščen vzdolžno pred zadnjo premo – gibna prostornina 2×654 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 224 kW (305) pri 7000–9000/min – ročna gred v 3 ležajih – valja in plošči iz lahke litine – ohišje iz sive litine – dvojni padotočni uplinjač (weber) – 4 električne črpalke za gorivo – mazanje s suhim karterjem – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 50 Ah – alternator 800 W – dvojni električni napeljava, z dvojnimi varovanjem – električni vžig, 2 svečici za vsak valj

Prenos moči: sredinski motor poganja zadnji kolesi – trikolutna suha sklopka (borg&beck) – pestopenjski

menjalnik (hewland DG 300), oljno hlajen – lahka platišča (dymag), spredaj 11×13, zadaj 16×15 – gume michelin SB 11

Voz in obese: šasijska (monocoque) lola (izvedba »la mans«) – plastična karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, dvojna prečna vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, dvojna vzdolžna vodila, stabilizator – štirikrat kolutne, dodatno hlajene zavore (lockheed), po 4 zavorni valji za vsako kolo – volan z zobato letvljivo, 0,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,500 m – širina 1,800 m – višina 1,050 m – teža praznega vozila 770 kg – posoda za gorivo 100 litrov

Zmogljivosti: največja hitrost 250 – 310 km na uro (glede na menjalnik) – pospešek 0–100 km na uro: 3,8 – 5,5 s (glede na menjalnik) – poraba goriva 36 litrov na 100 km

