

Ni pomoči: avtomobilska hitrost in dirkanje sta zasvojenost in veliko ljudi na svetu se jima ne zna odreči. Mednje sodita tudi Mariborčan Peter Adam (Adam racing team) in Ljubljčan Janez Urbančič (Motorsport).

IGRA S HITROSTJO

Vozili smo:

DAIHATSU CHARADE »POKAL«
DAIHATSU CHARADE »SKUPINA H«

Prav onadva sta nas, časnikarje, prejšnji teden privabila na mariborsko letališče. Ne zaradi letal ali letenja, temveč – saj tudi ne more biti drugače! – zaradi avtomobilov in drvenja. Moža sta namreč obudila staro in uporabno zamisel: dirkanje približati povprečnejšim žepom. Lotila sta se projekta »daihatsu charade pokal«.

Daihatsu charade TS kot serijski avtomobil že poznate: kombi-limuzina, tri vrata, trivaljnik v nosu (993 kubikov, 38 kW/52 KM pri 5600/min), štiri posamične obese, karoserijska oblost in že v osnovi dokaj uporabno nizko težišče vozila.

Charade pokal ustreza homologacijskim predpisom FISA za skupino »N«, pritaknili pa so mu

Daihatsu charade pokal

tudi nekaj obveznih sprememb po pravilniku Adam racing teama. Drugo z drugim to pomeni: določeno najmanjšo višino motorne glave (124,2 mm), določeno najmanjšo višino vozila (spredaj 300, zadaj 230 mm), spremenjeno, predvsem pa bolj odprto izpušno cev, dodatno povezavo

prednjih vzmetnih nog, trše vzmeti in blažilnike, nizkoprosečne gume uniroyal, ter vse tisto, kar zahteva varnost (vozniški sedež s pasom H, varnostna kletka, gasilni aparat, električni prekinjevalnik, zaponki prednjega pokrova in tako dalje). Dopolustne so izbire motornih filtrov,

svečic in olja, dovoljeno je odstraniti rezervno kolo, dvigalko in orodje (najmanjša dovoljena teža, vključno tekočine, a brez goriva sme znašati 700 kg), pa tudi polico nad prtljažnikom in preostale sedeže, dovoljena je vgradnja merilnika vrtljajev in kontrolne luči oljnega tlaka, voznik sme izbrati volan in plošče na pedalih, obvezen je uporabljati gorivo iz proste prodaje. Na kratko: kdor charade TS (serijski) že ima, navsezadnje sploh ni potrebno, da je avtomobil povsem nov, ga bo pokalska izvedba veljala dodatnih (zaokroženo rečeno) 4000 DEM.

S tako in od Motorsporta nadzorovano pripravljenim avtom je moč na startno črto. Letošnje

Charade »pokal«

Motor: trivaljni – vrstni – 76,0 x 73,0 mm – 993 kubikov – 44 kW (60 KM) pri 5800/min – odmična gred v (lahki) glavi (zobati jermen) – dvojni podolžni uplinjač – vodno hlajenje

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski menjalnik – platišča 4 J x 13 – gume 165/65 13 (uniroyal)

Voz in obese: vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, z vzmetnimi nogami, stabilizatorja, spredaj kalutne, zadaj bobnaste zavore, volan z zobato letvijo – minimalna teža 700 kg – posoda za gorivo 37 litrov

Zmogljivosti (približno): največja hitrost 170 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 9,0 s

(nadaljevanje na strani 26)

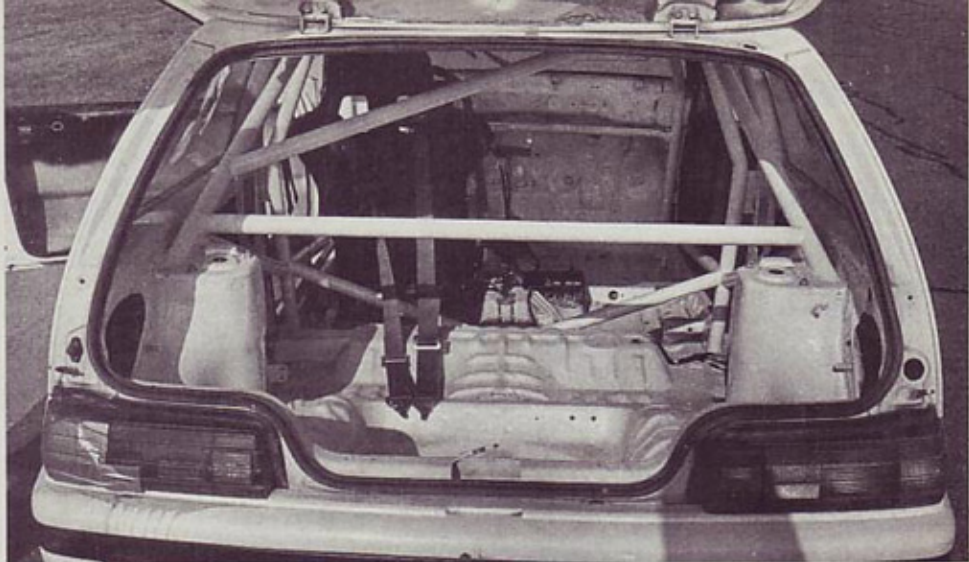


dirke bodo štiri, celoletnemu zmagovalcu pa se obeta natanko takšen charade pokal, iz Jeklo-tehninega nagradnega sklada.

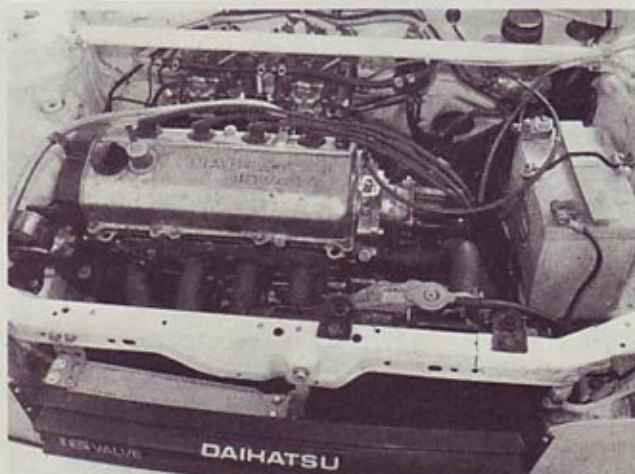
Charade pokal je torej nižji, lažji, hrupnejši in zmogljivejši avtomobil od serijskega (kdor bo po dirki voljan zamenjati izpuš-no cev, bo smel – ob veljavnih registrskih papirjih – z njim tudi na cesto). Pravi dirkalnik? To ne, pač pa čisto uporabno tek-movalno vozilo za zbiranje prvih dirkaških izkušenj, ali pa za pri-jetne užitke vseh tistih, ki se jim dirkaška kri že pretaka po žilah. Na vsak način pa krasen prvi klin na lestvici dirkalnikov za tiste, ki jih ta šport iskreno privlači.

Hočete več? Tudi to bi se na-šlo. Na primer, daihatsu charade skupine H. Made by Motor-sport, Ljubljana. Enaka chara-dova, ampak težnostno temeljito okleščena karoserija. Plastične zadnje šipe. Pločevina namesto žarometnih stekel. En sam sedež v povsem oskubljeni notranjosti. Šest stikal. Trije merilniki. Vol-an s (serijskimi) štirimi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke. Šestcolska platišča in slicks. Se-rijski menjalnik, ampak diferen-cialna zapora. Za približno 8 centimetrov znižano podvozje z novimi vzmetmi in blažilniki. V celem nova izpušna cev, s kolektorjem vred. In motor, natan-ko takšen kot za daihatsu appla-use (1,6 litra, 16 ventilov), pa seveda dodatno obdelan. To po-meni nove ojnice, druge bate, predelano ročni gred, »zasu-kan« odmično gred ter v celem dobljenih 150 KM pri 8000 vrt-ljajih v minuti.

Prosim lepo: sedeš v ta avto, se privežeš, ugotoviš, da komaj še vidiš čez spodnji rob prednje šipe, vključiš elektriko, sprožiš motor in izključiš preostanek sveta. Misliš bi, da je izpušna cev v avtu, če ne bi trdno vedel, da je zunaj. Decibelov je skoraj za for-



Charade H: olučena pločevina in kletka.



Charade H: 16-ventilski motor, 150 KM.

Charade »skupina H«

Motor: štirivaljni – vrstni – 76,0 x 87,6 mm – 1590 kubikov – 110 kW (150 KM) pri 8000/min – odmična gred v (lahki) glavi (zobati jermen) – po 4 ventili za vsak valj – 2 dvojna padaločna uplinjoča (weber), električna črpalka za gorivo – vodno hlajenje

Prenos moči: motor spredaj pogonja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – zapora diferenciala (60 odstotkov) – platišča 6J x 13 – gume 155-513 (Yokohama)

Voz in obese: vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, z vzmetnimi nogami, stabilizatorja, spredaj kolutne (hlajene), zadaj bobnaste zavore, volan z zobato letvijo – minimalna teža 615 kg – posoda za gorivo 37 litrov

Zmogljivosti (približne): največja hitrost 215 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 5,5 s

Charade H: samo nujni dirkaški pripomočki.



Charade H: dve ročici, šest stikal.

mulo 1. Pravzaprav je edina obi-čajna stvar v tem avtu menjalnik: skoraj premeška ročica, zagoto-vo predolgi gibi in v celem pre-dolga prestavna razmerja. Na dif-ferencialno zaporo je treba poča-kati, da se ogreje. Nos je na splošno surov: učinek na obeh poloseh je neenak, delo z vola-nom je zato večje. Volan bi mor-al biti bolj neposreden, zato bi bil tudi bolj dirkaški. Ampak le-ga je dobra: seštevek nizkega te-žišča, trdega vzmetenja, že v os-novi dveh dobrih prem in sožitja med pravimi gumami in robato letališko podlago. Lega je dolgo časa povsem nevtralna. Če bi ho-tel z vozilom poprek, bi moral na kratko, a dokaj ostro pohoditi zavore. Široki pedali so za tehni-ko »prsti in peta«, pritiskanje sklopke ni vselej obvezno. Zad-nja zavorna bobna se pregrejeta prej kot prednja koluta, udarce s proge požira sedež bolje od volana.

Pa saj dirkanje ni vožnja v ki-no in če vam takšen charade ni všeč, ga pustite na miru!

Še dobro, da ima Ma-ribor letališče. Namesto letal so tam avtomobili, igra s hitrostjo je na to-likšnem asfaltu še pose-ben užitek. Zagnancev zanjo pa tako in tako ni-koli ne manjka.

Martin Česenj
Foto: Srđan Živulović