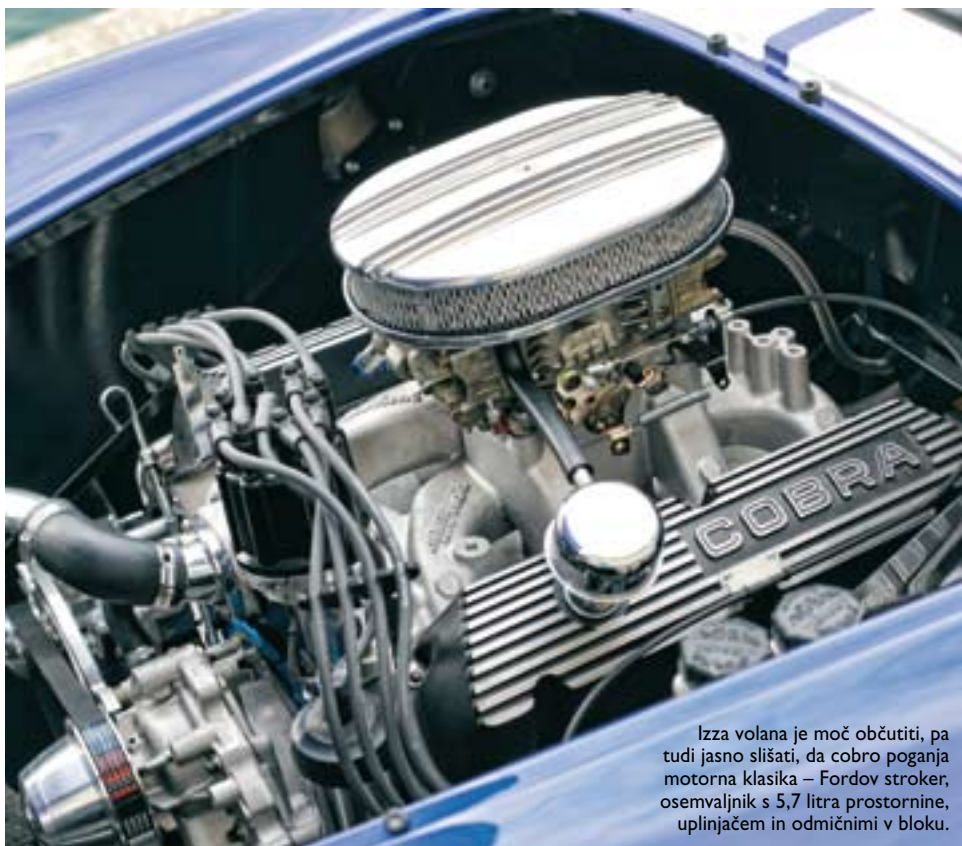




# UGRIZ STRUPENJAČE

*AC cobra je verjetno najbolj legendaren in najbolj pogosto kopiran športni dvosed na svetu. Ga želite v domači garaži?*

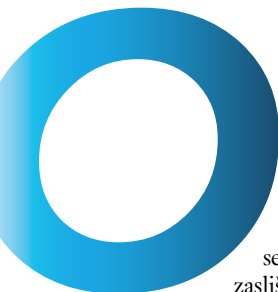




Izza volana je moč občutiti, pa tudi jasno slišati, da cobro poganja motorna klasika – Fordov stroker, osemvaljnik s 5,7 litra prostornine, uplinjačem in odmičnimi v bloku.



Zgoraj: Dobre štiri metre dolg roadster deluje na slovenskem asfaltu eksotično, nenavadno in zabavno. In tako tudi zveni. Spodaj: Krilne matice na kolesih dopolnjujejo vtis originalnosti. Ampak zgolj večše prikrivajo klasično pritrditve koles.



kolica je bila za načrtovani namen idealna, vreme jesensko prijazno, pravzaprav nenavadno toplo, in za popoln dan na posezonsko mirni in slikoviti obali je manjkal le še delček sestavljanke. Najprej sem ga zaslišal – kot oddaljeno, čeravno

umirjeno grmenje. Nebeško moder dvosed z značilno dvojno belo črto preko plastičnega trupa je tako zelo izstopal s svojo pojavnostjo, da so se glave večine jutranjih kavopivcev v bližnjem lokalčku hipoma obrnile v smer, od koder se je umirjeno, kot bi avto želel povedati in pokazati, da je za pozornost dovolj že oblika, ne nujno zmogljivosti, zapeljala AC cobra. Pravzaprav kar shelby cobra, če sem natančen.

Da ne bo zapletanja že na začetku – jasno je, da bo govora o repliki, o avtomobilu, ki je kopija legendarnega dvoseda iz zgodnjih šestdesetih let, ki je nastajal v Veliki Britaniji, slavo pa si je prislužil šele z ameriško predelavo. In z imenom, ki ga je ameriški ikoni dal nekdanji dirkač in oče cobre Carroll Shelby (in stric je bil svoje pravice do imena pripravljen braniti tudi na sodiščih). Več verzij tega dvoseda je nastajalo v Thames Dittonu, vendar je AC ace zaslovel šele z imenom Cobra in s Shelbyjevo predelavo, ki je vključevala predvsem vgradnjo osemvaljnika. Najbolj znan in prepoznaven primer je MKIII, zadnji model, ki so ga izdelovali v Veliki Britaniji in potem sestavljali in dodelovali v Shelbyjevi delavnici v Las Vegasu (Nevada) do leta 1967. Natanko takšen, kot sta ga parkirala pred menoj Massimo in Giorgio iz majhnega podjetja Gima motor iz

Portoroža. Nizek, čokat, zloščen, poln kroma, z agresivnimi stranskimi izpuhi in v značilni modri barvi je tudi na mondeni slovenski obali deloval eksotično, nenavadno, vznemirljivo.

Nedvomno ne gre za edini primer takšnega avtomobila pri nas. Tale dvosed je zanimiv, ker osnova prihaja iz ameriške tovarne Factory five racing, ki je menda ena najbolj priznanih, hkrati pa so se odločili vgraditi čim več originalnih delov, predvsem mehaniko. "Dolgo, dolgo sva se samo pogovarjala o tem, da bi naredila kakšen podoben avtomobil – sama. Odločitev za cobro je padla že dolgo tega, ampak potem se je najprej začelo iskanje pravega proizvajalca. Nisva se namreč mogla sprijazniti s tem, da bi naredila z izdelavo celotnega avtomobila ali pa 'kit' verzij. Toda po obširni raziskavi sva ugotovila, da lahko le tri tozadevna podjetja naredijo avto, ki bi ga hotel imeti tudi sam," dodaja Giorgio. In eno od teh je nedvomno Factory five racing iz ZDA, ki se ukvarja z izdelavo 'kita' za cobro že 15 let in so v tem času izdelali že kakih 5.000 kosov.

Zasnova ameriškega 'kita' je namreč jeklena cevna in paličasta šasija, izdelana natančno in dovolj dobro, da zagotavlja dovolj čvrstosti, ki je potrebna za vgradnjo močnega motorja in seveda zaradi varnosti. Navsezadnje je celotna karoserija potem izdelana iz lahke in trpežne stekloplastike,

ki seveda nima nobene konstrukcijske nosilnosti. Natanko tako kot pri originalu. "Že v tem delu mehanike se ponudniki 'kitov' precej razlikujejo. Je pa šasija seveda bistvo, osnova, na kateri lahko gradiš kvaliteten izdelek," razlaga Massimo, ki dodaja, da je sicer ves material, ki sta ga dobila, dovolj dobro narejen, kljub temu pa je bilo treba za visoko raven končne izdelave postoriti še marsikaj, dodelati kup kosov, nekaj izdelati na novo, malce tudi improvizirati. Takšen 'kit' pa – za razliko od narejenega avtomobila – to seveda tudi omogoča. "Od naročila prvih kosov do prve vožnje je minilo nekaj mesecev, toda ker gre pač za prvi primer, sva se tudi malce lovila pri naročilih, dolgo sva iskala pravega dobavitelja motorja, pa menjalnika, novih instrumentov in tako naprej. Ampak mislim, da je končni izdelek vseeno vreden ogleda," se smehlja Massimo, ko si takole od daleč še vedno z občudovanjem ogleduje cobro.

In treba je priznati – če fanta iščeta napake, jih bosta verjetno lahko našla, toda zame je bila cobra izdelana vrhunsko, natančno, blizu izdelkom, ki spadajo med serijske avtomobile. Tako je moč opaziti, da je projekt nastajal počasi, s premislekom, in da je bila pomembna vsaka malenkost, pri še tako drobnem vijaku in reži se je bilo vredno pomuditi, popraviti, odpraviti, nastaviti. Lesk kromiranih delov in zloščene aluminija priča o skrbnosti izdelave in vzdrževanja. Pa tudi o pristnosti materialov. "Karkoli sva vgradila v avtomobil, ima neko svojo vrednost, namen, smisel. Stremela pa sva k temu, da bi bil to res avtomobil, ki bo posebej ameriški športni avtomobil šestdesetih. In bo ob tem tudi hiter in vznemirljiv – ikona generacije 'muscle car' pač. Zato je pravzaprav zelo blizu



‘Tako je moč opaziti, da je projekt nastajal p  
premislekom, in da je bila pomembna vsaka r



## ‘Stresanje in kašljanje v prostem teku je pač posledica napol dirkaške zasnove in klasičnega uplinjača.’

originala tudi motor in menjalnik, pa zadnja os, diferencial, vpetja ..." vzneseno razlaga Giorgio.

Ko je Massimo sedel za velik lesen volan (nepraktičnost gor ali dol, toda volan je prav iz tiste dobe) in obrnil ključ, se je avto sprva stresel, osemvaljnik je zagrgal in hip zatem je vame dobesedno butnil zvok napol odprtega bočnega izpuha, bolj popularno side pipe. Najprej sem ostal brez besed, samo smehljaj sem se lahko ob tej nefiltrirano glasni kakofoniji zvokov slabo uglašene ameriškega osemvaljnika najboljše vrste. Stresanje in kašljanje v prostem teku je pač posledica napol dirkaške zasnove in klasičnega uplinjača, za katerega Massimo priznava, da ga je težko nastaviti, saj s tovrstnimi motorji nima izkušenj, ima pa mojstra, ki bo zadevo uredil. "Sedež ni nastavljen, čeprav je to pač mogoče rešiti s preprosto gradnjo sistema tirnic," še dodaja Massimo, ko mi na hitro pove nekaj osnov in posebnosti avtomobila, medtem ko sam zapenjam štirtočkovne dirkaške varnostne

pasove v stilu serije NASCAR. "No, servočrpalke za volan in zavore ni, tako da ..." se smehlja Giorgio, ko zapira lahka vratca. Ko sem se namestil, sem se počutil v tem napol dirkaškem 'bolidu' pravzaprav udobno, urejeno, in začuda me v notranjosti tudi povsem dovolj prostora za dva potnika, ki se ne bosta vselej bodla s komolci. In preglednost je solidna, nastavljeni bočni podaljški vetrobranskega stekla pa vlivajo nekaj upanja, da se je moč voziti tudi hitreje od 50 km/h brez vetrnega vrtinca.

Ko speljem, to lahko storim lahkotno, četudi je sklopka precej težka. Strahovit navor pri dizelsko nizkih vrtljajih pomeni, da lahko voznik dobesedno potisne ročko menjalnika v peto in na menjalnik skoraj pozabi. Menjalnik je kratek, hiter, skoraj dirkaško trd in natančen ter zahteva odločnost. Obratno je treba z motorjem ravnati skoraj v rokavicah, saj osemvaljnik, ki v tej specifikaciji zmora skoraj 500 konj in 700 Nm navora, igraje premika zgolj 950 kilogramov suhe

teže tega avtomobila. Pri nizkih vrtljajih je še vedno nemiren, stresajoč in voznika prav sili, da bi s stopalko za plin čim prej sprostil vsaj nekaj silne moči in navora, ki se skriva v Fordovem motorju, ki je v celoti nameščen za prednjo osjo. Sprva sem se zadrževal, pazil, iskal in tipal. Primorski asfalt mi nikoli ni vzbujal zaupanja. Sploh pa ne z zadnjim pogonom in 500 konji, ki jih v tem primeru ne brzda prav nobena sedaj tako običajna elektronska pomoč, le voznikov občutek, znanje in zdrava pamet. Počakal sem do prve resne ravnine, ko sem se odločil, da bo to pravšen trenutek. Z desnico sem sunil menjalnik, prestavil eno prestavo navzdol in pri kakšnih tri tisoč vrtljajih odločno pohodil plin. Cobra se je za hip stresla, kovinski hrup je hipno postal silovitejši (če je to sploh še mogoče) in avto je sunil naprej, kot bi bil privezan na napet neviden gumijast trak. Odločno, silovito, četudi zelo zvezno pospeševanje me je prešinilo, medtem ko sem stiskal tanek lesen volan in opazoval



Levo druga stran: AC cobra ali shelby cobra je menda najbolj pogosto 'kopiran' avtomobil v obliki tako imenovanega vozila 'kit car'. Tudi med temi obstajajo velike razlike. Zgoraj: Factory five racing slovi po svoji natančno izdelani šasiji in kvalitetnih materialih. Tudi sicer je takšen model natančna kopija legendarnega dvoseda. Levo: Armaturna plošča je izdelana natančno, oblečena je v usnje, oblika je nekoliko prilagojena, dodan je predalček. Volanski obroč je klasičen, toda prav praktičen zaradi velikosti in skromne debeline ravno ni.

bližajoč se zavoj. Ko sem, četudi odločno, pohodil zavoro, mi je postalo hipno bolj toplo pri srcu in utrip se mi je dodatno povišal, saj se je lahek avtomobil ustavljal počasi, prepočasi za moje razumevanje. Cobra je sicer vseeno ubogljivo zavila desno, z malo ukaza precej neposrednega volana – brez nagibanja, brez presenečenj. Da bo treba zamenjati ploščice in prilagoditi zavorni sistem, sta mi potem razložila, saj so verjetno dirkaške ploščice prehude specifikacije in ne ustvarjajo dovolj trenja, dokler se povsem ne zagrejejo in zagrizajo v kovino. Lagodna vožnja je presenetljivo udobna, seveda ob športnem razumevanju tega pojma, sedež je razmeroma dobro obložen, sicer brez silne bočne opore, ampak zato so tu široki pasovi, ki dovolj udobno in odločno zadržujejo telo v zavojih. Lagodno križarjenje mu ravno tako pristaja, predvsem zaradi medvedjega navora pri nizkih vrtljajih in odzivnosti, le v zares počasni vožnji je težko vodljiv, predvsem zaradi povsem mehničnega krmilnega mehanizma. Servočrpalka bi tukaj resnično pomagala, predvsem pa bi olajšala počasno premikanje in parkiranje. "To je najin učni primerek, na njem se učiva in sproti popravljava ter zapisujeva pomanjkljivosti, da bo vsak naslednji avtomobil boljši in učinkovitejši. Predvsem pa bova lahko natančno svetovala

strankam, kaj je smiselno naročiti in kaj ne. Servoojačitev volanskega mehanizma je smiselna opcija," priznava Giorgio, ki pravi, da bo mogoče v te avtomobile vgrajevati prav vse, kar si bo stranka zaželela. Tudi klimatsko napravo," se še zasmee Massimo in priznava, da je za naše razumevanje izpuha tale le malce preglasen.

Ko sem potem pozno popoldan parkirjal modro-bel dvosed ob lično urejeni delavnici na obrobju Portoroža, sem si natančneje ogledal še vidno mehaniko in motor, ki poganja 'strupenjačo'. Kot v pravih ameriških filmih iz šestdesetih in sedemdesetih – čista klasika, razumevanje napol dirkaškega motorja izpred 30 let, s položenim uplinjačem in odmičnimi v bloku. Pa toga zadnja os s tritočkovnim vpetjem in masiven zadnji most, ki prihaja iz Fordove dirkaške enote – z vgrajeno zaporo v ojačanem in skoraj tovarnjarskem diferencialu. Preprosto in dovolj učinkovito, lahko in zanesljivo. Seveda si je moč zaželeli tudi posamično zadnje vpetje, pa kup motorjev, menjalnikov in diferencialov, tja do 900 konj sega motorna ponudba. "In še jo izpopolnjujeva," se pohvali Giorgio, ki vodi tudi poslovni del podjetja. Le pri eni zadevi sta fanta iz podjetja Gima motor odkrito priznala svojo zмотo – pri vgraditvi novega sistema hi-fi,

ki ga izpuhi preglasijo tudi v prostem teku. In še – kdo pa bi želel poslušati glasbo, ko pa je zvok dirkaškega osemvaljnika tako vznemirljiva in redka melodija ...

## Tehnični podatki

<b>Motor</b>	Osemvaljnik V
<b>Položaj</b>	Sredinsko, vzdolžno
<b>Prostornina</b>	5.000 ccm
<b>Moč</b>	373 kW (500 KM)
<b>Navor</b>	600 Nm pri 3.200 vrt./min
<b>Menjalnik</b>	Petstopenjski ročni, zadnji pogon
<b>Vzmetenje (spredaj)</b>	Dvojna trikotna vodila, vzmeti in blažilci
<b>Vzmetenje (zadaj)</b>	Toga prema, vzmeti in blažilci
<b>Krmiljenje</b>	Servomehanizem
<b>Zavore</b>	Ventilirani diski, 255 mm spredaj, 230 mm zadaj
<b>Kolesa</b>	17 palcev spredaj in zadaj, platišča iz aluminijeve zlitine
<b>Teža</b>	950 kg
<b>Razmerje med težo in močjo</b>	526,3 KM (393,7 kW)/tono
<b>0-100 km/h</b>	3 s do 100 km/h (ocena)
<b>Najvišja hitrost</b>	250 km/h
<b>Cena</b>	70.000 € (plus dajatve)
<b>V prodaji</b>	Po naročilu

**EVO OCENA** ★★★★★