

AMPHICAR

“Najhitrejši avto na vodi in najhitrejši čoln na cesti”

Avtor: Janez Uratnik

Gladina reke Vilaine v turističnem pristanišču glavnega mesta Bretanje Rennes se je po hudem nalivu, zaradi katerega je reka prestopila bregove in je našo ob nabrežje privezano barko že nevarno potiskala nad sprehajalno pot na nabrežju, se je že pričela nižati. Sončni žarki so pokukali izza črnih oblakov in postajalo je spet topleje. Nevihta je minila. Voda je bila po nalivu umazano rjave barve, po gladini je plavalo z dreves odpihnjeno listje, kakšna manjša veja, prazne plastenke in umazanija. Reka se je umirjala.

Ko je sonce že bolj hrabro grelo, se je izza ovinka reke zaslišal hrup motorja. Prihajalo je neko plovilo. Na prvi pogled pa z njim nekaj ni bilo v redu. Bilo je prenizko in premajhno, da bi to bila barka kot so bile ostale na reki in preveč oglato za čoln. In spredaj je imelo luči in smerokaze kot avto. No, saj to je bil avto, avto, ki plava na vodi. Takrat me je prešinilo spoznanje: seveda, Amphicar.

Amphicar (amphibious + car) je amfibijski avto. Avto, ki plava po vodi in ki pelje po cesti. Prvi, ki je bil med

letoma 1961 in 1965 izdelan v večjih količinah (3878 vozil) in namenjen civilni uporabi. Načrtoval ga je Nemeec Hanns Trippel in izdelovali so ga v podjetju Quandt Group v Luebecku in v Berlin-Borsigwalde. Zanimivost v zvezi s tem vozilom je, da se za letnico proizvodnje šteje leto prodaje in ne leto izdelave. Tako na primer ima avto, ki je bil izdelan leta 1963 in prodan leta 1968, to letnico za leto izdelave.

Ciljno tržišče so bile ZDA, v Veliko Britanijo pa so jih prodali 99 predelanih na desni volan. Kljub svojim skromnim voznim in plovnim zmožnostim, je postal zelo uspešno civilno amfibijsko vozilo, ki je še danes zanimivo in cenjeno med ljubitelji starodobnikov. Kar nekaj spletnih naslovov pripelje do različnih opisov in društev ljubiteljev avtomobila Amphicar.

Vozilo poganja motor s 1147 ccm iz British Triumph Herald 1200, ki se je izkazal za najbolj primernega, tako po sodobnostih (v letu 1961), kot po kombinaciji moči, teže, mirnosti teka in zanesljivosti. Izboljšana verzija tega motorja je poganjala Triumph Spitfire do leta 1980. Moč motorja je bila 43 hp (32 kW) pri



4750 obratih. Z oznako »Model 770« je avto dosegal hitrost do 7 vozlov v vodi in do 110 km/h na cesti. Kasneje vgrajevani motorji so imeli prostornino 1296 ccm in 1493 ccm z močjo do 75 bhp. Ima štiri sinhronizirane prestave.

Avto je dvovratni kabriolet, dolžine 4343 mm, širine 1575 mm, višine 1524 mm in mase 1054 kg. Prednji del je klinaste oblike, pod zadnjim odbijačem sta nameščena dva propelerja. Amphicar je prijetno vozilo za vožnjo, tako po cesti, kot po vodi, čeprav ima za današnje pojme šibak motor.

Vožnja s tem avtom po cesti ali plovba po vodi je doživetje posebne vrste. Na povabilo voznika sem se usedel na sovoznikov sedež in odpeljala sva se proti rampi, kjer v vodo spuščajo čolne. Vožnja po cesti se ne razlikuje veliko od vožnje z drugimi avtomobili, le malo bolj je robata in sedi se precej visoko. V pričakovanju skorajšnje plovbe po reki sem bil kar presenečen, ko je voznik pred rampo ustavil, izstopil iz avta, si nadel ribiške škornje do pasu in po rampi zabredel v vodo ter z dolgo palico bezal v tla. No, to pa bo plovba, sem si mislil, potem sem pa le doumel, da je preizkušal do kod seže betonirana površina pod vodo in iskal morebitne ovire. Z zadovoljnim obrazom je zlezal iz vode, snel škornje in se vrnil za volan. Potem se je začelo. Avto je počasi zapeljal v vodo, se potopil kar globoko, voznik je s prestavno ročico preklopil na »vodni pogon – na propelerje« in sva odplula. Za vsak slučaj sem nekajkrat pogledal na notranje stike vrat in karoserije, nato pod armaturno ploščo in na tla in iskal morebitne znake bližnjega potopa, a nisem videl nobene vodne kaplje ali curka, torej ne pušča. Plula sva kar hitro in okretno, v zavojih se avto



ni preveč nagibal in za nama je nastajala vodna brazda, kot da sva pravi čoln. Zanimivo. Tudi zato, ker ima avto vgrajene zeleno, rdečo in belo pozicijsko luč, kot vodna plovila. Voznik mi je priznal, da je imel kar nekaj težav preden je vozilo registriral istočasno kot cestno vozilo in kot vodno plovilo, saj je tudi francoska birokracija neizprosna. Po nekaj preplutih krogih po reki in presenečenih obrazih na obalah sva spet zapeljala na rampo, voznik je prestavil na »suho« vožnjo in odpeljala sva se do parkirišča. Tam sem z radovednostjo in z veseljem pregledal motorni prostor in motor, ki je vodotesno nameščen zadaj, propelerja pod zadnjim odbijačem in krmilni mehanizem ter notranjost avtomobila. Vsekakor zanimiv in simpatičen avto. Prav lepo bi se bilo z njim peljati po Ljubljani pod Šušterskim mostom in pod Tromostovjem ali po Blejskem jezeru.....

