



SAŠO IN NJEGOVA CALYPSO

Sašo Golja



Torej nekaj besed o meni, ime mi je Sašo, doma sem v hribih v okolici Cerkna, že kot osnovnošolec sem se navdušil nad motorji, avtomobili, raznoraznimi predelavami. Ker sem doma v osrčju Rallya na Slovenskem, v Idrijsko-Cerkljanski regiji, sem imel priložnost opazovati dirkalnike ter ostale predelane avte, ki so jih vozili takrat kolegi, starejši od mene. Lancia Delta Integrale, Fiat Uno Turbo, Punto GT, Alfa Romeo 155 Q4, Rover 216Gti, Honda Civic 1,6 16V, Opel Astra GSi, Golf GTi, VW Corrado G60.. to je samo nekaj vsem poznanih vozil, ki so bili takrat v dnevni uporabi.

Ker sem bil takrat še premlad za vozniško dovoljenje za avto, sem se lotil predelav in dodelav Tomosovih mopedov, na koncu tudi

nekaj italijanskih, Cagiva, Malaguti.. Na mopedih sem se naučil osnov mehanike, spoznal kako deluje vsak sestavni del in potem razmišljal ter testiral, kako se da zadevo predelati, ker tovarniško pač nič ni bilo dovolj dobro.

Ko sem opravil izpit za B kategorijo, sem dobil v uporabo družinski avto, Ford Escort 1.3 letnik 1991, s katerim sem zdržal 2 leti. Na mojo srečo se je popolnoma vse na avtu pokvarilo, od zaklepanja, pomika stekel, na koncu mi je še razneslo motor ob priganjanju in najlepši dan v mojem življenju je bil, ko sem avto odpeljal na odpad in si obljubil, da nikoli v življenju ne bom vozil »slabega« avta. Tako sem kupil svoj prvi BMW, E36 316i letnik 1994, s katerim sem prav tako zdržal 2 leti, vse dokler mi znanec ni posodil 325i za testno vožnjo. Takrat sem prvič vozil 6 valjni motor s tovarniškimi 192 konji in takoj sem vedel, da je to avto zame. V roku dveh tednov sem že imel E36 325i v garaži. Za tem se je zvrstilo še nekaj oznak, 328i, 523i, 323i..., vse dokler nisem leta 2011 kupil dvo vratne E30 320i, letnik 1987. Do leta 1994 je bila v Nemčiji, dokler je ni odkupil sodelavec od prvega lastnika, po rodu Slovenec, ki je avto pred upokojitvijo pripeljal s sabo v Slovenijo.

Takrat sem iskal lepo ohranjeno dve vratno E30 s šest valjnim motorjem in čim več opreme, vedel sem, da bom avto v celoti



dodelal zase in sem hotel dobiti čim lepšo osnovo.

Avto sem v roku nekaj let v celoti razstavil, povsod po Evropi iskal dodatno opremo in ko sem imel vse potrebne dele, sem počasi vgrajeval in obnavljal posamezen sklop vozila. Uredil sem motor in menjalnik, dodal karbonsko sklopko, prednjo premo sem dodelal z deli od M3-ja, zadnjo premo sem predelal, da je sprejela diferencial od E36 M3 modela, na katerem sem zamenjal prestavno razmerje iz 3,15 na 3,46 ter dodal 40% zaporo in predelal vpetje rok, da se lahko nastavlja optiko zadaj, saj tovarniško nastavljanje optike zadaj ni možno. Seveda sem za vse uporabil preverjene BMW dele. Spredaj sem menjal vzmetni nogi na močnejše 51 mm ter dodal zavore od modela 325i, ki ima hlajene diske. Prav tako sem zadaj odstranil zavorne bobne ter dodal diske od istega modela kot spredaj, da sem ohranil pravo razmerje zavorne moči. Zavorne čeljusti sem dal na peskanje, na cinkanje ter jih kasneje še pobarval na črno, dodal nova tesnila in vse skupaj povezal na sistem s pletenimi zavornimi cevki. Vsak del podvozja je obnovljen, prebarvan ali zamenjan, vse puše, gumice, nosilci, kolesni ležaji.. Za prave rezultate in točne nastavitve mora biti vsak sklop popolnoma brez zračnosti in v celoti brezhiben.

Ko je avto spet stal na kolesih, je bil čas za karoserijo in opremo. Najprej sem odstranil vse zarjavele dele karoserije in zavaril novo pločevino, dodal nove luknje za odvodnjavanje na prage, dodal nastavke za dviganje kot jih imajo novejši avtomobili, da se z dvigalom ne poškoduje rob na pragu. Vse skupaj pobarval z dvo komponentno temeljno barvo, nato pa še z 2k črno mat barvo. Na spodnji strani sem avto zaščitil delno z kavčukom, delno z bitumnom, v votle dele sem nalil vosek za maksimalno zaščito.

V notranjost sem nalepil protihrupne plošče, na blatnike znotraj, boke, vrata, pod sedeži, na požarno steno in povsod, kjer je potrebno, da se zmanjša hrup v kabini, seveda za večje udobje med vožnjo.

Potem je prišel čas za dodatno opremo, v avtu je tako pristal električni pomik prednjih stekel, daljinsko centralno zaklepanje, električni pomik zunanjih ogledal, šibedah je bil na avtu že tovarniško, potem po višini in globini nastavljiv volan, klima, servo volan je tudi bil tovarniško vgrajen, električna antena zadaj.. Prednja sedeža sta športna, del tovarniške opreme M-technik, prav tako je volan športni M-technik 2, sedeže in volan sem dal na novo preobleči v pravo usnje z grobo strukturo, ki je bila v tistih časih na voljo. Varnostni pasovi so prav tako iz BMW Motorsport oddelka in so rdeče barve, kontrast popolnoma črni notranjosti. Prestavna ročka je ZHF, nataknjena na

short shifter, vzvod, ki omogoča krajši hod ročice med prestavljanjem.

Za vsakodnevno uporabo mi je bilo pomembno, da ima vsaj nekaj sodobne opreme in zato sem z Ebaya naročil avtoradio z zaslonom na dotik z diagonalo 10.5 col, na katerem je naložen android.

Izdelal sem nosilec z okvirjem in vse skupaj zavil z 3M folijo v imitaciji usnja in zmontiral v velik prostor na sredini armaturne plošče, ki je bil v osnovi namenjen ventilaciji. Vse za upravljanje ventilacije sem premaknil nižje, kjer je bil tovarniško nameščen pepelnik. Tako sem dobil izgled armaturne plošče, ki bi bil lahko tako izdelan tovarniško. Ker je med vožnjo težko upravljati z naslonom za dotik, sem na sredinski del poleg menjalnika zmontiral daljinec za upravljanje, kot neke vrste i-drive.

Zvočnike sem spredaj dal na tovarniško mesto pri nogah spodaj, zadaj sem jih pa namontiral na polico iz spodnje strani, čez dal mrežo in vse skupaj preoblekel v flis črne barve, tako da se jih ne vidi. V prtljažnik sem dodal še ojačevalec ter manjši nizkotonec, ki je namenjen predvsem boljši kvaliteti zvoka. Prav tako je v prtljažniku na desni strani akumulator, zaradi razporeditve teže.

Potem je bilo na vrsti barvanje. Izbral sem si obdobju in modelu avta primerno barvo Calypso rdečo, katero je BMW predstavil na koncu 80-ih let. Koda barve je 252 in je metalik temno rdeče barve. Vse zunanje okrasne letvice sem pobarval v črno mat, razen prednjih »ledvičk« vsem poznane BMW maske, ki je ostala kromirana. Na avto sem nataknil platišča Zender Turbo, ki so bila ena izmed izvedenk zelo popularnih »Turbo« platišč v 80-ih, ki so jih vozili na dirkalnikih grupe B. Na platišča sem nataknil tovarniško dimenzijo pnevmatik 205/50/15, seveda sem jih pobarval na belo barvo, da sem dobil podoben kontrast kot v notranjosti.

Na koncu sem dobil avto, ki je dodelan v duhu časa, uporabil sem dele in slog predelave iz obdobja 80-ih ter 90-ih let, ko so ti avtomobili množično vozili po cestah in dominirali na rally progah, ostal zvest filozofiji vozila in ga hkrati postavil ob bok sodobnim vozilom. Avto sem sestavil zase in za svojo družino, da skupaj ustvarjamo lepe spomine in hkrati skrbimo za kulturno dediščino, kar je konec koncev smisel starodobništva.

