

VOLAN

TAKOLE SE JE ZAČELO.

Za rojstni dan sem si kupil starodobno vozilo, da ne bom v prostem času megle preganjal...

Dela so se začela. Razdiranje, čiščenje, popraviljanje, barvanje, zavijanje v folijo ter skladiščenje v omari.

Vozilo je bilo skoraj kompletno, manjkalo je samo nekaj malenkosti: ena sprednja luč, stranski smerokazi, oba servo ojačevalnika zavorne moči ter najvažnejše pri vozilu - volan. Luč, enaka kot Saturnusova, ni problema. Stranske smerokaze mi je bivši lastnik kasneje prinesel. Servo ojačevalnike sem kupoval na sejnih v Italiji kot obnovljene, na koncu sem jih sam še enkrat obnovil in sedaj dobro delujejo.

Volan, ja, Fiat 2300 S coupe ima poseben volan. Je znamke Nardi, in to samo tak kot je original. Iskal sem ga, gledal na sejnih. Spraševal sem znance in naključne poznavalce, a nikjer nič pametnega (kar pomeni tudi za primerno ceno). Na sejmu v Trstu, ko je še bil, se mi je prikazal originalni volan, ampak preoblečen v črno usnje. Cena po pogovoru 100 €. Tako vesel že dolgo nisem bil. Doma sem pregledal vse znane in neznan internetne strani. Usnjenega volana v takem avtu še ni bilo.

Potem sem pa začel. Odparal usnjeno prevleko in presenečen ugotovil, da je aluminijasti obroč obdan s prerezano alkaten cevjo, ki je napolnjena s silikonskim kitom.

Ugotovitev, da bo potrebno obroč obnoviti v lesu, je bila na dlani. Med obiskom sejma v Padovi sem na stojnici Nardi izvedel: obnovec volana ni problema, 100 €! Jasno, volana nisem imel s seboj in ni bilo nič.

Ko sem pa od doma poizkušal dobiti stik z istimi ljudmi, nekako ni šlo. Italijani pa e-mail, ha ha. In tako se je volan za nekaj časa umaknil v ozadje.

Dela na vozilu so se bližala koncu in spet je manjkal volan. Na vsa povpraševanja na spletne strani Nardi ni bilo nobenega odgovora. Torej gremo naprej. Nemški restavrator volanskih obročev in celih volanov Classic-Lenkrad je na moje povpraševanje odgovoril, da mi lahko obnovi leseni del na volanskem obroču za 2.700 €.

Ko sem pa napisal, da imam še enega od Alfa Romea, mi je odgovoril, da mi lahko oba obnovi po 2.900 € za vsakega. Malo čudno, ampak odločitev, da se lotim lesenega obroča sam, je bila sprejeta.

Aluminijasti del volana sem spoliral, pazil sem, da nisem uničil napisa Nardi. Zličarskim





lepilnim trakom sem zaščitil aluminij, da ne bi prišel v stik z lesom.

Nabava mahagonijevega furnirja v Javorju v Pivki je bila prva stvar. Potem je bilo pa potrebno že malo razmisliti.

Na srečo imam res še en volan od Alfa Romea in tam sem si podrobno ogledal kako je celoten lesen obroč narejen. Tri milimetrski trakovi furnirja so zlepljeni v polovični obroč, dva polovična obroča prežagana na pol in zlepljena v celovit obroč, ki pa ima že premer in potrebno debelino končnega obroča.

Za obdelavo lesenih obročev, da se usedejo na aluminijasto osnovo volana, je potrebno kar nekaj spretnosti, pa tudi nekaj mizararskega orodja. Ampak vse se da. Kar naenkrat obe polovici novega lesenega obroča sedeta skupaj in tvorita nov obroč, sicer precej oglat, vendar, se že vidi!

Naslednji korak je lepljenje lesa na aluminijasti obroč, v obroču so pa tudi izvrtine, skozi katere je lesen obroč še dodatno pritrjen na aluminijastega. Značilnosti volana Nardi so znane: iz notranje strani je aluminij viden, iz zunanje pa ne. Aluminijaste zakovice so speljane skozi oba obroča, spodaj vidno zbrusene, zgoraj pa pokrite s črno plastiko. Za zunanjo obliko lesenega obroča sem si dal izdelati rezkalo, ki je tako oblikovano, da z enim samim rezom oblikujem cel zunanji del obroča, jasno velikokrat in vedno samo po malem.

Notranji del zgornjega dela obroča je polkrogel in obdelal sem ga s standardnim polkrožnim

rezkalom, za notranji del spodnjega obroča pa sem uporabil eno rezkalo še iz očetove zalušnice. Na zgornjem delu je izrezkan utor, v katerem so zakovičene aluminijaste zakovice. Kar nekaj časa sem porabil, da sem našel način za vdelavo plastičnega črnega obroča. Originalno je ABS vdelan v utor.

No, čas gre naprej in tudi jaz nisem imel pomislekov za uporabo novih materialov. Izbral sem si zalivno maso, ki jo lahko poljubno obarvaš in uporabiš, je pa elastična in se prilagodi lesu.

Tako, imam obdelano površino volanskega obroča, nimam pa še zarez za prste na zadnji strani obroča, pa še površina je precej groba. Zopet malo iznajdljivosti in polirni stroj z inverterskim spreminjanjem obratov je prava stvar za brušenje zunanjega dela obroča. Mahagoni je zelo hvaležen za obdelavo, z zelo finim brusnim papirjem sem dosegel zeleno površino. Bilo bi škoda, da ne bi malo preizkusil uporabiti lak in površino zaščititi.

Preštel sem število zarez za prste na obstoječem volanu Alfa Romea in enako število po enaki logiki zarisal na mojem obroču. Kako narediti? To je bilo pa že skoraj neizvedljivo. Pravokotno na os vrtenja volana zbrusiti, zrezkati ali kako drugače izdolbsti polkrožne zareze. Pa gre. Tračni brusilnik pritrdiš vertikalno, volanski obroč vpneš v prejšnji obdelovalni položaj, ob vsaki zarisani zarezi pritisneš volanski obroč na valj, po katerem teče brusni trak, globino pa določiš z omejevalnikom gibanja, pa je stvar rešena.

Naslednji korak je bil pa čisto lahek.

Z ročno pilo za les sem vse okoli zarez zgladil in oblikoval kot je bilo originalno. Še malo brusnega papirja in obroč je skoraj gotov, manjka še najvažnejše, lak. Lakiranje je malo zamudno, ker lak, ki dobro zaliva, tudi dobro teče. Če ga naneseš premalo, ga nič ni, če pa ga naneseš preveč, steče in pred naslednjim nanosom moraš brusiti in čistiti. Odločil sem se, da ne bom brizgal ali barval s čopičem, ampak bom uporabil krpo. Bil sem uspešen. Deset nanosov laka, kar je za vse lesene volane normalno, tako vsaj pravijo, je bilo nanešenih v desetih dneh.

Končni sijaj sem dal laku po nekaj dneh sušenja. Z zelo finim vodo brusnim papirjem sem zbrusil površino, potem pa s polirno pasto spoliral. Ostalo mi je samo še lupljenje zaščitnega papirja s spoliranega aluminijskega in preizkus na volanskem drogu v obnovljeni kabini. Deluje in videti je zelo dobro!

