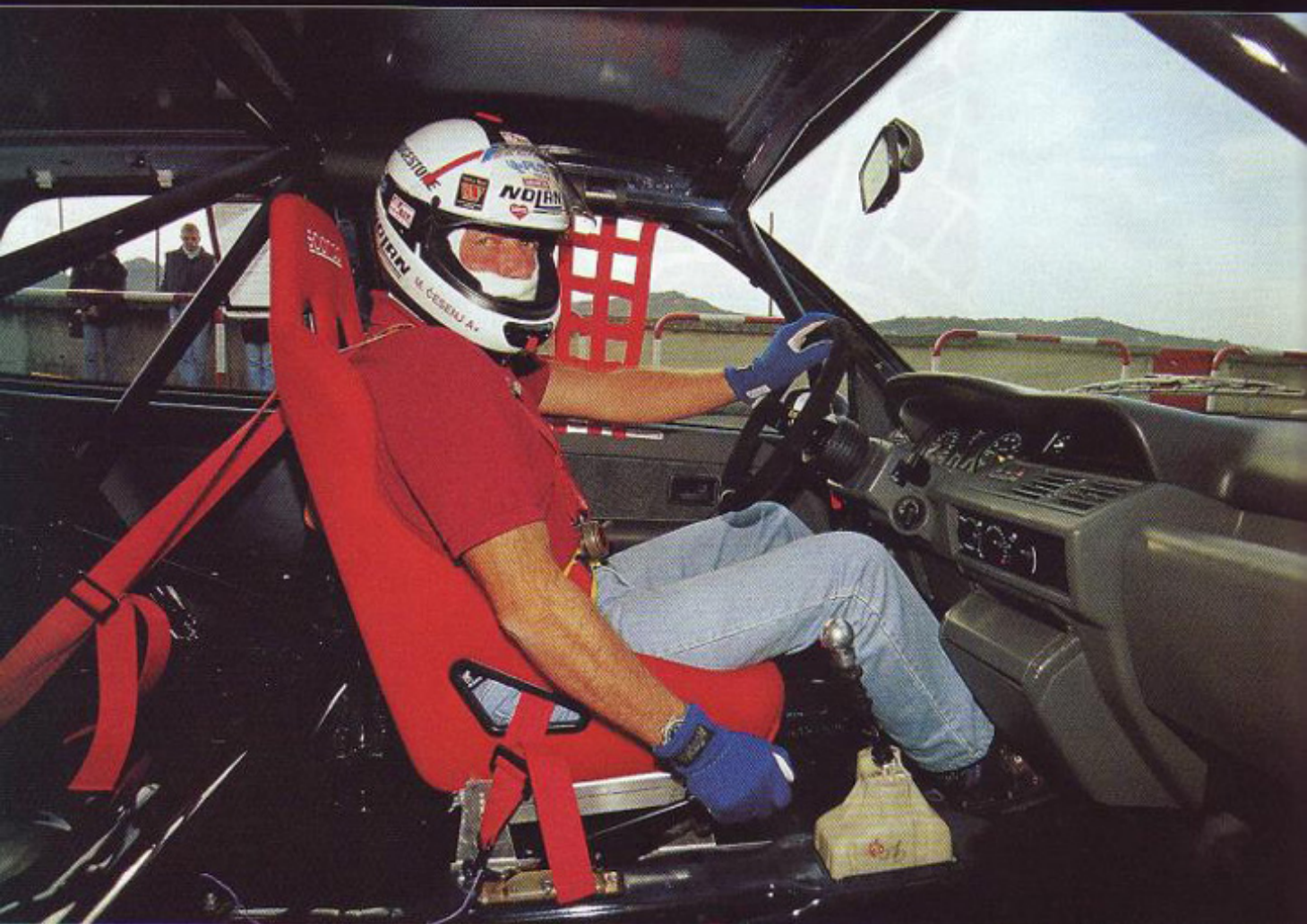


## SPECIAL

TEKST: MITJA GUSTINČIČ FOTO: UROŠ POTOČNIK



Notranjost oskubljena do pločevine, za dirkalno rabo pa: jeklena kletka, Sparcov sedež, štiritočkovni pas, v semiš oblečen volan, mreža na oknu



Minute za bogatejše znanje: motor je le pazljivo sestavljen iz uravnoveženih elementov, jeklena vez med blatnikoma učvrščuje karoserijo

Roman Jernejc je še vedno dirkač, čeprav zadnje mesece obiskuje dirke bolj kot dirkaški poslovnež, ki pod imenom Sportstil malone edini priskrbi dirkačem vse tisto, kar se v športu potrebuje. Svoj pravi dirkalnik za rally še čaka.

»Vem, da bi marsikdo rad dirkal, pa ne zmore, vsaj na začetku, kupiti dirkalnega avtomobila in vsega, kar je potrebno za dirkanje. Zato sem se odločil, da za zares razumno ceno posojam avtomobil. V drugem letu jih bo morda celo več. Ker zastopam Sparco, lahko v začetku posodim tudi dirkaški kombinizon. Tako začetnik kupi le dirkaško perilo, ki mu služi naprej. Ali ostane kot spomin.«

»Ah, pokalni clio ... saj ne gre nikamor!« Tako je mogoče pogosto slišati. Celo med avtomobilskimi poznavalci ...

Kako je sploh videti ta »nikamor«, me zdraži, ko pa vem, da je vozniška ostrost in torej tudi hitrost točno merljiva le na dirkališču. S štoparico v roki. In ne tam pred pošto sredi mesta.

Roman Jernejc nam je prav prijazno posodil svoja dva pokalna avtomobila, ki jih sicer daje dirkačem v najem in sta dan poprej cela končala zadnjo dirko letošnjega prvenstva, dodal tehnično pomoč in poznavalski nasvet za povrh. Nič ne kaže, da bi Slovenija našla voljo in prostor za kakšen kilometer hitrosti namenjene asfaltne pentlje, pa smo se, na dela prost dan, odpravili na reško dirkališče Grobnik. Na cestah zmanjkuje prostora, kjer bi se dalo varno in nemoteče skusiti, kaj avtomobil počne »pri hitrosti«. Pa to ni norenje, kot je mogoče slišati iz prenekaterih ust. Obvladovanje vožnje pomeni, ob prebiranju prometnih označb, tudi upravljanje avtomobila takrat, ko se zaradi spleta okoliščin znajde na meji mogočega in hoče zbežati iz rok v nesrečo. Dirkališče je edini prostor, kjer je vozniško znanje merljivo, ga je mogoče piliti in da tudi jasen odgovor, koliko je sploh kdo hiter. Tam so izgovori zgolj prazna tolažba.

Jernejc potolaži: dirkalnika sta zavarovana, brezhibna, in če bo

že šlo kaj narobe, ima v spremljevalnih vozilih stalno zalogo nadomestnih delov za prvo pomoč: kakšno šipo, pokrov motorja, vodni hladilnik, kolo ... Deležni smo oskrbe, kot jo ponuja dirkačem za nemškega tisočaka in pol na dirko. Vštevi dragoceno znanje, ki ima v športu najvišjo ceno, izraženo finančno in tudi kako drugače. Recimo: pove, da je v levi prednji gumi zraka za 3,5 bara, v desni okroglo 4 bare, zadnji par sedi na treh barih - ker je asfalt grob, ker se proga vije v levo, ker bi sicer s pokalnimi pravili predpisane Savine exactke takoj ali snelo s koles ali scefiralo ... cena izkušenj zmore preseči ceno dirkalnega avtomobila!

Cene? Nič ni brezplačno, še parkiranje ne. Toda pokalno dirkanje je zagotovo najcenejše: kakšnih osemnajst nemških tisočakov za (skoraj) dirkalni avtomobil clio 1,4 RT, ki je znotraj oskubljen, le dirkaško opremljen; kakšne štiri tisočake za urarskega mehanika, ki lepo uravnoteži in skupaj zloži (in ne le zmeče) motorne sestavine ... In potem vsi dirkači, letos jih je bilo 14 na 11 dirkah, sedijo v skorajda enakih vozilih. In se vidi, kdo res zna in zmore.



Redakcijski posvet: vozi se na pol kroga presledka, nič na silo, po petih krogih - ven!

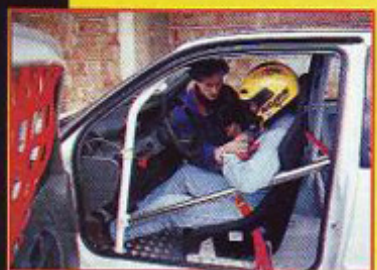
# OBROK (POKALNE) RESNICE





**Andrej Supé:** Prvi občutki v vsakem dirkalnem avtomobilu so zelo pestri in težko jih je takoj razvrstiti, sploh če vas zanima in zabava prigu vse, kar se vrti okoli avtomobilov. Že po štirih prevoženih krogih vsak hitro spozna, kako težko je loviti delčke časa na dirkališču in da je dirkanje zagotovo ena izmed najlepših zabav, seveda če ga jemljete kot sredstvo za sprostitve in ne kot pot do slave in denarja. Pokalni cilo omogoča oboje, zabavo, pa tudi temeljito učenje dirkalne vožnje, je vredno poskusiti.

kaške spretnosti, in če zberete dovolj



**Igor Pucihar:** Dirkal Pokalna cila v boksih sta pripravljena. Pomerim morda. Prevelika številka! Belo-oranžni je malo manjši. »Ta bo prav!«, si rečem, pripravim čelada in čakam, da pridem na vrsto. Napetost se stopnjuje, in ko se kolega zavrti in abstane na drugem koncu proge, se v mislih, malo razočaran, že kar poslovim od današnjega dirkanja. Izkaže se, da ni tako hudo, kot je bilo sprva videti, in po desetih minutah, ko zamenjajo razcefrano guma in nataknejo nazaj cevko za dovod goriva, že sedim v avtu. Ropot je pravi, visoko nasajen valan me najprej moti, a se sprjaznim z njim. Trda školjka sedeža, trdno zategnjen varnostni pas, okoli mene gola pločevina in varnostni lok, samo armaturna plašča me spominja na to, da sedim v cili. Speljem Prva, druga, sem že na progi, tretja, četrta, v prvem ovinku. Črne črte na asfaltu, sledovi gum, so kor opomin. Hitro, vendar ne prehitro! Sprva malo negotovosti, ker ne vem točno, kje naj začnem zavirati, potem pa preplavljen z adrenalinom iz ovinka v ovinek hitreje. Avto odzdrava, iščem idealno linijo, in ker sem na progi sam, si lahko privoščim tudi malo pretravanja. Pet ali šest krogov, mogoče celo sedem. Ali pa samo tri! Ne štejem, čas pa mineva kot še nikoli. Nočem biti egoist in zapeljem v boks, da pridejo na vrsto tudi drugi, čeprav me ima, da bi dirkal, verjetno do onemoglosti. Na tistem računam še na nekaj krogov na koncu, na žalost pa zmanjka časa. Škodat Ampak prihodnjic bom zagotovo spet zroven.

**Matevž Korošec:** Zagotovo najbolj zanimiv 1. november v mojem življenju, namesto na grobovih – na Grobniku.

Prve kroge sem, tako kot se spodobi, prepustil starejšim. Napakal Cas, ki ga prebiješ na zidu ob ciljni ravnini, teče počasneje kot v avtu.

No, končno! Andrej se je vrnil v bokse. »Tokrat ne bom sedeža prepustil nikomur,« si rečem. Čelada mu skoraj

izpulum iz rok. In že sedim v cili. »Hej, prvič za valanom v dirkalnem avtomobilu in prvič na dirkališču,« pomislim. Na hitro se posvetim pripenjanju in kratkim instrukcijam, zato pa sem v trenutku, ko mi je Roman zaprl vrata, oddrvel proti progi. »Zmogljivosti so bližje šestnajstventilcu,« me prešine. Prvi ovinek. Avto vsekakor zmore več! Toda kam teče naslednji ovinek? Tipam sjezo in obenem spoznavam avto. Neprijeten občutek, vendar to je zabava. Se nekaj ovinkov, vstop v Zagrebškega. Spet napakal S pedala za plin bi lahko stopil nekaj trenutkov pozneje. Podobno se mi dogaja tudi pred Reškim ovinkom. »V naslednjem krogu se ne bom prepustil negativnim občutkom,« si rečem, obenem pa pomislim, da bo Roman zagotovo bolj vesel celega avtomobila. Toda v četrtem krogu je bilo zabave konec. Gume, ki so že prepelele nekaj krogov treninga in nekaj Andrejevih krogov, niso zdržale še moje brutalnosti. Zaviranje pred ovinkom je bilo za prednjo desno usodno in po nekaj desetih metih vrenja v oblaku dima sem končal ob progi. Škodat! Občutki so bili iz kroga v krog boljši.

No, pa še to, če vas zanima. Tudi »samo« 90 konjskih moči ponuja na Grobniku dovolj zabave. Edina napaka je le, da je tako draga.



**Tehnična pomoč: menjava že hudo zlizane gume**

**S steze: razneslo je prednjo desno gumo, toda pločevina je ostala cela. Na javni cesti bi takšna višja sila pridelala najmanj lepo razbitino**



izpulum iz rok. In že sedim v cili. »Hej, prvič za valanom v dirkalnem avtomobilu in prvič na dirkališču,« pomislim. Na hitro se posvetim pripenjanju in kratkim instrukcijam, zato pa sem v trenutku, ko mi je Roman zaprl vrata, oddrvel proti progi. »Zmogljivosti so bližje šestnajstventilcu,« me prešine. Prvi ovinek. Avto vsekakor zmore več! Toda kam teče naslednji ovinek? Tipam sjezo in obenem spoznavam avto. Neprijeten občutek, vendar to je zabava. Se nekaj ovinkov, vstop v Zagrebškega. Spet napakal S pedala za plin bi lahko stopil nekaj trenutkov pozneje. Podobno se mi dogaja tudi pred Reškim ovinkom. »V naslednjem krogu se ne bom prepustil negativnim občutkom,« si rečem, obenem pa pomislim, da bo Roman zagotovo bolj vesel celega avtomobila. Toda v četrtem krogu je bilo zabave konec. Gume, ki so že prepelele nekaj krogov treninga in nekaj Andrejevih krogov, niso zdržale še moje brutalnosti. Zaviranje pred ovinkom je bilo za prednjo desno usodno in po nekaj desetih metih vrenja v oblaku dima sem končal ob progi. Škodat! Občutki so bili iz kroga v krog boljši.

No, pa še to, če vas zanima. Tudi »samo« 90 konjskih moči ponuja na Grobniku dovolj zabave. Edina napaka je le, da je tako draga.



