

Kot doma

Naši Hondi Civic Type-R nismo prizanašali. Po vožnji na dirkališču Nordschleife smo hoteli preskusiti še, kako se obnese na gorski dirki, zato smo zapeljali na start sevniške dirke, ki ima eno najlepših prog v Sloveniji.

► V primerjavi z 21 kilometri najbolj znane nemške steze je sevniških 3,7 kilometra bolj kot ne mala malica za vsakogar, ki še zmore sam po stopnicah. Vendar pa imajo gorske dirke druge pasti. Ni izletnih con, večinoma ni varovalnih ograj, zelo blizu ceste pa so zlovešča drevesa, ki jih dirkači zaznajo le s koticom očesa. Ali pa jih sploh ne vidijo, sicer tam ne bi dirkali z vrtoglaviimi hitrostmi, pri katerih jim ob izletu v hosto tudi varnostna kletka in čelada ne pomagata. Zaradi krošenj tudi ni enotne podlage, saj je na odprtem vsaj v lepem vremenu suho, v gozdu pa je vedno spolzko. To si v Sevnici velja zapomniti!

S Hondo nisva imela velikih priprav. Jaz sem za dvodnevno prireditev vzela s seboj le dirkalne rokavice, dirkalne čevlje in kruh s salamo ter nekaj plastenk vode, Hondi sem preveril tlak v gumah, količino motornega olja in jo napolnil z bencinom. Na kraju zločina sem jo še polepil z nalepkami sponzorjev dirke in Avto magazina, nato pa na start. Naš šef Dušan Lukič se je namreč dogovoril z alfo



besedilo: Aljoša Mrak ■ foto: Saša Kapetanovič

in omego sevniške dirke Jankom Rezcem, da lahko peljem kot predtekmovalca na progi, ki velja za eno najlepših v Sloveniji. Sicer je res dolga le 3,7 kilometra, a je treba od Impolce do Studenca prevoziti 23 ovinkov in premagati petodstotni povprečni naklon. Vendar statistika ne pove, da je spodnji del proge s slabšim asfaltom zaradi gozda vedno spolzek in da je na zgornjem delu dober asfalt, a tudi strahospoštovanja vreden 'kucelj' ter da sta pred ciljem dva zelo hitra ovinka. Skratka: po startu tehnični, pred ciljem pa del za tiste z jaj... s pogumom.

Pred startom nisem imel dobrega občutka. S Hondo še nisva bila čisto na ti, res pa je tudi, da sem jo imel priložnost voziti le pozimi. Takrat se mi je zdela preveč zahtevna za vsakodnevne vožnje v službo. Z grobimi in širokimi zimskimi čevlji sem težko lepo dozirala plin in zavoro, poleg tega pa sem nekajkrat z robom podplata pobožal še sosednje stopalke. Ob mrzlih jutrih je tehnika delovala kot pri neogretem dirkalnem avtomobilu (malce obotavljajnja motorja, nekaj zaganjanja, trši menjalnik ...), predvsem pa me je kot ljubitelju navora pri nizkih vrtljajih obšla za Hondo bogokletna ideja, kako dober bi bil ta avtomobil s prislilno polnjenim dvoliterskim bencinskim motorjem. Ali pa z 2,2-literskim turbodizelskim CTDi, mogoče dodelanim s kakšnim čip tuningom. Na avtocesti te namreč vsak malce zmogljivejši TDI krepko prekosi, če nisi pripravljen takoj prestaviti recimo v tretjo prestavo in se hrupno zapoditi po levem pasu. Za družinsko popotovanje (ne boste verjeli, koliko prostora ima Civic!) je torej preveč hrupa, za avtocestno lenarjenje pa premalo navora.

A na startu pozabiš na vse zimske in avtocestne zamere ter se zapodiš po progi, ki ne dopušča napak. Pametno je pazljivo pretikati med prvo in drugo prestavo, sicer se zobniki srečajo z glasnim škripanjem (kar vedno nasmeje gledalce ob progi!), nato poln plin do pete prestave, potem pa zaviranje zaradi desne serpentine. Civic Type-R se veselo zavrti do 8.500 vrtljajev, in dokler je igla na merilniku vrtljajev nad številko šest tisoč, vleče kot nor. Šele na dirki sem opazil, da sklopka 'prime' čisto na koncu, da je stopalka za plin nenormalno odzivna, da servo pri zavorah le malo pomaga in da volan čuti čisto vsak kamenček, ki prileze pod 19-palčna platišča. Podobno kot pri dirkalnikih. Velika platišča iz dodatne opreme in nizkopresečne gume so se izkazale za idealne za zgornji del steze, na slabšem asfaltu (ki ga vozniki formule ne marajo) pa je bil avtomobil malce nemiren. A verjemite mi, Civic Type-Ra so očitno delali na dirkah in za dirke, saj se tam počuti kot doma. Motor rohni, da ga je užitek poslušati, motorni vrtljaji se končajo nekje pod nebom, menjalnik naravnost obožuje hitro in odločno desnico (čeprav se aluminijasta prestavna ročica ne razume najbolje z dirkalnimi ročavicami), opozorilne lučke (od zelene do rumene in rdeče) za pomoč pri pretikanju pa odlično dopolnjujejo dirkaške pripomočke, ki pregreti voznikovi glavi pomagajo pri delu. Školjkast sedež je odlični, kar je ugotovilo vsaj 100 ljudi na dirki, ki je hotelo preveriti položaj za volanom, predvsem pa je presenetljivo, da se nobeden od različno visokih voznikov ni pritoževal nad dvanadstropno armaturno ploščo. Vsem je uspelo naravnati volanski obroč (kjer je varnostni meh s sredino volana spet dirkaško zamaknjen proti armaturni plošči) brez prekrivanja točno med zgornjo (digitalni merilnik hitrosti) in spodnjo (merilnik vrtljajev) instrumentno ploščo, za kar se lahko načrtovalcem spoštljivo po japonsko priklonimo. Na spodnjem delu proge je bila tudi zaradi spremenljivega vremena potrebna velika pazljivost, saj je drselo kot noro. Tam sem pogrešal malce več igrivega podvozja, da bi zadek toliko zdrsnil, da bi se poravnal z izhodom iz zaprtih ovinkov. A za to je Civic Type-R kar preveč nevtralen in zaradi tega prav nič zabaven. V zgornjem delu pa ... hm, saj vem, da mi ne boste verjeli. Na cilj sem zapeljal s 145 km/h in s časom posamezne vožnje okoli 2 minuti 34 sekund, s katerim bi se uvrščal okoli 50. mesta - torej na mesta, kjer so recimo 1,3-litrski Swifti z dirkalnimi gumami, predelanimi motorji in krajšimi prenosi. Strah? Ne, ni me bilo strah, doma pa mi ni bilo čisto vseeno. No, da obstajajo še večji norci, dokazuje Georg Plasa. Z motorjem formule in BMW-jevo plastično karoserijo so mu na cilju izmerili 199 km/h, kar je proti mojim dobrim 130 (realnim, ne po števcu) popolnoma drug svet. Svet dirka-nja, ki mu je Honda (sploh Civic Type-R) tako blizu! ◀◀

