



Ni bila nedelja in ni bilo dirke. Bil pa je prijeten oktobrski dan, ki ga je burja prezrla. Takšen Grobnik mi je všeč: topel, suh in vabljiv. In rad se naslonim k ograji pred boksi, če vem, kaj me čaka: dirkaški krogovi v dirkaškem avtu. Tokrat je bil to dallara 383, torej formula 3!

### Formula 3: dallara 383

## Lahka konjenica

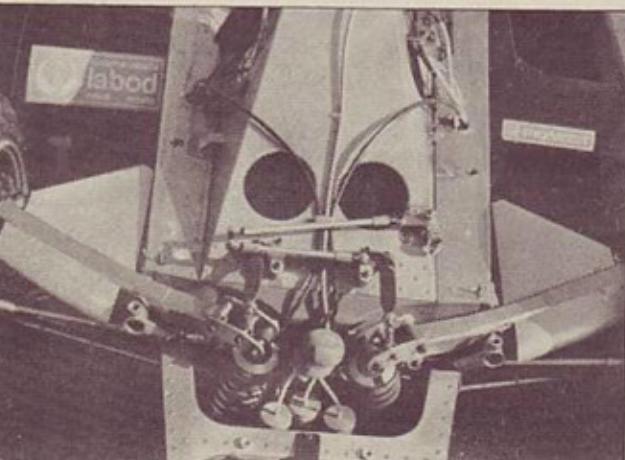
### Z dirkalnikom na dirkališču

Avtomobil je videti, kot bi ga pravkar naredili: snažen, zloščen, brezhiben. Takšne dirkalnike dela firma Dallara, v italijanskem Varanu. Šasija iz lahkih cevi in profilov, plastika za ugodno rezanje zraka, sedež, natanko umerjen po vozniku in Toyotin vrstni štirivaljnik z malce manj kot dvema litromi gibne prostornine in z mehanskim vbrizgavanjem goriva. To je moderen agregat, po formulsko nameščen nad kokpit

in zadnjo premo ter z največjo močjo 121 kW oziroma 165 K 5800 vrtljajih v minutih.

Fantje zakotajo vozilo iz tornjaka na asfalt. Ga pririnejo na progo. Pritaknejo dodatni akumulator (da bi pičla električna zaloga v dirkalniku zaradi hladnega motorja ne pošla). Sprožijo glavno električno stikalo. Sprožijo stikalo električne bencinske črpalk.

In zdaj: prst na gumbu zaganjalnika!



V nosu: prilagodljivo čvrsto vzmetenje

»EeeeeeeeeeeeeerrrrrrrrrrrraaaaaaaUUUUU-UMMMMMMMMM!«

Motor vžge kot bi čepel v takšni toyoti za vsak dan, z vžigalnim ključem ob volanu in z otroci pred garago, ki čakajo, da jih bo veden družinski oče odpeljal v šolo. Samo, da je bolj glasen. Da reže v ušesa. Da naježi kožo. Da začneš uživati. Da hočeš kaj reči, pa te nihče več ne sliši. In, da ti srce pretakne v peto prestavo. Saj res: poslušanje takšnih motorjev bi morali zdravniki predpisovati za poživljanje krvnih obtokov. Vem, da bi zaledlo.

Matjaževa dva kroga sta za ogrevanje motorja in gum. Trušč se s prizanesljivo hitrostjo seli od ovinka do ovinka. Potem, v boksu, avto vnovič onemi. Čisto pri tleh, približno tam, kjer so pri meni kolena. To pomeni, da sem na vrsti.

Saj pravim: prostor za pod volanom je odmerjen po vozniku. Uradni voznik je Matjaž Tomlje. In Matjaž Tomlje je manjši od mene. Predvsem pa bolj vitek. Torej: sedež ven! Sedel bom na goli pločevini. Čevlje dol! V prste te bo zeblo, pravijo. Roki na oba boka! Nogi hkrati pod volanski obroč! Zdaj je treba le še zdrsniti. Pač zdrsnem. Nekako tako bi človek zdrsnil v krsto, če bi moral to storiti sam.

Tudi varnostni pasovi – dva čez ramena, dva okrog bokov

Bencin namesto krvi v žilah? Hitrostna sla namesto želje po lagodju? Užitek, če so prsti na roki spolzki od motornega olja? Da, precej nas je takšnih, ki ne moremo iz svoje kože. Tudi Matjaž Tomlje iz Novega mesta je vmes. Velikokrat potrka na vrata našega uredništva, reče, živijo, kako ste kaj fantje, prisede, prelista revijo na mizah in klepeta z nami. O avtomobilih, o dirkah, o motorjih in o obesah, o čem drugem neki. In tako je naneslo, da smo šli skupaj na grobniško dirkališče. Kajti dallara 383 je njegov dirkalnik.

Resna reč, vam pravim: licenčen temnomoder tovornjak; licenčen temnomoder dirkalnik; licne in barvno skladne obleke za moštvo; licna orodje in oprema; in Mirko Pušič, prva violinista mehanikarskih spretnosti. Napis "Walter Wolf Racing" pričajo o trdnem Matjaževem znanstvu s tem ugledenim možem avtomobilskoga športa. In uigranost ekipe priča o resni zagnanoosti: da vedo, kaj hočejo.

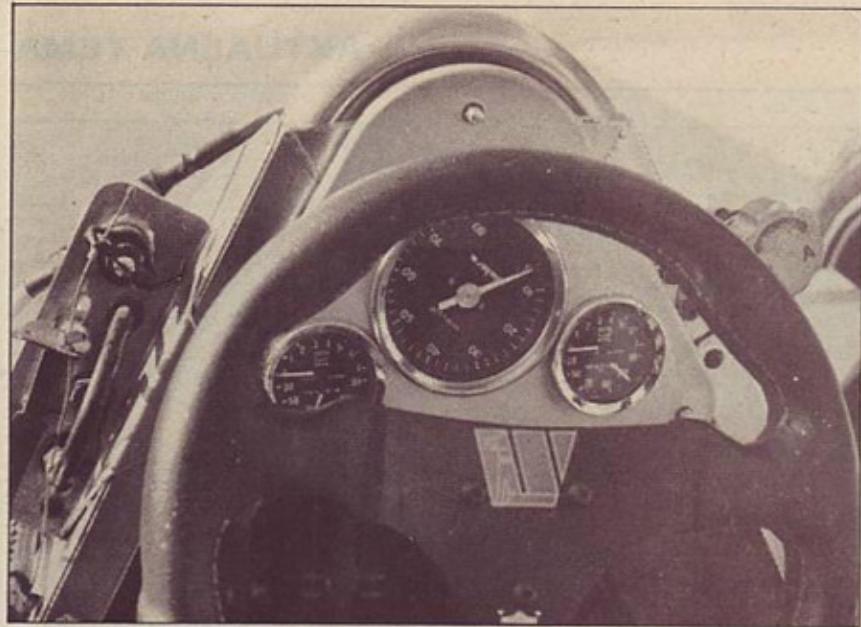


in peti med nogama – sta prekratka. Jih pač bolj naprejo. Mi stisnejo ves zrak iz pljuč. Jih sklopijo. In paket je gotov!

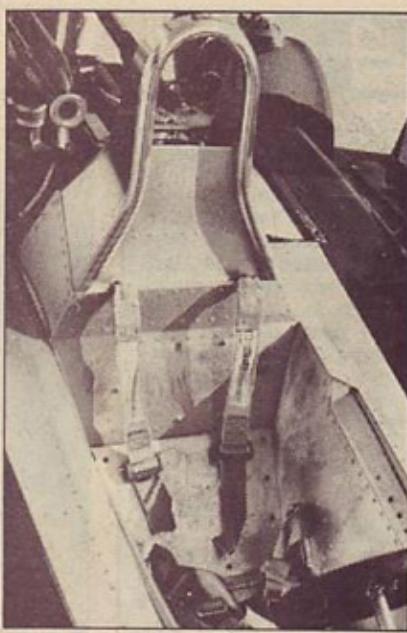
Jasno, dirkaški kokpit ni igrišče za golf. Milimetri v njem so dragoceni. Tudi pri pedalih in pri prestavni ročici. Ta je zglajena do leska, kratka in trda. Volan je volanček, odet in usnje in s čisto direktnim prenosom na prednji kolosi. Za levico sta glavni prekinjevalnik električnega toka (da bi v stiski iskrice ne vzne-mirjale bencina) in potezna ročica, s katero je moč kar med vožnjo prilagajati čvrstost vzmetenja prednje preme (za boljše prilaganje na suho, polmokro ali mokro progo). Desnica dobi vrtljiv ravnalnik motornega predvžiga, ki je zdaj, ko je vse v redu, zasukan do pribižne polovice. Vse drugo pred menoj je za gledanje: merilnik za vodno in oljno temperaturo ter za oljni pritisk (motor se maže iz suhega kartera) in velik merilnik vrtljajev, zasukan tako, da kazalec na najvišji še dovoljeni točki zastane v navpični legi.

Zdaj gre spet vse po vrsti: elektrika, črpalka, vžig.





Pred voznikom: merilniki in ročice



Pod voznikom: (izjemoma) gola pločevina

»Eeeeeeeeerrrrrrrrrrrraaaaaaa-aaaauuuuuuuuuUUUUUUU-UMMMMMMMMMMM!«

Za prvo prestavo je potrebeno vozilo malce potisniti. Sele potem zdrsne ročica v pravšnji položaj: levo, k sebi. Za dobro speljevanje hoče motor vsaj 4000 vrtljajev. In pedal za sklopko ima neverjetno kratek gib. Oboje hkrati zvem v hipu, ko motor ugasne. Še en vžig, še enkrat ugasne.

Tako, dallara, zdaj sva se spoznala. Vžgem tretjič – in spreljem. Do konca boksov s prvo prestavo. Hitra sklopka, hiter gib desnice; druga prestava. Prvi ovinek, tretja prestava. Drugi ovinek, četrta prestava. Pa spet tretja, ovinek četrta, ravnina, peta in tako naprej.

Grbice na progi čutim z zadnjico, le nekaj centimetrov nad tlemi. Levico čisto na kratko suva volanski obroč. Desnica in prestavna ročica sta že po nekaj minutah kot stari znaki. In kovinski lok pod armaturno ploščo me živo reže v koleni. Prvi krog: zmerno. Drugi krog: hitreje. Tretji krog: še hitreje. In četrti krog: ostro.

V celiem kakšnih petnajstih krogov. Motornim vrtljajem nedam, da bi omahnili pod številko 5000. Motor ne pozna prostega teka in če si nespreten, ugasne. Na primer tik pred ovinkom, ko se najbolj zanašaš nanj. Nisem pa krut z njim. Ne silim ga čez številko 7000. Navsezadnjne tole ni dirka in avto ni moj.

Progo poznam že nekaj let. Kdaj zavirati, kdaj in kam pre-

takniti, se privajam sproti. Šesti ali sedmi krog je že pravi užitek. Če bi me tisti hip vprašali, sploh ne bi več hotel ustaviti. Kar v avtu bi ostal. In vozil.

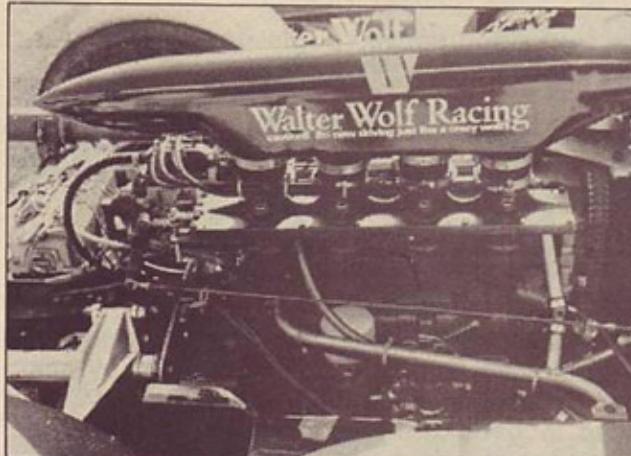
Lega: odlična, skoraj nevtralna. Čisto na zgornji mejici hoče biti zadek neubogljiv. Sili navzven. In volan je potrebeno odvzeti. To je nevarno delo,

ker je volanska prestava povsem neposredna. Če ga odvzameš pregrubo in preveč, greš v travo. Ali še dlje.

Zavore: brezhbine. Lahko se zanesem nanje.

In motor: zdrav. Avtomobilovih 456 kilogramov plus gorivo plus moj, skoraj stot teže, zmore pospešiti z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro v približnih štirih sekundah. In, če bi bila ciljna ravnilna dovolj dolga, prestavno razmerje pa naravnano na veliko hitrost, bi dallara 383 drvel skoraj 250 kilometrov na uro. Iz motorja bi bilo teoretično mogoče stisniti še več moči in še več zmogljivosti. Ampak pri formuli 3 je premer sesalne cevi v polnilnem sistemu omejen na 24 milimetrov. In predpisi so predpisi.

Vseeno: tole je hiter in zelo preprljiv avtomobil. Na ravnom miren, med zaviranjem čvrst in med pospeški odločen. Ljubezen na prvi pogled. In to se je poznalo tudi pri časih za posamične kroge. Sicer ne vem, zakaj naj bi mi fantje na koncu stiskali desnico.



V zadku: Toyotin motor

## Tehnični podatki

**Motor:** Toyota – štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno pred zadnjim premom – vrtina in gib 87,0 x 84,0 mm – gibna prostornina 1998 kubikov – največja moč 121 kW (165 KM) pri 5800/min – največji navor 225 Nm pri 4800/min – mehansko vbrizgavanje goriva (kugelfischer) – vzgljalni sistem Bosch – suhi karter

**Prenos moči:** petstopenski menjalnik (Hewland FT 200) – diferencial za zaporo – platična spredaj 8J x 13, zadaj 10J x 13 – gume spredaj 7,2/20 x

13, zadaj 8,0/20 x 13 (good-year)

**Voz in obese:** enosedelžnik – monocoque – spredaj dvojna prečna trikotna vodila – zadaj dvojna prečna vodila, natezne opore – spredaj in zadaj vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki – štirikrat kolutne zavore (Lockheed) – volan z zobato letvijo

**Mere in teže:** medosna razdalja 2,540 mm – kolotek spredaj in zadaj 1,260 m – teža praznega vozila 456 kg

**Zmogljivosti:** največja hitrost ob najdaljšem prestavu razmerju 245 km na uro

Bil sem vesel čestitk, priznam. Kajti človeku dobro de ne, če zna dober avtomobil dobro voziti. Če mu robato dirkaško okolje priraste k srcu. In če spozna, da je lahko konjenico avtomobilske formule pognal v spodoben in hiter galop. To pa za volanom dallare 383 niti ni tako težko.

MARTIN ČESENJ

Foto: MARJAN ZAPLATIL