

Karta!

besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič, Vinko Kernc

Karta je, vsaj takole v pogovornem jeziku, zelo širok pojem.

Meni, na primer, se je nekaj dni pred obiskom Nürburgringa pred očmi ves čas prikazovala karta tlorisa steze.



Honda Civic Type R in Nordschleife

» Nič ni pomagalo, stezo je treba videti in doživeti. Vse, kar sem si zapomnil, sem pozabil v trenutkih, ko se je bilo treba v nepopisni gneči najrazličnejših avtomobilov prebiti do steze.

Nemci ne zapletajo: Nordschleife je običajna cesta, na kateri veljajo cestnoprometni predpisi, le da je plačljiva, enosmerna in da na njej ni hitrostnih omejitev. Zato se do nje dostopi prek običajne ceste prek krožnega križišča in skozi ograjo ter zapornico. Ja, takšno zapornico, kot jo pri nas srečate pri vходу na parkirišče ali v garažno hišo. Tudi listek za dvig zapornice je enak in listek kupite v 'listkomatu': evri noter, listek ven. Preprosto.

Čeprav na tej cesti veljajo 'običajni' zakoni, je Nordschleife vseeno nekaj posebnega; številni viri trdijo, da je to najdaljše dirkališče na svetu, in čeprav je to običajna cesta, je pogosteje zaprta kot odprta – ker jo zakupijo večje ali manjše avtomobilske hiše. Marsikateri (resnejši) avtomobil mora skozi ta zbir ovinkov, preden sme v serijsko proizvodnjo.

Še večja posebnost so časi: med ljubitelji in poznavalci je beseda Nordschleife neposredno povezana s časi, doseženimi na njej z različnimi avtomobili. Nordschleife je neke vrste merilo za to, kako dober je neki (športni) avtomobil. In, seveda, voznik.

1. krog

Torej: v roki imam listek, na sebi pretoplo jakno in znotraj Civica še tri potnike, zapornica je že pred mano, vstavim listek, gremo. A kar tako? Ni časa za zapletanje, na hitro jakno dol in – poln plin! Začnem za parom dveh Alf 75, ki so neke vrste ikona te steze, a sta mi hitro prepočasni – tako kot sem sam prepočasn za številne 'tiščače'. Ima me, da bi si zapisal njihove registrske številke in jih pod vplivom besedičenja Žlendra in kompanije skupaj s prijavo o divjaški vožnji posredoval nemški policiji. Sreča v nesreči (ali obratno?): ujamem se s skupnico avtomobilov, ki mi jim z mojim znanjem in z zmogljivostmi Civica uspe zlahka slediti, a se mi že v Arembergu zatakne v grlu: stopalka zavore 'pade' krepko globlje, kot sem vajen. Ha, nič hudega, Civic odlično zavira in zavore se ne pregrejejo. Fantje pred mano dobro pilijo ovinke in v tem sledenju nisem pozoren na stezo in okolico. Razen v trenutku, ko ugotavljam, ali je v motociklistično opremo oblečen možakar za ograjo (domnevam, da je motocikel na boku v pesku njegov) resneje poškodovan. Tik tak in krog je naokoli.

'km 7'

No, zdaj pa ni nikogar več, ki bi mu lahko tako brezskrbno sledil. In glej ga: na sedmem kilometru se steza dvigne, zavije levo in zapre, potem pa takoj oster desni ovinek ... Črte moje vožnje te kombinacije ne bi rad nikomur pokazal in sam bi jo rad pozabil. Pa postanem bolj previden. Držim se bolj desne, saj je prehitovanje dovoljeno le po levi (v nasprotnem primeru sledi kazen!) in namesto v

prvem spoznavam stezo v drugem krogu. Vzporedna opažanja: Porsche ima veliko moč v motorju in pogon zadaj – to zdaj ve tudi lastnik (ali najemnik) neke Enajstice z razbito 'ritjo'.

Golf II

Pravi poznavalci trdijo, da se ovinkov, ki jih je po neuradnem številu več kot 100, ne da naučiti. Do neke mere to zagotovo velja, vsaj v prvih 500 poskusih. Zato spoznavam naprej, tudi v tretjem krogu. Tam nekje, kdo bi zdaj točno vedel, kje, se steza v ravni črti najprej rahlo spusti, potem rahlo dvigne in kdo bi zdaj točno vedel, kaj sledi. Spustim (plin), dotaknem se zavore, medtem pa – bum – mimo mene kot strela zdrvi neki neugledni Golf II. Kaj vem, lahko da je bil tudi turbodizelsko gnan. Sramota. Jasno, za hribčkom je vsaj še 100 metrov ravnine in za tem ovinek z velikim polmerom. Ah, delujem kot turist. Ampak ne dam se, dokler ne pospravim tega Golfa za sebe in s tem Civicu vrnem nekaj izgubljenega ugleda.

Caracciola (Karussell)

Počasi se iz turista spreminjam v igralca. Hondin motor čudovito poje, zavor (oziroma njihovega obnašanja pri močnem zaviranju) se navadim in zdi se mi, da jih že prehitim več, kot jih prehitim mene. Klimatske naprave niti pod točko razno ne ugasnem, saj moram na ravninah ohlajati dlani na mrzlem zraku. Zdaj si že upam napasti levo Caracciolo oziroma čolniček oziroma paraboličen notranji del tega ovinka. Ta del je sestavljen iz betonskih plošč, ki niso natančno povezane, zato se izpod koles sliši precejšen ropot; to ali pa neizkušenost je vzrok, da se lahko do zadnjega kroga v tole Karussell spustim vsakokrat z za deset kilometrov na uro večjo hitrostjo in ni bistvene razlike. Kdo ve, kje je Hondina meja v tem ovinku. Samo pogum je treba imeti. Sicer pa tudi tokrat s Civicom pred Flugplatzom nisem poletel, kot je menda treba, če si 'ta pravi'. Znova pa vzporedno opažanje: ali je Porsche 911 slab avtomobil ali pa ni v pravih rokah – še eden zrel za kleparja!

Safari

Zdaj se ponekod že počutim kot doma. Kombinacija Eschbach-Brünnchen: levi 90 pa spust v desni 90 in strm dvig ter desni 90, vsi za tretjo prestavo, poln plin (no, ja ...); mislim, da mi v tej kombinaciji ves čas cvili prednja guma. In to se mi zdi prav imenitno, saj je ob stezi prav tu odprt, travnat predel s številnimi gledalci. Gledalci? Ups, kaj pa pravzaprav ti počno tukaj? Koga so prišli gledat? Zdi se, kot da bi bil na dirki za 24 ur Nürburgringa. No, skoraj. Skratka, tale kombinacija mi od prvega do zadnjega kroga leži, 'km 7' pa bom verjetno sanjal do smrti. In na žalost so tudi tam gledalci. Ampak v Civicu je povsem udobno, kolikor je pač lahko udobno, menda dosti bolj kot v večini 'pravih' avtomobilov tega dne na stezi. Takole razmišljajoč, padem v (levi) Schwalbenschwanz in ... Glej, glej, po desni se pelje Land Rover Defender 110. Šipa v zadnjih vratih za

Iz oči v oči



Miha Reven

» Zgodilo se mi je, da je moj krog po stezi Nordschleife prišel za menoj šele po nekaj dneh. Zdaj je želja, da bi se vrnil na kraj zločina in popravil vseh tisoč napak, ki sem jih naredil, zelo velika. A pozna zaviranja, ki se vlečejo v ovinek, ko naj bi že do konca pohodil stopalko za plin, Honda pa naj bi se navdušeno drla, in napačni vstopi v ovinek (gre po 'kuclju' levo ali desno?) se mi zdijo za prvi krog povsem samoumevni. Ne iščem izgovorov (krive so gume, hehe), saj jih ne potrebujem, lahko pa zapišem, da je Honda odlična tudi na področju opravičevanja (voznikovih) napak. Pozna zaviranja in nenačrtovano spreminjanje smeri je ne zmedejo in vozniku vliva veliko mero zaupanja (zelo so v pomoč odlični menjalnik, odličen položaj za zelo dobrim volanom ...), tako da je ta iz ovinka v ovinek hitrejši. Po prvih ovinkih, v katerih sem preverjal, kako očiščena je zunanja linija, je šlo vedno bolje. V Flugplatzu se Honda ne odlepi od tal kot dirkalniki (z vsemi štirimi!), v Fuchsröhru leti navzdol kot sam hudič, Adenauer Forst gre že dovolj solidno, da sem ponosen na svoj prvič, pozneje pa se še z večjim navdušenjem lotim Karussella. Na videz zelo surov ovinek Honda odpelje brez vsakršnega oklevanja, le pri izhodu iz luknje si zaželim še kakšnega 'konja' več. Na cilju sem prej, kot bi si želel, vem pa, da bi se lahko s Type-R-om na tej stezi še veliko naučil, saj je pravi 'dirkalnik' za turizem te vrste. ❖

15 centimetrov spuščena, ven moli rokica z nekim malim 'digitalcem' in – fotografira ali snema, kdo ve. Počutim se kot žirafa na safariju nekje v južni Afriki.

Civic Type-R

Sprašujete, kakšni avtomobili se podijo po Nürburgringu? Jah, družčina je pisana. Najprej, jasno, Devetstoenaštice (tudi GT3 RS!) in razni Emi (serije 3 in različni letniki). Obojih skupaj je menda več kot polovica. Potem v oči padejo japonsci: GT-R, 350 Z in prejšnja generacija Civica Type-Ra. In zelo britanski: Lotus Seven oziroma vse, kar mu je podobno – Caterham, Westfield in drugi. Pa Golfi in derivati (Scirocco) pa Renaulti Spyderji (se jih še spomnite?), Boxsterji in naprej v podobnem slogu, vključno z motocikli. Zanimiva ugotovitev: vsaj tretjina avtomobilov na stezi ima volan na 'napačni' strani! In na drugi strani eksoti: od Mondea Turnierja do Lupa, terenskega Beemveja (motocikla) in

že omenjenih Alf 75 TS in 3.0 V6. Najcenejša 'renta' za Nordschleife. Pa seveda tale naš Type-R. Ne vem, kako bi se zahvalil tistemu, ki mu je nataknil 'devetnajstice', saj se gume ne svaljkajo in ne vihajo, morda so res nekoliko trde, a na stezi so vrhunske. Veliko avtomobilov na stezi je prepoznavno pripravljenih in naknadno dodelanih, a ne z zaščitnimi kletkami; z zvokom dajejo vtis, da je nekdo nekaj brskal okoli motorja. Tale moj Civic pa je tak, kot ga je rodila mati. Iz krog v krog ugotavljam, da je odličen: od prej vem, da zna biti povsem dostojen družinski avtomobil, zdaj vidim, da je več kot le dostojen na stezi. Ni pa prekrmiljenja, ni podkrmiljenja, ne gre prek prednjih koles, je skratka nevtralen – dokler se vsaj za silo dostojno pelješ. Tudi marsika-



“Izleti s steze niso redki, kot tudi nekajminutne zapore steze ne.”



tero napako voznika velikodušno odpusti. Ne vem, ali je na trgu avtomobil, ki bi mu bil (za ta denar) enakovreden. 'Konji' ... Jah, lahko bi jih imel 50 več, pa tudi 100, 200, 500 ... Vsak dodaten 'konj' je obveza in odgovornost za voznika, dirkati se da pa že s temi, ki jih ima. Ko zdajle razmišljam, ne vem, kateri avtomobil bi bil boljši. Vsaj za prvo snidenje z Nürburgringom. Še vedno pa seveda ostaja želja po zadnjem pogonu ...

Kopilot

V prvem krogu sem imel preveč dela sam s sabo, v drugem z avtomobilom, v tretjem sem se spomnil, a prehitro pozabil, no, potem je v preostalih krogih pozabil moj kopilot Mitja – nastavi potovalni računalnik na ničlo! Vsi merilni instrumenti za merjenje časa so načeloma prepovedani, policija da v primeru nesreče zaznamek, da je v poškodovanem avtomobilu našla (še) tekočo časomer (in



zavarovalnice potem menda ne krijejo škode), zato se temu izognem. Potovalni računalnik pa nikjer ni omenjen. In zato, končno, se v sedmem krogu kopilot spomni: »Daj na nulo!« Evo, nula. Ne grem na nož, peljem tekoče, 'km 7' me znova preseneti, drugi malo manj, v Pflanzgartnu dohitim nekega počasneža, in ko ga že poskušam prehiteti po levi, se model nenadoma premisli in zamenja desno stran za levo; pri skoraj še enkrat večji hitrosti od njegove mi ne preostane drugega,



kot da rahlo trznem v desno in – zum mimo njega. Cuore sportivo (športno srce) mi nabija bolj kot v 'km 7', saj je to kaznivo ... Pri tem sem seveda pozabil na merjenje in še dobro, da je moj kopilot ob koncu kroga zaukazal: pogledj na računalnik. Aha, O. K., preberem in zdrdram v diktafon.

In to je to. Razen tega, da je vsakokrat izpod koles smrdelo po zavornih ploščicah in da so imele prednje gume vedno manj profila na bokih, ni nič posebnega glede tehnike. Meni pa zdaj po glavi roji neka druga karta: za letno karto z neomejenim številom krogov za Nordschleife je treba odšteti le nekaj evrov manj kot tisočaka. Če bi bila tale naša Ljubljana vsaj nekoliko bližje Nürburgu (ali obratno), jo takoj zamenjam za letno smučarsko vozovnico slovenskih žičnic. Saj veste, pred službo, po njej ... ❖

I Honda Civic Type-R in Nordschleife

Številke s Hondinim Civicom Type-R-om

Po prevoženem krogu s startom skozi stožce in s ciljem nekje na sredini 'ciljne' ravnine, ko je treba že davno spustiti plin (edina omejitev hitrosti na stezi!), je potovalni računalnik pokazal porabo 28,3 litra na 100 kilometrov in povprečno hitrost 119 kilometrov na uro. Kopilot je z metodo čez palec nameril čas nekaj več kot deset minut. Naš živi računalnik pa je potem nekje na drugem koncu Evrope z metodo približkov in s sistemom diferencialnih enačb izračunal, da je moj čas sedmega kroga nekaj malega pod desetimi minutami. Šušlja se, da rezultat ni slab.



Generalije

Nordschleife je del še večjega dirkališča, ki je nastalo že v dvajsetih letih prejšnjega stoletja, in tudi edini del, ki je ostal bolj ali manj nespremenjen. Za vztrajnostne dirke ga združijo s stezo za GP, sicer je odprtih okrog 20,8 kilometra 'turistične' steze. Toda pozor: razen sem ter tja tistim, ki imajo letno karto, nikomur ne pustijo opraviti dveh ali več krogov tekoče – vedno je treba nekje na sredi ciljne ravnine upočasniti ter zapeljati v bokse, potem pa ven ali ponovno v kolono proti zapornici. Dejanskega, primerljivega časa tako ni mogoče izmeriti.

Na tej stezi je bilo v mnogo letih tudi nekaj nesreč s smrtnim izidom, menda pa je daleč najbolj znana nesreča Nikija Laude s Ferrarijem. Ironija je, da se je Lauda prav pred to dirko zavzemal, da dirkači zaradi slabe varnosti ne bi startali, a ni dobil podpore. In jo je skupil.

Steza je za javnost odprta le v določenih dneh, zato se velja o tem prej pozanimati (www.nuerburgring.de/nordschleife). Za najbolj preplašene je na voljo ogled steze z avtobusa, najbolj pogumni lahko najamejo taksi (ki še najbolj spominja na istoimenski francoski film, se pravi, da voznik pelje skoraj zares), vmesna pot je tudi najem najrazličnejših avtomobilov (ponudba je dokaj pestra), za te in za vožnjo z lastnim avtomobilom ali motociklom pa velja cena 21 evrov za krog. Paketi več krogov so cenejši – osem krogov, denimo, stane 135 evrov.