

# Mercedesmagazin

01 200



Novi razred C: **Udobje in dinamika**

Istra: **Mandljevec spet cveti**

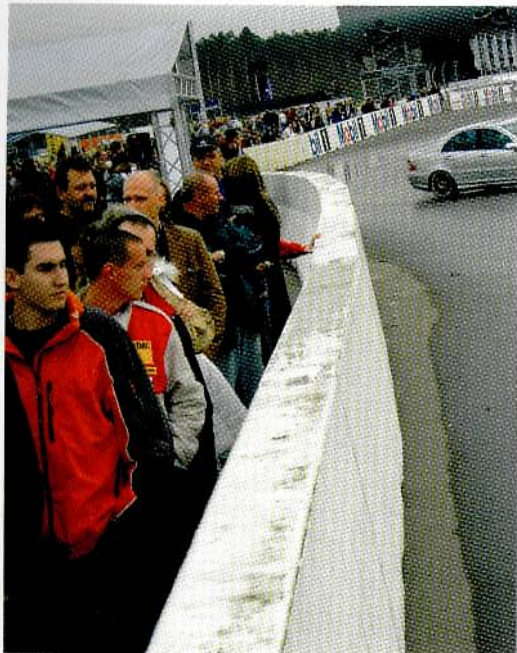
Anja Bukovec: **Novi album je moj pravi obraz**

Cena 0 SIT

# NARAVNOST POSTRANI

Besedilo | **DUŠAN LUKIČ**   Fotografije | **MATEJ GROŠELJ, SAŠA KAPETANOVIČ**

ESP je kratica, ki jo pozna vsak voznik mercedesa (in večina voznikov ostalih vozil). To je kratica za elektronskega sopotnika, ki v vozilih z zvezdo na nosu skrbi, da avto vedno pelje tja, kamor hoče voznik. Drsenje je nezaželeno, pravi elektronski kopilot. Ni res, pravi Luka Marko Grošelj (in še kdo).



Vrste za vožnjo z drift taksijem so bile neskončno dolge. AMG-jevi gostje, željni tovrstne zabave, so se zbirali že uro in več pred začetkom dogajanja na stezi za drift. Ograje so bile tik ob stezi



Luka v E63 AMG: Luka Marko v elementu. Ko je treba uskladiti delo volana in stopalk, da bi avto lepo drsel, skorajda nima tekmecev.

**D**riftnje je relativno nov avtomobilski šport, ki je v Evropo zašel z gorskih cest in dirkališč Japonske, kjer so mulci ugotovili (tudi s pomočjo policije), da hitrost na navadnih cestah prinaša le težave - da pa se da z avtom uživati tudi v počasnejši vožnji. Rodilo se je driftnje in njegovo bistvo je preprosto: avtu je treba v ovinku ali, še bolje, pred njim, „spodnesti“ zadnja kolesa in ovinek s čim večjim kotom drsenja in čimveč plina in dima izpod koles izpeljati do konca. Za to pa je (poleg odličnega voznika) potrebno dvoje: pogon na zadnji kolesni par in zelo močan motor. In obojega pri mercedesih ne manjka.

Nič čudnega torej, da Werner Gusenbauer, zmagovalec lanskega nemškega prvenstva v driftnu, na dirkah sedi za volanom mercedesa CL 55 AMG, seveda krepko predelanega, saj je v njem mogoče popolnoma izklopiti EPS. Za varnost skrbi zaščitna kletka, za udobno sedenje dirkaški sedež in za lažjo vožnjo večja moč motorja. A osnova, z odličnim samodejnim menjalnikom z možnostjo ročnega pretikanja vred, ostaja nespremenjena in glede na rezultat je očitno dobra.

Najboljši slovenski drifter, Ljubljčan Luka Marko Grošelj, je lani na omenjenem prvenstvu zasedel drugo mesto in v zadnjih letih na nekaj dirkah po drugih evropskih

državah (Italija, Avstrija) tudi tamkajšnjim tekmovalcem dokazal, da mu niso kos. Še več: za Gusenbauerjem je zaostal le za nekaj točk, čeprav s tekmo manj. Na zadnji dirki prvenstva v Hockenheimu (na kateri so nastopili praktično vsi najboljši evropski drifterji razen Angležev) pa je zmagal s takim naskokom, da so prisotni možje iz Mercedesovega športnega oddelka kljub temu, da je nastopal z avtom konkurenčne znamke, takoj rezervirali njegove „storitve“ zase. Luka bo Mercedesov voznik drift taksija.

Na zadnji dirki lanskega prvenstva DTM na Hockenheimu, kjer je Mercedes pripravil veliko slavlje, saj je bilo že pred dirko jasno,



Gusenbauer in G-bauer: Drugi drift taksi je vozil skupni zmagovalec nemškega drift prvenstva, Werner Gusenbauer. Tudi s karavanom (E 55 T AMG) gre počez. Sicer pa Werner na drikah nastopa s povsem oskubljenim in za dirke pripravljenim CL 65 AMG.

da bo Bernd Schneider postal prvak, je oddelek AMG pripravil poseben program za svoje VIP goste. Posebna tribuna, možnost vožnje z dirkalnimi avtomobili in - tokrat prvič - tudi možnost sedenja na desnem sedežu drift taksija. Enega je vozil Werner Gusenbauer, drugega pa Luka Marko Grošelj.

Navodila organizatorjev so bila preprosta: v petek pred dirko se je moral prikazati v Hockenheimu (kamor je s pomočjo AC-Intercarja in mercedesa razreda B prišel brez težav), kjer so ga opremili z vsem potrebnim - od obleke do izbora driftu prilagojenih avtomobilov. To so bili C 55 AMG, razred E v limuzinski in T različici, seveda vsakokrat

z oznako 63 AMG, CLS 63 AMG, vsi z izklopljivim ESP in mogočno konjenico pod pokrovom motorja. In ker je bilo vse skupaj namenjeno predvsem demonstraciji zmogljivosti serijskih AMG-jevih vozil, avtomobil razen preprostega posega v elektroniko ESP in poldirkaških sedežev z dirkaškimi pasovi niso bili deležni nikakršnih predelav. Nobenega dirkaškega podvozja, posebnih gum, zapore diferenciala ali sprememb menjalnika.

Pravzaprav so imeli Mercedesovi moške le eno zahtevo, to je, da nobenega izmed njihovih cenjenih gostov ne zapelje v ograjo. Na prvi pogled se zdi preprosto, a ker so stezo

neprestano močili (da bi gumam pomagali preživeti), tik ob njej pa so bili betonski zidovi, to nikakor ni bilo lahko delo, in trajalo je dva dni, od jutra do večera. Vrsta driftanja željnih se je začela nabirati že kako uro prej, preden se je predstava začela, in se ni zredčila ves dan. Sopotnika v avto, poln plin, drsenje v levo, desno, do konca kroga in nazaj na začetek. Sopotniku je hostesa pomagala iz avta, novemu v avto, zapenjanje pasu in znova na polno.

Koliko gostov je Luka prevozil vsak dan? Pravi, da ni štel, v isti sapi pa priznava, da sta bila to dva verjetno najbolj naporna dneva v njegovem življenju. Da, driftanje je za-



Mojster v akciji: Luka se je zlahka privadil veliki moči Mercedesovih AMG-jev, tudi nad podvozjem je bil navdušen, pritožil se je le nad tem, da diferenciali nimajo zapore. A šlo je tudi brez nje.

bava, a če vsi pričakujejo, da boš odpeljal na polno in kar se da atraktivno, ti pa se zelo dobro zavedaš, da ne smeš storiti nobene napake, postane težavno. Ko je to treba ponoviti nekaj stokrat na dan, postane peklensko. Zato ni čudno, da so bile zvečer roke težke, misli pa usmerjene le k postelji. In najbolj so, tako vsaj pravi Luka, trpele glasilke. Vsakemu gostu je bilo namreč treba pojasniti, v kakšnem vozilu sedi, in tistim, ki tega niso vedeli, navesti osnovne tehnične podatke. Seveda je bilo potrebno razložiti, kaj driftanje je in zakaj so AMG-jevi modeli odlični za tako početje. Enkrat, desetkrat, stokrat ...

Nekateri gostje, je po vrnitvi iz Hockenheim priznal Luka, so komaj čakali na konec vožnje. Driftanje pač ni za vsakogar in vsak želodec ne prenese, da je treba na cesto gledati skozi stranska stekla, medtem ko avto premetava iz enega v drugi ovinek. Drugim to sicer ni delalo težav, a marsikoga je veselje do vožnje minilo v trenutku, ko je videl, kako avto drsi le nekaj centimetrov stran od ograje (Luka trdi, da se ji ni nikoli približal na manj kot deset centimetrov, razen na treningu, kjer si je za mejo postavil pet centimetrov.) A večina je uživala, kar se je dalo razbrati iz njihovih navdušenih obrazov in oči, ki so govorile, da bi se peljali

še enkrat. Ni pa manjkalo tudi nejevernega zmajevanja z glavo, češ, kaj vse zmoreta človek in stroj, če delata v popolnem sožitju.

Vsem gostom pa je bilo že po dobri minuti, ki so jo prebili v avtu, jasno: takšno driftanje je početje, ki ga zmorejo le največji mojstri z najboljšimi avtomobili. Kombinacija Luka Marko Grošelj in Mercedes AMG je očitno nastala pod srečno zvezdo. Morda pa bo lahko v prihodnosti najboljšo evropsko drifterje premagoval prav v avtomobilu z zvezdo na nosu.