



Ako sme kedysi písali, drifting je konečne i na Slovensku. Prichádza a progres nemožno zastaviť. Už aj bolo načase, keďže v celej Európe sa lieta dverami napred, a u nás sme zatiaľ len my, redakcia AT magazínu, spravili niekoľko podujatí. Sme pri zrode niečoho nového a veľkého, rovnako ako sme pred 5 rokmi stáli pri organizovaní nelicencovaných pretekov do vrchu podujatiami na Babe a neskôr dvakrát na Jankovom vršku. Dnes tu žijú dva samostatné kopcové seriály...

Driftmašina

Hardcore

Aj tento vývoj sa mení a prichádzajú ďalšie podujatia. Na to, aby mohli prežiť, musia mať nielen priaznivcov, ale hlavne jazdcov. No a tí zas musia na niečom jazdiť. To, na čom jazdia priekopníci driftu na Slovensku, vám budeme v časáku priebežne predstavovať. Nech vám znova jasne naznačíme, že na jazdu-drifting nestačí len silnejší motor a zadný pohon.

A práve tu by sme sa mohli na chvíľku zastaviť a poobzerať, či tu nejaké také autá sú. OK, áut je kopec a je aj kopec driftérov. A pevne veríme, že ich bude čoraz viac, a to rovnako, ako že bude aj čoraz viac kvalitných mašín a kvalitných podujatí. My sme v časopise dokonca aj zverejnili seriál, ako na driftovanie a aká mašina je na poriadne bokovanie tou ideálnou. Medzi našimi typmi boli veľmi vysoko šesťvalcové verzie BMW

„Ak by ste čakali od auta nejaké pruženie, najviac ho zbadáte asi na pneumatikách.“

E30, ktoré v našich končinách skutočne patria medzi to najlepšie a najdostupnejšie, na čom si môžete zajazdiť. Je to doslova príklad porekadla, že za málo peňazí veľa muziky.

A presne týmto smerom išiel aj Marek, majiteľ tohto fešáka. Dobré, je možné, že sa vám auto nezdá ako najkrajšie, čo ste mohli v časopise vidieť. A dám vám za pravdu. Skutočne sme tu mali krajšie, novšie, ba aj výkonnejšie autá. No tento kúsok je výnimočný v mnohých aspektoch, napríklad tým, že na

jeho motore nájdete nápis Alpina. K tomu sa však čoskoro dostaneme. Marek nepatrí medzi žiadnych automobilových nováčikov, dokonca sa aktívne niekoľko rokov venuje číptuningu – jeho firma MM Racing robila aj moje auto. Bavarák, ktorý je na fotkách, nie je len o čípe, ale aj o mnohých iných veciach, vďaka ktorým dokáže vymetať zákruty dverami napred.







BMW E30 335 Alpina

rok výroby 1989

Motor:

pôvodne štvorvalec 318i s objemom 1 796 cm³, typ M42B18, s max. výkonom 100 kW (136 k); teraz radový zážihový šesťvalec, objem 3 494 cm³, ventillový rozvod DOHC, 4 ventily na valec, max. výkon 159 kW (215 k)/6 090 ot., max. krútiaci moment 275 Nm/4 890 ot., antikorové výfukové potrubie, športový vzduchový filter, upravená riadiaca jednotka.

Pohon:

jednokotúčová suchá spojka, päťstupňová manuálna prevodovka so skráteným radením, pohon zadných kolies, zavarený diferenciál.

Podvozok:

vpredú priečne ramená s tlmičovými vzperami McPherson a priečnym skrutným stabilizátorom, vzadu vlečené ramená s vinutými pružinami a priečnym stabilizátorom, športový kit pruženia D2 drift, uložené v unibaloch, hydraulická ručná brzda.

Kolesá:

lahkozliatinové disky (akékoľvek prídu pod ruky), pneumatiky – čokoľvek od 14" do 16".

Karoséria:

samonosná, 2-miestna, dvojverová, typu tudor.

Interiér:

kompletne odlahčený len s nevyhnutným náradím, športové sedadlá OMP a Sparco, štvorbodové pásy D2, športový volant OMP.

Vedeli ste, že...?

Prvé auto, ktoré prešlo rukami zakladateľa firmy Alpina Burkharda Bovensiepena, bol Fiat 1500, ktorému dodal nový karburátor, ostrú vačku a iný výfuk. Po chvíli jazdy dym z výfuku ukončil radosť, tak si povedal, že sa pustí do niečoho lepšieho. A dostal sa k BMW.



Dost' bolo rečí, poďme rovno na to. E30 bola vyrobená ako kus s názvom 318iS. To znamená, že o šesťvalcovom srdci, aké v nej tľchie teraz, ani len netušila. Vďaka známostiam sa Marek dopočul o šuhajovi, ktorému sa zadarilo obaliť strom svojou E30, v ktorej bol tento motor. Marek ani chvíľu neváhal a rovno ho kúpil. Šikovný mechanik Ivan Vlček to celé dal dokopy, čo nie vždy bola prechádzka ružovou záhradou. Musel vyrobiť kompletne držiaky na prevodovku a rôzne iné chutovky. Toto všetko absolvoval, pretože motor bol pôvodne z BMW radu 6, a tak úchyty jednoducho nesedia. Šťastie, že kardan a prevodovka náraz prežili, čiže tej najhoršej roboty nebolo až tak veľa.

Z Ivanových rúk pochádza aj short-shifter, alebo po slovensky skrátené radenie. Vďaka nemu sú dráhy radenia kratšie zhruba o tretinu. Ako isto viete, skvelo sa driftuje so samozáverným diferenciálom. No existuje ešte lepšia vec. Diferenciál stačí jednoducho úplne zavariť a ide to ako po masle. Auto s ním driftuje (aj keď nechce) pri každom zatočení volantu a pridaaní plynu. Hneď ako má niekto s autom aspoň trošku pretekárske úmysly,

mal by ho dať stopercentne do poriadku. Je to nevyhnuté! Každá jedna časť, ktorá javila aspoň mierne známky opotrebovania, prešla Ivanovými rukami. On ju buď opravil, ale v drvivej väčšine prípadov nahradil novou. Týmto postupom má auto úplne zrepasované nápravy a časti riadenia.

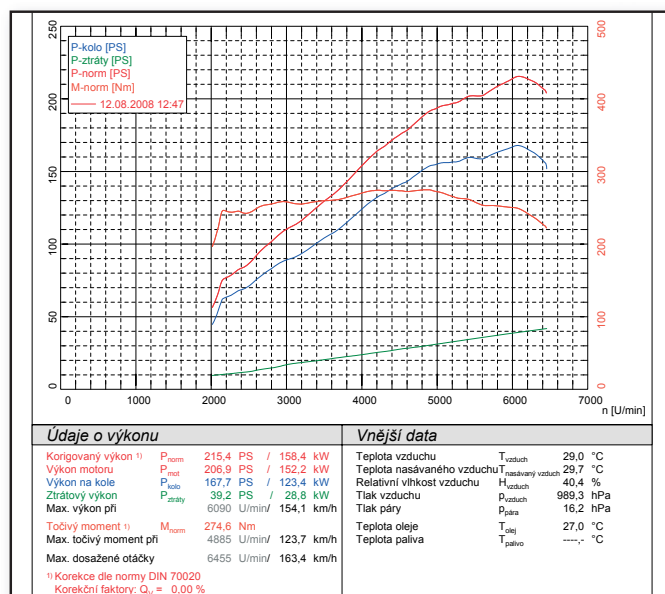
Základ každého dobrého náradia je pruženie. Tých nájdete na E30 mraky, no majiteľ siahol po medzičasom osvedčenej D2, s príznačným označením Drift. Ak by ste čakali od auta nejaký komfort v podobe pruženia, najviac ho zbadáte asi na pneumatikách. V každom prípade toto nemá byť pohodlné, ale prísne účelové. Horné ukotvenia tlmičov nahradili unibaly, čo je taktiež dôležitá vec. Nielenže sa dajú nastavovať, ale zabezpečujú pevnejší spoj s karosériou.

Postupne Marek riešil interiér. Všetko, čo sa nedalo zohnať od firmy D2, malo byť od OMP, no nie vždy to tak šlo. Pôvodne aj šoférova sedačka bola OMP, ale keďže Marek je dosť nekonfekčnej veľkosti, akosi sa tam nezmestil. Dočasne ju nahradili sedačkou Sparco, ale už pracujú na





inom riešení. V sedačkách ho držia 3" pásy D2. Zatáčanie auta prebieha aj vďaka volantu OMP s medzikusom rovnakej značky. V ďalšej fáze do auta dali väčší chladič, keďže sériový to s dvojnásobne veľkým motorom akosi nevládalo. Jeden z najväčších problémov driftovania je práve chladenie motora. Nápor vzduchu chýba, treba ho nahradiť veľkým ventilátorom. Vystriedali niekoľko kusov, kým našli toho správneho darcu. Aktuálne je tam ventilátor z neznámeho dieselevého volva a svoju úlohu plní výborne. Napriek tomu museli vyriešiť aj olejový chladič, keďže motoru bolo stále dosť teplo. Chladič pôvodne patril do Mitsubishi Lancer Evo IX, čo znamená, že všetky hadice, rúry a držiaky sú opäť vlastnej výroby. Takisto mu dodali aj jeden ventilátor, na dodatočné ochladzovanie. Keď sme už v motorovom priestore, nedá mi nespomenúť firmu AMA z Modry a Maja, ktorí nesú zodpovednosť za výfukový systém. Teda za časť od zvodov ďalej, keďže tie originálne sú Alpina a páni v nemeckej firme hádam vedia, čo robia...



Meranie vykonala spoločnosť **Maxmotorsport s r. o.**



Obchodné centrum R1
Rožňavská 1, 831 04 Bratislava
www.maxmotorsport.sk
rado@maxmotorsport.sk
tel.: +421 2 4437 3750
mobil: +421 911 768 867, +421 903 768 867



Následne sa chalani pustili do hydraulickej ručnej brzdy, ktorú našli v sortimente firmy D2. K nej patrí aj regulátor brzdného tlaku Tilton. Teraz už nie je problém utrhnúť si zadok hocikedy a hocikde jemným tlakom na brzdu. Stále však vďaka západke dokáže plniť aj funkciu parkovacej brzdy, čo je viac ako dôležité.

Marek má s autom ďalšie plány. Určite tam ešte poputuje klietka a kompletná programovacia jednotka Motec vrátane displeja. Dopredu ešte sľuby, kvôli lepšiemu držaniu stopy. Túto sezónu ešte auto dojazdí v tomto stave, cez zimu však pôjde aj do nového laku.

Marek by sa veľmi rád poďakoval ľuďom, ktorí priložili ruku k dielu, konkrétne Ivanovi, Gustovi a Murkovi.