

Potpis na asfaltu pri 250 km/h

Na nedavnom Street Raceu u Osijeku, Dario Konopek je u svom Audiju izvezao fantastično vrijeme od 8,057 sekundi uz izlaznu brzinu od 290 km/h. Posjetili smo njegovu radionu i otkrili kako je došao do rekorda, ali i koji su mu planovi za budućnost

O nedavno najbrži Hrvat dočekao nas je kao pravi slavonski domaćin. Najprije je bilo: „Daj sjednite, okrijepite se, put je bio dug. Nemojte odmah na posao, ima vremena...“ Pitamo kako ima vremena kada su dizalice pune? Dario će: „Ma pusti, rekao sam da ima vremena.“ Tako je i bilo.

„U Osijeku fantastičan rezultat. Jesu li se slegli dojmovi“, pitam. „Ne znam što reći za Osijek, znali smo da će biti kako treba i da će auto ići jako, ali za tu stazu, za Osijek, svi smo se iznenadili, cijeli tim. Prošlu godinu smo vozili u rujnu s ovim postavkama 8,4 sekunde i bilo je ekstra dobro, super za Osijek, a ovu godinu - strava. Vremena 8,4 pa 8,3 - svaku vožnju smo se ubrzavali, za 0,1 pritisak turba dobili smo 0,1 s na vremenu. Tako smo došli na 8,057 sekundi, to je bila predzadnja vožnja. Išao sam i u zadnju, ali sam ujutro imao nekih problema s ventilatorom. Nismo ga upalili, pa se auto pregrijavao. Nisam htio riskirati, ali sam siguran da bi išao 7,9. To ćemo pokazati na idućoj utrci“, samouvjeren je Dario Konopek.

1500 KS - više ili manje

Kao i svaki klinac u to doba, zaljubio se Dario u brzinu i automobile nakon prvog filma 'Brzi i žestoki'. „Krenuli



Listić mjerne službe nikada u Hrvatskoj do sada nije ispisao ovakvo vrijeme. Konopek je u Osijeku probio zvučni zid, doslovce

smo s Golfom, pa jače, pa još jače i gledaj do kakve smo zvijeri došli.“ Prvi koji je u Hrvatskoj otvorio osam sekundi prije ovoga vozio je legendarni cestovni Audi S2. „Najbolje vrijeme s njim imao sam 9,9 sekundi. Automobil registriran, pet sjedala, za ići po djecu u vrtić. Nisam znao kako ga više ubrzati. Listao sam po forumima i pronašao informaciju kako napraviti automobil od cijevi. Kupio sam karbonsku karoseriju u Litvi, a kada je stigla, krenuli smo slagati auto. Pomogao mi je prijatelj Krešo koji je donio stroj za savijanje cijevi. Složili smo ga za tri dana - petak, subota i nedjelja. Ja sam ga povario i tako je sve krenulo. Ispod poklopca motora, ako ga tako možemo nazvati, jer kad se skine, nestane pola automobila, je Audi-jev 2.7 biturbo motor. To je taj motor s radilicom od 3.0 i još stotinu drugih komponenti. Blok je serijski, glave su serijske, ali ostale komponente nisu, sve je to napravljeno da može izdržati žestoke napore. Sve smo sami montirali. Kupiš granu, kupiš turbo, ništa ne znaš, staviš na auto, testiraš pa ne valja. Onda prepravi, pokušaj ponovno i tako bezbroj puta. Ali sada funkcionira fantastično. Na posljednjim valjcima prije nekoliko godina na 3,3 bara izmjereno je 1470 konja. U Osijeku smo vozili na 3,6 bara i ne znam koliko je to snage. Pretpostavljam 1500, 1550 konja sigurno.“

Zovi Miška iz Čačka

Tolika snaga, a što je s mjenjačem? „Na samom početku sam imao mjenjač iz Audija 0.1E, to je najbolji mjenjač stare generacije iz 90-ih, taj drži i boga i vraga“, slikovit je Konopek dok objašnjava. „Bio je dobar dok sam imao 1000 konja, ali čim smo išli jače, problemi. Neće druga, neće treća... Iz Australije smo za taj mjenjač naručili ravne zube, što je držalo jednu godinu. Odem na utrku, pukne spojnica, razleti se prva brzina i eto ti problema. Onda zovi Miška iz Čačka da ti složi neku drugu kombinaciju.“ Miška iz Čačka? „Da, to je lumen za mjenjače, držalo je dobro, ali sporo se mijenja. Otkrio sam i naručio iz Amerike Liberty, to je pravi trkaći mjenjač, pet brzina. Iz Švedske sam naručio kvačilo, jer mora ići posebno kvačilo baš za Dragster automobile. Naručili smo i slajdere tako da možeš namještatati kako želiš. Mijenjanje brzina je zračno, ima elektromagnetske ventile, posuda sa zrakom i radi perfektno.“

No tu ni izdaleka preinakama nije bio kraj. Izbacio je Konopek pogon od Audija i uzeo onaj od Nissan Skylinea - stražnji diferencijal, prednji reduktor, prednji diferencijal. „Sve to sam sklopio i rezultati su tu“, u jednom dahu objašnjava Dario dok usput odgovara na sms-poruke. „Cijelo vrijeme igramo se brojkama, što se snage tiče, kada su bari u pitanju. Došli smo do turba.“ A koji turbo tjera Audi u takve nevjerovatne rezultate? „Kad smo ga složili, imao sam kamionski Garrett turbo. Izgledom je kao ovaj, ali kako je za kamione, nije izdržao dvije utrke. Razlog je što se kamionski vrti do 2000 okretaja, a moj ide do 9000. Kada se



Ponosno poziranje kraj 'Njega'. Ipak, rekorder je u pitanju



Turbo koji zadovoljava sve potrebe. Deklariran na 1650 KS, pitanje je vremena kad će doći do maksimuma



to nije slučaj. Rijetko je ispod automobila, vidamo ga samo s laptopom na njemu. Koja je tajna? "Ležao sam i ja ispod njega dok nisam shvatio neke stvari. Pucali su dijelovi kao kokice dok sam imao originalne Audijsve komponente. Slučajno sam prešao na neke dijelove od VW-ova kombija. Gledam poluosovinu, izgled isti, ali je deblja i masovnija. Probamo staviti, odgovara. Stavim zglob, odgovara... Tako smo riješili problem. Govorim o stražnjem dijelu automobila. Za prednji dio su nam poluosovine napravili u Bugarskoj. Sve drži, pukne jedna u tri godine", otkriva male tajne zanata Dario. Dolazimo i do goriva. Što to tjera Audi do takvih brzina i vremena? "Nema tu tajne, to je 100-postotni etanol, čisti. Od etanola je bolji metanol, ali nije dostupan. To je još žešće gorivo. Onda idu veće dizne, veća pumpa..." U glavi prevrćemo gomilu pitanja. Benzin - zašto ne on? "Veća su grijanja, veće temperature, manja snaga... Nije benzin za ovako ekstremne brzine", objašnjava Konopek. Na automobilu sve složene komponente, od onih s automobila, do onih s kombija savršeno funkcioniraju. Koliko je 'ludosti' potrebno da to sve sklopiš i obaraš rekorde? "To je stvar sreće. Sve te dijelove koje imam, ljudi već koriste u Americi, u Europi, na nekoliko automobila. Identičan mjenjač s Nissanovim pogonom provjerena je kombinacija koja radi. Pitanje je samo tko će staviti bolji motor, izdržljiviji i jači."

Nemoj okinuti 'red light'

Doista, start ovog automobila izgleda poput ispaljivanja rakete, u što smo se uživo uvjerali u Osijeku. Pitamo Darija - gdje je automobil najbrži? "Brz je on svugdje, (smijeh). U Osijeku sam na pola staze, znači na 200 metara, imao 233 km/h. Po meni, s vozačkog sjedala nakon 200 metara - tu me zalijepi, onako pošteno. Prve metre provrti, zato i otvo-

"Realna cijena mog auta na tržištu je 60 do 80 tisuća eura"

rmo četvrtu i petu brzinu, to je od polovice staze pa sve do kraja", pojašnjava Konopek. Je li teže krenuti ili stati? "Problem je i jedno i drugo. U Osijeku imamo oko 450 metara zaustavnog dijela. Meni kada izletim sa 290 km/h, to bude onako na 'knap'. Stvar je u reakciji, jer pri takvoj izlaznoj brzini počinješ reagirati tek na 100 metara i onda koči, koči... Nema mi druge, morat ću početi ispaljivati padobran. Ispalio bih ga već, ali tko će to kasnije složiti. Pa jeste vidjeli kako je mala ta njegova futrola", kroz smijeh će Kona.

Trenutak prije starta u Osijeku zavladała je grobna tišina, oči su bile uprte u Darija i njegov automobil. Što mu u tom trenu prolazi glavom dok se ne upali zeleno svjetlo? Smije se, vidimo mu onaj zadovoljni osmijeh kao kod djeteta kad dobije novu igračku. "Ne znam, teško je to opisati. Srce lupa, adrenalin udara, sve se tako brzo odigra, uopće nemam vremena razmišljati. U glavi mi je - poravnaj se, nemoj okinuti 'red light' (prerani start i diskvalifikacija) i bit će sve ok. To su milisekunde, tako brzo sve prođe da nisi ni svjestan", kaže Dario. Kako naučiti start, je li to urođeni talent? "Nije, imaš nekoliko probnih vožnji, isprobavaš. Start je najbitniji, ali i najzeznutiji. Imaš 'launch control', pa ga moraš namještati, pritisak turba i sve ostalo. Ako je premalo zaguši se, ako je previše onda provrti, moraš ga jednostavno naći. Nakon pet-šest takvih vožnji gledamo parametre i na osnovi njih pripremamo se za iduću utrku, odnosno vožnju tog dana", ističe Konopek. Rekord mu je u ruci, no ostaje pitanje - što dalje, koji su planovi? "Nemam planove, ustvari imam... Limit je sedmica, ne ona na lotu već na štoperici. To sam rekao, taj auto na pravoj stazi mora ići sedam sekundi. Idemo ispucati limit s ovim turbom da vidimo gdje je granica. Moramo vidjeti što će biti s vremenima, ali mislim da je to limit i ovog motora. Ne znam ni-

razvrti, taj turbo to nije mogao izdržati. Zatim smo gledali koji je najbolji i odlučili smo se za Borgwarner od 80 mm koji je bio dobar do oko 1300 konja. Nakon povećanja snage od istog proizvođača, uzeli smo S500, deklariran na 1650 konja, toliko može isporučiti. Gdje smo mi u toj priči, ni sam ne znam, na posljednjim valjcima auto je počeo paliti gume, a valjci nisu izdržali. Morat ću do Austrije ili Njemačke izmjeriti snagu. Tamo se na glavčine stave uređaji, i tek onda ćemo znati pravu konjažu", završava Dario.

Kreni, pukne, stani - popravljaj?

Kako svu tu silnu snagu isporučiti na podlogu, koje gume to mogu osigurati? "Uh, to je isto filozofija, svašta smo isprobavali. Različite proizvođače, razne tvrdoće i mekoće. Najbolje su se pokazale Hoosier gume na kojima sad vozim, 15 cola. Za naše staze i naše podneblje - top. To su gume bez bočnice, bez žice u gumi. Kada nije na felgi savije se kao papir, jako je mekana. Pritisak u gumama određuje staza, ali to je 0,5 do 1 bara. Izdrže cijelu sezonu, ali preko zime izgube svojstva, tako da svake sezone zadnje stavim nove, a prednje svake druge godine. Veće je opterećenje na stražnjima, što se vidi na fotografijama kod starta", objasnio je Kona, kako ga odmilja zovu prijatelji, kako auto kreće. Ali nas zanima i kako takvo čudovište staje, kakve su to kočnice koje se nose s tom brzinom? Kao iz topa Dario odgovara: "Najveće koje stanu ispod 15 cola." U prijevodu, to je 312-milimetarski disk s četveroklipnim kliještima. Između felge i kliješta, ako uleti prašina, zapne za felgu. "Sad kako sam jako brz, mislim 290 km/h plus nešto, poprilično je izazovno stati. Ovdje nema serva, to je kamen od kočnice, moraš muški stisnuti ako misliš stati. Radni dan natjecatelja na Street Raceu svodi se na popravljanje. Vrijedi ona - kreni, pukne, stani, popravljaj." No kod Darija

Iako je riječ o pravom trkačem stroju, na detalje se ipak pazi



Audi 2.7 bi-turbo motor, izdržava sve napore koji su pred njega stavljeni



Disk i kliješta, najveća koja stanu ispod 15" kotača. Prašina koja između felge i kočnih kliješta padne na utrci, skida boju



Revizija poslije svake utrke. Sastavni dio ovog sporta

Poluosovina od VW kombija pokazala se idealna u cijelom projektu



Grane i auspuh, 'Made in Croatia'



Tuning

koga na svijetu tko vozi taj Audijev motor brže i s većom snagom. Gdje mu je granica, to ne znamo, zasad radi i vozi odlično.”

Nekoliko je puta spomenuo i ‘prave staze’, pa nas zanima na koje misli? “Staze presvučene gumom, na startu je svojevrsno ljepilo. Bilo bi dobro imati jednu takvu, ali ostali sa serijskim autima bi imali velikih problema, jednostavno ne bi mogli krenuti zbog ljepila. Bilo bi pucanja na sve strane jer za takvu stazu moraš imati pripremljen automobil. Neke staze imaju kombinaciju pa biraš gdje ćeš voziti. Kakva vremena bi bila na takvoj stazi? U svibnju smo bili u Mađarskoj na utrci, a uređaj mi je od 0 do 100 izmjerio 1,8 sekundi. U Osijeku sam imao dvije sekunde do 100. U prvih 18 metara što ugrabiš to je sve, kretanje iz mjesta, taj odskok, a mislim da s ljepilom ide sigurno 7,7 sekunde. Vidjeli ste u Osijeku, kada vozim osmicu, a auto na pola staze provrti sve kotače i odnese me udesno, ja ispravljam, vidi se trag gume na 250 kilometara na sat. Uh, sav sam se naježio”, pokazuje ruke i stvarno jest. “Iz tog razloga smo morali smanjivati jačinu, jer ako provrti nije dobro, izgubiš grip. Onda me nosi, baca na običnoj asfaltnoj podlozi. Kada je guma, toga nema, automobil ima gripa, možeš mu još povećati snagu”, u maniri doktorske disertacije objašnjava Kona. Uzimamo gutljaj mineralne, Dario isto, kao da je znao iduće pitanje, koje nas je i strah postaviti.

A koliko sve to košta?

Ispaljujemo u njegovoj maniri - a koliko to sve košta? Gleda nas ispod oka, pokušava se izvući. “Uopće ne slušam (smijeh), ali ću priznati da nikada nisam računao koliko sam novaca potrošio. Svi pitaju isto, kažem - ne znam. Nisam od onih koji sve pišu što su stavili i koliko potroši-

Spartanska unutrašnjost, ipak je riječ o stroju za obaranje rekorda



Radno mjesto koje imaju rijetki



Spartansko vozačevo sjedalo - sigurno nije za put do mora, ali za obaranje rekorda je



Karoserijska je potpuno karbonska



Padobran još nije imao premijeru, ali s ovakvim brzinama njegovo otvaranje je neizbježno

Gume imaju graničnike, jednako kao i moto gume, kada se on pokaže, potrebna je zamjena



Sve je spremno za otvaranje 'klase 7 s'

li. Nisam to nikada radio i bolje, tko zna kakva bi cifra ispala. Ali, znaš što, ionako će to žena jednog dana prodati za neki kikiriki...”, izgovara kroz smijeh. I dalje smo na brojkama, pokušavamo izvući barem nešto. Diplomatski odgovara da je nešto skupo, a nešto nije. I onda preokret. “Moj mjenjač je 20.000 eura, kvačilo 7000, a gdje je tek motor, sve ostalo. Mislim da je realna cijena mog auta na tržištu između 60 i 80 tisuća eura.” Osjećamo da nevoljko izgovara iznose pa mijenjamo temu. Automobil ti je na dizalici - zašto? Dario odgovara da nakon svake utrke rastavlja, pregledava sve da se nešto nije odvojilo, eventualno puklo. Kontrola je u ovom sportu uobičajena procedura. “U pravilu je sve u redu, ali volim se uvjeriti da je tako”, pojašnjava Konopek. Spominjemo struju, električne automobile. Kona nas gleda ispod oka, iskusan je to lisac, zna u kojem pravcu kreće priča. “Pitaj, čekam cijelo vrijeme.” Konopek protiv Rimca, tko će prvi baciti rukavicu? Smješka se, vrti mobitel na stolu i odgovara: “Volio bih se naći s njim, da vidimo i probamo.” Pa poput pravog sportaša dodaje: “Nije da prkosim, to nikako, ali utrka, ja sam uvijek za. Dva najbrža automobila u Hrvatskoj, a i šire. To je velik uspjeh za njega, skidam mu kapu. To sam mu i nekoliko puta rekao, ali i za mene i moju malu radionu je ovo također velik uspjeh.”

Tko je brži - Konopek Audi ili Rimac Nevera?

Upadamo s pitanjem 402 metra, tko je pobjednik - Audi ili Nevera? “Moj auto je na zadnjoj utrci bio brži 0,6 sekundi od njegovog, prema štoperici. Ali razgovarajmo realno. Imam trkaći auto sa 1000 kg, on ima cestovni sa 2000 i više kg, moj nema unutrašnjost, a njegov ima. Ne možemo uspoređivati ta dva automobila, ali da bi ih bilo lijepo vidjeti na stazi, zaista bi”, uzbuđeno odgovara Dario. Slažemo se sa svime izrečenim i dodajemo kako jedva čekamo. Zime u Slavoniji znaju biti duge i hladne, nije ih nešto bilo u posljednje vrijeme, ali svakako su pogodne za nove projekte. Ima li ih za ovu zimu? “Uvijek ima. U pripremi je Audi S4 motor kao moj, ali u cestovnoj izvedbi. Nije za mene, auto je naručen i imat će oko 1000 do 1200 KS, sjedala, atesti, auto za svaki dan. Do proljeća bi trebao biti gotov”, nada se Dario. Nakratko tišina, a potom kao iz topa: “Ma, htio sam slagati A5 s Lamborghinijevim V10-motorom. To bi klasa 6 bila sigurno.” Slušamo i ne vjerujemo! “Na pola sam već skupio dijelove, ali sam 2020. ponovno vratio Audi u garažu. Otkupio sam ga od Švicarca kojem sam ga prodao 2017. i tu smo gdje jesmo. Prvi sam otvorio klasu 8, nadam se da ću i klasu 7. Nakon toga mogu u mirovinu.” Čisto sumnjamo, dobacujemo na odlasku. Vidjet ćemo što će Osijek donijeti u rujnu. Razgovor bi mogao trajati satima, ali smo ogladnjeli. Ugodno čavrljanje nastavili smo uz hranu. Nakon ručka Dario nas je odveo na sladoled. Ne biste vjerovali, čovjek koji vozi 8,057 sekundi na 402 metra neizmerno - uživa u sladoledu.

Tekst i foto: Vanja Margetić

