



# Rijetka vrsta

***Kada svi ljudi koji poznaju ing. Zlatka Kvočića, uključujući Žarka Šepetavca i Niku Pulića, kažu da mu je mjesto u Formuli 1, ne radi se o pretjerivanju. U pripremi trkaćih automobila toliko je dobar da je unapredivao dijelove Lancie Delte koja je dominirala na Svjetskim relijima***

**U** ovoj našoj državi tako su rijetki primjeri genijalnosti. Uostalom, da ih je dovoljno, pogotovo u makro i mikro ekonomskom sektoru, sada bismo živjeli poput Švicaraca, jeli razglašene čokolade i nosili hi-end satove made in Croatia. Ova-ko preživljavamo od jednog do drugog aranžmana s Međunarodnim monetarnim fondom i očekujemo sunčano ljeto, e da bi na našim plažama boju kože kameleonski mijenjalo što više ino turista. Imamo li nadarenih ljudi,

imamo li stručnjake o kojima toliko teoretiziramo, postoje li ljudi prakse, koji zaslužuju malo više pozornosti? Odgovore na pitanja moguće je pronaći na samo nekoliko adresa u Lijepoj Našoj, ali ima jedan čovjek, tako blizak našoj struci i nije daleko, petnaest minuta od središta Zagreba. U Gračanima živi i u Lučkom radi inženjer Zlatko Kvočić. Za njega prosječni građanin ove zemlje sigurno nije čuo, a i kako bi bio upoznat s njegovim opusom kada ga bombardiraju vijestima po-

put: što je TV najavljiivačica doručkovala, kakvu dijetu primjenjuje, je li netko kupio bundu sašivenu od uzoraka krzna ugrožene vrste i čije je dijete ako nije od poznatog pjevača, koji tvrdi da je kobne večeri bio u društvu druge žene. Po ovoj matrici funkcionira društvo koje se srami svoje neukosti, a promoviranje pravih vrijednosti ionako više nikoga ne zanima. Ideje su rijetke, obično nisu zapakirane u glamuroznu foliju 90-60-90, nemaju stilistu i ne obilaze mjesta gdje fluktuiraju elita.

Da živi u Njemačkoj ili Italiji, Zlatko Kvočić bi vjerojatno sjedio uz Jeana Todta ili Rona Dennisa na pit-wallu utrka Formule 1. Možda bi bio jedan od onih ljudi koje nam na prezentacijama novih automobila predstavljaju kao razvojne inženjere. U svakom slučaju bio bi bogat i slavan. Ova-ko, ostao je u Hrvatskoj i samo je genijalac, što na našem medijskom i kadrovskom tržištu nije dovoljno za osobni prosperitet.

Inženjer Zlatko Kvočić rodio se 1956. godine, završio je strojarški



studij u Zagrebu i posvetio se praksi. Od 1974. godine u prvenstvu bivše Jugoslavije počeo je raditi na pripremanju Fićeka za ondašnje utrke.

- Onda su bila drukčija vremena. Auto sport je bio u povojima. Situacija je bila sasvim jednostavna. Tko je imao jači motor, taj je pobjeđivao.

Osamdesetih se napokon počelo raditi ozbiljnije, Zlatko Kvočić pronašao je zajednički jezik sa Žarkom Šepetavcom i od 1985. počinje suradnja vrhunskog tun-

era sportskih automobila i talentiranog vozača.

- Auto je bio Yugo i Šepetavc je s njime bio prvak Jugoslavije u reliju 1987. godine.

Ono po čemu će zagrebački strojar postati poznat tek je slijedilo.

- Napokon se 1990. počelo ozbiljno raditi u Hrvatskoj. Šepetavc je u Njemačkoj kupio serijsku Lanciu Deltu Integrale, a naš je zadatak bio preraditi je u automobil grupe A, koji je tada nastupao na svjetskom reli prvenstvu.



**Kvočić: "Pripremom natjecateljskog automobila potrebno je prikriti vozačke nedostatke i istaknuti vrline. To se postiže zajedničkim radom tunera i vozača"**



**Najduže traje suradnja Kvočića s Dubrovčaninom Nikom Pulićem koji danas nastupa u EP kamiona. Pulić velikim dijelom svoje uspjehe duguje Kvočiću**



**Na natjecateljskom automobilu ne postoje dijelovi koji su inženjeru Kvočiću nepoznanica, od motora i mjenjača, pa do elektronike ili elemenata ovjesa**







***Kvočićeva Lancia Delta Integrale u kombinaciji s talentiranim vozačima bila je nepobjediva na brdskim, reli i kružnim natjecanjima u Hrvatskoj, ali i Europi kada je Pulić 1996. odvezio prvo europsko "brdo"***

Posao se u prvom trenutku nije činio težak, ali proces slaganja automobila zakomplicirao se jednim posjetom Italiji.

- Nas dvojica samo otišli u Abarth po dijelove i prvo što smo vidjeli u njihovoj debeloj knjizi bili su jako dugački brojevi. Milijuni, deseci milijuna. Mislili smo da se radi o kataloškim brojevima, ali su nas tamo brzo razuvjerili i rekli nam da se radi o cijenama u lirama. Bili smo iznenađeni.

Nismo očekivali da bi nas taj projekt mogao toliko koštati.

Međutim, niti tu nije kraj. Lancia je krajem osamdesetih i početkom devedesetih bila u naponu forme - Massimo Biasion i Juha Kankkunen su osvajali svjetske reli naslove s Deltom i bilo je razumljiva igra skrivača s kojom su u Abarthu dočekali nekoliko ljudi iz Hrvatske.

- Većina tih dijelova niti nije bila slobodna, jer posljednje evo-

lucije svog automobila grupe A u Lancii nisu tako lako otkrivali. Neke komponente ovjesa i motora dobivale bi samo privatne momčadi poput Astre, koje su ponekad s Deltama nastupale u WRC-u. Prije nego što smo otišli iz Abartha pitali smo tko bi nam mogao pomoći i preporučili su nam tim Astra.

Na sreću Šepetavca i Kvočića, u Astri su ih dočekali blagonaklono i ustupili im uzorke vitalnih dij-

elova, od nogu amortizera do drugih komponenti ovjesa i transmisije. Vilice za Lanciu su, primjerice, potpuno razvijene u Zagrebu, kao i ključni element Delte grupe A, svojevrsna Ahilova tetiva tog automobila.

- Originalan mjenjač Lancie imao je problema na utrka. Naime, često se kvario u Svjetskom reli prvenstvu. K tome, bio je iznimno složen za zamjenu, pa se gubilo previše dragocjenog



vremena pri njegovom odstranivanju i ugradnji drugoga mjenjača. Mi smo učinili sljedeće, nizom prepravaka pojednostavili smo zamjenu mjenjača, kojeg smo tada rastavljali u samo dva dijela. To je bila jedna stvar. Drugo, malo samo radili i na samoj konstrukciji, izmijenili smo podosta dijelova i napravili transmisiju koja se nije kvarila. Mnogo je problema s kojima se susrećete u razvoju automobila. Kada je ka-

snije Lancia ušla u grupu H piramide mjenjača nisu izdržavale, jer je povećana snaga. Na reliju je Delta bila ograničena na 300 KS, a na brdu ide i više od 500 KS.

Na brzincima WRC-a početkom devedesetih su se pojavljivale LANCIE s hrvatskim proizvođom - mjenjačem.

- Privatna momčad Astra vozila je s našim mjenjačima Reli Acropolis i nekoliko asfaltnih relija i nikada nije bilo problema. U

Lučkom smo radili dijelove za Deltu koja je bila na Svjetskom prvenstvu.

Legenda kaže da su inženjera Kvočića čak zamijetili iz tvorničkog Lanciinog tima i da je pozvan na razgovor za posao. Navodno je s njegovim mjenjačem Didier Auriol vozio Reli Korziku kao član oficijelne momčadi.

- Nemojte pretjerivati. Tako daleko nismo došli - reći će danas.

Iako, postoje ljudi u Zagrebu koji tvrde da pregovori s Lanciom nisu izmišljotina. No, dok ne saznamo više, nema razloga da ne vjerujemo inženjeru Kočiću. Vratimo se na domaći teren. S tom Lanciom Šepetavc je postigao nešto što prije njega nije niti jedan automobilist. Bio je 1992. godine hrvatski prvak u reliju, na krugu i na brdu.

- Koliko smo samo komponenti ovjesa i mjenjača morali





Jedna od glavnih odlika Kvočićeve Lancie bila je pouzdanost. Ništa nije bilo prepušteno slučaju, a to se vratilo kroz nebrojeno mnogo pobjeda na utrkama



Usluge inženjera Kvočića danas traži i legendarni austrijski vozač brdskih utrka Felix Pailer. Njegova Lancia Delta Integrale razvija monstruoznih 520 KS



Ovako je sve počelo. Serijska Lancia rastavljena je do temelja, a tvornički dijelovi zamijenjeni su onima ručne izrade. To je bio početak Lancie made in HR



mijenjati. Svaka ta disciplina ima svoja pravila. Lancia je prvotno išla na Grobniku 1:48, a BMW-i su išli 1:42. Morali smo drukčije riješiti prijenosne omjere u mjenjaču i prilagoditi set up za krug. Na kraju je Šepetavc vozio malo iznad 1:40.

Šepetavca je sredinom devedeset naslijedio Pulić i nastavio nizati uspjehe s Lanciom Deltom. Tako je 1996. godine prvi puta došao na europsko brdo. U to vrijeme poznati Otokar Kramsky vozio je posljednju inačicu BMW-a serije 3 prilagođene posebno za taj tip natjecanja.

- Niko Pulić je bio brži. Odlično smo složili Lanciu. Na sredini natjecanja došlo je do prekida. Naš je auto morao na tehnički pregled, jer nikom nije bilo jasno kako relativno visok auto, sa specifikacijama za reli, juri tako na brdu. Konkurentima je bila čudna brzina s kojom Pulić dolazi u zavoj, kasnije kočenje i brz izlazak iz zavoja. Mislili su da je na autu nešto neregularno, ali ništa nisu mogli pronaći jer je auto odgovarao propisima.

Uz Pulića ga veže i najveća nes-

reća koju je imao radeći s jednim vozačem. Trenutak strave s brdske utrke u Buzetu 1996. godine, kada je Dubrovčanin izletio s gotovo 200 km/h nemoguće je zaboraviti.

- Ne znam što je Niki bilo. Ne znam zašto je išao tako brzo na mokroj stazi. Prvi zavoj prošao je bez problema, ali onda je došao drugi i izgubio je kontrolu nad automobilom i sletio u šest metara dubok jarak. Potrčali smo do njega i uvjerali se da ima samo nagnječenja. Od automobila nije ostalo gotovo ništa. Sjećam se da sam sjedio na krovu i pokušao udaljiti ljude koji su htjeli uzeti dijelove s Lancie.

Pulić je krajem devedesetih odustao od Lancie jer više nije bilo novca za financiranje tog projekta, a i Lancia je tehnološki polako zastarjevala. S pogonom na sva četiri kotača i relativno skromnom snagom počela je puštati pred ST-ovima.

- Vidite, ono što se 1991. vozilo u svijetu, vozili smo i mi. Lancia je u tom trenutku bila top auto. Problem je što se nikada novcem koji se ulagao u auto sport nije iz-





Najdraža pobjeda Kvočiću je ona kada je Lancia prvi puta pobijedila na Ina Croatia reliju. Brdo u Buzetu obilježila je teška nesreća Pulića i "totalka" na Lancii



gradila trajna vrijednost. Taj je sport uvijek bio na rubu, krpanje, čemer i jad. Da je bilo novca razvijali bismo drugi auto i možda postigli još bolje rezultate.

Posljednju od tri Lancie na kojima je radio inženjer Kvočić, sa svojim timom od osam ljudi, kupio je krajem devedesetih jedan Nijemac i s njom se i danas natječe na brdskom prvenstvu. Od 1995. njegove usluge traži i legendarni Austrijanac Felix Pailer, višestruki brdski prvak svoje zemlje, kojemu je kao velemajstor za modifikacije na motoru pomogao da Lanciu Deltu tunira sve do monstruoznih 520 KS. Zagrebački velemajstor praktičnog strojarstva poznat je po studioznom pristupu poslu, izradi nacrtu, a potom i tokarenju svih ključnih dijelova automobila, radilo se o koljenastom vratilu koji će modelirati iz metalne sirovine ili pažljivom radu na set upu ili finom tuniranju automobila. Vrijeme sadašnje Zlatku Kvočiću donijelo je rad na Pulićevom kamionu Mercedes-Benz Ategu s kojim se natječe u Europskom prvenstvu.

- Počelo je prošle godine i bili

smo limitirani mnogim detaljima. S Lancie smo prešli na kamion. Najveća mana nam je bila što o tom projektu nismo znali ništa. Startali smo s rabljenim kamionom, koji je bio nepouzdan. Ono što nismo znali je da se većina vozača vozila 2004. na neregularnim gumama. I tu smo bili ograničeni.

No, nakon samo jedne sezone učenja, ove godine Pulić je osvojio dva treća mjesta - u Španjolskoj i Portugalu.

- U siječnju smo dobili novi kamion i mjesec dana smo ga sastavljali. I od Mercedes-a smo dobili pouzdan motor. Mi smo obavili ostatak posla.

Pulić i Kvočić, veza koja traje godinama.

- Da, dugo se poznajemo. Sada radimo na nečem potpuno drukčijem. I u mom i u njegovom slučaju s autima je bilo jednostavnije. Sve što smo zamislili, brzo smo realizirali. Kamion je sporiji, ali to ponekad zna prevariti, osobito na utrkama. Inače, kada radite auto ili kamion pokušavate ga složiti tako da prikrijete vozačeve nedostatke i naglasite vrline.



S prvom Kvočićevom Lanciom Integrale nastupao je Žarko Šepetavc koji je 1992. osvojio sve tri discipline, reli, krug i brdo. Jednu utrku vozio je i Zlatko Kadrnka



Uglavnom, sada i ja i on znamo više o tom kamionu, pa vjerujem da će i rezultati biti sve bolji.

Zanimalo nas je je li se itko od mladih stručnjaka sjetio pitati ga za savjet.

- Ma je, ali što ćeš ljudima reći. Ne želim ih uvoditi u ovaj svijet, jer u sportu kod nas nema novca.

Ali ostala je barem ljubav prema poslu.

- Nekad je bila ljubav. Sada su samo sjećanja, a i ona polako blijede - zaključio je pomalo rezignirano inženjer Kvočić.

Da živi negdje drugdje, bio bi citiran, njegovi radovi bi bili objavljivani, a studenti na fakultetu bi ga pažljivo slušali. Ovako šuti i radi u Lučkom, daleko od špice, glamura i lažnog sjaja. Tako je to s hrvatskim genijalcima. ✘

## Rekli su o inženjeru Kvočiću



### Žarko Šepetavc, bivši vozač utrka

- O Zlatku Kvočiću mislim samo najbolje. Počeli smo s Yugićima i od osamdesetih smo se neko vrijeme intenzivno družili i radili zajedno. Vrhunski je inženjer, koji o svome poslu zna sve. Da živi negdje drugdje, gledali bismo ga u Formuli 1, odmah uz bok šefovima momčadi, jer je toliko sposoban i dobar u svom poslu.

### Niko Pulić, vozač kamiona u EU prvenstvu

- On je čovjek bez puno riječi, ali veliki radnik. Toliko je šutljiv da mu trebate čitati misli iz očiju i tko to uspije s njim ima fantastičan odnos. Nikada nije vozio utrke, a zna sve finese, kako treba pripremiti auto ili kamion prema vozaču. Zlatko Kvočić je genije, čovjek koji je, na žalost, rođen na krivom mjestu u krivo vrijeme. Da je drukčije, danas bi radio na najvišoj razini. Mjesto mu je Formuli 1.

