

Sportowy

DP Rok temu zajął Pan w Rajdzie Dakar rewelacyjne piąte miejsce. Czy w tym roku jest szansa na podium?

– Podium byłoby wspaniałym ukoronowaniem startów w Dakarze. I takie też jest moje sportowe marzenie. Jestem jednak również realistą. Będę bardzo szczęśliwy, jeśli uda mi się przyjechać w pierwszej piątce.

DP Czy będzie Pan jechał Navarą?

– Tak. Nissan navara to sprawa, która wytrzymała rajdówka.

DP Nie kusilo Pana, żeby wystartować mocniejszym autem?

– Jeszcze jak! Sponsorom ten pomysł też się podobał. Rozmawialiśmy z Mitsubishi, Volkswagensem i BMW.

DP I co?

– Jadę navarą...

DP Dlaczego się nie udało?

– Z najbliźszego na świecie powodu – braku odpowiedniej ilości pieniędzy. Start w Radzie Dakar jest bardzo drogi, a wynajęcie najlepszego auta, w dodatku napędzanego silnikiem diesla, jest kosmicznie drogie. Są to sumy porażające.

DP Czy różnica między autami napędzanymi silnikami benzynowymi a diesla jest aż tak duża?

– Jest olbrzymia. Rajdówki z dieslami pod maską są w tej chwili niedoścignione – to oczywiście jedna strona medalu. Drugą jest taka, że są piekielnie drogie, a przez to niewielu może sobie pozwolić na ich wynajęcie. Wystarczy tylko wspomnieć, że taka firma, jak BMW od kilku lat stara się zbudować niezawodnego diesla. I dopiero ten Dakar może być dla nich przełomem. Volkswagen, który jest teraz liderem, w starty włożył kosmiczne pieniądze, setki milionów euro.

DP Czy będzie więc Pan w stanie nawiązać z nimi walkę?

– Myślę, że tak. Dakar to nie tylko samochód, liczą się także umiejętności kierowcy i pilota. Rok temu daliśmy radę. Dojechaliśmy na piątym miejscu! Nikt się wtedy tego nie spodziewał.

DP Tym samym samochodem Pan startuje?

– Nie. Navara zbudowana na ten rajd będzie dużo nowocześniejsza. Ma mocniejszy silnik, lepsze zawieszenie i układ przeniesienia napędu. Nie jest to rewolucja, ale ewolucja. Sporo w niej nowych, doskonalszych elementów.

DP Testował ją już Pan?

– Tak. Trochę jeździłem tym autem w RPA.

DP W RPA?

– Tak. Tam bowiem ma siedzibę firma, która zbudowała moją navarę na Dakar.

DP I jak się spisuje?

– Podoba mi się. Jest zważsza, ma większą zwężkę, a to oznacza, że będziemy trochę bliżej diesla.

DP Większa średnica zwężki, to więcej powietrza dla silnika, a to oznacza więcej mocy?

– Tak. Rok temu średnica zwężki w navarze wynosiła 32 mm. W tym roku będzie o 2 mm większa. To oznacza, że na południowoamerykańskich bezdrożach będę miał do dyspozycji kilkanaście koni mechanicznych więcej. Czterolitrowy silnik V6 będzie miał ich blisko 320. O kilka kilometrów wzrosła również prędkość maksymalna.

DP Czy to oznacza, że navara będzie mogła rywalizować z samochodami fabrycznymi?

– Niestety, nie. To jedynie oznacza, że trochę zbliżymy się do fabrycznych rajdówek napędzanych dieslami. Na odcinkach, na których przegrywaliśmy z nimi powiedzmy trzydzieści minut, teraz stracimy np. piętnaście, dwadzieścia minut.

DP Z dalszej RPA Pana navara przyjeżdża do Belgii. Dlaczego nie do Polski?

– W Belgii znajduje się Overdrive Racing, firma, która na Dakarze wystawia dwa samochody – nasz jadący w barwach Orlen

Team i Rosjanina Aleksandra Mironienki, a będzie też serwisowała Navarę Alfie Coxa z RPA. Tutaj też odbywały się ostatnie poprawki mojej navary.

DP Jeszcze Pan nie wystartował, a już ją trzeba było poprawiać?

– Overdrive Racing – przy współpracy z Nissan Motorsport – poprawiał tylko te elementy samochodu, których zawodność kosztowała nas w poprzednim Dakarze – czwarte miejsce. W Republice Południowej Afryki rajdy są stosunkowo krótkie, więc pod tym kątem budowane są tam rajdówki. Overdrive, korzystając z naszych kilkuletnich doświadczeń, przysto-

być pod ręką, w zasięgu wzroku. O skali i złożoności problemów świadczy choćby fakt, że samo ustawienie fotela zajęło nam prawie cały dzień. By do mnie pasował musieliśmy go też wykleić specjalnymi gąbkami. Tak powstał wygodny kokonik, w którym będę spędzał kilkanaście godzin dziennie, przejeżdżając po bezdrożach czasami ponad tysiąc kilometrów. Wydaje się, że to kosmetyka, ale decyduje ona nie tylko o dojechaniu do mety, ale czasami także o zdrowiu i życiu.

DP Szeferem Overdrive jest Jean-Marc Fortin, Pana pilot. Jak radzi sobie w podwójnej roli?

DP Czy pilot ma prawo Panu powiedzieć, że jedzie Pan za szybko?

– Ma nie tylko prawo, ale i obowiązek. Obydwaj stanowimy załogę. Jeśli uznają, że robi się niebezpiecznie może mi powiedzieć: „Zwolnij, bo za chwilę nie będzie nas”. Jean-Marc, choć lubi szybką jazdę, widzi kiedy jadę za szybko. Czasem mówi też, że mógłbym nieco przyspieszyć. A ja mu wtedy: „Poczekaj, nie czuję się pewnie”. Kierowca, wjeżdżając w zakręt, musi bowiem mieć pewność, że z niego wyjedzie. Na Dakarze nie jest sztuką szybko przejechać kilka wydm, czy szczytów, i zrobić kilkanaście sekund. Wiele

– Głównie ze względu na finanse. Są to rajdy stosunkowo krótkie, a przez to mniej kosztowne. Większość z nich rozgrywana jest na Starym Kontynencie. Walczy się z reguły w weekendy, a potem... wraca do domu.

DP Czy to oznacza, że są również łatwiejsze?

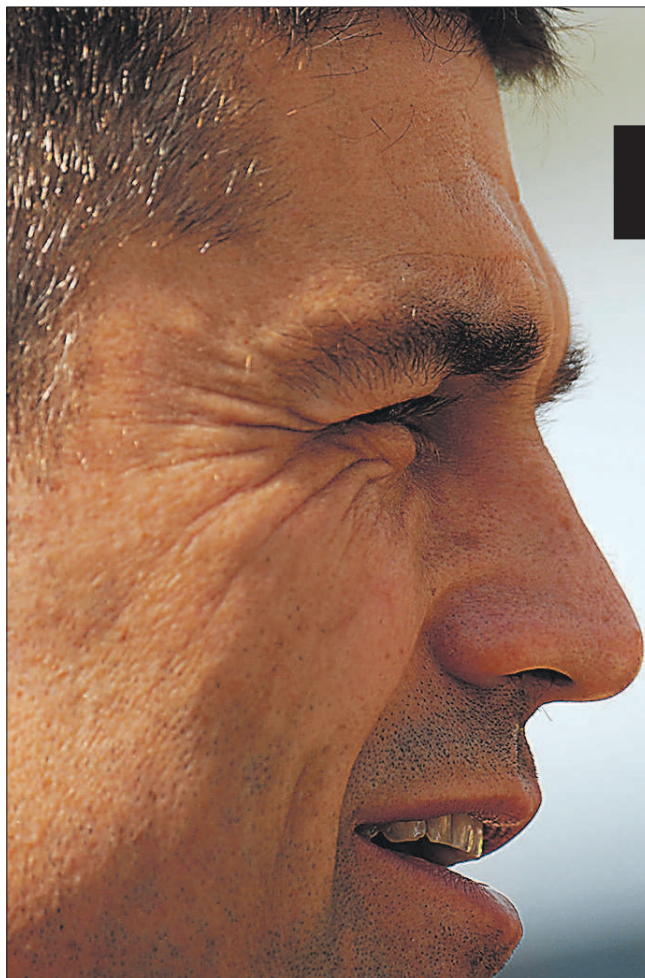
– Wręcz przeciwnie. Są to rajdy szybkie, dynamiczne, trudne i bardzo wymagające. Cykl zaczyna się od Rosji, od Sankt Petersburga. To bardzo fajny, zimowy rajd, coś dla mnie.

DP Czy będzie Pan startował w całym cyklu?

– To prawda. Rajd Polski, to moja ukochana impreza. Cieszę się, że w tym roku był rundą mistrzostw świata. I tak dobrze został odebrany na świecie. Dzięki doskonałej organizacji i fantastycznym kibicom zyskał przychylną ocenę nie tylko kierowców i zespołów, ale także FIA. Teraz wszyscy będą cisnęli, żeby ten rajd tu się odbywał.

DP Podczas Rajdu Polski, zajmując doskonałe szóste miejsce, udowodnił Pan, że wciąż jest najszybszym polskim kierowcą rajdowym.

– Uwielbiam ścigać się na mazurskich szutrach.



Po bezdrożach w kokonie

ROZMOWA. Z Krzysztofem Hołowczyńskim o przygotowaniach do Dakaru, ściganiu w Sankt Petersburgu i Rajdzie Polski

W RPA szef rajdowego zespołu Nissana powiedział mi, że woli do samochodu włożyć dobrego kierowcę, niż najnowocześniejsze układy

– MÓWI KRZYSZTOF HOŁOWCZYC

sował je do warunków panujących na Dakarze.

DP Co takiego trzeba było zmienić?

– Wzmocniony i przekonstruowany został wał napędowy. Inny, wydajniejszy jest układ hamulcowy i amortyzatory. Będziemy mieli również bardziej niezawodne podnośniki. Wszystko po to, aby samochód był bardziej wytrzymały.

DP Czy sprawdzał Pan już jak spisują się nowe elementy?

– Tak. Testowaliśmy je na specjalnej trasie w Belgii. Są OK. Tam też ustawialiśmy dyfry, hamulce, dostrajaliśmy zawieszenia.

DP A kabina, miejsce, z którego będzie Pan kierował navarą?

– Powinna być niesamowicie wytrzymała, bezpieczna i... wygodna, oczywiście jak na dakarowe warunki przystało. Wszystkie układy i urządzenia – nie wspominając oczywiście o kierownicy – muszą

– Daje radę, choć to bardzo ciężka praca.

DP Czy będzie odpowiednio przygotowany?

– Trochę się tego obawiam, bo ma mnóstwo spraw na głowie. A kondycja pilota w tym rajdzie jest ogromnie ważna.

DP Czy podczas Dakaru da się wyznaczyć granicę bezpiecznej jazdy?

– Pewnie się da. Jednak kierowca dowiaduje się o tym dopiero wtedy, gdy ją przekroczy, gdy jest już poza trasą. Dlatego kierując rajdówką musimy mieć świadomość, że zbliżamy się do niej. Wtedy jest szansa, że... dojadą do mety.

DP Da się jechać na sto procent?

– Przez chwilę tak, bowiem ze 100 procent, bardzo szybko zrobi się 110 procent. I cała zabawa się skończy. Lepiej jechać trochę wolniej, nieco odpuścić.

DP Trudno nauczyć się takiej jazdy?

– Jeśli ściganie ma się we krwi, to bardzo trudno. Mnie zajęło to sporo czasu. Podczas jazdy po wertepach należy mieć świadomość, że jest się w obcym terenie, że nie wszystko jest dokładnie opisane, że po drodze mogą być różne pułapki.

DP Można dojechać do mety, nie ścigając się?

– Na szczęście skończyły się czasy tzw. dojeżdżaczy. Teraz trzeba jechać szybko, by liczyć się w stawce. Jadąc szybko należy mieć jednak świadomość, że można jeszcze szybciej. Trzeba mieć taki niewielki zapasik. Nie można się napalać, szarżować, bo taka jazda bardzo szybko się kończy. I to najczęściej poza trasą, w krzakach, na kamieniach. Trzeba jechać naturalną szybkością.

lat temu Juha Kankkunen powiedział mi coś takiego: „Musisz jechać to co widzisz. Nie możesz sobie pozwolić na improwizację, na ryzyko”. I to jest istota rajdów.

DP Co decyduje o dotarciu do mety?

– Dużo szczęścia i strategia. W rajdach terenowych nie można tylko cisnąć na pedał gazu. Trzeba nauczyć się myśleć, a także szanować samochód. Jeśli uda się opanować emocje, to można pokonać kierowców zasiadających za kierownicą dużo szybszych i mocniejszych samochodów. Należy więc jechać tak wolno, by... wygrać.

DP Czy jadąc w Dakarze trzeba mieć silną psychikę?

– Dla ludzi słabych tu nie ma miejsca. To nie zabawa, to kilkanaście dni ciężkiej harówki. Trzeba mieć nie tylko motywację, ale także ogromną siłę i wolę walki, wolę dojechania z Buenos Aires do Buenos Aires.

DP Ważniejszy jest samochód, czy człowiek?

– Będąc na testach w RPA szef rajdowego zespołu Nissana powiedział mi, że woli do samochodu włożyć dobrego kierowcę, niż najnowocześniejsze układy. Urządzenie, nawet najdoskonalsze samo nie pojedzie. Ktoś musi nim sterować, ktoś musi go prowadzić. To niezwykle słowa. Dlatego warto jeszcze się ścigać w rajdach terenowych.

DP Co po Dakarze? Puchar Świata wchodzi w grę?

– Raczej nie. Chciałbym za to wystartować w rajdach cross country, np. w serii Bajas.

DP Dlaczego?

– Sponsorzy jeszcze czekają. Zapewne chcą zobaczyć, jak prezentujemy się na Dakarze.

DP Czy nie czas, by w Polsce powstał profesjonalny team rajdowy?

– To moje marzenie. Chciałbym, aby powstał terenowy zespół rajdowy z prawdziwego zdarzenia. Na szczęście podobnie myślących ludzi jest więcej. Chcemy stworzyć team, który byłby naszym towarem eksportowym, zespół który byłby w stanie obsługiwać innych. Mam oczywiście świadomość, że nie robi się tego na pstrykięcie, że musimy jeszcze zebrać dużo doświadczeń. Ów zespół pasjonatów chce wspierać wiedzą, umiejętnościami i doświadczeniem.

W Polsce jest wielki potencjał, mamy wielu doskonałych mechaników, świetnych kierowców, a ludzie chcą startować i walczyć. Warto to wykorzystywać.

DP Dlaczego startuje Pan w rajdach terenowych?

– W żadnym innym sporcie motorowym człowiek nie ma tak wielkiego wpływu na końcowy wynik, jak w rajdach terenowych.

Oczywiście sprzęt tu również się liczy, ale olbrzymie znaczenie ma talent, umiejętność, doświadczenie. W Formule 1 kierowca, który dysponuje najszybszym bolidem z reguły zostaje mistrzem świata. W WRC walczą ze sobą głównie kierowcy z zespołów fabrycznych. Są niedoścignieni, bo zasiadają za kierownicą najnowocześniejszych samochodów. Ośmiu, może dziesięciu kierowców z tzw. cyrku objazdowego walczy między sobą. Rzadko komu uda się wbić między nich.

DP Jest jednak jeden taki rajd – nie terenowy – który Pan kocha.

– Jest jednak jeden taki rajd – nie terenowy – który Pan kocha.

DP Mitość kibiców do „Hotka” – choć „zdradził” klasyczne rajdy – nie ustaje?

– Na to wygląda. I za to im dziękuję. Aż się zaczerwiłem, gdy wokół naszego serwisu kibice zaczęli skandować: „Hołek”, „Hołek”. Malcolm Wilson, szef Forda, powiedział mi wtedy, że nigdy w życiu nie widział – i nie słyszał – żeby lokalny kierowca cieszył się większym zainteresowaniem niż takie gwiazdy jak Sebastian Loeb, czy Mikko Hirvonen.

DP Czy wystartuje Pan w przyszłym roku w Rajdzie Polski?

– Oczywiście. Nie zamierzam odpuścić tej imprezy. Ściganie na Mazurach to dla mnie niesamowita frajda, ale także przypomnienie tego, co robiłem przez wiele lat. A do tego niesamowici polscy kibice.

DP Jakim samochodem będzie Pan startował w Rajdzie Polski?

– By osiągnąć dobry wynik, trzeba jechać samochodem klasy s2000. W grę wchodzi więc peugeot, skoda, fiat i ford.

DP Po doskonałym tegorocznym występie Ford powinien być Panu wdzięczny...

– Po rajdzie Malcolm Wilson powiedział mi, że będzie ze mną bardzo chętnie współpracował. Może więc będzie szansa na sprawdzenie na Mazurach nowej fiesty s2000. A zapowiada się, że będzie to najszybszy samochód wśród s2000.

DP Rok temu poprzeczka została zawieszona wysoko...

– Mam tego świadomość. Postaram się podnieść ją jeszcze wyżej.

Rozmawiał
MAREK DŁUGOPOLSKI