

SPORT

MISTRZOSTWA ŚWIATA 2003



Pozostaje pytanie: czym jechać?

Fot. Hołowczyc Management

Szybkimi krokami nadchodzi Nowy Rok 2003. Coraz częściej jestem pytany o przyszłoroczne plany. Do niedawna starałem się odpowiadać dyplomatycznie, to znaczy wymijająco. Choć plan miałem od dawna, dopóki wszystko nie jest dopięte na ostatni guzik (czytaj: sponsorские kontrakty są podpisane), dopóty ogłaszanie wszem i wobec kalendarza startów uważam za przedwczesne.

◆ Po części wyręczyły mnie z tego media, które szybko zwęszyły fakt wysłania mojego zgłoszenia do FIA. Gdy kilka dni temu ogłoszono w Internecie oficjalną listę startową Rajdowych Mistrzostw Świata Samochodów Seryjnych 2003 jasnym się stało, jakie mam plany. Tak, tak, zamierzam walczyć o tytuł Mistrza Świata. Oczywiście ściganie się samochodami klasy WRC z fabrycznymi kierowcami takimi jak: Gronholm, Burns czy Solberg, już dawno wybiłem sobie z głowy. Nie te lata i nie te budżety. Pozostały więc dwie inne kategorie. Junior WRC i Production Car. Sami rozumiecie, że kategorię junior musiałem sobie odpuścić. Droga selekcji zostały mi tylko mistrzostwa samochodów seryjnych.

◆ Mniej zorientowanym śpieszę wyjaśnić, że pojęcie samochodu seryjnego jest jednak w rajdowym słownictwie dość odległe od samochodów, którymi jeździmy normalnie po ulicach. Chodzi o to, że wykładający grubą forszę na rajdy producenci samochodów już dawno się potłapali, że im bardziej rajdówka przypomina „cywilne” auto, tym bardziej oglądający relację z rajdu statystyczny Kowalski identyfikuje się z tym sportem i ulubionym kierowcą. Siedzi przed telewizorem i wyobraża sobie, że w zasadzie nie jest to takie trudne, on sam jest świetnym kierowcą, jeździ podobnym autem i w zasadzie, gdyby trochę poćwiczył to na pewno złołby skórę takiemu Hołowczycowi.

◆ I o to chodzi. Współczesny sport samochodowy ma udowadniać użytkownikom jakimi wspaniałymi i technicznie zaawansowanymi samochodami mają okazję jeździć na co dzień. Wszak Peugeot 206, Ford Focus, Skoda Octavia czy Hyundai Accent to nie jakieś kosmiczne drogie limuzyny, na które prawie nikogo nie stać. To one właśnie, po ukrytych pod maskami przeróbkach, nadają ton obecnym rajdom.

◆ Wracając jednak do sedna. Znosi się, że w przyszłorocznych mistrzostwach pojawi się prawdziwy polski team. Otóż w tej samej kategorii wystartują też Janusz Kulig, Tomek Kuchar i Łukasz Sztuka. Cztery polskie załogi na trasie słynnych światowych rajdów to dopiero będzie łakomy kąsek dla fanów sportu. Może uda nam się stworzyć polską drużynę, która postara się kontynuować, gdy śnieg stopnieje, sukcesy naszych narciarskich skoczków z Adamem Małyszem na czele. Bądź co bądź w drużynie będzie wiślanin Łukasz Sztuka, bliski kolega Wielkiego Adama, więc może poprzez niego spłynie na nas natchnienie do zwycięstw. Już niemalże czujemy na plecach ciężar odpowiedzialności za losy polskiego sportu, bo w sezonie przedolimpijskim poważnych imprez jest niewiele, więc i mało szans na sukcesy Polaków. Jest nas czterech, to może któremuś się uda...

◆ Nie wiem, które z rajdów wybrali moi koledzy, bo każdy z góry musi zadeklarować start w sześciu liczonych do punktacji imprezach, ale ja mogę Państwu po cichu odstąpić karty. Starty zaczne na początku lutego w Szwecji. Potem Nowa Zelandia, Argentyna, Cypr, Niemcy i na koniec we wrześniu Australia. Mam nadzieję, że z tych odległych zakątków świata będą nadchodziły same dobre wieści. Jednak na wszelki wypadek proszę — trzymajcie kciuki!

Hołek

Drogi do Unii

Nareszcie w Europie!



Fot. Hołowczyc Management

Znowu będziemy w Europie. A może nawet już jesteśmy, choć na razie nieformalnie.

Ostatnie dni zostały zdominowane przez komentarze o szczęśliwym dla Polski zakończeniu negocjacji z państwami Unii Europejskiej. Promieniuje z nich zachwyty nad twarde wynegocjowanym, historycznym sukcesem. Polscy politycy zrobili też dobrze innym kandydującym państwom, bo przy okazji, może niechcący, budżety naszych sąsiadów zostaną również nieco wzmocnione. Możemy, a nawet mamy prawo, czuć się liderem wśród państw Nowej Europy. Co prawda w niektórych, politycznie niepoprawnych, mediach nie brakuje głosów krytycznych, wieszczących rychły upadek niepodległej Polski, ale nie dajmy się zwariować, chyba nikt nie chce mieszkać na peryferiach zjednoczonej Europy.

Kto to dziś pamięta?

Może niektórzy z nas pamiętają kilometrowe kolejki pod stacjami benzynowymi, nieliczni pamiętają być może nawet kartki na paliwo. Pewnie jest ich coraz mniej, bo do dobrego człowieka szybko się przyzwyczajają. Pamięć ludzka odruchowo zaś wypiera niewygodne wspomnienia. Kilkanaście lat temu podróż za granicę była jak wyprawa pionierów na Dzikie Zachód. Powiększane, lub dodatkowe zbiorniki paliwa, kanistry sprytnie po-

chowane między bagażami. Wszystko po to, by na naszej polskiej, taniej benzynie móc dojechać jak najdalej. To nic, że niczym szaleńcy jeździliśmy jak na beczkach z prochem, które mogły eksplodować przy najmniejszej kolizji. Pęd do Europy zagłuszał zdrowy rozsądek.

Vitaycie w Europie

Po kilkunastu latach polskiej pogoni za Europą nasz narodowy monopolista PKN Orlen (dawniej CPN) nawet nie pokażał na wieści z Kopenhagi i kupił prawie 500 stacji benzynowych w Niemczech, należących do tej pory do wielkiego, światowego koncernu BP. Nam tu wszyscy trąbią o bezwzględnej ekspansji zachodnich sieci do Polski, a tu proszę, nasz orzeł też umie pokazać pazury. Już niedługo wyjeżdżając na zachód zamiast szukać paszportu, będziemy się zastanawiać, czy na pewno zabraliśmy kartę Vitay. Chyba każdemu będzie miło jeżdżąc po Europie tankować naszą, polską benzynę na biało-czerwonych stacjach ze znakiem orła.

Europejczycy w każdym calu

Polscy kierowcy coraz liczniej przemierzają wzdłuż i wszerz Europę. Czują się w niej coraz pewniej. Już od dawna na autostradach nie wyróżniamy się brzydszymi i znacznie wolniejszymi samochodami. Ostatnio nawet przestaliśmy z da-

leka na drodze odróżniać się od innych czarnymi tablicami. Już nie wozimy w kanistrach polskiej benzyny. Bez problemu tankujemy ciut droższe, chwilowo jeszcze, zachodnie paliwo. Tak jak inni płacimy za nie kartą kredytową. Czasem nawet zbieramy „zachodnie” punkty. Wtopiliśmy się skutecznie w europejski tłum na międzynarodowych arteriach. Już żadne argumenty przeciwników zjednoczenia nie zawrócą nas z drogi.

Jakieś obawy?

Straszy się nas — kierowców, podobno wymuszoną przez dostosowanie do prawa unijnego, zmianą kodeksu drogowego. Weźmy taką, ułatwiającą nam życie, zieloną strzałkę, którą podobno należy zlikwidować. Nic podobnego. Nikt nie wymaga od Polski czegoś takiego. Podobne głosy podnosili przeciwnicy integracji w Wielkiej Brytanii przed jej wejściem do Unii w 1973 r. Straszono tam, mocno przywiązanych do lewostronnego ruchu kierowców, zmianą na prawostronny, który podobno wymusi Unia Europejska. Jak wszyscy wiemy, Brytyjczycy do dziś jeżdżą lewą stroną i pewnie będą tak jeździli do końca świata.

Strachy na lachy

Straszy się nas także wzrostem cen paliwa. Wielkość akcyzy nałożonej na paliwa w Polsce jest już zbliżona do poziomu

unijnego. Jeśli cena paliw wzrośnie będzie to wynikiem pazernych pomysłów naszego rządu, nie zaś dyrektyw z Brukseli.

Chciałbym uspokoić także tych wszystkich, którzy obawiają się wzrostu cen samochodów. Nic podobnego nie nastąpi. Niestety, utrzymają się wysokie ceny aut produkowanych poza Unią, która na gotowe samochody spoza Europy nakłada spore cło. Ale ma to też swoją dobrą stronę, ponieważ nastąpi napływ nowych inwestycji w nasz przemysł motoryzacyjny. Dostęp do wielkiego unijnego rynku należy wykorzystywać. Jak to zrobimy, zależy tylko od nas samych.

Wstydlivy temat

Dużo się mówi o naszej drodze do Europy. Ja traktuję ten temat dosłownie: jakimi drogami będziemy jeździć jako obywatele Unii? Polityczna droga do zjednoczenia była w miarę gładka i prosta. W naturze polskie drogi są wąskie, kręte i wyboiste. To one w głównej mierze odróżniają nas od reszty Europy. Nie wyobrażam sobie, aby mogły pozostać takie jak dziś, bo to po prostu wstyd. Pieniądze unijne muszą być w dużej części wykorzystane na budowę dróg. Chętnie bym widział naciski z Brukseli, wręcz dyrektywy, poganiające nasz rząd do energicznego zabrania się za ten bezskutecznie od lat wałkowany temat.

Hołek